

5/634

EŠER LI

VAZDUŠNA
MOĆ



VOJNA BIBLIOTEKA

INOSTRANI PISCI

KNJIGA TRIDESET ŠESTA

UREĐIVAČKI ODBOR

Rade BULAT, Sava DRLJEVIĆ, Milinko ĐUROVIĆ, Mladen IKICA,
Vekoslav KOLB, Pero LALOVIĆ, Božo LAZAREVIĆ, Srećko MANOLA,
Stanislav PODBOJ (odgovorni urednik)



VOJNOIZDAVAČKI ZAVOD JNA

•VOJNO DELC•

BEOGRAD

1962

EŠER LI

VAZDUŠNA
MOĆ

Naslov dela u originalu:

ASHER LEE

AIR POWER

Preveo sa engleskog
ĐORĐE KEŠELJEVIĆ

FREDERICK A. PRAEGER
NEW YORK

S A D R Ž A J

	Strana
NAPOMENE UZ NAŠE IZDANJE	9
UVOD	11
I — STRATEGIJSKO BOMBARDOVANJE	17

O nekim razmimoilaženjima u gledištima. — Sovjetski teški bombarderi u drugom svetskom ratu. — Smats i iskustva iz prvog svetskog rata. — Samostalna teška bombarderska avijacija. — Sistemi ciljeva i prikupljanje podataka o ciljevima. — Neke operacije u drugom svetskom ratu. — Hirošima i Nagasaki. — Atomsko bombardovanje danas. — Sadašnja prednost SAD u strategijskom bombardovanju u odnosu na SSSR. — Značaj pravca preko Arktika. — Danonoćno bombardovanje. — Neki vazduhoplovni problemi SSSR-a. — Moral u slučaju teškog bombardovanja. — Pogledi Džona Slesora. — Komandovanje strategijskom bombarderskom avijacijom. — Rakete velikog dometa.

II — VAZDUŠNI NAPAD NA KOMUNIKACIJE

45

El Alamejn i Romelovo snabdevanje. — Napadi na nemačke suvozemne komunikacije u zapadnoj Evropi 1944. — Napadi na italijanske komunikacije 1943. i 1944. — Američki napadi na japanske pomorske i suvozemne komunikacije na Pacifiku. — Japanski gubici u brodovlju. — Napadi na Japance u Kini i Burmi. — Polaganje mina iz aviona u Evropi i na Pacifiku. — Pouke iz korejskog rata. — Britanski razarači brana hidrocentrala. — Greške i uspesi u proizvodnji bombardera u drugom svetskom ratu. — Zašto bi napadi na komunikacije SSSR-a i njihovih saveznika mogli imati uspeha. — Osetljive suvozemne komunikacije SSSR-a.

III — PROTIVVAZDUŠNA ODBRANA

67

Sadašnje verovatno stanje. — Slabost protivvazdušne odbrane u ratu 1914—1918. — Tadašnja neefikasnost protivavionske artiljerije. — Razvoj u drugom svetskom ratu. —

Samo su Britanija i Nemačka izgradile stvarnu protivvazdušnu odbranu. — Problemi radara u odbrani u drugom svetskom ratu. — Radarski blizinski upaljač. — Nemačke rakete velikog dometa pretežu u korist napadača. — Rakete velikog dometa poslednje decenije. — Značaj slobodnih lovac na neprijateljskom teritorijom. — Promena sreće nemačke protivvazdušne odbrane 1942—1945. — Neke pouke za današnjicu. — Nemački raketni lovci i vođeni projektili. — Potreba da se ubrza rad sistema ranog upozorenja. — Primena elektronskog mozga u protivvazdušnoj odbrani.

IV — VAZDUŠNO IZVIĐANJE

95

Malo pažnje obraćeno je posle drugog svetskog rata. — Nemačko vazdušno izviđanje izuzetno jako 1939—1940, a posle toga nedovoljno. — Zašto je jako vazdušno izviđanje veoma važno. — Neki nedostaci meteorološkog izviđanja u drugom svetskom ratu. — Tipovi aviona koji su upotrebljavani. — Obrada aerofoto-snimaka. — Pouke iz korejskog rata. — Značaj hidroaviona „letećih čamaca“. — Veći značaj izviđanja pri upotrebi atomskih oruđa. — Značaj jednog centralnog organa za celokupnu službu izviđanja.

V — PADOBRANSKE I VAZDUŠNODESANTNE JEDINICE

114

Početni razvoj. — Primena u Norveškoj 1940. — U Holandiji 1940. — Padobranci u borbi na zemlji. — Kritska operacija, strategijska pogreška? — Pozadina arnhemske operacije. — Verovatni cilj budućih komunističkih operacija. — Preko Rajne 1945. — Neke operacije malih razmera na Pacifiku. — Sovjetski padobranci u borbi na zemlji. — Vazdušnodesantni napad na Siciliju. — Iskrcavanje u Normandiji 1944. — Vingejt u Burmi 1944. — Originalnost primene u Ardenima. — Neke buduće operativne tendencije.

VI — TRANSPORTNA AVIJACIJA

138

Dug civilnoj avijaciji u Nemačkoj, SSSR-u i SAD. — Značaj za civilnu odbranu u atomsko doba. — Spasavanje na moru pomoću vazduhoplova. — Hidroavioni na čamac i motori na atomski pogon. — Može li vazdušni transport da zameni železnički i pomorski transport? — Vazdušni transport u ratu na Pacifiku. — Vazdušni most za Kinu. — Helikopteri dolaze do izražaja. — Iskustva iz Koreje. — Budućnost helikoptera. — Mlazni transportni avioni. — Operacije posle drugog svetskog rata. — Berlinski vazdušni most, Koreja, Indokina i Malaja. — Neki današnji problemi.

VII — PODRŠKA KOPNENE VOJSKE 158

Razvoj nemačkog vazduhoplovstva u Španiji. — Po-kretljivost nemačkog vazduhoplovstva u drugom svetskom ratu. — Britansko vazduhoplovstvo i 8. armija. — Američka 5. vazdušna armija na Filipinima. — Primena taktičke bombarderske avijacije u drugom svetskom ratu. — Propust da se stvori avion — razarač tenkova. — Pojava avionskih raketnih zrna. — Sovjetska taktička avijacijska podrška. — Sovjetsko noćno taktičko bombardovanje — lekcija za budućnost. — Teška bombarderska avijacija u podršci kopnenih snaga. — Posleratni razvoj. — Matador. — Taktička upotreba atomskih bombi. — Rastući značaj taktičkog izviđanja u atomsko doba. — Razarači tenkova budućnosti. — Potreba za manjim i jeftinijim mlažnim lovcima bombarderima. — Taktička avijacijska podrška mlažnim avionima u Koreji.

VIII — POMORSKA VAZDUŠNA MOĆ 177

Potreba da se poveća pomorska vazdušna moć zapadnih sila. — Zastarelost i osetljivost izvesnih površinskih jedinica na vazdušni napad. — Nosači aviona u drugom svetskom ratu. — Njihova buduća uloga. — Helikopteri za protivpodmornička dejstva. — Nepostojanje pouzdane statistike o pomorskom vazdušnom ratovanju. — Japanski gubici u brodovlju u ratu na Pacifiku. — Sovjetske podmornice. — Pouke iz bitke za Atlantik u drugom svetskom ratu. — Dejstva torpedno-bombarderskih aviona. — Polaganje mina iz aviona u ratu na Pacifiku od strane SAD, kao i u Evropi. — Uspesi britanskog vazduhoplovstva. — Metode i oprema pomorskog vazduhoplovstva u budućnosti.

IX — OBJEDINJAVANJE VDOVA ORUŽANIH SNAGA 205

Ranije tradicije. — Efikasnost savremenog naoružanja. — Predlog za objedinjavanje vidova oružanih snaga. — Ne-suglasice među vidovima oružanih snaga u drugom svetskom ratu. — Slučajevi koji su se dogodili pre drugog svetskog rata. — Još neki primeri suparništva među vidovima oružanih snaga. — Uticaj na protivvazdušnu odbranu i na strategijsko bombardovanje. — Nacionalni interes. — Uticaj savremenih oruđa na: a) protivpodmorničko ratovanje i b) ekonomiku rata.

X — VAZDUHOPLOVNA OBAVEŠTAJNA SLUŽBA 225

Gledišta generala Arnolda. — Nešto iz prošlosti. — Značaj kadrova. — Primenjene metode. — Teškoće ocene nanete štete. — Jačina i slabosti izvora. — Neprijateljski

gubici i štete. — Privredna obaveštajna služba. — Greške u drugom svetskom ratu. — Problemi bezbednosti. — Radar. — Ispitivanje. — Prisluškivanje radio-saobraćaja.

XI — BUDUĆNOST 251

Oruđa poslednje decenije. — Budućnost raketa velikog dometa. — Radio-veze i radio-protivmere. — Vođeni projektili, neki nemački i američki tipovi. — Metod dejstva. — Rakete i međuplanetarno putovanje. — Uloga Nemačke. — Napadi podmornica i raketa. — Raketni lovci. — Vertikalno poletanje. — Vođene bombe. — Atomske i hidrogenske bombe. — Biološko ratovanje. — Da li rat i ubuduće može doneti praktične koristi?

XII — URAVNOTEŽENOST VAZDUŠNE MOĆI 217

Upoređenje vazdušne moći komunističkih i nekomunističkih država. — Sovjetski tehnički i naučni kadrovi. — Bombarderi i atomska oružja. — Helikopteri i transportni avioni. — Sovjetske rakete. — Zašto ravnoteža u vazduhoplovnom naoružanju čini napad pogodnjim. — Problemi planiranja za ostvarenje vazdušne nadmoćnosti. — Uloga kontraobaveštajne službe u sadašnje doba vazduhoplovstva. — Je li podrobno vazduhoplovno planiranje moguće? — Teškoće neprekidnog ratnog dejstva u atomsko doba.

NAPOMENE UZ NAŠE IZDANJE

Autor je u toku II svetskog rata, kao vazduhoplovni potpukovnik u obaveštajnoj upravi Vazduhoplovstva Velike Britanije bio savetnik Čerčila po pitanjima nemačkog vazduhoplovstva. Posle rata bio je savetnik Instituta za strategijske studije i nastavnik u štabnim školama organizacije NATO za iskustva vojnih vazduhoplovnih sila u II svetskom ratu. Zato se može uzeti da su njegovi stavovi bliski zvaničnim zapadnim stavovima. Pisac je ranije objavio dve zapažene studije o nemačkom i sovjetskom vazduhoplovstvu (*The German Air Force* i *The Soviet Air Force*).

U ovoj knjizi čije drugo, prerađeno, izdanje pružamo čitaocima, razmatraju se pobliže pitanja vazduhoplovne strategije, polazeći od onog što je vazduhoplovstvo dosad dalo, u čemu su bili propusti i kakve su njegove savremene mogućnosti. U težnji da ukaže na najefikasnije načine vazdušnih dejstava u budućem ratu, pisac pokreće niz interesantnih pitanja o raznim vrstama borbene i pomoćne avijacije u prošlosti, pri čemu se pretežno zadržava na britanskom i američkom vazduhoplovstvu u II svetskom i korejskom ratu, a naročito na njihovim bombarderima.

Komentator u britanskom časopisu *Air Power* (april 1956) prigovara autoru što se ograničio na pretpostavku da hidrogenska bomba neće biti upotrebljena, pa se njegova razmatranja mogu koristiti samo za lokalne ratove i dejstva posle „hidrogenskog dvoboja“. U predgovoru ruskog prevoda autoru se, po našem mišljenju opravdano, zamera neobjektivnost što SSSR posmatra kao pretnju

miru a u SAD gleda borca protiv rata; dok kod Amerikanaca iznosi sitne propuste ali podvlači njihove krupne rezultate u vazdušnim dejstvima i čak pripisuju anglo-američkom vazduhoplovstvu rešavajuću ulogu u vojnom porazu Nemačke, dotle Sovjetima priznaje samo manje uspeha kao, na primer, da su prvi upotrebili reaktivna zrna, imali prvaklasni borbeni avion „iljušin“, među prvima potčinili avijaciju dalnjeg dejstva neposredno Ministarstvu odbrane, gipko koristili bombardersku avijaciju za potrebe transporta i vešto upotrebljavali zastarele avione za noćna uzneniranja, ali im osporava makakva krupnija dostignuća. Međutim, i britanski i sovjetski komentator podvlače značaj i vrednost ove knjige i preporučuju je svojim čitaocima.

Mada se po pojedinim stavovima autora može diskutovati, oni u svakom slučaju podstiču čitaoce na razmišljanja o problemima značajnim za eventualan budući rat, tim pre što su pojedine postavke bogato dokumentovane. Zato će knjiga biti korisna svima koje interesuju problemi vazdušnog rata ili njegovih posledica. Ta će korist biti utoliko veća ukoliko se njenom čitanju pristupi sa više udubljivanja i kritičnosti.

*Posvećeno mome bratu
KAPETANU LAJONELU LI
odlikovanom Vojničkim krstom
koji je služio u vazdušnodesantnim jedinicama*

U V O D

Vinston Čerčil je, u jednom svom govoru koji je održao 1949. godine u Bostonu u SAD, rekao: „Vazdušna nadmoćnost je danas, svakako najviši izraz vojne moći a ratna mornarica i kopnena vojska, iako su neophodne, moraju se pomiriti sa podređenim položajem“. Ne može se zamisliti da bi u razdoblju između dva svetska rata Čerčil učinio takvu strategijsku izjavu. U tome periodu on bi, sigurno, istakao značaj pomorske sile. Odista, većina stratega je tada mislila da moć Britanije uglavnom leži na plećima britanske ratne flote, kao što se i američka i japanska moć na Pacifiku zasnivala na njihovim pomorskim snagama.

Drugi svetski rat je izmenio celokupni odnos među vidovima oružane sile. Ali, na žalost, mnogi zanesenjaci u pogledu moći vazduhoplovstva preuveličavali su nje-gove mogućnosti, zastupajući svoje gledište. Krilatica „pobeda pomoću vazdušne moći“ postala je veoma rasprostranjena i navela je mnoge ljude da misle da je vazduhoplovstvo samo moglo da zadobije pobedu nad Japanom i Nemačkom. Sasvim je jasno da je vazduhoplovstvo bilo odlučujući faktor u porazu tih država. Ali, trebalo bi biti više no genijalan da bi se procenilo u kojoj su meri američka pomorska moć na Pacifiku i Crvena armija u Evropi utrle put za konačni poraz neprijatelja i u kojoj je meri vazduhoplovstvo imalo presudan značaj u operacijama kopnene vojske i mornarice na pojedinim vojništima.

Najzad, vazdušnu moć određuju: broj visokokvalitetnih vazduhoplova i njihovih posada, kao i količina savre-

mene opreme kojom se raspolaže za izvršenje zadataka. Ona zavisi od meteoroloških uslova, jačine neprijatelja, neprijateljske obaveštajne službe i od mnoštva drugih faktora koji se ne mogu predvideti. Kako je vazdušna moć poslednje godine drugog svetskog rata na poseban način izrazila svoju efikasnost, njeni pobornici su, prirodno, postali optimisti. Ali, za taj uspeh se umnogome ima zahvaliti velikoj slabosti protivvazdušne odbrane Japana i Nemačke. Pored toga, da istaknute baze nisu bile zauzete poglavito zajedničkim naporima kopnene vojske i vazduhoplovstva u Evropi, a naporima mornarice i vazduhoplovstva na Pacifiku, same vazduhoplovne snage bi bile manje efikasne.

„Savremena vazdušna moć je bojno polje učinila sporednim“, „Atomska bomba je tenkove učinila bezvrednim“, „1939. godine, bombarder je bio novo oružje a podmornica je već tada zastarevala“. Mora li se reći da su takve izjave dolazile od strane viših komandanata vazduhoplovnih snaga? One su rezultat stručnjačkog ponosa svojim vidom oružanih snaga u sve moćnijem vazduhoplovstvu. One potiču iz neizvesnosti značaja vazduhoplovstva ranijeg vremena dvadesetih i tridesetih godina, kada je ono bilo samo jedan podređeni partner u vojnoj hijerarhiji. Ali, danas nema potrebe da neki Duet ili Bili Mičel*) naročito dokazuje svoja gledišta. Svaka velika operacija u drugom svetskom ratu, od napada na Poljsku do kapitulacije Japana u letu 1945. godine, istakla je značaj vazduhoplovstva. Ali one su istakle i nesposobnost vazduhoplovstva da učini više no što dopuštaju okolnosti. Sama vazdušna nadmoćnost nije bila dovoljna da ubrza anglo-američko napredovanje u Italiji 1944. godine, kao što nije mogla da zadrži ni nadiranje Severnokorejaca šest godina kasnije, u Koreji. Vazdušna moć može postići rezultate do izvesnih granica, ali ne više od toga. Efekat dejstva stotine atomskih bombi zavisi od podataka o ci-

*) Italijanski odnosno američki utemeljači teorije o sposobnosti vazduhoplovstva da samo dobije rat. — Prim. prev.

ljevima, od meteoroloških uslova, neprijateljskog protivdejstva, podzemnih fabrika, neprijateljskog maskiranja, radio-protivmera, od kvaliteta posada i mnoštva drugih faktora.

Ova knjiga je pokušaj da se ponovo razmotre neka gledišta vazdušne moći u prošlosti, sadašnjosti i budućnosti. Budućnost vazdušne moći je nepoznata i nije podvragnuta nekim poznatim zakonima. Sve što se može sigurno reći jeste to da će ona, u odnosu na ostale vidove oružanih snaga, postati čak značajnija no što je bila u prošlosti. Možda će vođene rakete velikog dometa, rakete malog dometa koje se ispaljuju sa zemlje i avioni sa vertikalnim poletanjem promeniti celokupni izgled vazdušne moći. „Leteći kreveti“*), konvertiplani**), helikopteri i rakete veoma se razlikuju od običnih bombardera, lovaca, izviđačkih i transportnih aviona koji su činili osnovu shvatanjima o ulozi i upotrebi vazduhoplovstva od 1925. do 1945. godine tokom te dve decenije kada je vazduhoplovno oružje postalo jedan od najvažnijih faktora u skoro svim planiranjima koja su se odnosila na sve vidove oružanih snaga. A možemo li mi uvek da pravimo razliku između taktičkog i strategijskog bombardovanja, danas, kada jedan lovac bombarder, koji nosi atomsku bombu, može da izvrši razaranje strategijskog značaja? Možda će tehničke ekipe na zemlji tokom vremena postati značajnije nego mnoge letačke posade. Vazduhoplovstva pojedinih vidova oružane sile, koja su se, u deceniji pred drugi svetski rat, borila za nezavisnost i priznanje samostalnosti, možda će imati da sliju svoje snage u jednu jedinstvenu nacionalnu vazduhoplovnu silu*** i da budu spremna da prebacuju

*) Letelice koje izgledaju kao platforme, sa stajnim trapom u vidu nogara, a vertikalno poleću i sleću. — Prim. prev.

**) Leteća mašina kombinovana od elemenata helikoptera i aeroplana. Poleće i sleće kao helikopter, a leti kao aeropan. — Prim. prev.

***) Sada, naročito u velikim državama, pored vazduhoplovstva kao posebnog vida oružanih snaga, vazduhoplovne snage se nalaze i u sastavu KoV i RM. — Prim. prev.

svoje radarske i letačke kadrove kopnenoj vojsci i ratnoj mornarici, baš kao što su krajem prvog svetskog rata regrutovala svoje ljudstvo iz tih vidova oružane sile.

U jednom nedavnom predavanju (22. oktobra 1954) tretirajući pitanje buduće ratne pozornice, maršal Montgomeri je govorio o veoma velikom značaju vazdušne moći i rekao je da su „gipkost i centralizovano komandovanje svim vazduhoplovnim snagama izvanredno važni za uspeh, ali Zapad je žrtvovao gipkost“. On je dalje rekao: „Ako budemo izgubili rat u vazduhu, izgubićemo ga u celini i to veoma brzo“. Ova knjiga je, u izvesnom smislu, poziv da se ostvari veća gipkost u primeni vazdušne moći. Ranija proučavanja nemačkog i sovjetskog vazduhoplovstva*) dovela su do ubedjenja da Zapad ima još ponešto da nauči u pogledu gipkosti u upotrebi vazdušne moći. Ako je makar samo ta jedna pouka uspešno izneta, onda je ova knjiga bila vredna pisanja.

Opšta upotreba hidrogenske bombe bi, naravno, učinila bezvrednim sve današnje koncepcije o upotrebi vazdušne moći. Kada jedna bomba ima eksplozivnu moć od nekoliko miliona tona običnog trinitrotoluola, ona može stvarno da onemogući neprekidno korišćenje saobraćajnih veza radi upotrebe vazduhoplovnih snaga. Vazduhoplovno planiranje može da postane neizvodljivo pod centralizovanim komandovanjem. Takve stvari, kao što je prikupljanje podataka o ciljevima mogu da postanu besmislica. Vazduhoplovstvo, onakvo kakvo se normalno zamislja, išče zlo bi. Mala rasturenaodeljenja bombardera mogla bi da postanu glavno sredstvo vazdušne moći. U ovoj knjizi se polazi od pretpostavke da hidrogenska bomba neće biti upotrebljena u ratu, ali da će mnogo doprineti da se očuva mir.

London, avgusta 1955.

Ešer Li

*) Pisac Ešer Li je pre ove knjige napisao knjige: *The German Air Force* (Nemačko vazduhoplovstvo) i *The Soviet Air Force* (Sovjetsko vazduhoplovstvo). — Prim. prev.

DRUGO IZDANJE

Hteo bih da se zahvalim kritičarima sa obe strane Atlantika za mnoge sugestije koje su mi bile od pomoći. U ovom, drugom izdanju ispravio sam nekoliko grešaka i dodao jednu novu glavu o nekim specijalnim teškoćama sa kojima će se sresti vazduhoplovni planeri u kakvom budućem ratu.

London, aprila 1957.

E. L.

I

STRATEGIJSKO BOMBARDOVANJE

Od svih vidova izražavanja moći vazduhoplovstva, strategijsko bombardovanje je, izgleda, izazvalo najžučniju diskusiju. Ona se proteže još od tvrđenja italijanskog vazduhoplovog stručnjaka Duet^{*)}), koje je izneo dvadesetih godina ovoga veka, da se samim dalnjim bombardovanjem protivničke teritorije može dobiti rat, a da su mornarica i kopnena vojska „samo pomoćne snage za transportovanje i okupaciju“, pa sve do posleratnih raspravljanja među nekim američkim generalštabnim oficirima koji smatraju da strategijsko atomsko bombardovanje širokih razmera može najviše doprineti tome da se rat izgubi. Ovo gledište proističe iz Klauzeviceve postavke da je rat produženje politike. Po tome gledištu, pustošeće bombardovanje Nemačke i Japana stvorilo je plodno tle za komunizam i ove dve nacije načinilo još većim neprijateljima demokratskih anglosaksonskih naroda, koji su bombardovali njihove gradove. Stoga se, gledajući u budućnost, postavlja pitanje da li bi se — ako bi evropsko kopno ili neki njegov deo zauzela Sovjetska armija — ta teritorija mogla ponovo vratiti Zapadu u političkom pogledu, ako bi do njenog oslobođenja došlo posle atomskog

^{*)} General Duet je prvi i najpoznatiji pobornik vazduhoplovstva, kao vida oružanih snaga, kome treba podrediti kopnenu vojsku i ratnu mornaricu da bi moglo samo da dobije rat bombarderskom avijacijom. Nosilac je tzv. „Duetove doktrine“ i od njegovih dela, koja su se pojavila dvadesetih godina, „Integralni rat“ je preveden na naš jezik. — Prim. prev.

bombardovanja? U pogledu strategijskog bombardovanja postoje i mnoga druga značajna sporna pitanja. Treba li strategijska bombarderska avijacija da bude nezavisna od kopnene vojske i ratne mornarice, pa čak i od ostalih delova vazduhoplovstva da bude neposredno potčinjena Ministarstvu odbrane ili Zajedničkom odboru načelnika generalštabova, ili bi trebalo da ona bude sastavni i nerazdvojni deo vazduhoplovstva ma kako ono bilo organizovano? Kako najcelishodnije odrediti prvenstvo ciljeva? Kad je najbolje primenjivati dnevno bombardovanje, a kada noćno? I tako dalje.

Do pedesetih godina, vazduhoplovni stratezi su se mnogo razilazili u pogledu značaja strategijskog bombardovanja. Tada je, međutim, pojava atomskih i hidrogen-skih bombi i savremenih strategijskih bombardera sa radijusom dejstva do 8000 km, u vezi sa dopunjavanjem goriva u letu koje je postalo praktično izvodljivo, jasno pokazala državnicima i oficirima generalštabova svih zemalja da strategijsko bombardovanje može mnogo doprineti dobijanju rata ili stabilizovanju svetske politike. Bombarderi sada mogu, sa svojih baza u metropoli, dosegnuti i napasti svako područje sa važnim objektima na zemljinoj kugli. Pri tome oni mogu da ostvaruju do sada neviđeno sasređivanje razorne moći bombardovanja. Razaranje Hirošime i Nagasakija, Tokija i Berlina bilo je zaista strašno, ali bi ti napadi na ove gradove bili veoma blagi u poređenju sa užasnom slikom višestrukog sasređenog bombardovanja sve moćnijim i moćnijim atomskim bombama. To je danas stvarnost koju moraju imati u vidu vlade i protivvazdušne odbrane. Sada nije više bez osnova tvrđenje da strategijsko bombardovanje može mnogo doprineti da se dobije rat ili očuva mir. Aleksandar Severski je baš na to ukazao u svome delu *Air Power: Key to Survival* (Vazdušna moć: ključ opstanka), glava II. Sovjetski Savez i Sjedinjene Američke Države su zemlje koje treba da čuvaju mir, a u neizvesnoj atmosferi hladnog rata, strah Sovjeta od bombarderske avijacije SAD je najznačajniji faktor koji sprečava izbijanje rata. SSSR nema

razloga da se plaši američkih pomorskih snaga, jer se ne boji blokade i ne zavisi od prekomorskih komunikacija. SSSR i deo evropskog kontinenta koji je pod njegovom kontrolom predstavljaju ogromno prostranstvo. SSSR se, isto tako, ne plaši kopnene vojske Sjedinjenih Američkih Država i njihovih saveznika, jer bi broj komunističkih divizija uvek znatno nadmašio broj divizija protivnika i zato što bi one bile dobro opremljene i dobro bi se borile. Međutim, američko vazduhoplovstvo je ona sila od koje se SSSR najviše plaši. On se naročito plaši njene daleko-sežuće strategijske avijacije, koja protiv SSSR-a može najlakše da vodi ofanzivne operacije sopstvenim snagama. Ne treba se zavoditi pojavama na sporednim ratištima, kao što su Koreja i Malaja, gde se ratovi mogu voditi samo pod nepovoljnim uslovima koje Kremlj nameće i podržava. Strategijsko vazduhoplovstvo je ona vojna organizacija kroz koju Zapad može najbolje da ispolji svoja tehnička i naučna dostignuća. Pored toga, SSSR ima relativno malo iskustva u ovakovom načinu ratovanja. Winston Čerčil je, takođe, često isticao u svojim govorima da su američki atomski bombarderi doprineli da se postigne stabilnost u neizvesnom periodu hladnog rata, krajem četrdesetih i početkom pedesetih godina. Malo je ljudi sa ove strane „gvozdene zavese“ koji se ne bi s njim složili. Postaje sve očiglednije da su Sovjeti uvideli da im strategijska protivvazdušna odbrana nije spremna i da se to slaže sa Čerčilovom ocenom situacije koja je vladala u toku prvih pet godina posle drugog svetskog rata.

Značaj strategijskog bombardovanja je podvrgavan čitavom nizu procenjivanja i ponovnog ocenjivanja u raznim vazduhoplovnim štabovima između dva svetska rata. Možda je najbitnija promena shvatanja nastala u sovjetskom vazduhoplovstvu tridesetih godina. Iako su Sovjeti prvo bitno smatrali da vazduhoplovstvo treba da bude podređeno taktičkim potrebama kopnene vojske i ratne mornarice, SSSR je, istorijski gledano, prva nacija koja je izgradila velike snage četvoromotornih bombardera. To su bili Tupoljevljevi TB-3. Sovjetsko vazduhoplovstvo je

1935. godine imalo nekoliko stotina ovih aviona. Ali, potreba za transportnim avionima, koja je postojala kod njihovih sve brojnijih padobranksih i vazdušnodesantnih trupa, nedostaci koji su se pokazali tridesetih godina kod prototipova njihovih sledećih bombardersko-transportnih aviona sa četiri, šest i osam motora, potreba da se brzo razviju i izgrade lovačka i jurišna avijacija za dva fronta, radi suprotstavljanja potencijalnoj opasnosti od Japana i Nemačke — sve je to ukočilo razvoj sovjetske strategijske bombarderske avijacije. Ruska stvaralačka tradicija u pogledu teških bombardera počinje još u prvom svetskom ratu. Rusija je u tome ratu bila, privremeno, pionir u upotrebi četvoromotornog teškog bombardera koji je, već tada, imao raspon krila približno velik kao „leteća tvrđava“*) iz drugog svetskog rata. 1942. godine došlo je kod Sovjeta do promene shvatanja. Staljin je bio uznemiren teškim gubicima taktičkog vazduhoplovstva u borbi protiv nemačke avijacije, prvih nekoliko meseci nemačko-sovjetskog sukoba. On je, kao i Britanci, žudio, da užvrati udarcima direktno po Nemačkoj, u vreme kada se Crvena armija povlačila i nije imala nikavog skorog izgleda da povrati ogromna prostranstva koja je bila izgubila u Balatičkim republikama, istočnoj Poljskoj, Belorusiji i Ukrajini. Zbog toga je on naredio generalu (docnjem maršalu) Golovanovu da reorganizuje sovjetsku tešku bombardersku avijaciju kao samostalnu vazduhoplovnu komandu potčinjenu direktno Državnom komitetu odbrane. Ta nova organizacija, nazvana ADD (avijacija daljnog dejstva), bila je slabo borbeno sredstvo. Veći deo njenih vazduhoplova bili su američki dvomotorni avioni tipa „mičel B-25“, isporučeni po zakonu o zajmu i najmu (Lend-Lease) i sovjetski avioni tipa Il-4. Docnije je bilo nekoliko pukova četvoromotornih PE-8, sovjetske proizvodnje. Ali je ta snaga, kao celina, imala nedovoljan radijus dejstva i kapacitet nosivosti, nedostajala joj je radarska oprema za

*) Teški bombarderski avion SAD (Boeing B-17), sa rasponom krila 31,6 m. — Prim. prev.

navigaciju i „slepo“ bombardovanje*) i njeni borbeni letovi na naftonasna polja u Rumuniji, nekoliko napada na Berlin, Budimpeštu i Varšavu samo su neznatno uzne-mirili nemačku protivvazdušnu odbranu. Nemačko ratno vazduhoplovstvo je uspostavilo organizaciju noćnih lovaca zbog opasnosti od sovjetskog bombardovanja, ali ona nikada nije bila jaka. Međutim, počev od 1945. godine, sovjetsko vazduhoplovstvo je uradilo sve što je bilo moguće da stvori jaku bombardersku avijaciju. Na zapadu su se mnogi ljudi začudili sa kakvom su brzinom oni proizvo-dili verne kopije zaplenjenih američkih „supertvrđava B-29“**), koje su se prinudno spustile u SSSR u periodu 1946—1947. godine. Do 1950. godine oni su imali više sto-tina četvoromotornih bombarderskih aviona tipa „tupoljev Tu-4“. Tada je bila znatno poboljšana snaga motora, nosivost bombi i radius dejstva. Iljušin, njihov glavni konstruktor taktičkih bombardera, prešao je na konstru-isanje teškog mlaznog bombardera. Njegov četvoromo-torni „iljušin-16“ nije usvojen u naoružanje, ali je on po-mogao da se stvori teški četvoromotorni mlazni bombarder koji je sada u naoružanju. Najzad, Sovjeti su 1949. go-dine izvršili svoju prvu atomsku eksploziju i sada gomi-laju atomske i proizvode hidrogenske bombe.

U svome objavljenom spisu o vazduhoplovnim sna-gama na Pacifiku, major Aleksandar Severski, jedan od glavnih pobornika značaja strategijskog bombardovanja, izneo je da Sjedinjene Američke Države kao ni Japanci, nisu u početku predviđali upotrebu vazduhoplovstva ni u kakvoj drugoj ulozi osim za bliske strategijsko-taktičke zadatke. To je potpuno tačno za Japance, po čijoj zamisli je njihovo vazduhoplovstvo imalo da bude podređeno operativno-taktičkim potrebama kopnene vojske i ratne

*) Bombardovanje cilja koji se ne vidi golim okom, već po-moću radara. — Prim. prev.

**) Najmoćniji američki bombarderski avion iz drugog svet-skog rata. U Evropi nije upotrebljavан. Njime su bačene atomske bombe na Hirošimu i Nagasaki. — Prim. prev.

mornarice. Ali je slučaj Amerikanaca drukčiji. Mičel*) nije bio usamljen u propovedanju potrebe za teškom bombarderskom avijacijom, nezavisnom od kopnene vojske SAD. On je samo bio najpopularniji „prorok“. Generali Arnold i Spac su verovali u budućnost strategijskog bombardovanja, ali oni su bili pripadnici vazduhoplovstva kopnene vojske SAD i bili su sputani prvenstvom i zahtevima kopnene vojske koji su sve potčinjavali sebi. Tako su budžetom kopnene vojske SAD za 1940. godinu bili predviđeni krediti koji nisu bili dovoljni ni za jednu eskadru nedovoljno naoružanih „letećih tvrđava“. U svojoj knjizi *Bomber Offensive* (Bombarderska ofanziva), str. 53, lord Haris**) je izneo da su Sjedinjene Američke Države „glavnu zamisao o strategijskoj upotrebi vazdušne moći usvojile od britanskog vazduhoplovstva“. — Mnogi oficiri vazduhoplovstva SAD ne bi se sa tim složili, upravo kao što ni britansko vazduhoplovstvo ne bi usvojilo tvrđenje Severskog da je taktička upotreba aviona bila „jedina uloga koju su mu u početku predviđali vojni rukovodioci svih zaraćenih nacija“.

Naširoko je usvojeno mišljenje da su Britanci pioniri u stvaranju potpune koncepcije o strategijskom bombardovanju. Pre no što je završen prvi svetski rat, general Smats je Ratnom kabinetu podneo ozbiljan referat u kome je predskazao da će vazdušna moć uskoro biti upotrebljavana za strategijske zadatke. Povod za to su bili dnevni napadi koje su izvršili nemački avioni na London juna i jula 1917. godine. Oni su bili izazvali veliku uzbunu zato što odbrana protiv njih nije bila dovoljna. Smats je u svom referatu izjavio nešto što je onda bilo revolucionarno tvrđenje, a danas je obična stvar. On je pisao: „Nije dalek dan kada vazdušne operacije, svojim pustošenjima protivničkih teritorija i razaranjem industrijskih centara

*) Američki general koji je u prvom svetskom ratu komandovao vazduhoplovstvom SAD na zapadnom frontu. — Prim. prev.

**) Maršal Haris je u drugom svetskom ratu bio komandant bombarderske avijacije britanskog vazduhoplovstva. — Prim. prev.

i naseljenih mesta u velikim razmerama, mogu postati najvažnije operacije u ratu, u odnosu na koje operacije kopnene vojske i mornarice starog oblika mogu postati pomoćne i podređene“. On je u tome referatu takođe rekao da on ne vidi „nikakve granice skali samostalne primene ratnog vazduhoplovstva.“

Možda na ovom mestu treba da pokušamo objasniti značenje samostalne vazdušne moći. Bilo je mnogo lošeg dugoročnog planiranja daljnog bombardovanja, jer je shvatanje o samostalnoj bombarderskoj avijaciji bilo predmet suparništva među vidovima oružanih snaga o čemu se više vodilo računa, nego o načinu kako da se poveća borbena vrednost ratnog vazduhoplovstva, što mora biti glavni cilj vazdušne moći. Šema organizacije vazduhoplovstva može biti samo činilac od drugostepenog značaja po uspešnost vazdušnih dejstava. Geringovo vazduhoplovstvo je u drugom svetskom ratu bilo samostalno na papiru, ali ono nije upotrebilo vazdušnu moć onako samostalno kako je podrazumevao general Smats u svom memorandumu od 1917. godine. Ovo je bilo uglavnom zbog toga što nemačko vazduhoplovstvo, zbog politike proizvodnje, nije razvijalo svoje predratne daljne četvoromotorne bombardere tipa „junkers-90“ i „foke vulf 200“, nego se čvrsto držalo ideje o bombarderskoj avijaciji sa dvomotornim avionima tipa „hajnkel“, „dornije“ i „junkers“. Kada je ono, 1942. godine, htelo da promeni tu politiku, onda su surove svakodnevne presude na bojištu, plahoviti, neznalački, bolesni napadi vrhovnog komandanta Hitlera i nemogućnost da se proizvede dovoljno teških bombardera umanjili nade u ostvarenje strategijske bombarderske avijacije i sprečili da se obrazuje efikasna snaga. S druge strane, primer vazduhoplovstva kopnene vojske SAD pokazuje da sama šema organizacije nije nikakva smetnja za operativnu samostalnost. Američke formacije „letećih tvrđava“ i „supertvrđava“, iako su, teorijski, bile deo oružanih snaga generala Maršala, dejstvovalе su skoro isto tako uspešno kao da su bile sa-

mostalna bombarderska komanda, slična onoj u sastavu ratnog vazduhoplovstva Britanije*). Borbene prirode vazduhoplovnih generala SAD Arnolda, Spaca, Kenija, Andersona i Dulitla značile su više nego odredbe Pentagona.

Kada je, 1942. godine, sovjetska teška bombarderska avijacija postala nezavisna od Crvene armije, ona nije zbog toga postala i efikasnije strategijsko bombardersko oružje. U prošlosti je pridavano mnogo važnosti uticaju organizacije na vazdušnu moć, a vrlo malo je polagano na neophodnu gipkost u upotrebi te vazdušne moći. Govoriti o samostalnoj bombarderskoj avijaciji je, u izvesnom smislu, potpuno besmisленo pa čak i opasno. A još je opasnije izdavati joj naređenja koja nisu u vezi sa zahtevima kopnene vojske i ratne mornarice. Cilj daljnog bombardovanja mora biti uvek takav da doprinosi da se dobije rat. Klasičan način da se dobije rat jeste da vazduhoplovstvo zadobjije vazdušnu nadmoćnost, zatim da upotrebi svoju silnu pomoć bombardovanja za slamanje neprijateljskog industrijskog kapaciteta, sistema komunikacija i morala, a potom da pomaže transportovanje kopnenih snaga radi okupiranja protivničke teritorije. Pri svemu tome se pretpostavlja da se protivnička protivvazdušna odbrana može poraziti i držati u neprekidnoj podređenosti.

Međutim, većina vazduhoplovnih stručnjaka bi priznala da je u letu 1943. godine ceo američki program bombardovanja Hitlerovog Trećeg Rajha bio u velikoj opasnosti. Do toga je došlo zbog toga što 8. vazdušna armija SAD nije raspolagala pratnjom daljnih lovaca, dok je nemačko vazduhoplovstvo pojačalo svoju odbranu dnevnim lovcima do takvog stepena da je američkim bombarderima, koji su vršili napade, moglo da nanosi skoro nepodnošljive gubitke. Tih dana su Regensburg i Švajn-

*) Britansko ratno vazduhoplovstvo (Royal Air Force — RAF) ima u svom sastavu Bombardersku komandu, Lovačku komandu i dr. — Prim. prev.

furt bili područja ciljeva*) čije je bombardovanje neprijatno skupo stalo. Pri bombardovanju Japana i, docnije, Nemačke — 1944. i 1945. godine — postojala je, u poređenju sa ovim, neometana sloboda u biranju ciljeva jer su neprijateljske odbrane bile slabije. Kada su bombarderi B-29 počeli, 1944. godine, da bombarduju Japan, postojale su stotine dobro naoružanih odbrambenih lovaca koji su mogli da lete brže no američke „supertvrđave“ koje su napadale. Ali, zbog nedostataka u sadejstvu između jedinica japanske lovačke avijacije,**) kao i zbog slabosti japanskih radara, njihovi lovački avioni brzine 640 km/čas (takvi kao što je bio „frenk“) bili su neefikasni. Da su Japanci u upotrebi svojih lovaca imali uspeh kakav je 1940. godine postigla Lovačka komanda britanskog vazduhoplovstva, pitanje je da li bi američki teški bombarderi postigli onakav klasičan primer pobede vazdušnom moći. U eventualnom ratu u neposrednoj budućnosti, i pored atomskih bombi, možda će na posletku biti uspostavljena ravnoteža u razvoju naoružanja između napadača i branjoca. U vazdušnom ratu na velika udaljenja prednost može ponekad da pripadne odbrani jer, kao što je izneo lord Trenčard, ona raspolaže službom blagovremenog obaveštavanja o jačini, visini i pravcu leta napadača, jer nadzvučni lovci prevazilaze u brzini nadzvučne bombardere, jer su radiom vođene rakete, bilo da su ispaljene sa zemlje ili iz vazduha, po svoj prilici efikasnije na kratkim odstojanjima, tj. u strategijskoj odbrani, nego u strategiskom napadu. U napadima na Sovjetski Savez američka strategijska bombarderska avijacija neće uživati onu slobodu nadletanja koju je imala pri svojim napadima na Japan 1945. godine. SSSR će imati ogromne probleme od-

*) Pri napadu na centar proizvodnje kugličnih ležajeva u Švajnfurtu, 14. oktobra 1943, učestvovalo je 228 bombardera a od toga je bilo izgubljeno 62, odnosno 27% i oštećeno 138, odnosno 60%. — Prim. prev.

**) Japan, isto kao SSSR i SAD, nije imao vazduhoplovstvo kao samostalan vid oružanih snaga, već se ono nalazilo u sastavu — KoV i RM. — Prim. prev.

brane, ali se ne zna hoće li napadač ili branilac postići potpunu vazdušnu nadmoćnost nad celim Sovjetskim Savezom. Američki strategijski bombarderi, uz jaku pratinju lovaca, mogu postizati uspehe u napadima na periferne ciljeve — na pomorske luke i područja ciljeva drugostepenog značaja ali, iznad jako branjenih područja ciljeva u unutrašnjosti — kao što su Irkuck i Moskva — oni će nailaziti na jak otpor, kako pri letu ka svojim objektima tako i pri povratku od njih.

Teško je verovati da su neki pobornici strategijskog bombardovanja potpuno svesni strategijskog odbrambenog potencijala. Severski, na primer, tvrdi da je „na celokupnu strategiju u drugom svetskom ratu izražavao uticaj nedovoljno veliki radijus dejstva vazduhoplova¹⁾. Avioni su imali razornu moć da u protivničkoj državi unište kapacitet proizvodnje naoružanja. Ali, oni nisu raspolagali domaćajem koji bi omogućio da se zadaju presudni udarci. Najkrvavije bitke drugog svetskog rata vođene su u krajnjoj liniji, zato da bi se granica bombardovanja pomerila napred“ (Kurziv je Severskog). Međutim, poznato je da general-pukovnik avijacije Haris u svojoj knjizi *Bomber's Battle* (Bitka bombardera) više jadikuje zbog nedovoljnog broja bombardera nego zbog njihovog nedovoljnog radijusa dejstva. On je tražio 4000 teških bombardera da bi sproveo svoje vazdušne napade na Evropu i nikad ih nije dobio. I da li su bombarderske operacije američke 8. vazdušne armije 1942. i 1943. godine u Evropi bile ograničene zbog nedovoljnog radijusa dejstva ili zbog nedostatka aviona i jačine nemačke vazdušne odbrane? Osim toga, Crvena armija na istočnom frontu i Amerikanci u Francuskoj i Nemačkoj vodili su 1944. i 1945. godine, krvave bitke koje uopšte nisu imale za cilj da se granica bombardovanja pomeri unapred. Reći da strategijska odbrana može da se suprotstavi punoj moći strategijskog napada, ne znači poricati bitnu važnost strategijske vazdušne moći. A naročito kada se ima u vidu

¹⁾ *Air Power: Key to Survival*, str. 44.

kako je lako da se lovačke i protivavionske jedinice brzo prebace sa svoje taktičke uloge u podršci napada jedinica kopnene vojske na suprotstavljanje strategijskom bombardovanju svim snagama. Pojava radiom vođenih raketa koje se ispaljuju sa zemlje ili iz vazduha i pojava drugih projektila samo je poslužila da se u tom pogledu poveća i inače velika gipkost odbrambenih protivvazdušnih borbenih sredstava. Pri proceni moći strategijskog bombardovanja moramo se uvek pitati: koliko je upotrebljivih bombardera sa posadama spremno za izvršenje zadataka bombardovanja, koliko je jaka protivnička odbrana i koliko može bombardovanje da bude tačno i efikasno? Ti elementi procene, iako su očigledno potreбni, često se izostavljaju ili se, u jarosti prepirke, ostavljaju po strani.

Na izbor ciljeva strategijskog bombardovanja uvek će uticati protivnička odbrana, prioritet ciljeva i raspoloživi obaveštajni podaci o neprijatelju. Meteorološki uslovi više nisu presudan činilac u ometanju strategijskih bombarderskih planova, kao što su na primer, bili u operacijama vazduhoplovstva SAD protiv Nemačke 1943. i 1944. godine. Bombarderi sada mogu da lete više, znatno iznad mnogih atmosferskih nepogoda. Zahvaljujući usavršenim radarskim priborima za bombardovanje i težim bombama sa većom razornom moći, precizno bombardovanje u uslovima dobre vidljivosti danas je od relativno manjeg značaja. Sa pojavom atomske bombe, mogućnost bombardovanja površine toliko je velika da je neizvesno da li se, bar u političkom pogledu, daljno bombardovanje vojnih ciljeva, može u budućnosti stvarno odeliti od bombardovanja civilnog stanovništva.

Jedno od najznačajnijih iskustava iz oblasti strategijskog bombardovanja, koje još treba u potpunosti da se proučava, jeste da su bez značaja sistemi prioritetnosti ciljeva ako podaci o njima nisu tačni i sveži. Drugi svetski rat je bombardovanjima prouzrokovao silno pustošenje i mnoga nepotrebna ubijanja civilnog stanovništva zbog toga što se dešavalo da se napadnu pogrešni ciljevi. Znamo, na primer, kako su omaškom bili podvrgnuti bombar-

derskim napadima gradovi u neutralnoj Irskoj i Švajcarskoj. Ovo se događalo ne samo usled grešaka u navigaciji, koje su bile dosta česte, nego i zbog neznanja šta treba da se bombarduje. Da su saveznici imali tačna obaveštenja o nemačkoj proizvodnji, rafinisanju i zalihamama nafte, anglo-američka strategijska bombarderska avijacija bi mnogo pre maja 1944. godine otpočela sa napadima svom snagom na sve ciljeve od uticaja na snabdevanje gorivom i mazivom. Da su bili bolji obaveštajni podaci o neprijateljskoj avio-industriji, ne bi bilo nikakve potrebe za pljuskom bombi i na fabrike avionskih zmajeva i na fabrike avionskih motora i na postrojenja za montiranje aviona. Ima više načina da se ubije mačka, ali, za to bi bio dovoljan i samo jedan način. Obaveštajna služba i strategijsko bombardovanje idu ruku pod ruku, kao Derbi i Džoun*), ali, i u miru i u ratu teško je ostvariti da taj starinski spreg dođe do punog izražaja. Osim toga, savezničkim vazdušnim izviđanjem se često nisu mogla oceniti oštećenja koja su naneta bombardovanjem u područjima ciljeva napadanih u drugom svetskom ratu. A ako komandant strategijskih bombardera ne zna tačno kakvu je štetu naneo, kako može odgovoriti na pitanje: „Koje ciljeve treba da napadnem sledeći put“?

Bombarderske snage su se u drugom svetskom ratu tako često upućivale da napadnu ciljeve o kojima u stvari nije bilo pouzdanih svežih podataka. Zašto smo neprekidnim bombarderskim napadima Monte Kasino**) mrvili u prah i pepeo, bez ikakvog značajnog vojnog efekta? Zašto su jadno male snage britanskih bombarderskih aviona juna, jula i avgusta 1940. godine slate da napadaju nemačke fabrike aluminijuma, kad je Nemačka baš bila osvojila Francusku sa svim njenim zalihamama boksita i

*) Glavni junaci balade *Darby and Joan* od Henrika S. Vudfola, koja je objavljena 1735. godine. — Prim. prev.

**) Manastir kod grada Kasina (između Rima i Napulja), koji je anglo-američka avijacija žestoko bombardovala februara 1944. — Prim. prev.

fabrikama aluminijuma? Na žalost moglo bi se navesti mnogo primera ove vrste.

Kada strategijsko bombardovanje postane težišna operacija strategije, vazduhoplovni rukovodioci se, izgleda, osete pobuđenim da napadnu neke sisteme ciljeva, ma koliko bila nejasno određena svrha toga. General-potpukovnik britanskog vazduhoplovstva Artur Haris brani dejstva takve vrste kada piše:²⁾ „Bilo je neophodno da se odmah otpočne sa napadom ma ukoliko malom obimu to bilo, makar samo zato da se ispita i proveri neprijateljska odbrana. Politika da se naše jedinice prve linije čuvaju do onog momenta kada bi se mogle upotrebiti sa efikasnijom snagom, značilo bi da mi nemamo nikavog izgleda da se suprotstavimo neprijateljskim protivmerama“. Izgleda da se ovde radi o jednom u osnovi pogrešnom mišljenju. Bombarderski izviđački avioni mogu mnogo da učine u pogledu proveravanja protivničke odbrane, ali, oni mogu i da je jačaju dajući joj prilike da se praktično vežba. Sigurno je da se snage strategijskih bombardera moraju čuvati dok se ne sazna vojni značaj pojedinih objekata. Kakva je korist proučavati probleme bombardovanja Bakua ili Berlina a pri tom rasipati snage i sredstva? Istovremeno kada bombarderi upoznaju svoje slabosti pri savlađivanju protivničke odbrane i ona uočava svoje pukotine u sprečavanju napada. Primiti kratka uputstva za napad nije isto što i biti istinski pripremljen za napad dovoljnim snagama. I sam Haris je napisao: „Kanal Dortmund — Ens ne bi nikada mogao da bude blokiran za duže vreme da se nisu mogli ponavljati precizni napadi i to u kratkim vremenskim razmacima, kako bi se održao korak sa opravkama koje je vršio neprijatelj“. Pilot britanskog vazduhoplovstva koji je pogodio taj cilj odlikovan je Viktorijinim krstom. Haris jezgrovito dodaje: „Ma koji zadatak čije izvršenje zaslužuje odlikovanje Viktorijinim krstom“, ne može se po prirodi stvari, ponavljati u čestim intervalima. A ipak su 1940. godine, pa čak i posle toga

²⁾ *Bomber Offensive*, str. 47.

vremena, vršeni nedovoljno pripremljeni i nedovoljno snažni napadi.

Pitanja kolike su snage dovoljne i pitanja odgovarajuće privredne obaveštajne službe ne mogu nikada da budu previše razmatrana. Ona će čak biti važnija u budućnosti no što su bila u prošlosti. Atomska bomba zahteva mnogo više izviđanja objekata nego ikada ranije. Za to postoje dva glavna razloga. Prvo, bomba je sada užasno skupa, jer svaka velika atomska bomba staje blizu milion dolara. Drugo, ona nije podjednako efikasna protiv svih vrsta vojnih objekata te se ne sme nasumce bacati tako veliki deo nacionalne imovine. Dok su ranije posade i avioni bili glavne stavke izdataka za strategijsko bombardovanje, u atomsko doba bombe su postale najveća stavka. Načelo ekonomične upotrebe vazduhoplovnih snaga pomerilo je svoje težište: bombe postaju mnogo važnije od posada, što upravo znači da se obaveštajna služba i planiranje moraju još više poboljšati.

Atomska bomba nije izmenila strategiju vazdušne moći ili principe strategijskog bombardovanja. Ona nije moć razaranja povećala do tajanstvenih razmera kako se cenilo u prvim danima historije povodom Hirošime i Nagasakija. Istraživači Uprave SAD za izučavanje rezultata strategijskog bombardovanja ustanovili su da bi 120 „supervrđava“ po Nagasakiju i 210 po Hirošimi naneli istu štetu, ako bi svaki od tih aviona poneo po 10 tona običnih bombi. Kao što Severski kaže: „Istina je da su Berlin, Dresden, Keln, Hamburg, Bremen i veliki broj drugih nemačkih gradova stradali isto onako teško i u onakvoj meri kao Hiroshima i Nagasaki“.³⁾ Takođe je tačno da su ukupne ljudske žrtve, gubitak imovine i oštećenja industrije od zapaljivih bombi isto toliko veliki u Tokiju i drugim japanskim gradovima. Atomska bomba je neizbežno unela uzrenost u razmišljanje, što je nespojivo sa zdravom vojničkom analizom. Mikadov dvor je preveličavao njenu moć razaranja i sugerirao je japanskom

³⁾ *Air Power: Key to Survival*, str. 121.

narodu da je to novo, natprirodno oružje da bi tako spasao svoj ugled i opravdao kapitulaciju pred generalom Makarturom. Džon Hersi je u ime čovekoljublja napisao svoj stravični izveštaj o razaranju i tragediji u Hirošimi, ali ne sa gledišta vojne strategije. Američka čitalačka publika bolje je upoznata sa tim izveštajem nego sa trezvenim nalazima Komisije za atomsku energiju i Uprave za izučavanje rezultata strategijskog bombardovanja. Nije lako izbrisati efekat poplave senzacionalizma o atomskom bombardovanju koje je objavljivala svetska štampa u toku dve-tri godine posle drugog svetskog rata. „Najveća sila razaranja koja je ikada oslobođena na zemlji“, „Katastrofa, preokret sveta, potop, slom i zla kob spojeni ujedno“. Tako su u to vreme pisali novinari. Verovalo se da zemlja u Hirošimi, okužena atomskim bombardovanjem, rađa krastavce velike kao oblakoderi, kao i mnoge druge vrste džinovskog povrća koje prevazilazi sva ranija povrtarska dostignuća. Istina je, međutim, bila u tome da je jedan japanski poljoprivrednik upotrebio više gnojiva no njegovi susedi i tako je odgajio nagradni proizvod krupniji od ostalih. Većina vojnih komentatora sada shvata da atomska bomba nije apsolutno oružje za sve svrhe kao što se u početku mislilo. Ne umanjujući njenu moć i opasnost pustošenja, ipak će biti od koristi da se navedu neka njena ograničenja.

Upotrebiti atomsku bombu protiv jake odbrane, značilo bi krupno kockanje. Baciti jednu jedinu veliku bombu, znači rizikovati odjednom ogromno. Izrađuju se i manje bombe koje mogu da nose lovački avioni, ali je njihova cena visoka. Uzgred budi rečeno, to znači da će lovački avioni u budućem ratu imati i radijus dejstva i udarnu moć kao skoro svaki teški bombarder drugog svetskog rata. U budućnosti će manje bombe i proizvodnja u većim serijama smanjiti njihovu cenu, ali time one neće postati jeftine. Ako bombe treba baciti na kakav cilj koji to u ekonomskom i operativnom pogledu opravdava, onda se veliki procenat aviona koji ih nose mora probiti do cilja. Visoka cena bombi ne dozvoljava promašaje. Da bi

se obezbedio veći uspeh, dejstva atomskim bombama će zahtevati preciznije planiranje i obaveštajnu službu nego druga dejstva. Biće potrebni posebni diverzantski napadi, protivmre u radio-saobraćaju i pratnja lovaca. Ako atomski bombarderi prodiru u dubinu neprijateljske teritorije preko radijusa dejstva pratećih lovaca, njima je onda potrebno da se koriste zaštitom mraka ili lošeg vremena, a to znači da se može desiti i da ne uspeju da bombarduju tačno.

Tačno je da radarski bombarderski nišan može da identificuje konture rejona cilja kada se on ne može videti okom, ali branilac sada ima mogućnosti da primenjuje elektronsku obmanu, koja može da izmeni sliku rejona cilja ili da navede nišandžiju bombarderskog aviona da identificuje neki nepostojeći grad-cilj daleko od mesta nalaženja stvarnog cilja. Ima više vrsta ciljeva protiv kojih će atomska bomba biti daleko manje opasna nego što je bila protiv drvenih domova Japanaca. Proučavanje razaranja koja su prouzrokovale atomske bombe u Nagasakiju, Hirošimi i pri posleratnim probama na Bikiniju i u Novom Meksiku, pokazalo je da atomska bomba može da bude manje efikasnja protiv izvesnih ciljeva od betona i čelika nego serija raketnih zrna ili protivoklopnih bombi. Primena atomske bombe za napad na podmorničke baze koje su veoma ojačane betonom ili na podzemne avionske i druge fabrike, može da bude veliko, uzaludno rasipanje sredstava. Savremeni gradovi sa zgradama i postrojenjima od čelika i betona neće stradati onako kako su stradali Hirošima i Nagasaki, naročito ako postoji disciplinovana snaga pasivne odbrane koja bi otklanjala posledice napada. Upotrebiti atomsку bombu protiv ciljeva na arodromu bilo bi slično upotrebi teške artiljerije za gađanje vrabaca. To nije samo neekonomično nego je i neverovatno da bi se imalo dovoljno zrna da se pobije većina vrbaca. Mnogi ciljevi iz oblasti prevoženja su, iz sličnih razloga, nepogodni za atomsko bombardovanje, kao, na primer, male železničke stanice i raskrsnice puteva. Neprekidno atomsko bombardovanje takvih ciljeva

bilo bi nedopustivo rasipništvo. Jednim atomskim napadom mogla bi se naneti pustoš koja bi potrajala dan-dva, ali na primeru Hirošime i Nagasakija, kao i na osnovu drugih podataka, izgleda da bi uspešne opravke bile, u većini slučajeva, moguće i za nekoliko dana. Neke savremene atomske bombe, naravno, raspolažu većom razornom moći nego one iz 1945. godine, ali to ne menja bitne elemente situacije. Posle razaranja koje pričini bombardovanje potrebno je dan-dva za neophodne opravke. Zona potpunog razaranja biće možda jedna kvadratna milja ($2,59 \text{ km}^2$) ili nešto više, umesto četvrtine kvadratne milje, kao što je bila od bombe kojom je pogodjena Hirošima. Najzad, veliki deo udarne snage talasa i topotnog efekta gubi se zbog toga što se eksplozija atomske bombe često vrši na prevelikoj visini ili što se glavni deo njene energije utroši nad ograničenom zonom.

Ovo što je napred rečeno može da izgleda kao potcenjivanje atomske bombe kao vojnog oruđa. Ona je, razume se, najstrašnije sredstvo ratnog razaranja koje je do sada upotrebljeno u ratu. Ali, Hirošima i Nagasaki nisu punovažni primeri na osnovu kojih bi se mogla proceniti buduća efikasnost atomske bombe. Štampa i političari, pa čak i neki vojni teoretičari iz perioda 1946. do 1948. godine, bili su skloni histeričnim ocenama njenog značaja. Velika je politička šteta što je ona u tom periodu postala glavno sporno pitanje između SSSR-a i Zapada, u oblasti razoružanja. Ovo nameće misao da je i u Moskvi i u Vašingtonu preuveličan značaj atomske bombe za pobjedu ili poraz u ratu. Poraz Japana bio je pripremljen mnogo meseci pre no što je baćena prva atomska bomba.

No glavni predmet razmatranja štabova NATO-a i Moskve jeste kako će se vršiti atomsko i neutomsko bombardovanje u budućnosti, a ne kako su ona vršena u prošlosti. Koja su to pitanja koja se postavljaju na najvišim nivoima planiranja? Pre svega, kakav je odnos udarne moći američkog i sovjetskog atomskog i ostalog strategijskog bombardovanja i kako će se najverovatnije taj odnos menjati? Danas, (1954/1955), SAD imaju jasno pre-

imućstvo iz najmanje četiri razloga. Njihovi strategijski bombarderi, kao što su B-36 i B-52, mogu u jednom letu bez spuštanja, da prođu do ma kog cilja na zemljinoj kugli i da se vrate na neku prijateljsku bazu. Sovjetski bombarderi daljnog dejstva „tupoljev“ i „iljušin“, da bi dostigli neke američke ciljeve, morali bi da preduzimaju samoubilačke letove bez mogućnosti povratka ili da se izlažu opasnosti dopunjavanja gorivom u letu pod borbenim uslovima*). Iako se ta prednost SAD u radijsu dejstva može smanjiti u toku sledećih nekoliko godina, kada SSSR izgradi mlazne bombardere velikog radijusa, američka zaliha atomskih bombi biće mnogo veća od sovjetske a to, sledstveno, znači da će jedinice vazduhoplovstva SAD biti u stanju da do pred kraj pedesetih godina, a verovatno i posle tog vremena, vrše teža razaranja i na većoj udaljenosti od svojih baza. Američke bombarderske jedinice imaju više iskustva u strategijskom bombardovanju, kada se uzme u obzir i izvesno posleratno iskustvo iz Koreje, nego što ga imaju bombarderske jedinice SSSR-a. Američka aero-navigacijska oprema i radarska oprema za bombardovanje usavršenije su od elektronske opreme koja je u upotrebi u sovjetskim jedinicama daljnih bombardera. Američka avio-industrija, koju delimično pomažu britanski stručnjaci mlaznih motora, ima veće iskustvo u izgradnji svrsishodnih mlaznih bombardera velikog radijusa dejstva. Američke vazduhoplovne baze koje se nalaze po celom svetu bolje su raspoređene za duboke napade na SSSR nego što su sovjetske vazduhoplovne baze za napad na SAD.

Vojno i civilno vazduhoplovstvo su od završetka drugog svetskog rata učinili veliki napor da se ispitaju mogućnosti za redovne arktičke letove od Evrope ka Severnoj Americi i obratno. Sovjetski Savez već više od dvadeset godina vrši istraživačke letove duž celog polarnog vazdušnog puta i na pojedinim njegovim delovima,

*) Avion-cisternu mogu oboriti protivnički lovci pre no što pride bombarderskom avionu, a pri samom dopunjavanju su oba povoljne mete lovcima i zemaljskim pav sredstvima. — Prim. prev.

u cilju proučavanja mnogih problema arktičkih vazdušnih struja, vetrova i magnetskih odstupanja. Sada je jasno da su i SAD i SSSR rešili skoro sve operativne probleme. Duž puta su uređeni tereni za prinudno sletanje i specijalne meteorološke stanice. U avione su ugrađeni novi tipovi kompasa da bi se izbegle navigacijske opasnosti pri letu u blizini magnetskog pola a uređaji protiv zaledivanja su znatno poboljšani. I Kanada i Sjedinjene Države potpuno su svesne potrebe za sprečavanjem mogućih sovjetskih napada dalnjim bombarderima arktičkim pravcem te zajednički ostvaruju odbrambene mere. One obuhvataju razvoj specijalne, trostrukе, koncentrične radarske mreže, dopunjene pomorskim osmatračkim jedinicama koje su isturene na morima daleko od obala i ojačane lovačkim i protivavionskim jedinicama u najvažnijim područjima. Takođe se vrše i zajedničke američko-kanadske vežbe civilne zaštite od napada iz vazduha. Sovjetsko vazduhoplovstvo je od završetka drugog svetskog rata, razvijalo svoje arktičke bombarderske baze i ono je, nema sumnje, mnogo ohrabreno uspešnim letovima koje je skandinavska vazduhoplovna kompanija*) izvršila 1954. godine polarnim pravcem. Poslednjih deset godina stručnjaci su uvek isticali strategijski značaj toga pravca. On će novim sovjetskim mlaznim bombarderima, koji se uvođe u službu, sigurno uštedeti više sati leta. Zbog toga što to zahteva visoki kvalitet posada i veliko naprezanje ljudstva koje rukuje uređajima na zemlji, nije verovatno da će neke velike snage bombardera dejstvovati polarnim pravcem. Ali, u eri hidrogenske bombe to nije važno. Uspešna upotreba toga puta je u strategijskom pogledu značajnija za SSSR nego za SAD, jer američko strategijsko bombardersko vazduhoplovstvo ima povoljniji raspored bombarderskih baza u područjima blaže klime. Zbog toga treba očekivati da će sovjetsko strategijsko bombardersko

*) Zajedničko švedsko, norveško i dansko preduzeće za vazdušni saobraćaj, osnovano 1924. a 1954. godine uspostavilo vezu između Osla i Tokija preko Severnog pola. — Prim. prev.

vazduhoplovstvo u toku sledećih nekoliko godina ojačavati svoj arktički bombarderski potencijal.

Ali, u strategijskom bombardovanju, Sjedinjene Američke Države će imati više pomoći od strane svojih saveznika. Posleratni rukovodioci britanskog vazduhoplovstva su se izjasnili o svojoj rešenosti da i dalje održavaju bombardersku avijaciju velikog radijusa dejstva. Možda se neće pokazati da je to pametna politika, ali, ta avijacija je korisna dopuna globusne udarne moći NATO-a. Britanski četvoromotorni mlazni bombarderi „velient“, „vulkan“ i „viktor“ će krajem pedesetih godina sačinjavati sposobnu napadnu grupu, koja može dopreti do ciljeva u zapadnoj, centralnoj i istočnoj Evropi. Oni, naravno, ne mogu da dopru do svih ciljeva u SSSR-u i oni su, govoreći savremenim jezikom, u osnovi samo srednji bombarderi, ali bi oni mogli da atomske bombe, koje sada Britanija proizvodi, nose na udaljenja preko 1500 km. Ovo može doprineti zastrašivanju svakoga onoga u Kremlju koji bi imao preterane vojničke ambicije.

Nema nikakve sumnje da, danas, strategijsko bombardovanje mora da bude kombinacija dnevnih i noćnih napada. Na prvom mestu američki bombarderi danas imaju radijus dejstva od 8000 km i mnogi od njih nisu podesni za postizanje putne brzine mnogo veće od prosečno 880 km/čas. To znači da bi oni imali da lete oko deset sati da bi dostigli neka područja ciljeva na teritoriji SSSR-a. U nekim periodima godine oni će biti prinuđeni da u Evropi dejstvuju noću. Kombinovani anglo-američki danonoćni napadi na Nemačku pokazali su vrednost dvostrukog, dnevnog i noćnog napada. Oni su pocepali nemačke lovačke snage na dva dela i primorali su ih da mnoge jedinice jednomotornih i dvomotornih lovačkih aviona odvrate sa taktičkih zadataka koje bi vršili za račun nemačke kopnene vojske. Bile su im potrebne dve posebne snage lovaca presretača: avioni malog radijusa, za dejstva danju i pri lepom vremenu i dvomotorni „junkersi“ i „meseršmiti“ za odbranu noću i pri lošem vremenu. Bilo je, naravno, izvesnog kombinovanja u zada-

cima dodeljivanim tim dvema grupama lovačkih jedinica. Pri američkim napadima na Japan, većina naleta vršena je danju i japanska lovačka odbrana sastojala se od jednomotornih dnevnih lovaca. Bilo bi poučno videti kakva bi bila efikasnost japanske protivvazdušne odbrane da su dnevni napadi vazduhoplovstva SAD bili dopunjeni noćnim napadima britanskog vazduhoplovstva. Da Japanci nisu kapitulirali, trebalo je da jedinice „lankastera“ 1945. godine dejstvuju sa Okinave. Gradovi i narod Japana bi tada imali da pretrpe danonoćno pustošenje kakvo su pretrpeli Hamburg, Lajpcig i drugi nemački gradovi. Japanske lovačke snage bi bile prenapregnute i, što je najvažnije, time bi bila pogodena vazduhoplovna sredstva jedinica „kamikaze“*). Bilo bi mnogo bolje da su japanski lovci 1944. i 1945. godine uništeni na zemlji ili poobarani u noćnim vazduhoplovnim dejstvima koja su za njih bila opasna, jer u njima nisu imali iskustva, nego što se dozvolilo da se oni upotrebe u velikom broju protiv američkog i engleskog brodovlja. Jula meseca 1944. godine bilo je pripremljeno 17 pukova lovačkih aviona „zero“ („Zeke 52“) za samoubilačke „kamikaze“ napade, a od njih je, u jesen te godine, 14 pukova dejstvovalo protiv američke flote u bitkama kod Filipina. Osim krstarica i brodova za prevoz trupa, bila su pogodena i tri američka nosača aviona: „Hornet“, „Franklin“ i „Hankok“. Kada je, u jesen 1945. godine, Japan kapitulirao, oko 5000 aviona je bilo pripremljeno za samoubilačke „kamikaze“ napade a većina od njih su bili lovci. Intenzivnije strategijsko danonoćno bombardovanje Japana bilo bi jedan od najefikasnijih odgovora na „kamikaze“ napade koji su poslednje godine rata na Pacifiku bili ugrozili američku flotu.

Planeri operacija NATO-a bez sumnje će se sećati značaja danonoćnog strategijskog bombardovanja kada budu planirali da što većem broju sovjetskih lovaca nametnu pasivnu ulogu u odbrani SSSR-a. Efekat jakog bombardovanja položaja neprijateljske artiljerije podjed-

*) Jedinice pilota-samoubica. — Prim. prev.

nako je upečatljiv, bilo da se ta artiljerija sastoji od lakih i teških topova, raketa ili vođenih projektila. Pri kraju drugog svetskog rata oko dve trećine svih nemačkih topova držano je u pozadini za odbranu državne teritorije, na štetu artiljerijske podrške kopnene vojske na bojištu.

Postoji i treći način na koji strategijsko bombardersko vazduhoplovstvo u velikoj meri doprinosi pobedi, još pre no što baci svoje prve bombe. Opasnost od strategijskog bombardovanja primorava branjoca da postavi izvrsnu organizaciju veze, sa stručnjacima za radio-telegrafiju i radio-telefoniju, koji takođe moraju u velikoj meri biti pasivno angažovani u odbrani. To mora da umanji sposobnost drugih elektronskih jedinica upotrebljenih na bojištu ili u ofanzivnim vazduhoplovnim dejstvima. Najzad, pasivna odbrana — koja odvlači ljudske snage na izgradnju uređaja za zaštitu od vazdušnih napada i za otklanjanje šteta od njih — može u velikoj meri da poremeti proizvodnju još pre no što postanu značajne same štete od bombi. U nemačkim ratnim dokumentima postoje potpuni dokazi koji potkrepljuju ovo gledište. Albert Šper, koji je tada bio Hitlerov šef ratne proizvodnje, rekao je da je 1945. godine bilo angažovano preko milion Nemaca na otklanjanju oštećenja koja su nanosile bombe.

Ima mnogo razloga zbog kojih Zapad ima početno preim秉stvo u vazduhu nad SSSR-om i zbog kojih je SSSR u defanzivi u vazduhu. Mlazni lovci sačinjavaju glavni deo proizvodnje aviona u SSSR. Njemu su potrebne mnoge hiljade lovačkih aviona da bi se suprotstavio opasnosti koja mu preti za dugo vreme i na velikoj dubini od strategijskih bombardera NATO-a. Već postoje znaci sovjetske prepregnutosti u pogledu vazduhoplovstva. Da bi u korejskom ratu 1951/1953. godine mogao snabdevati Kinu sa oko 1500 jednomotornih i dvomotornih mlaznih lovaca godišnje, SSSR je morao da uspori modernizaciju i opremanje čehoslovačkog i poljskog vazduhoplovstva, koja su među njegovim satelitskim snagama u Evropi imala najbolje pukove. Izjave čehoslovačkih i poljskih iskusnih pilota i drugih vazduhoplovaca, koji su početkom

pedesetih godina prebegli Zapadu, pružile su dokaze iz prve ruke o velikom zadocnjenu u primanju sovjetskih mlažnih aviona tipa MiG i „tupoljev“ za njihove vazduhoplovne pukove.

Jedno od najvažnijih pitanja koje moraju sebi da postave planeri NATO-a jeste: može li se samim strategijskim bombardovanjem dobiti rat protiv SSSR-a? Sigurno je da odgovor mora biti negativan. Niko ne može tačno predskazati buduću snagu protivvazdušne odbrane SSSR-a, u kojoj meri će se njegovo stanovništvo razrediti u naseљima, kao ni organizaciju njegove industrijske proizvodnje u podzemnim fabrikama. Traženje pobede pomoću bombarderske avijacije moglo bi da bude razumno u jednoj idealnoj vojnoj situaciji u kojoj bi vazduhoplovstvo SAD moglo da ima potrebnu snagu teških bombardera za izvršenje toga zadatka, elektronske i druge uređaje za obmanjivanje sovjetske protivvazdušne odbrane i potpuno poznavanje proizvodnje najvažnijih preduzeća sovjetske vojne industrije. Ali, Zapad nikada neće imati nešto više osim nepotpunog poznavanja samo jednog dela industrijske proizvodnje SSSR-a. Strategijska bombarderska avijacija SAD verovatno će imati da napada više ciljeva nego što to dopuštaju njene snage. Prioritet ciljeva biće isto tako sporan kao što je bio u drugom svetskom ratu. Artur Haris istorijski opravdano kaže o anglo-američkim vazdušnim napadima na nemačke fabrike sintetičkog benzina 1944. godine: „Ono što su saveznički stratezi uradili bilo je samo to da su se kladili na jednog autsajdera i desilo se da je trka dobijena“⁴⁾. Ofanziva protiv benzina je imala potpuni uspeh. Ona je 1944. i 1945. godine prikovala za zemlju mnoge jedinice nemačkog vazduhoplovstva i uokčila je pokretljivost nemačkih oklopnih i pešadijskih divizija.

Budući stručnjaci za ciljeve biće u neizvesnosti kao god što su bili oni u prošlosti. NATO se mora čuvati od onoga što je Haris nazvao „sverešavajući ciljevi“ („pan-

⁴⁾ Bomber Offensive, str. 220.

cea“ targets), kao što su bili nemački kuglični ležaji ili rudnici molibdena kod Kabena u Norveškoj. Problem izbora ciljeva koje treba bombardovati potpunije je razmotren u glavama „Vazduhoplovna obaveštajna služba“ i „Vazdušni napad na komunikacije“. To je odista jedan nerešivi vojnički problem planiranja. Nema poznatog načina da se unapred tačno proceni efikasnost ma kog aspekta jednog plana strategijskog bombardovanja. Samuel Eliot Morison, jedan od najistaknutijih američkih istoričara drugog svetskog rata, govori o „strategijskom bombardovanju Nemačke za koje su avijatičari, sa njihovim uobičajenim optimizmom, verovali da je u stanju da slomi nemački moral⁵⁾.“ To je upravo, ona strana strategijskog bombardovanja o kojoj se uopšte ne može predskazivati. Kako se može unapred proceniti reagovanje jedne nacije ili nekog grada na teško bombardovanje? Moral stanovništva će slabiti: ako je rukovodstvo nespособно, ako se bombardovanje ponavlja, ako je slaba pasivna odbrana, rđava ishrana, teški životni uslovi i ako se šire razne glasine. Obrnuto, on će jačati: ako se primenjuje umesna propaganda, širokogrudo dodeljivanje premija, nagrada i specijalnih obroka. Jačće ako je dobro rukovodstvo, ako policija pravilno radi; jačće uz pomoć individualnog heroizma i ako su dugački prekidi između uzastopnih bombardovanja. Elementi ljudskog morala su toliko složeni da je tačnu procenu pre same operacije bombardovanja i pouzdanog poznavanja postignutih rezultata za vreme njenog izvođenja nemoguće postaviti kao zadatak jednom štabu koji planira tu operaciju, odnosno obaveštajnom organu koji prati njene rezultate. To isto važi i pri proceni neprijateljskih odbrambenih sposobnosti. Sovjeti imaju svoje odlične gardijske vazduhoplovne pukove, a Nemci su imali elitne „Rihthofen“ i „Udet“ jedinice za odbranu Trećeg Rajha. Ali, elitni pukovi ne mogu se nalaziti svuda. U nekim područjima ciljeva ljud-

⁵⁾ *Breaking the Bismarck's Barrier* (Little, Brown and Co., Boston, 1950), tom VI, str. 5.

stvo će biti dobro uvežbano u rukovanju vođenih projektila, a u drugim nedovoljno. Meteorološki uslovi će biti promenljivi, pa bi neki dani mogli ometati odbranu više no napad. Broj uspešnih pogodaka i promenljiva efikasnost elektronskih protivmera faktori su koji se ne mogu proračunati. Promene u najvišem rukovodstvu moraju takođe uticati na uspešnost vođenja odbrane. Staljinov sin Vasilije prestao je da bude miljenik 1953. godine, posle smrti svoga oca, i to je bilo korisno za protivvazdušnu odbranu SSSR-a. Diverzantski napadi mogu zbuniti protivnika jednom ali ne i drugi put. Amerika i SSSR su velike vazduhoplovne sile i bitke između strategijskog napada i strategijske odbrane biće borba na život i smrt a ne laka pobeda ni za jednu stranu. Ali, znatan procenat i američkih i sovjetskih strategijskih bombardera uvek će uspeti da prodre do područja ciljeva. Vazduhoplovstvo SAD će to raditi sa većom snagom i prema tome će, kao veća strategijska vazdušna sila, zahvatiti i oštetiti mnogo više ukupnog vojnog i industrijskog potencijala SSSR-a. Sovjeti su realisti i oni to znaju. Ovakva vazduhoplovna situacija mogla bi dobro, bolje no ma koji drugi vojni, privredni ili politički faktor, da objasni primirje u Koreji i sovjetsko raspoloženje za mir koje se pojavilo posle Staljinove smrti marta 1953. godine.

Džon Slesor, pošto je sa dužnosti komandanta vazduhoplovstva otišao u penziju 1952. godine, ovako je, sažeto, izložio ulogu strategijskog bombardera u britanskoj vazduhoplovnoj politici:⁶⁾ on se složio sa mišljenjem koje je izneo Severski da je teški bombarder velikog radijusa dejstva u periodu hladnog rata odlučujuće sredstvo za sprečavanje novog svetskog požara; on nije podržao gledište mnogih vojnih stručnjaka Zapada da je u Evropi odlučujući faktor broj komunističkih divizija koje bi se mogle privući i upotrebiti protiv Zapada; on je izrazio ubedjenje da mir na Zapadu zavisi prvenstveno od anglo-američke vazdušne moći i da je bombarder velikog radi-

⁶⁾ Royal Institute of International Affairs Quarterly, juli 1953, str. 203—308.

jusa dejstva odlučujuće oruđe u njenom sastavu. Po njegovom mišljenju, taj bombarder je najznačajniji faktor u sprečavanju rata. Britansko vazduhoplovstvo mora da ima izvesnu snagu bombarderskog velikog radiusa dejstva. Kad se uzme u obzir tonaža bombi koje oni mogu baciti, onda je njima jeftinije dejstvovati nego manjim, taktičkim bombarderima. Osim toga, oni mogu tačnije i uz manje gubitke da bacaju bombe na mnoge taktičke ciljeve. Britansko vazduhoplovstvo bez jedinica teških bombardera ličilo bi na Nelzonovu flotu bez vojnih brodova. Ako Britanija treba da ostane jedan od glavnih partnera u atlantskoj koaliciji nacija, ona mora zadržati moćne jedinice teških bombardera. Anglo-američka bombarderska moć je, takođe, bila, faktor u protivstavljanju brzoj obnovi nemačke ratne mašine. Ona je bila zaštita Francuske. Trebalo bi da teški bombarder zauzme počasno mesto u britanskoj politici, jer on pomaže da se ogromna sovjetska prostranstva pretvore u izvore slabosti njegove odbrane, umesto izvora snage, što su bila u ratu protiv Hitlera i Napoleona. Ofanziva teškom bombarderskom avijacijom je glavno sredstvo za zadobijanje vazdušne nadmoćnosti uništavanjem neprijateljskog vazduhoplovnog naoružanja u njegovim fabrikama i slamanjem protivvazdušne odbrane njegove državne teritorije, tako da mu više nije mogućna zaštita industrije i života stanovništva. Najzad, Džon Slesor ukazuje da je teški bombarder gipko vazduhoplovno sredstvo koje se može iskoristiti za polaganje mina, za napade na brodovlje i za prevoženje trupa i sredstava, kada je to neophodno.

Kako je strategijsko bombardovanje postalo najvažniji vid vazdušne moći, pitanje komandovanja bombarderskim snagama velikog radiusa dejstva od bitnog je značaja. Na većima u SSSR-u ovo osnovno organizacijsko pitanje je jednostavno rešiti, u poređenju sa beskonačnim demokratskim diskusijama u Londonu, Vašingtonu i Parizu. Sovjetsko vazduhoplovstvo će u toku pedesetih godina razvijati do maksimuma svoju bombardersku avijaciju velikog

radijusa dejstva, sem ako neki realni svetski plan razoružanja ne postane efikasan. Nijedan od sovjetskih vazduhoplovnih satelita verovatno neće razvijati svoje bombarderske snage velikog radijusa dejstva (izuzev Kine, koja nije satelitska sila). Njihovi avioni za nošenje bombi biće taktički bombarderi malog radijusa dejstva, namenjeni za pružanje neposredne podrške njihovim armijama na bojištu. Komunističkim jedinicama strategijskih bombardera komandovaće neposredno savet odbrane u Kremlju i oni će biti upotrebljeni ponekad neštedimice a ponekad štedljivo, saglasno naređenjima koja će dobijati odozgo, preko vazduhoplovnih komandanata. Kako zapadne nacije imaju jače decentralizovanu vlast i dopuštaju veću diskusiju, njihovo komandovanje strategijskim bombarderima biće uvek složenije. Potpuno je sigurno da će, ako ne sve, ono bar većina snaga strategijskih bombardera koji pripadaju NATO-u biti bazirane u SAD. Tamo će one uvek biti deo nacionalnog vazduhoplovstva i sa nacionalnim gledištima, jer su popunjene američkim posadama i opremljene američkim avionima. Ako bi se za Norvešku, Dansku ili Tursku i Grčku pojavila ozbiljna ratna opasnost, teško je shvatiti kako bi planeri NATO-a mogli obavezati Pentagon u Vašingtonu da automatski stavi u dejstvo teške bombarderske jedinice. A, međutim, ovo je jedini način na koji američko strategijsko vazduhoplovstvo može potpuno da doprinese svetskom miru ili pobedi Zapada. Kremlju se mora staviti na znanje da će ma kakav agresivni pokret u koji bi se, u ma kom delu sveta, neposredno umešala sovjetska kopnena vojska ili ratna mornarica, navući neograničeni gnev američke atomske bombarderske moći. Američki strategijski bombarderi moraju postati daleko-sežno oruđe međunarodnog mira. Komunistički pretenenti na gospodarenje svetom moraju utušiti da i njih i njihove paćenike narode, ako poremete svetski mir, očekuju užasne patnje. Potpuno komandovanje strategijskim bombarderima Zapada mora biti u rukama NATO-a. Iako je general Ajzenhauer, kao vrhovni komandant savezničkih oružanih snaga u Evropi, teorijski, imao u svojim ru-

kama komandovanje anglo-američkim bombarderskim snagama u drugom svetskom ratu, ipak njegovo komandovanje tim snagama nije uvek bilo neposredno i neprekidno. Kao predsednik Sjedinjenih Država, Ajzenhauer i njegovi naslednici moraju biti spremni da svetskom miru posvete sve bombarderske snage SAD.

Pitanje zamene strategijskih bombardera raketama daljnoga dejstva jedan je od problema kojim se kroz ceo posleratni period bave stratezi i naučnici. Josifa Staljina je mnogo kopkao nemački projekat transatlantske rakete, koji je stvorio doktor Zenger (Sänger). Neposredno posle rata, mnogi stratezi su ozbiljno smatrali da će rakaeta daljnog dejstva zameniti strategijski bombarder. Međutim, među naučnicima bilo ih je malo koji su tako mislili. A činjenica je da rakaeta još ne raspolaže velikim radijusom. Uprkos najvećim naporima britanskog raketnog centra za istraživanje u Vumeri, u Australiji, američkog centra u Novom Meksiku i ekvivalentnog sovjetskog centra u blizini Irkucka, još ne postoji rakaeta koja bi imala praktične mogućnosti da ponese eksplozivno punjenje makar od jedne tone, na daljinu od 3000 km. Nemci, koji su imali najveće iskustvo u konstruisanju i izgradnji raketeta daljnog dejstva, lako mogu biti prva nacija koja će stvoriti strategijsku raketu za svoje potrebe. Nadajmo se da se to neće ostvariti, jer oni već nagoveštavaju da će uticati na politiku Zapada na način koji bi mogao ubrzati još jedan svetski rat. Nemci bi svojim izvanredno jakim industrijskim i vojnim potencijalom mogli vršiti pritisak na svetsku politiku. Pomoć Tevtonaca u stvaranju raketeta i vodenih projektila daljnog dejstva mogla bi biti veoma potrebna i zapadnom i komunističkom svetu.

II

VAZDUŠNI NAPAD NA KOMUNIKACIJE

Planeri upotrebe vazduhoplovstva su tokom pedesetih godina sigurno sastavili detaljan plan velikog strateškog napada na komunikacijske linije potencijalnog neprijatelja. Za to postoje mnogi opravdani razlozi. Drugi svetski rat je dao niz uočljivih primera koji su pokazali da avijacija, naročito kada sadejstvuje sa podmornicama, u kratkom roku može preseći snabdevanje gorivom, ubojnim materijalom i opremom, tako da bitka na kopnu može da bude upola izgubljena još pre no što počne. Vazdušni napad može, takođe, poremetiti celokupni sistem železničkog saobraćaja, tako da industrijski proizvodi ne mogu prispevati u fabrike u kojima se vrši spajanje delova. Dejstva avijacije mogu da spreče preradu ratnih sirovina u ratna sredstva. Ovo tvrđenje o vazdušnoj moći nije teško dokumentovati primerima sa svih ratišta drugog svetskog rata.

Najsjajniji primeri, u Evropi, možda su anglo-američki vazdušni napadi na italijanske suhoperputne komunikacije 1943. i 1944. godine i na železničke komunikacije u Francuskoj, Belgiji, Holandiji i Nemačkoj 1944. i 1945. godine. Kombinovani pomorski i vazdušni napadi na Romelove afričke linije dotura od životnog značaja, 1941. i 1942. godine, po svojim neposrednim rezultatima još su uočljiviji. Te operacije protiv komunikacija Afričkog korpusa vrštene su uglavnom sa Malte. Ti napadi su bili klasični u svojoj vrsti. U toku 1941. godine britanska aviјacija i podmornička flota podjednako su delile uspehe u

borbi protiv brodovlja Osovine u Sredozemlju. Krajem 1942. godine, vazdušnim napadima je bilo potopljeno skoro dve trećine neprijateljske brodske tonaže. Postoji obimna i jasna potvrda, iz prve ruke, o ubitačnom učinku tih napada na Romelovo snabdevanje pre presudne bitke kod Alamejna. Tvrdi se da je komandant Afričkog korpusa rekao: „Bitka kod Alamejna bila je izgubljena još pre no što je otpočela. Mi nismo imali goriva. Velika skladišta goriva i drugog materijala ležala su na svim stranama po Italiji i pretpostavljali smo da će to Italijani doturiti, ali su oni bili nesposobni da to urade“.¹⁾ Romel i italijanska flota su stvarno izgubili pet životno važnih tankera goriva, jedan za drugim, u sedmicama pred bitku kod Alamejna.

Lakonske ispovesti u dnevniku grofa Čana potvrđuju rezultate vazdušnih i pomorskih napada na Romelove linije dotura, u odlučujućim sedmicama pred bitku kod Alamejna. Dva meseca ranije, 2. septembra 1942. godine, italijanski ministar spoljnih poslova je pisao: „Romel je zaustavljen u Egiptu zbog nedostatka goriva. Tri naša tankera za benzin su potopljena za dva dana“. Sledećeg dana Čano dodaje: „Romelov zastoj se produžuje i, što je još gore, potapanje naših brodova se produžuje“. I za vreme sudbonosne sedmice pred bitku Čano piše: „Romel je optimista u pogledu vojničkih kvaliteta trupa, ali je doslovno prestravljen stanjem dotura. Upravo sada ne samo da nedostaje goriva nego i municije i hrane“. I uoči bitke, 3. novembra 1942. godine, italijanski ministar spoljnih poslova napisao je, u uvodu svojih dnevnih zabeleški, sledeće: „Naše snage se troše, a naš dotur pristiže u beznačajnim količinama“.

To je bio period kada su britanska obaveštajna služba i važdušno izviđanje funkcionali sa najvećim uspehom. Ne može se nikada dovoljno naglasiti da su ova dva glavna faktora neophodni uslovi za uspešan vazdušni na-

¹⁾ Lord Tedder: *Air Power in War*, (Hodder and Stoughton), str. 79.

pad na komunikacije. Oni će biti još značajniji ako se napad na komunikacije vrši u razmerama jednog čitavog kontinenta ili ako se napada na prekookeanski saobraćaj. Stanje neprijateljske protivvazdušne odbrane može biti od manjeg značaja jer je odista nemoguće braniti čitav nacionalni ili internacionalni sistem komunikacija. Neke najvažnije luke ili čvorovi komunikacija mogu biti branjeni dovoljnim lokalnim snagama, ali, železničke linije koje se vijugaju na velike daljine i pomorske linije neizbežno su uvek izložene povredama od vazdušnih napada, uprkos protivavionskoj vatri železnica i brodova. Vođeni projektili mogu mestimično da poboljšaju stanje odbrane, ali ne korenito.

Napad na nemačke suhoputne komunikacije kopnene vojske i ratnog vazduhoplovstva koji je vršen u proleće i leto 1944. godine, bio je jedan od najefikasnijih napada na neprijateljske suhoputne komunikacije u istoriji rata. Udružena anglo-američka vazdušna operacija bila je glavni uzrok gubitka operativne pokretljivosti nemačke armije u odlučujućim mesecima koji su usledili posle oslobođilačkog iskrcavanja u Normandiji juna 1944. godine. U klasičnom delu Vinstona Čerčila o ratu (tom VI, str. 9. i sledeće) dat je izvrstan opis brižljivog planiranja tih napada kojima je trebalo prikriti područje desanta, kako pripremni vazdušni napad objekata na komunikacijama ne bi odao neprijatelju plan invazije. Sada je utvrđena činjenica da je tom prilikom bačena prašina u oči zbunjenoj nemačkoj Vrhovnoj komandi. Nepokretnost nemačke kopnene vojske delimično je bila posledica njihovog pogrešnog ubeđenja da ubrzo predstoji iskrcavanje u području Kalea, tako da su se čitave divizije zamrzle u ulozi rezerve za pariranje te eventualnosti. Ali, glavni uzrok što nemačka kopnena vojska nije mogla na vreme da prebacuje svoje trupe bio je vazdušni napad avijacijom, koja je bila izvojevala vazdušnu nadmoćnost protiv nemačkog vazduhoplovstva.

Vazduhoplovna operacija protiv nemačkog prevoženja počela je tri meseca pre dana „D“ (prvog dana desanta na

obalu Normandije). Uvodna faza sastojala se od brižljivo kamuflirane serije napada na železničke centre i skladišta u Francuskoj, Belgiji i Nemačkoj. Objekti koji su bombardovani danju i noću prostirali su se od Bresta i Sen Nazera, na zapadnoj obali Francuske, ka njenoj unutrašnjosti, do Pariza, Orleana i Tura i dalje istočno do Anversa, Liježa i Kelna. General Arnold*) bio je veoma oduševljen rezultatima toga napada koji je, pošto su se savezničke trupe iskrcale, ušao u drugu fazu sadejstva avijacije sa tim trupama. U svom izveštaju ministru rata, od februara 1945. godine, on je napisao: „To je bila prava izolacija bojišta. Mi smatramo da nikada ranije nije viđen takav stepen izolacije jednog velikog bojišta“**) (str. 14).

Ratni istoričari mogu potpuno da usvoje to mišljenje, iako je napisano znatno pre konačnog poraza Nemačke i Japana. Ne bi bilo kraja pripovedanju o nepokretljivosti nemačke armije u leto 1944. godine. Brzo su se množili primeri nevolja i improvizacija u nemačkoj armiji. Bilo je nemačkih vojnih jedinica kojima je snabdevanje bilo ograničeno na svega jedan obrok dnevno. Bilo je komandanata koji su se samo noću mogli kretati da ne bi obišli svoje jedinice. Bilo je važnih vojnih jedinica koje su prelazile samo oko 15 km dnevno i to kada su „hitno ubacivane“ na bojište. Ljudstvo motorizovanih jedinica oklopnih divizija moralo se prebacivati rekviriranim biciklima ili pešice.

Milton Šulman ovako slika stanje nemačkih komunikacija nekoliko nedelja posle junskog iskrcavanja: „Koristeći se neograničenom slobodom u vazduhu, saveznički avioni su bombardovali, saletali ciljeve, lebdeli, rušili i obasipali vatrom toliko mnogo mostova, železničkih komunikacija, ranžirnih stanica, puteva i plovnih reka, da je u Francuskoj pokret danju postao skoro nemoguć²⁾.“

*) Tadašnji komandant vazduhoplovstva SAD. — Prim. prev.

**) Jer su se nemački lovci pojavljivali vrlo retko i u neznatnom broju. — Prim. prev.

²⁾ *Defeat in the West* (Secker and Warburg), str. 110.

Saslušanja mnogobrojnih nemačkih vojnih komandanata, koji su zarobljavani u velikom broju kao i zaplenjeni operacijski dnevnići i druga dokumenta, potvrđuju ocenu situacije Miltona Šulmana. Komandant 2. nemačke oklopne divizije je rekao da mu je trebalo deset dana da prebací svoju jedinicu od 120 tenkova iz Abvila u Pa-de-Kaleu, na zborno mesto na normandijskom bojištu, tj. na udaljenje manje od 500 km od njegove polazne tačke. To je, bukvalno rečeno, bilo miljenje brzinom puža i to u vreme kada su Hitler i Rundštet ulagali sve napore da ubrzaju pristizanje i uvođenje u borbena dejstva tenkovskih jedinica. Jedan drugi nemački komandant tenkovske divizije, koji je bio video, ne mnogo pre toga, dejstva protiv Sovjeta, rekao je: „To je bilo naše prvo iskustvo sa našim novim neprijateljem — Amerikancem. Mi, Nemci smo kroz nekoliko sledećih dana uvideli kako je on ozbiljno prionuo na svoj posao. Naše marševanje brzinom kornjače bilo je posledica američkih vazdušnih napada“. Ova „brzina kornjače“ izbija često na stranicama zaplenjenih operacijskih dnevnika nemačkih divizija. Jedna nemačka pešadijska divizija, koja se nalazila u blizini francusko-španske granice, bila je upućena na sever 12. juna. U njenom dnevniku stoji: „Isprekidane železničke pruge i porušeni mostovi kočili su pokret. Stigli smo u Oto (Hottot) u Normandiji 4. jula“. Ovo znači da je prebacivanje na odstojanje od 640 km, za koje su diviziji normalno potrebna tri dana, a može se izvršiti i za manje od dva dana, trajale 22 dana i to u veoma kritičnoj situaciji na frontu. U dnevniku te divizije se navodi da je najveći deo trupa morao da propešači jednu trećinu udaljenja, prelazeći prosečno 30 km svake noći. Ovakvo uvođenje u bitku do krajnosti je iznurilo jedinice te divizije.

U toku celog leta 1944. godine, celokupan sistem nemačkih suhoputnih komunikacija je stajao pred slomom. Nisu samo železničke arterije, kojima su se služile nemačke divizije na frontu, bile pokidane pod velikim teretom anglo-američkih vazdušnih napada, nego je tako bilo i sa železničkom mrežom same Nemačke. To se dešavalo u

vreme kada je nemačka protivvazdušna odbrana bila relativno jaka, a naročito noćni lovci nemačkog vazduhoplovstva koji su bili opremljeni radarom. To su možda bile najiskusnije vazduhoplovne jedinice te vrste u drugom svetskom ratu, jer su one vršile zadatke neprekidno u toku četiri godine a imale su relativno male gubitke. Treći izveštaj generala Arnolda ministru rata SAD (od novembra 1945. godine, str. 16. i 17), daje sliku propasti nemačkog železničkog sistema. On je pisao: „U leto 1944. godine Nemci nisu bili u stanju da prevezu za zimu zalihe uglja u skladišta fabrika ratne industrije... Krajem 1944. godine dnevne isporuke rurskog uglja bile su pale od 14 000 na 6000 tona“. Februara 1945. godine saveznici su naneli nemačkim komunikacijama završni, odlučujući udarac. Oko deset hiljada britanskih i američkih aviona bilo je koncentrisano protiv 200 objekata na železničkim i ostalim komunikacijama u Nemačkoj. Takozvana operacija „klarion“ imala je za cilj da paralizuje nemačke železnice. Ona je upravo to i postigla. U roku od mesec dana, ili nešto više, nemački železnički saobraćaj bio je smanjen za 90%, a nemačka ratna proizvodnja spala je na liliputanske brojke.

Završne vazdušne operacije protiv Italije, 1943. i 1944. godine, takođe daju primere koji potkrepljuju mišljenje o velikoj efikasnosti dejstva vazduhoplovstva protiv neprijateljskih komunikacija. Ipak, nisu sve vazdušne operacije bile onako uspešne kao što je tvrdilo vazduhoplovstvo. Kada su se, 1943. godine, saveznici iskricali kod Redja, Taranta i Salerna, vršeni su napadi na neprijateljske komunikacijske linije. Oni su znatno doprineli da se rastroji i oteža neprijateljsko snabdevanje, no konačna analiza je pokazala da njihov efekat nije bio veliki. Ali, početkom 1944. godine bila je planirana nova vazdušna operacija protiv italijanske železničke mreže. Nazvana je „strengl“*) i izvedena je marta, aprila i maja meseca. Za

*) „zadavilja“. — Prim. prev.

dvanaest nedelja vazdušnog napada na železničke linije centralne Italije, doturi nemačkoj armiji na italijanskom frontu spali su od oko 80 000 tona dnevno na manje od 10 000 tona. Uprkos intenzivnoj upotrebi automobilskog transporta, nastupio je prekid u snabdevanju nacista a bilo je neuredno i odstupanje nemačke 14. armije ka Rimu i zatim na liniju Piza — Firenca — Rimini. Jula 1944. godine bila je izvršena serija vazdušnih napada na mostove na reci Po. Ti napadi su bili potpuno uspešni i krajem jula Nemci su bili ograničeni na upotrebu privremenih pontonskih mostova. Mostovi su noću polagani preko reke, a danju su skidani i prikrivani. Nemci su se tada morali oslobiti na automobilski transport, da bi vršili dotine severnom italijanskom frontu. To nije nikada potpuno zadovoljavajući način, kako su i saveznici iskusili u Francuskoj i pored intenziteta i neprekidnosti američkih konvoja „red ball“ „(crvena lopta“*), koji su istog tog meseca jurili preko severne Francuske da bi snabdevali britanske i američke snage u toku nastupanja. Zbog toga je general Mark Klark, komandant američke armije u Italiji, vazduhoplovnim jedinicama, likujući, čestitao depešom: „Veoma sam zadovoljan sjajnim pregnućem vazduhoplovstva. Neprnjatelja smo saterali na drumove.“

Vojni posmatrač bi mogao smatrati da napadi savezničkog vazduhoplovstva na komunikacije zapadne Evrope tokom 1944. i 1945. godine ne daju poučan primer za budućnost. U doglednoj budućnosti će, na primer, biti teško koncentrisati 10 000 aviona za napad na komunikacije jedne jedine evropske države, kao što je uradilo savezničko vazduhoplovstvo. Komunistička železnička mreža biće široko razgranata. Napadi na pomorske komunikacije moćiće se vršiti na velika udaljenja. Naporji bombarderske avijacije biće rasplinuti. Biće teško sasrediti veliki, nepre-

*) „ekspres crvena lopta“ se zvala pruga kojom je vršen do-tur pomoću kamiona u kružnoj liniji. Polazila je od Sen Loa (zapadno od Kana) i održavana je do 16. novembra 1944. godine, kada je njena dužina iznosila (u kružnoj liniji) preko 1112 km. Njome je za 81 dan prevezeno 410 000 tona. U početku je raspolagala sa 5400 vozila. — Prim. prev.

kidni napor na težiste neprijateljskog transportnog sistema.

Proučavanje američkih vazdušnih i pomorskih dejstava na japanske suhoputne komunikacije u drugom svetskom ratu, obilato bi se isplatilo organima planiranja NATO-a. Naime, mnoga sadašnja područja ciljeva u Kini i Mandžuriji, koja su napadana u prošlom ratu, mogu biti objekti napada i u eventualnom budućem ratu. Udaljenja i marš-rute kojima je letelo američko vazduhoplovstvo na azijskom i pacifičkom ratištu, predodređuju tip opsežnih napada na komunikacije kakvi će se, verovatno, morati vršiti i u budućem ratu. Planiranje napada na razgranati sistem komunikacija koji se proteže u radijusu od mnogo hiljada kilometara, koji daje prednosti i napadaču i branioncu, verovatno će se morati vršiti pri napadima na komunikacije u ma kom budućem sudaru. Napadači će imati nezgodu rasplinjavanja napora a branioni nezgodu što će imati da brane premnoga tačaka na prevelikoj teritoriji.

U japanskoj ratnoj strategiji osnovna greška u pogledu odbrane bila je u tome što su njihove komunikacije bile širom otvorene američkim podmorničkim i avijacijskim napadima. To je kombinovanim mornaričkim i vazdušnim napadima SAD na japanske pomorske komunikacije omogućilo najveći strategijski uspeh u ratu na Pacifiku koji, po značaju prevazilazi čak i atomsko bombardovanje Japana. Japanski ratni plan da 1942. godine osvoje i brane nova područja Pacifika bio je previše ambiciozan. Uprava SAD za ocenu rezultata strategijskog bombardovanja u svom izveštaju (odeljak o pacifičkom ratištu, str. 4) piše: „Japanski organi planiranja nisu bili procenili vojne i ekonomske zahteve rata. Posle svojih munjevitih uspeha, 1941. i 1942. godine na Filipinima, u Holandskoj Istočnoj Indiji (sada Indoneziji) i Malaji, Japan je imao pristupa do nafte i kaučuka koji su mu bili potrebni. Njegovo trgovačko brodovlje iznosilo je $6 \frac{1}{4}$ miliona tona a godišnje se gradilo $\frac{1}{4}$ miliona tona. Japanska Vrhovna komanda je tada smatrala da su joj komunikacijske linije sigurne. Ali, njihov sistem praćenja i zaštite konvoja bio je nepouzdan u mnogo

čemu. Nije bilo centralnog organa za planiranje najboljih plovnih ruta kao i postupaka brodova u slučaju neprijateljskog napada. Nije bilo ozbiljne težnje da se konvoji obezbede potrebnim snagama lovaca i protivpodmorničkim patrolama. U to vreme je sve to izgledalo prirodno. Za Japan i njegove brodove nije postojala ozbiljnija opasnost od bombardovanja sa strane američkih i britanskih vazduhoplovnih jedinica. Bilo je samo oko 30—40 savezničkih podmornica koje su patrolirale Pacifikom i koje su mogle ugrožavati japanske pomorske komunikacije. Ali, japanske ratovođe su bile zauzele mnogo veće oblasti u Aziji i Pacifiku no što su mogli braniti na zadovoljavajući način. Oni su podcenili mogućnosti američkog oporavljanja i naoružavanja. Potcenili su zahteve koje je trebalo ispuniti na njihovim komunikacijama. Ustremili su se na Burmu, na Port Morzbi, Novu Gvineju i na Aleutska ostrva. Njihov ratni plan za 1943. godinu bila je samo jedna zamisao o ratu, na papiru. On je govorio hvalisavo o „jednoj strategijski jakoj poziciji koja se zasniva na vazdušnoj moći“ i o „konsolidaciji i jačanju odbrambenog perimetra“.

Izrada plana upotrebe vazduhoplovstva spadala je prvenstveno u nadležnost japanske kopnene vojske a mornarica je tu igrala drugorazrednu ulogu. Protivvazdušna odbrana japanskih domaćih ostrva bila je, teorijski, pravilna. Trebalo je ostvariti koncentraciju lovaca i protivavionskih topova a služba blagovremenog upozorenja*) trebalo je da se vrši pomoću radara na strategijskim tačkama i na patrolnim brodovima na pučini. Kratko rečeno, trebalo je pojačati organizaciju protivvazdušne odbrane. Ali, u stvarnosti, 1943. godine, japansko vazduhoplovstvo, vazduhoplovstvo KoV i vazduhoplovstvo RM, rasipalo je svoje snage na mnogobrojne prekomorske vazdušne napade da bi obezbedilo i održalo veliko područje koje su bili osvojili na Pacifiku. Mornarička avijacija, u kojoj je bila elita japanskih pilota, pretrpela je nenadoknadive gubitke u

*) Kod nas služba „VOJIN“. — Prim. prev.

vazdušno-pomorskim bitkama, još pre no što je mogao da stupi u dejstvo plan upotrebe vazduhoplovstva za 1943. godinu u operaciji kod Solomonskih ostrva i u bici u Koralmorju i onoj kod ostrva Midvej Japanci su izgubili stotine mornaričkih pilota, koji su bili najbolji i najiskusniji letači njihove mornaričke avijacije. Samo u bici kod ostrva Midvej, juna 1942. godine, kada su Japanci izgubili 4 nosača aviona i 250 aviona, gubici u ljudstvu su iznosili stotinu prvoklasnih pilota. „Operacija nosača aviona kod ostrva Midvej bila je možda odlučujuća bitka rata“, kaže Uprava za ocenu rezultata strategijskog bombardovanja. Svaki ratni dopisnik visoko ceni bitke o kojima piše i smatra da su one odlučne. Ma šta da je postignuto bitkom kod ostrva Midvej, ona je podvukla činjenicu da je Japan trpeo serije nenadoknadivih gubitaka i da je bio primoran da brani razvučene komunikacijske linije sa nedovoljnim vazduhoplovnim snagama. To je ubrzalo konačno razaranje i poraz Japana više no ma šta drugo, više čak no i atomska bomba.

U toku 1944. godine proglašavan je kvalitet japanskog letačkog osoblja, kao i obuka letača. Japanski piloti mornaričke avijacije koji su oktobra meseca učestvovali u teškim bitkama za odbranu Filipina bili su nevešti u sletanju na palubu nosača aviona te je njihova borbena sposobnost u dejstvima sa nosača aviona bila znatno umanjena. U jednom japanskom dokumentu koji je zaplenjen za vreme bitke za Filipine i koji je potpisao jedan stariji admiral stoji: „Veoma je poželjno da se poboljša trenaža celokupnog osoblja avijacije... Mi moramo pojačati jedinice za kontrolu letenja da bi njihova pomoć lovačkim jedinicama bila efikasnija“. To je tada bilo prekasno. Američki vazdušni i pomorski napad na japanske pomorske komunikacije bio je već u toku. Napadi britanskog i američkog vazduhoplovstva na suhoputne komunikacije u Kini i Burmi dobjali su sve više maha i ceo japski ratni napor počinjao je da jenjava. Pokojni general Arnold, tadašnji komandant američkog vazduhoplovstva, ukratko je izložio slom japanskih pomorskih komunikacija na sledeći način: „Na

dan pobede nad Japanom na kraju rata, Japan je imao samo jedan milion tona brodovlja, tj. oko 20% tonaže kojom je raspolagao u vreme Perl Harbora. Najveća čast za tako veliko smanjenje japanske trgovačke flote pripada podmornicama SAD^{“3”}). Ipak, general Arnold dodaje da je američko vazduhoplovstvo 1944. godine potopilo preko milion tona japanskog brodovlja.

Uspesi američkih podmornica protiv Japana nisu zabeleženi kako treba u evropskim ratnim prikazima. U nekim evropskim krugovima oni su smatrani manje sjajnim nego podvizi nemačkih podmornica. Međutim, njihova uloga u pobedi nad Japanom imala je bitan značaj. Početkom 1943. godine one su potopile preko pola miliona tona neprijateljskog brodovlja, a pri kraju te godine one su imale lavovski ideo u uspešnim operacijama koje su smanjile japansku trgovačku flotu za 80% od njene jačine 1941. godine i nanele joj gubitke od preko dva i po miliona tona. U leto 1944. godine, položaj Japana počeo je da biva očajan. Gubici tankera, koje su nanosile američke podmornice i avioni sa nosača aviona, postali su vrlo teški tako da se i u Japanu i u Mandžuriji moralo ograničiti gorivo za letove radi trenaže pilota. Do avgusta te godine Japan je izgubio preko pet miliona tona brodovlja i ostalo mu je samo nešto malo preko tri miliona tona.

Sledeće godine, još pre no što je atomska bomba bila bačena, položaj Japana postao je još gori. Uspešnim napadima na neprijateljski saobraćaj na reci Jangcekjang, 14. vazdušna armija SAD je u Kini veoma smanjila snabdevanje Japana gvozdenom rudom. Ti napadi su uspešno nastavljeni na japanske suhoputne komunikacije koje se protežu severno i južno od Hankoua. Navodi se da je jedan japanski general cinično rekao: „Japanu će trebati godinu dana da se izvuče iz Kine, a dve ako bude htio da spasava i svoju opremu“. Vazdušni napadi su stalno prekidali japanske linije dotura od Pekinga do Honkonga. Može se

³⁾ *Third Report to the Secretary of State for War* (novembra 1945, str. 36).

posumnjati u službeno tvrđenje 14. vazdušne armije SAD da je potopila ili oštetila preko milion tona japanskog brodovlja, pogotovu kad profesor Samjuel Eliot Morison, oprezni pomorski istoričar, ovako piše o 1944. godini: „Ratno vazduhoplovstvo u Kini nije nikada pokazalo dovoljno veštine u pogadanju trgovačkih brodova“⁴). Međutim, ne treba sumnjati u činjenicu da je 14. vazdušna armija žestoko pogodila neprijateljski komunikacijski sistem. U međuvremenu, američko i britansko vazduhoplovstvo su vršili slične uspešne napade na japanske linije dotura u Burmi. Anglo-američki napad na japanske komunikacije u Burmi 1944. godine pruža interesantan primer uspeha vazduhoplovstva. On je, ipak, vršen kada je uspostavljena anglo-američka lokalna vazdušna nadmoćnost, te je japonski otpor u vazduhu bio minimalan. Na primer, od kraja 1943. godine japanski lovci stvarno nisu mogli ometati vazdušni transport iz Asama za Kinu. U toku 1944. godine, saveznički vazdušni napadi na Burmu toliko su sprečavali japanski rečni, putni i železnički saobraćaj da oni nisu mogli da privuku dovoljno sredstava za pripreme jedne uspešne vazdušne ofanzive protiv britanskih kopnenih snaga. Američko daljno bombardovanje i polaganje mina avionima takođe je onemogućavalo Japancima redovno korišćenje burmanskih luka, kao što su Rangun i Mulmein, koje su oni držali. Tako se japanski napad na britansku indijsku 17. diviziju u rejону Arakana, februara 1944. godine, završio neuspehom, suprotno sličnoj japanskoj ofanzivi, godinu dana ranije. Vazduhoplovstvo je, takođe, pokazalo svoju konstruktivnu snagu u ratu na ovom vojištu 1944. godine. Ono svojim napadima nije samo razaralo i ometalo saobraćaj na neprijateljskim komunikacijskim linijama, nego je i omogućilo snagama svoje kopnene vojske da u važnoj etapi bitke na zemlji stvore nove komunikacijske linije. Transportni avioni 10. američke vazdušne armije Istočne vazduhoplovne komande generala Stretemajera (Stratemayer) uspostavili su vazdušnu liniju za

⁴⁾ *Breaking the Bismarck's Barrier*, (Little, Brown and Co., Boston, 1950), tom II, str. 6.

snabdjevanje 7. britanske divizije, koja se borila pod komandom generala (dodnije maršala) Viljema Slima. Ta divizija je bila sposobna da sama nađe izlaz iz teške situacije, da pomogne da se stabilizuje linija fronta u Burmi i da tako umanji opasnost koja je pretila Indiji od Japanača. 1944. godine, britanske i američke jedrilice sletale su na preko 150 km pozadi japanskih linija i, za jedan dan ili nešto više, izgradile poletno-sletne staze. Na taj način su iskrcane grupe koje su duboko prodirale u pozadinu Japanaca i u toku mnogih meseci uz nemiravale saobraćaj na njihovim komunikacijskim linijama.

Japanci su se žestoko borili da poprave svoju opštu situaciju. Oni su proizvodili više lovačkih aviona boljih taktičko-tehničkih svojstava, pojačali su svoju radarsku mrežu i reorganizovali sistem obezbeđenja konvoja. Ali, američka strategijska vazdušna moć je tada svojim dejstvom znatno povećala teret odbrane japanskih ratovoda. „Supertvrđave B-29“ su unele u istoriju vazdušnog rata novu vrstu napada na komunikacije na velikim udaljenjima i time uvećale japanske teškoće u pomorskom saobraćaju. Na primer, u proleće 1945. godine, američke jedinice strategijskih bombardera otpočele su polaganje mina na velika udaljenja. Naravno, polaganje mina u širokim razmerama nije bilo nova vrsta operacija. Nemačko vazduhoplovstvo ga je uspešno primenilo protiv britanskog brodovlja u zimu 1939/40. godine a zatim u širokim razmerama protiv anglo-američkog oslobođilačkog brodovlja koje se juna i jula 1944. godine nalazilo uz obale Normandije. Bombarderska komanda britanskog vazduhoplovstva je, takođe, izvršila serije uspešnih operacija polaganja mina protiv nemačkog brodovlja u Baltičkom moru i u drugim vodama. Ali je vazduhoplovstvo Sjedinjenih Država 1945. godine primenilo polaganje mina kao veoma važno strategijsko ratno oružje velikog dometa. Miniranja Palembanga, Sajgona, Singapura i Šangaja, koja su vršena avionima B-29, bila su uvod u uži plan bacanja mina u vode bliže Japanu. Izvršenje toga plana otpočelo je šest meseci pre kapitulacije Japana. General Arnold navodi u svom

službenom izveštaju da je upotrebljeno preko dve stotine tipova mina, da su vršeni letovi ukupne dužine od oko 6500 km, da su mine bacane pomoću radarskog nišanjenja i, najzad, da je taj napad imao mnogo veći uspeh no što se očekivalo. U korejskim vodama, u Tokijskom zalivu i u moreuzu Šumonoseki, američko strategijsko vazduhoplovstvo je pomoglo da se japanskim pomorskim komunikacijama zada konačni, parališući udar.

Početkom avgusta 1945. godine, tj. pre no što su atomske bombe bačene na Hirošimu i Nagasaki, Japalu je preostao samo jedan i po milion tona brodovlja. Međutim, njegove minimalne potrebe su se mogle zadovoljiti sa četiri miliona tona. On više nije mogao uvoziti sirovine u kojima se oskudevalo a koje su mu bile potrebne za podržavanje ratnih pregnuća, a čak i kad bi to mogao, stanje komunikacija u unutrašnjosti samog Japana ubrzano je postajalo nepodnošljivo. Japanski predsednik vlade, princ Narvhiko, istupivši u Skupštini po toj temi govorio je o „„nepodnošljivim teškoćama kao posledici uništavanja transportnih sredstava i komunikacijskih uređaja, koje su prouzrokovali vazdušni napadi“. On je rekao da je postojala „opasnost da se onemogući jedinstveno upravljanje“ i da je, u upoređenju sa 1944. godinom, kapacitet prevoza japanskih železnica na domaćim ostrvima spao približno na polovicu. Treba istaći da je vazduhoplovstvo ostvarilo taj efekat u vreme kada suhoperputne komunikacije na japanskim domaćim ostrvima niukoliko nisu bile glavni cilj aviona B-29.

Američki bombarderi daljnog dejstva, kao što su B-47 i B-52, mogli bi u budućnosti da se bore protiv neprijateljskog pomorskog saobraćaja na još većoj udaljenosti. Propusna moć sovjetskih luka Lenjingrada i Rige na Baltičkom moru, ili Sevastopolja i Potia na Crnom moru, može biti umanjena isto tako lako kao i luka Vladivostoka i Port Artura na Dalekom istoku. NATO svakako mora biti spreman da upotrebi novo strategijsko sredstvo miniranja neprijateljskih voda na velikim udaljenjima. Potpuna nesposobnost i severnokorejskih i kineskih bombardera da izvrše

ma kakvo dejstvo na dugačke i povredljive linije pomorskih komunikacija oružanih snaga Ujedinjenih nacija, bila je osobenost rata u Koreji, koja je razgolitila siromaštvo komunističkog naoružanja za daljno bombardovanje. Da su komunisti imali čak i skromnu grupu daljnih ili bar srednjih bombardera, Fusan, jedina luka koju su kritičkog leta 1950. godine imale oružane snage Ujedinjenih nacija, mogao je za Zapad postati nešto još gore no „Denkerk“ Dalekog istoka. I mada su brodovi Ujedinjenih nacija predstavljali mnogo stotina primamljivih ciljeva na moru za komunističke bombardere, ovi se nisu pomolili sa svojih baza. Vazduhoplovstva satelita SSSR-a imaju avijaciju koja se pretežno sastoji od lovaca bombardera. Ofanzivna moć na velika udaljenja je njihova opšta slabost zbog čega i građani i vojna lica Zapada treba da se smatraju srećnim.

Jedna od pouka o napadima na komunikacije u drugom svetskom ratu, koju treba primeniti u vreme kada je ekonomija u vazduhoplovnim naporima tako važna, jeste značaj obuke specijalnih jedinica za taj zadatak. Nemačko vazduhoplovstvo u svojim dejstvima protiv lako povredljive sovjetske železničke mreže upotrebljavalo je specijalne bombarderske jedinice sa avionima tipa „hajnkel“ i „junkers“, sa posadama koje su obučavane za taj zadatak i sa avionima naoružanim topovima velikog kalibra za napade na sovjetske lokomotive. Slično britanskim formacijama aviona tipa „moskito“ i američkim formacijama aviona B-25 i B-26 na Pacifiku, i Nemci su se izveštili u bombardovanju iz brišućeg leta koje je bilo veoma efikasno u napadima i protiv brodova i protiv tunela na železničkim prugama. Britansko vazduhoplovstvo je, posle mnogo lutanja, formiralo čuvenu 617. eskadrilu „rušilaca brana“, čiju je taktiku i uspehe ovekovečio Pol Brikhil u izvanredno privlačnoj knjizi *The Dam Busters* (Rušioci brana). Lord Teder piše o toj knjizi sledeće: „Ona jasno osvetljava mnoge činioce koji su od uticaja na uspešnu i odlučujuću upotrebu vazduhoplovstva. Ona prikazuje načnika, komandanta i izvršioca kako zajedno rade kao tesno povezana sprega u kojoj svako doprinosi ostvarenju

zajedničkog cilja — povećanju efikasnosti dejstva". Mnogi viši oficiri vazduhoplovstva su diskutovali o značaju zadataka koje je izvršila 617. eskadrila. Jedan vazduhoplovni general-potpukovnik je rekao da je ona vredela kao deset drugih bombarderskih eskadrila i nazvao je „najefikasnijom jedinicom svoje vrste koju je Britanija ikada imala“. Detaljna istorija 617. eskadrile britanskog vazduhoplovstva je nešto što treba često izvlačiti iz ratnih arhiva i uzimati sa polica za knjige. Ona sadrži bogatstvo znanja o bombardovanju koje je značajno za savremene napade na komunikacije. Ona sadrži operativna iskustva koja bi bilo korisno da planeri vazduhoplovnih operacija često oživljavaju u svojoj svesti.

Nisu jedino specijalno obučene posade aviona ekonomične i efikasne. Ta pouka je već dovoljno važna kada je neko angažovan u vazdušnom ratu širom sveta, protiv neprijateljskih objekata koji se nalaze na najmanje dva kontinenta. Danas je veća potreba da se vodi računa o svakoj pojedinoj eskadrili, no što je bila u drugom svetskom ratu. Ali, postoji i druga pauka koja je smešno jednostavna i prirodna a ipak se često zaboravlja u početnim etapama planiranja. Potpuni uspeh vazdušnog napada zavisi od toga da li se raspolaže sa odgovarajućim brojem pogodnih i efikasnih bombi. Ne bi trebalo ovo isticati, ali je priča o britanskoj i američkoj politici proizvodnje bombi između dva svetska rata bila tako žalosna da se čovek prosto čudi kako su se takve stvari mogle dešavati. U knjizi komodora avijacije*) Haskinsona (*Vision Ahead*) „Pogled u budućnost“ iznosi se povest proizvodnje bombi sa njenim najžalosnjim detaljima. Uprkos ranim iskustvima o nepodesnosti bombi, u početnom periodu drugog svetskog rata nisu usavršene britanska i američka proizvodnja i konstrukcija bombi. Haskinson navodi autentičnu uznemiravajuću činjenicu da je 50% zapaljivih bombi, koje je Amerika dostirila Britaniji u proleće 1943. godine, izneverilo pri-

*) Oficirski čin između pukovnika i general-majora avijacije.
— Prim. prev.

upotrebi ili prouzrokovalo udese među ljudstvom koje je radilo oko njih na zemlji. Do toga je, uglavnom, došlo zbog toga što su američki fabrikanti, imajući kao proizvođači najbolje moguće namere, modificirali konstrukciju bombe da bi je prilagodili metodima masovne proizvodnje, izgubivši pritom iz vida operativne zahteve. Nije to bio jedan, usamljeni primer, koji se navodi u Haskinssovoj knjizi, koju, zbog njene objektivnosti, hvali Arnold, general-pukovnik vazduhoplovstva SAD. Američke fabrike su punile slabim eksplozivom mnoge bombe od 1800 kg koje su doturane Britaniji te iste godine. To su bile stvarne greške u obilnom prilivu efikasne pomoći u bombama koje su SAD dale Britaniji u drugom svetskom ratu. To su bile greške koje su mogle da budu kobne.

Politika proizvodnje bombi britanskog ratnog vazduhoplovstva tokom drugog svetskog rata sve do 1943. godine neverovatna je priča o samouverenosti, nemarnosti i ne-poverljivosti. Haskinson o tome govori sa jetkom žustrom. Najteža bomba kojom se raspolagalo 1939. godine bila je teška svega 226 kg. Nišansko bombardovanje njome bilo je toliko nepouzdano da je britansko vazduhoplovstvo, i pored nedovoljnih snaga bombarderske avijacije, bilo prinuđeno, da dopusti sebi luksuz „serijskog bombardovanja“, to jest bacanja serije bombi brzo jedne za drugom, u skromnoj nadi da će bar jedna pogoditi cilj*). Eksploziv koji je upotrebљavan, zvani „amatol“, bio je slabiji od RDX-a**), drugog jednog britanskog eksploziva, ali je proizvodnja RDX-a bila obustavljena. Bomba od oko 450 kg bila je još 1926. godine konstruisana za britansko vazduhoplovstvo, ali, prva porudžbina nije bila učinjena sve do 1939. godine.

Može izgledati besmisleno naglašavati činjenicu da je bomba ili raketa krajnja karika u lancu bombardovanja i da cela operacija bombardovanja može biti dovedena u

*) „Serijsko bombardovanje“ se primenjuje iz više razloga, među kojima kalibar bombi nije presudan. — Prim. prev.

**) Eksploziv „ciklonit“; skraćenica dolazi od naziva „Research Department Formula X“. — Prim. prev.

pitanje ako nije primjenjen ekonomičan i efikasan eksploziv. Nemci su to na svoju štetu iskusili u Norveškoj operaciji kada su sa nekoliko bombi postigli direktnе pogotke u britanske brodove, ali su one jednostavno odskakale od palube i klizile u more. Nemačko vazduhoplovstvo je popravilo tu grešku i sve do 1943. godine njihove bombe su bile bolje od savezničkih. Posle toga vremena i britansko i američko vazduhoplovstvo proizveli su čitav niz efikasnih bombi, kako zapaljivih tako i razornih, koje su prilikom bombardovanja imale izvrsno dejstvo. Ne samo američka atomska bomba, nego su i američke zapaljive napalm-bombe, koje su 1945. godine primenjivane u napadima na japanske gradove, i protiv ciljeva u Koreji od 1950. do 1953. godine, imale veoma pustošeće dejstvo. Napalm-bombe se pune želatinskom masom pomešanom sa visokootanskim benzinom. Ta smeša se stavlja u limene sudove aerodinamičkog oblika zapremine 416 litara*). Postignut je veliki uspeh sa 15 000 avio-poleta, koja su američki bombarderi izvršili 1944. i 1945. godine u cilju izazivanja požara u preko 60 japanskih gradova, kada je bilo bačeno oko 100 000 tona zapaljivih bombi. Britanske bombe su tokom druge polovine rata bile sve efikasnije. Postojala je bomba srednje težine od oko 450 kg, koja je 1943. godine proizvođena u velikom broju. Prva britanska bomba od oko 1800 kg bila je bačena 1941. godine na Emden, a bomba od oko 3600 kg prvi put je upotrebljena septembra 1942. godine pri napadu na Diseldorf i Karlsruhe. Februara 1944. godine upotrebljena je bomba od oko 5400 kg, a još teže bombe, „tolboj“ (Talboy) i „grend slem“, (Grand Slam) bacane su docnije sa naročitim uspehom protiv ciljeva kao što je vijadukt kod Bilefelda.

U kojoj meri su glavne pouke o bombardovanju komunikacija primenjene u posleratnom periodu? U korejskom ratu su operacije bombardovanja komunističkih komunikacijskih linija koje su vršile oružane snage Ujedinjenih nacija, bile efikasne, ali, neke od glavnih pouka iz

*) Sve napalm-bombe nisu iste zapremine. — Prim. prev.

drugog svetskog rata nisu bile primenjene. Do toga je, delom, došlo zbog toga što su saveznici vršili razoružanje u vreme kada su, juna 1950. godine, Severnokorejci počeli napad te je bilo malo vremena za obrazovanje specijalnih vazduhoplovnih jedinica Ujedinjenih nacija za napad na komunikacije komunističkih snaga kao i za stvaranje dovoljnih zaliha bombi koje su najefikasnije protiv objekata na komunikacijama u Koreji. Pri svem tom, vazdušni napadi jedinica Ujedinjenih nacija na komunističke komunikacije komunističkih snaga u korejskom ratu bili su efikasni u sprečavanju priliva neprijateljskih pojačanja i dotura sredstava ka borbenom frontu. Može biti da je tvrđenje informativne službe Ujedinjenih nacija, u saopštenju učinjenom marta 1953. godine da je razoren 873 mosta, preuveličavanje stvarnih rezultata (čemu su skloni skoro svi izveštaji avijacija). Ali, tokom prve tri godine rata, od juna 1950. do juna 1953. godine, bilo je sve očiglednije da je vazduhoplovstvo usporilo snabdevanje komunističkih kopnenih snaga.

Nesumnjivo je da vazduhoplovstvo SAD, koje će, po svoj prilici, još dugo vremena biti glavni vazdušni štit Ujedinjenih nacija, u posleratnom periodu proizvodi mnoštvo raznovrsnih efikasnih bombi. Ono raspolaže sa više vrsta atomskih bombi, različite moći, kao i bombama koje su ekvivalentne bombama „tolboj“ i „grend slem“ britanske konstrukcije. Te teške bombe bi u budućem ratu imale celishodnu primenu jer je sa sigurnošću ustanovljeno da SSSR izgrađuje podzemne fabrike i teško betonirana podmornička skloništa za zaštitu od takvih bombarderskih napada.

Zašto je vazdušni napad na komunističke komunikacije jedan tako primamljiv cilj? SSSR mora uvek održavati svoje komunikacije na površini, izložene vazdušnom napadu, jer se glavna masa sredstava ne može u znatnim kolичinama transportovati podzemnim železnicama, podmornicama ili vazdušnim putem. Železnicama, kanalima i trgovačkim brodovima doturaće se potrebe za život i borbu kopnene vojske, mornarice i vazduhoplovstva najmanje još

za sledećih 25 godina. Ma u kome opštem vazdušnom ratu između SSSR-a i SAD, Amerika je, u pogledu izloženosti vazdušnom napadu, u boljem položaju. Pravilna je pretpostavka da ni jedna od onih dveju velikih sila ne bi bila u stanju da pripremi potpunu i efikasnu opštu odbranu. Nema nikakve osnove za tvrdnju da bi ijedna od njih dveju mogla uspeti u nečem što nije pošlo za rukom Japanu, Italiji i Nemačkoj. Da bi se pripremila osrednje upotpunjena lovačka i protivavionska odbrana metropole, bilo bi potrebno najmanje 10 000—15 000 borbenosposobnih dnevnih i noćnih lovaca i isto toliko protivavionskih topova ili raketnih jedinica i to pretpostavljajući da raspolažu izvanredno efikasnim vođenim projektilima. To je premnogo i za američke i za sovjetske snage, čak kad se uzmu u obzir i obaveze prekomorskih i drugih zemalja prema njima. Ali, Amerika ima veliku prednost u izvrsnoj putnoj mreži i u besprimernom voznom parku lakih i teretnih automobila, kao i u sistemu unutrašnjih vazdušnih linija koji je najrazvijeniji na svetu. Nije verovatno da bi se strategijski bombarderi sovjetskog vazduhoplovstva mogli u sledećih nekoliko godina takmičiti sa strategijskim bombarderima SAD, sem ako američki Senat ne potkreše njihove vazduhoplovne kredite. Oni iz Kremlja, koji planiraju upotrebu vazduhoplovstva, moraju biti veoma zabiljni za vazdušnu odbranu svojih dugačkih suhoputnih komunikacijskih linija, koje se već protežu na preko 8000 km od istoka na zapad i preko 3000 km sa severa na jug. Iako je nekoliko hiljada mlaznih lovaca MiG-15 bilo poslato u Koreju gde su mogli da daju jako koncentrisanu vazdušnu odbranu, zajedno sa protivavionskim baterijama opremljenim radarskim nišanima, ipak su komunističke suhoputne komunikacije bile slabo branjene od vazdušnih napada te su bile razarane. Tako, u Koreji, dešavalo se u malome ono sa čime bi se sovjetski vazduhoplovni planeri imali da suoče u mnogo širim razmerama. Hiljade savremenih mlaznih lovačkih aviona, koji su dati kineskom vazduhoplovstvu da bi ostvarili lokalnu odbranu jednog malog područja, pretrpele su potpuni neuspeh u izvršenju.

svoga zadatka. To je za Moskvu moralo biti obeshrabrujuće iskustvo. Kako stoji stvar sa protivvazdušnom odbranom same Kine? Kinesko vazduhoplovstvo nikako ne može braniti slabu i lako povredljivu železničku mrežu koja povezuje Peking sa Hankouom, Mugden sa Port Arturom i Nanking sa Šangajem. Domaći problemi protivvazdušne odbrane Sovjetskog Saveza neće mu dozvoliti da uspešno odgovori obavezi odbrane kineske teritorije, ili ma kog drugog dela Azije.

Možda je najvažniji razlog zbog koga vazduhoplovni planeri Zapada treba da poklone ózbiljniju pažnju napadu na komunističke komunikacije taj što su one, uprkos svim naporima koji se čine da se očuvaju vojne tajne, takvi ciljevi o kojima Zapad može da bude prilično dobro obavesten. Tačno je rečeno da nema dobrih poznavalaca stvarnog stanja u SSSR-u i zemljama njegovih satelita, već da samo postoje specijalisti za te zemlje sa manje ili više nepoznavanja tamošnjih prilika. Ali, poznato je mnogo detalja o železničkim i pomorskim komunikacijama Sovjetskog Saveza i to kako u samoj Rusiji tako i van nje. Još bolje su poznate železničke mreže Poljske, Čehoslovačke i Mađarske od kojih Sovjetska armija mora zavisiti ako bi se kretnula protiv zapadne Evrope. Stvarno, ako Sovjetska armija učini ma koji agresivni pokret i zauzme nove teritorije, ona će se morati koristiti komunikacijskim sistemom koji je Zapadu poznat do detalja. NATO može da planira vazdušne napade imajući od ranije podrobne podatke o lokaciji i značaju ciljeva. Može li se to reći za ma koju drugu vrstu ciljeva koji dolaze u obzir? Ni malo nije verovatno da je naše poznavanje proizvodnje aviona, nafte, atomskih bombi ili čelika u komunističkim državama tako opsežno i ažurno kao što je poznavanje železničkih pruga, puteva, luka i kanala koje drže komunisti. Kako su vazdušni napadi na komunističke komunikacije skoro neizbežni u početnim etapama budućeg rata, svaki letač bombarderskog, lovačkog i izviđačkog aviona vazduhoplovstava zapadnih država mora detaljno izučiti, uz maksimalnu pomoć aerofoto-snimaka, železničku i putnu mrežu bar istočne i centralne

Evrope. Moramo se zapitati da li su prikupljene, umnožene i razaslate zaplenjene nemačke arhive koje sadrže aerofoto-snimke železničkih objekata na istočnom frontu iz drugog svetskog rata. Postoji li ikakav razlog zbog koga svaka zapadna generalštabna akademija ne bi u svoj program uvrstila nastavu o železničkom sistemu SSSR-a i njegovih satelita?

Naravno, uvek postoji velika nezgoda kada se radi o vazdušnom napadu na komunikacijsku mrežu SSSR-a i njegovih saveznika. Ona se prostire preko veoma velikog područja. Da bi se istrajalo u efikasnom napadu protiv tih komunikacijskih mreža, potrebne su takve vazduhoplovne snage kakve NATO verovatno nikada neće imati. To ogromno prostranstvo ne bi trebalo da nas zastrašuje. Vazdušni napadi na neprijateljske komunikacijske mreže tesno su povezani sa operacijama na zemlji. Sovjetska armija i njeni vojni sateliti ne mogu da vode operacije velikih razmara istovremeno na svim frontovima, uprkos velikom broju divizija koje oni mogu da razviju. Čak i sa drugorazrednom strategijskom obaveštajnom službom, morali bismo biti u stanju da predvidimo vitalne centre komunikacija, za ma koju bitku na zemlji. Ali, činjenica je da sovjetske armije izvršavaju pokrete sa minimalnim brojem transportnih sredstava. Isto tako je tačno da, uprkos sovjetskim posleratnim naporima, njihov vozni park kamiona i flota transportnih aviona, ne mogu nikada zamjeniti kapacitete prevoza njihovih brodova i vozova. Sovjetska armija je Zapadu odala priznanje time što je jedinice pojedinih oblasti učinila što je moguće pokretljivim i što samostalnijim za borbu i život. Oni planiraju da iz lokalnih fabrika i skladišta obezbeđuju opremu, rezervne delove, tenkove, topove, municiju, hranu — sve od čega zavisi pokretljivost kopnene vojske. Oni Zapadu odaju priznanje time što su unapred svesni toga da će njihove komunikacijske linije biti veoma povredljive u jednom budućem ratu. Ta „Ahilova peta“ ne može se prikriti nikakvom igrom sovjetskog obmanjivanja. SSSR to zna i ne usteže se da to prizna.

III

PROTIVVAZDUŠNA ODBRANA

Ovo je doba u kome atomske i hidrogenske bombe mogu opustošiti gradove u tolikoj meri kako to ranije nikada nije bio slučaj. Prirodno je zbog toga da javnost koja daje ljudstvo za pasivnu protivavionsku zaštitu i vojna lica koja organizuju aktivnu protivvazdušnu odbranu postavljaju sebi izvesna pitanja. Mora li teški bombarder uvek uspeti da se probije kroz protivvazdušnu odbranu i, ako to bude mogao, koliki procenat napadača će dospeti do cilja? Mogu li se napadačima stalno nanositi toliko veliki gubici da njihovi napadi budu sve ređi? Ili, može li se održavati uspešna ofanziva atomskih bombardera, bilo sa strane SAD ili SSSR-a? To je pitanje koje Amerikanci s pravom nazivaju „pitanje za 64 000 dolara“ (poslednje pitanje na televizijskom takmičenju „sve ili ništa“). Time se želi reći da je ono skoro nerešivo, iako od njegovog rešenja zavise toliko važne stvari. I ono će ostati nerešivo za duže vreme. Zbog tih neizvesnosti, svetski političari i upravljači će se ustručavati da protivniku bace rukavicu i da otpočnu treći svetski rat. Vazdušni napad i protivvazdušna odbrana danas verovatno stoje u potpunijoj ravnoteži nego što su stajali u ma kom drugom periodu za proteklih četrdeset godina vojne avijacije. Severski to izražava na sledeći način: „Svako važno novo oružje narušava ravnotežu između ofanzive i defanzive i ubrzo izaziva korekturu, u neprekidnom gibanju tamo-amo“. ¹⁾ Ono izaziva kolebanje i u jav-

¹⁾ Aie Power: *Key to Survival*, str. 223.

nom mnenju Amerikanaca. U dvema potpuno autoritativnim knjigama, koje su izdate u SAD oko 1950. godine, izneti su ti kontradiktorni pogledi. Profesor Luis Rajdenur (Louis Ridenoor), koji je autoritet u oblasti radio-lokacije, izneo je ovo mišljenje: „Nema odbrane protiv atomske bombe, ne može biti efikasnog presretanja bombarderskog aviona, uprkos radarskoj mreži, vođenim projektilima i nadzvučnim lovcima“.²⁾ A dr Venivar Buš (Vannevar Bush) zastupa suprotno gledište: „Veliki bombarderi su u suštini osetljiva oruđa, glomazna i relativno slabo pokretljiva pri letu i nesposobna da odole savremenim defanzivnim dejstvima. Prodiranje kroz neprijateljski vazdušni prostor je postalo strahovito opasan zadatak za svaku flotu bombardera“.³⁾

Sigurno je da se o stepenu efikasnosti protivvazdušne odbrane može samo nagađati. Radar i vođeni projektili daju prednost odbrani, kao što je izneo lord Trenčard, jer je kontrola vazdušnog prostora radarom efikasnija na kratkim odstojanjima. Rakete i mlazni lovci su, u pogledu brzine, u prednosti nad bombarderima koji napadaju. Ali, protivvazdušnoj odbrani veoma otežavaju zadatak veliki radijus dejstva, velike brzine i velike visine leta savremenih mlaznih bombardera, kao što su američki B-52, sovjetski četvoromotorni mlazni „iljušin“ ili britanski „kanbera“, „velijent“ (Valiant*) i bombarder sa delta krilima „vulkan“. Sada se, sa velikog broja baza, teškim bombarderima mogu vršiti napadi na svaki cilj na zemljinoj kugli, na udaljenja od nekoliko hiljada kilometara. Neograničene su mogućnosti taktičkog iznenađenja i bočnih napada. Za ma koju svetsku silu je iznad njenih ekonomskih mogućnosti da, ako se uzmu u obzir njene ostale potrebe ostvari sistem guste protivvazdušne odbrane, upotpunjena efikasnom mrežom radara za daljno otkrivanje, raketnim i mlaznim lovcima i vođenim projektilima „vaz-

²⁾ *One World or None* (Jedan svet ili nijedan), str. 222.

³⁾ *Arms and Free Men* (Oružje i slobodni ljudi), str. 489.

*) Valiant — hrabri. — Prim. prev.

duh-vazduh“ i „zemlja-vazduh“, koji bi bili u stanju da obezbeđuju ceo jedan kontinent. To znači da neki ciljevi i područja ciljeva mogu da budu branjeni, a ostali ne. Nikada ranije u istoriji ratnog vazduhoplovstva nije bilo teže proceniti može li jedna napadačka snaga bombardera i lovaca zadobiti vazdušnu nadmoćnost i savladati neprijateljsku lovačku, artiljerijsku i raketnu odbranu. U nekim periodima vremena meteorološki uslovi mogu imati odlučujući uticaj na izvršenje zadataka, kao što ga imaju i radio-uredaji i radarska oprema, naročito ako teški bombarderi lete od SAD ka SSSR-u i obrnuto, kratkim maršrutama preko Severnog pola. Dopunjavanje gorivom u letu je sada efikasan način povećanja radijusa dejstva na mirnodopskim manevrima, ali, da li će on izdržati ratnu probu, ako se dopunjavanje bude vršilo u zahvatu radijusa dejstva neprijateljske avijacije, što će se često dešavati? I ko bi mogao da odgovori koliko je potrebno teških bombardera da bi se uspešno izvršila jedna vazdušna ofanziva? Koliko bi bilo potrebno lovaca, vođenih projektila, raketnih oruđa i protivavionskih topova za odbranu SSSR-a? Matematički proračuni i statistike ovih potreba vazdušne moći samo su delom vršeni u toku drugog svetskog rata. Ko bi danas, sa svim komplikacijama novih oruđa i novih vazduhoplovnih faktora koji su se pojavili u periodu posle 1945. godine, imao dovoljno smelosti da se ogleda u višoj matematici i proračunima logističkih potreba epohe atomske vazdušne moći? Koji bi vazduhoplovni prorok mogao da predskaže broj atomskih bombi i aviona za nošenje tih bombi, koje bi trebalo da izrade SAD ili SSSR, da bi se mogla naneti odlučna oštećenja glavnim sovjetskim odnosno američkim gradovima? To sigurno zavisi od efikasnosti kako lokalne zaštite, tako i strategijske protivvazdušne odbrane, što stalno varira. Ako bi ove ili iduće godine, iz SSSR ili SAD, trebalo da poleti pedeset teških bombardera, i kad bismo znali njihove prave objekte dejstva, postoji li iko ko bi mogao reći koliki bi se procenat tih bombardera probio kroz protivničku vazdušnu odbranu? Oni bi mogli leteti marš-rutom duž koje bi ih, stotinama kilo-

metara ispred njihovih ciljeva, brzo identifikovali izviđački avioni, opremljeni specijalnim radarima za pretraživanje vazdušnog prostora. Jedna ozbiljna greška u održavanju tajnosti radio-saobraćaja, kakve su se neretko dešavale u drugom svetskom ratu, mogla bi da prouzrokuje to da se još brže stavi u pripravnost protivvazdušna odbrana protivnika. Ima bezbroj promenljivih elemenata koji utiču na uspeh presretanja bombardera koji vrše napad. Veština jednog telefoniste ili jednog prognostičara vremena, posluživanje radarskog uređaja ili održavanje motora na avionu na kome leti komandir formacije — sve to može da utiče na celu lokalnu odbrambenu situaciju.

Postoje, razume se, zvanična predskazanja vojnih eksperata svih velikih vazduhoplovstava u svetu, o mogućnosti prodiranja bombardera kroz zonu protivvazdušne odbrane. No, da li ona imaju ikakve vrednosti? Ko može da kaže kakav će stepen tajnosti održati napadačevi bombarderi u radio-saobraćaju? Koliko će biti efikasan sistem ranog upozorenja? U kojoj će meri elektronski i drugi uređaji za ometanje rada protivničkih radara i radio-saobraćaja zbuniti odbranu? Hoće li moći lažni elektronski impulsi na pokazivačima bombarderskih radarskih nišana da skrenu sa marš-rute i odvrate od pravog cilja bombardere ili lovce? Hoće li ih moći skrenuti sa pravoga cilja i tako im onemogućiti izvršenje zadatka ti lažni impulsi dopunjeni organizacijom za davanje ometajućih signala, lažnim radio-saobraćajem, namerno pogrešnim izveštajima o meteorološkim uslovima i drugim uređajima kojima raspolaže protivnik? Biti pasionirani advokat bombardera protiv odbrambenih lovaca, raketnih oruđa i protivavionskih topova ili se ušančiti na suprotnoj poziciji i pripisati apsolutnu prevagu snagama i sredstvima protivvazdušne odbrane značilo bi biti slep i ne videti veliki broj promenljivih i neocenjivih faktora koji će delovati u budućem vazdušnom ratovanju.

U ratu 1914/18. stanje protivvazdušne odbrane je bilo potpuno jasno izraženo. Sve do poslednje godine rata prednost se nalazi izrazito na strani letelica koje su napadale.

Do kraja 1915. godine britanska protivavionska artiljerija oborila je samo jedan od „cepelina“^{*)}) koji su napadali, a britanski noćni lovci nisu uspevali da presretnu napadača. Među šaljivčinama britanskih vojnih menzi kružila je tada šala da je protivavionski top jedna od tri najnekorisnije stvari na ovome svetu. Sistem veza „vazduh-zemlja“ i „zemlja-zemlja“, od koga zavisi ceo uspeh protivvazdušne odbrane, bio je tada u povoju. Ipak su 1916. godine napor protivvazdušne odbrane protiv „cepelina“ bili uspešniji i protivavionska vatra, potpomognuta reflektorima, primoravala je često nemačke vazdušne lađe da se vrate. 1917. godine, nemačke „gote“^{**)}) su postavile nove probleme pred britansku protivvazdušnu odbranu. Kada su, juna meseca, 20 „gota“ danju bacile oko 10 tona bombi na London i umakle neoštećene, javnost je bila veoma uznenimena i došlo je do bure protesta u štampi. Britanska protivvazdušna odbrana je bila reorganizovana. Reflektori su bili tešnje povezani sa spolnjim vatrešnim položajima protivavionske artiljerije da bi omogućili ranije upozorenje. Bio je pronađen sistem za ocenu visine leta napadačkih bombardera i uvedena je zaprečna vatra, mada je Ministarstvo rata bilo nesumnjivo nezadovoljno zbog te „novotarije“⁴⁾). U toku 1918. godine, sve do završetka rata, produžilo se sa usavršavanjem protivvazdušne odbrane. I jedne noći (19. maja), od 40 „gota“ koje su napadale bilo je oborenih 6, a još 3 su se srušile pošto su bile oštećene u borbi. Ali, i pored poboljšanja, u britanskoj protivvazdušnoj odbrani su postojale očigledne šupljine sve do kraja rata. Osoblje na zemlji nije bilo u stanju da kontroliše let

^{*)} Tip nemačkih vazdušnih lađa, nazvan po imenu konstruktora. — Prim. prev.

^{**)} Nemački bombarderski avion „gota“, sa 2 motora od po 250 KS, sa plafonom od 3000 m i brzinom od 120 km/čas. Nosio je 600 kg bombi. — Prim. prev.

⁴⁾ Vidi „Ack Ack“ (Sir Frederick Pile — Harrap), str. 44—50.

„Ack Ack“ je nadimak protivavionske artiljerije, a Frederick Pajl je bio njen komandant za vreme drugog svetskog rata. — Prim. prev.

lovaca u vazduhu te su britanske protivavionske baterije često s krajnjom svirepošću obasipale vatrom svoje lovce. Sve to je bio samo deo porođajnih muka protivvazdušne odbrane. Trpeljni britanski narod bio je zadovoljan i povremenim uspesima pa je prilagao novac u fond za božićne poklone posadama protivavionskih baterija i reflektora. Ali, ako je nacija bila zahvalna svojim braniocima, vojni stručnjaci, kako u Britaniji tako i u Nemačkoj, ni izdaleka nisu bili zadovoljni stanjem protivvazdušne odbrane. Bombarderski avion je postao ozbiljan faktor u ratu i ima dovoljno primera koji pokazuju da su čak i napadi sa malim brojem bombardera u prvom svetskom ratu mogli da prouzrokuju ozbiljne prekide u proizvodnji i da nepovoljno utiču na moral stanovništva. Protivvazdušna odbrana nije bila protivmera koja bi mogla da spreči bombardovanje, već je bila samo zastrašujuća snaga za posade neprijateljskih bombardera. Možda ona nikada neće moći ni biti nešto više od toga.

Metode kako vazdušnog bombardovanja tako i vazdušne borbe bile su primitivne u prvom svetskom ratu a nisu se baš mnogo razvile ni između dva svetska rata. Pojava radara tridesetih godina bila je najznačajniji od pojedinačnih novih faktora koji su imali uticaja na stanje protivvazdušne odbrane. Od tada je efikasnost radarskih uređaja za otkrivanje aviona u vazduhu, udruženih sa radio-telefonijom, bila najvažniji pojedinačni činilac u razvoju svih oruđa protivvazdušne odbrane — reflektora, protivavionskih topova i lovačkih aviona. Drugi svetski rat je osnažio ovu tvrdnju a, osim toga, u toku njega je došlo do uvođenja radio-ometanja, unekoliko do upotrebe mlaznih i raketnih lovaca i do eksperimentalne primene radiovođenih projektila. Ove poslednje je uspešno primenjivalo nemačko vazduhoplovstvo, samo kao sredstvo za bombardovanje. Postojale su dve vrste bombi: radio-vođena krilata bomba „henšel-293“ i teža bomba raketnog tipa FX-1400, sa repnim površinama za stabilnost leta. Te dve bombe kojima se upravljalo pomoću radara, uspešno su upotrebljavane 1943. godine protiv britanskih površinskih

brodova na Atlantiku, protiv američkih ratnih brodova kod Salerna i, najzad, sa velikim uspehom, protiv italijanske ratne flote, kada je bežala od svojih dotadašnjih saveznika Nemaca u bezbednije luke Malte. Nemci su isto tako proizvodili niz defanzivnih radio-vođenih projektila, ali nikada nisu uspeli da ih stave u dejstvo, znatnim delom zbog savezničkog bombardovanja. Jedan ili dva eksperimentalna projektila bili su prototipovi od kojih se mnogo očekivalo. Tu spadaju projektili „vazduh-vazduh“ „henšel-298“, sa dometom od oko 3 km, i „šmeterling“ (leptir) — projektil „zemlja-vazduh“, sa teorijskim plafonom leta od oko 14 km i radijusom dejstva od 25—30 km. Ti projektili pokazuju da je nemačko vazduhoplovstvo 1945. godine, u pogledu razvoja oruđa protivvazdušne odbrane nastupajuće ere vazduhoplovstva, bilo dosta ispred svih ostalih u svetu.

Iako u drugom svetskom ratu nije bila potpuno razvijena upotreba mlaznih i raketnih lovaca i vođenih projektila, iz operacija 1939—1945. godine može se izvući čitav niz pouka, koje se mogu primeniti u budućim operacijama protivvazdušne odbrane. Možda je najvažnija pouka u tome da je beskorisno na ma koji način uopštavati pojedina iskustva o efikasnosti protivvazdušne odbrane protiv bombarderskih napada. Britanski nosači aviona mogli su sa svojim avionima da nanesu briljantne udarce italijanskoj floti u Tarantu, novembra 1940. godine, zato što su italijanski lovci „fijat“ i „maki“ bili zastareli, sistem ranog upozorenja italijanskog vazduhoplovstva skoro nije ni postojao a protivavionska odbrana je bila vrlo slaba. Ogromna snaga američke avijacije sa nosača aviona mogla je, 1945. godine, da dejstvuje neuznemiravana protiv samog Japana zato što je japanski sistem protivvazdušne odbrane bio slab i rascepkan a njihove radarske jedinice jedva nekako skrpljene i neefikasne. Važno je dodati da je japonski jezik, slično ostalim azijskim jezicima, vrlo nepodesan za sporazumevanje radio-telefonijom u hitnim slučajevima.

Mnogo je lakše izgovoriti signale „rodžer“ (Roger) ili „eindžels faiv*“ (Angels 5) na hladnom anglosaksonskom engleskom jeziku, i to tako da se može tačno razumeti, nego na visokotonskom, pištavom cikanju Kineza, Japanaca i Korejaca. U ovom pogledu, pilot Zapada ima stalnu prednost nad mnogim azijskim pilotima čiji su jezici u pogledu jasnosti slični kao kopije. Jezične teškoće komunističkih pilota pri međusobnim razgovorima u vazduhu nad rekom Jalu, bile su jedini razlog što su hidroelektrične centrale bile slabo branjene u dve poslednje godine korejskog rata.

Vazdušne situacije nad Japanom i Italijom u drugom svetskom ratu bile su, ipak, od sporednog značaja u odnosu na opšti problem zadobijanja vazdušne nadmoćnosti. U drugom svetskom ratu su bila samo dva primera da država do stepena savršenstva izgradi vazdušnu odbranu koja je uspevala da u ozbiljnim vazduhoplovnim operacijama potpuno razbije borbene poretke napadačkih bombardera. Prvi primer je bila odbrana Velike Britanije, naročito u letu 1940. godine i za vreme napada oruđa V-1 i V-2 1944—1945. godine. Na drugom mestu je bio nemački pokušaj da od 1941. do 1945. godine u zapadnoj Evropi izgradi sistem protivvazdušne odbrane. Ni SAD ni SSSR nisu nikada bili u značajnijoj meri suočeni sa opasnošću od bombarderske moći. Japanska protivvazdušna odbrana ostala je do kraja rata na drugorazrednom nivou. Njeni lovački pukovi iz vazduhoplovstva i mornaričkog vazduhoplovstva nisu nikada dobro sadejstvovali. Njena radarska mreža i sistem ranog upozorenja nisu bili dobri, iako su bili opremljeni skoro svim poznatim savremenim uređajima, uključujući radar, radio-telefoniju i radio-telegrafiju. U sistem ranog upozorenja se uklapala i grupa brodova isturenih daleko na otvorena mora, na način koji bi se mogao korisno pri-

*) „Roger“, je signal čije je značenje: „Saopštenje sam primio i razumeo“, „Slažem se“, „Dobro“. „Angels 5“ je signal i značio je „Visina leta 5000 stopa (1524 m).“ — Prim. prev.

meniti i u savremenom američkom odbrambenom sistemu ranog upozorenja.*)

Italija je bila organizovala protivvazdušnu odbranu samo simbolično. Nemci nisu ni podsticali Italijane da izgrade savremeni sistem protivvazdušne odbrane niti su im pomagali u tome kada su ovi počeli da ga izgrađuju, izuzev sa nekoliko lovačkih aviona i nekoliko radara iz svojih fabrika.

Protivvazdušna odbrana u bici za Britaniju bila je odlučna i najjača. Jedinice nemačkog vazduhoplovstva koje su vršile napade trpele su teške gubitke i nisu uspevale da postignu svoj cilj, tj. da unište britanske lovce i da tako pripreme operaciju „morski lav“ — nemački plan za invaziju britanskih ostrva. Britansko vazduhoplovstvo i protivavionska komanda protivvazdušne odbrane su odneli pobedu. A ipak su glavne taktičke pouke protivvazdušne odbrane, te veoma važne vazdušne bitke iz leta 1940. godine, već znatno zastarele, zbog izvanrednog napretka koji je u vazdušnim oružjima i opremi nastao u godinama koje su usledile. Na prvom mestu, u bici za Britaniju nije učestvovao nijedan teški niti jako oklopljeni strategijski bombarder. Bombarderske jedinice nemačkog vazduhoplovstva iz 1940. godine dejstvovalе su samo dvomotornim avionima tipa „dornije“, „junkers“, i „hajnkel“ koji su imali srednji kapacitet nošenja bombi. Skoro sve bombe i mine koje su oni nosili bile su teške samo jednu tonu ili i manje od toga. Iako je radijus dejstva bombardera koji su napadali bio dovoljan da se te bombe ponesu do moga cilja u Britaniji, ipak je bio nedovoljan broj lovaca za pratnju tih bombardera sa kojima je raspolagalo nemacko vazduhoplovstvo. Kada je, 1941. i 1942. godine, britansko vazduhoplovstvo preuzelo inicijativu i vazdušnu bitku prenelo nazad preko Lamanša, nad Francusku, ubrzno se uvidelo da je u borbi protiv jake lovačke odbrane, koja se oslanja na efikasnu mrežu radara i efikasnu radio-vezu i kojoj sadejstvuje protivavionska artiljerija, jedva do-

*) Brodovi na moru su sada u sklopu sistema ranog upozorenja SAD. — Prim. prev.

voljan minimum ako se za pratnju daju 4—5 lovaca na svaki bombarder. Samo tako je bilo moguće obezbediti neposrednu pratnju svojim grupama bombardera, zaštitu od napada odozgo i sa zadnje strane. Ni u jednoj fazi bitke za Britaniju Nemci nisu mogli da se osalone na tako veliku lovačku pratnju, izuzev za pojedine napade malim grupama bombardera. Skoro u toku celoga rata broj upotrebljivih aviona u jedinicama jednomotornih i dvomotornih lovaca bio je u stvari manji od broja upotrebljivih aviona u bombarderskim jedinicama, tako da je bila u pitanju i lovačka pratnja čak od samo dva lovca na jedan bombarder, računajući tu samo lovce koji vrše neposrednu podršku grupa bombardera. Povrh toga, bilo je mnogo veoma važnih područja ciljeva do kojih lovci nemačkog vazduhoplovstva nisu uopšte mogli da prate svoje bombardere. Nemci, na primer, nisu mogli sa sigurnošću da upotrebe nijedan dnevni bombarder protiv važnih Rols-Rojsovih fabrika avionskih motora u srednjoj Engleskoj.

U bici za Britaniju radar je prvi put široko korišćen. Tu se jasno nalazio ključ savremene protivvazdušne odbrane. Dolaskom radara bilo je moguće da se lovci upotrebljavaju ekonomično. Nije više bilo neophodno da se drže u vazduhu stalne patrole, a eskadrike koje su učestvovali u odbrani mogle su se sada sasređivati u žihu vazdušne bitke. Najzad, uz pomoć radara mogli su se efikasnije upotrebljavati i reflektori i protivavionski topovi. Do tog vremena od njih su zahtevani ogromni napor radi skromnih rezultata koje su postizali. Sada su oni lakše i sa većom tačnošću mogli da vode borbu sa nemačkim avionima koji su napadali. Ali, 1940. godine, Nemci nisu imali nikakve opreme za ometanje rada britanskih radara. U stvari oni su imali upadljivo malo ili nimalo operativnog iskustva u upotrebi radara, iako su imali nešto radarske opreme. Da su oni bolje poznavali mogućnosti radara, oni bi se verovatno dosetili da sa svojim bombarderima lete na visinama ispod one na kojoj ih je mogla otkrivati elektronska zavesa britanskih radara. Ceo ishod bitke mogao je biti drugčiji da su oni izveli samo ovaj taktički potez. Mere

protiv neprijateljskog radio-saobraćaja, primena lažnog radio-saobraćaja i radio-obmanjivanja bili su 1940. godine u svom operativnom detinjstvu. U docnijim borbama između bombardera, s jedne strane, i lovaca i protivavionskih baterija odbrane, s druge strane, bilo je očigledno od kakvog ogromnog značaja mogu da budu ovi elektronski faktori. To se naročito moglo da vidi u toku anglo-američkih vazdušnih napada na Nemačku i pri napadima nemačkog vazduhoplovstva na Britaniju poslednje godine rata.

1941. i 1942. godine, kada je nemačko vazduhoplovstvo vršilo dnevne napade lovcima bombarderima iz brišućeg leta, britanski radari su bili manje efikasni no u bici za Britaniju. A i 1943. godine, kada su Nemci počeli da koriste brze dvomotorne lovce bombardere, kao što su avioni „meseršmit 410“ i jednomotorni bombarderski avion za noćne napade „foke vulf 190“, i kada su na već teški problem presretanja malih grupa nisko letećih, ali veoma brzih napadačkih aviona dodali još i radio-tehničke smetnje, britanska protivvazdušna odbrana je opet bila silno napregnuta i suočila se sa novim problemima. Mali poremećaji na katodnoj cevi radara prouzrokovali su velike teškoće u ocenama visine, brzine i pravca leta napadačkih aviona. A kada je 1944. godine nemačko vazduhoplovstvo počelo da baca trake metalizirane hartije poznate pod nazivom „prozor“, to je savezničke radariste još više zbumjivalo. Britanska odbrana je živo reagovala na te nove teškoće. Napravljeni su novi reflektori koji su osvetljavali ciljeve na svim visinama sa kojih je dejstvovalo nemačko vazduhoplovstvo, sve do visine od 7500 m tj. do visine za koju se ranije smatralo da je iznad dometa reflektora. Amerikanci su pomogli britansku odbranu konstruisanjem novog automatskog upaljača za protivavionska zrna i mada su nemački „prozori“ stvarali smetnje britanskim zamaljskim stanicama za elektronsko navođenje lovaca, radarsko upravljanje reflektora i protivavionskih topova bilo je često imuno prema tim smetnjama. Uspostavljanje lokalnih operativnih centara, sa njihovim potpunim sistemima za nanošenje podataka o vazdušnim ciljevima na

kartu i za rano upozorenje, sa radijusom potpunog radarskog osmatranja od 130 km, takođe je poboljšalo odbrambenu situaciju. Operativni centri su omogućili tešnje, sa više pronicljivosti, i elastičnije sadejstvo između lovačke komande britanskog vazduhoplovstva i protivavionske komande.

Pored svega što je rečeno, protivvazdušna odbrana Velike Britanije od 1941. do 1944. godine ne može se posmatrati kao opit iz koga bi se moglo izvući mnogo savremenih pouka za taktiku vazduhoplovstva. Lokalni operativni centri sa radijusom dejstva od 130 km mogli bi sada da imaju posla sa napadačkim avionima koji lete brzinom od 1100 km/čas a ne 550—650 km/čas, kako je bilo 1943. i 1944. godine. Priroda radio-ometanja je komplikovanija i njegove mogućnosti su veće u sadašnjoj vazduhoplovnoj eri. Bombarderski avion budućnosti neće jednostavno bacati pantljične metalizirane hartije, nego će upotrebljavati moćne vazdušne stanice za ometanje rada radara i radio-stanica i drugu elektronsku opremu namenjenu da onemogući primenu radara i radiom vođenih odbrambenih oružja. Napadačevi bombarderi će takođe upotrebljavati radiom vođene bombe koje se mogu izbaciti u svakom datom momentu i mnogo kilometara daleko od područja cilja. Branioci moraju danas da budu spremni da presreću i bombe i bombarderske avione sa posadom ili bez nje.

Poslednja godina drugog svetskog rata doživela je pojavu novog odbrambenog oružja koje je privremeno nagulo terazije u korist protivvazdušne odbrane i to naročito u korist protivavionske vatre. Sjedinjene Američke Države, koje tada nisu imale nikakav ozbiljniji problem u protivvazdušnoj odbrani svoje teritorije, stavile su svoje tehničke i proizvodne snage na raspoloženje Britaniji, radi borbe protiv nemačkih robotom upravljenih letećih bombi i još opasnijih raketa velikog dometa V-2. Američke fabrike su proizvodile novi radarski, blizinski upaljač koji je konstruktivno bio žasnovan na rezultatima istraživanja britanskih firmi. Ovaj upaljač je omogućavao da zrno

automatski eksplodira kada se sretne sa elektronskim impulsima koji se rasprostiru od napadačkih aviona i projektila bez pilota. Zbog toga je on skoro uvek eksplodirao na takvom udaljenju od cilja koje je omogućavalo uništenje toga cilja. Zahvaljujući njemu veoma je porasla vrednost protivavionske artiljerije, a među posadama protivavionskih baterija pojavilo se optimističko ubedjenje o njihovim sposobnostima za obaranje nemačkih aviona. Početni problem se sastojao u tome da se napravi mala radio-cev koja bi mogla da se smesti u upaljač, a da bude dovoljno otporna da izdrži trzaj topovske cevi. Taj problem je rešen i u razmaku od tri meseca revolucionarno je izmenjena celokupna situacija u britanskoj protivvazdušnoj odbrani. General Frederik Pajl bio je oduševljen novim protivavionskim uspesima i ovako je pisao o toj fazi odbrane od letećih bombi: „Bilo je sasvim očigledno da smo mi već bili na domaku potpunog uništenja svakog aviona kojim pilotira čovek.“ On piše dalje: „Mi smo više naučili za osamdeset dana nego za ranijih trideset godina“⁵⁾.

Operativna upotreba radarskih blizinskih upaljača u protivavionskoj odbrani pri kraju drugog svetskog rata, sigurno označava početak nove faze u taktičkoj protivvazdušnoj odbrani. Ali je postojala i druga strana ove slike, kao što iznosi general Pajl u svojoj knjizi. Jata ptica i oblaci koji na radarskim pokazivačima prouzrokuju odraze slične onima koji se pojavljuju pri naletu neprijateljskih aviona, navodili su posade protivavionskih baterija — koje su čekale kao zapete puške — da prerano otvaraju vatru. Tako su blizinski upaljači, genijalna naučna tvorevina, ponekad beskorisno rasipani gađanjem dobroćudnih praznih oblaka. Bilo je previše žalosno što su neki od njih upotrebljeni i protiv bombarderskih jedinica britanskog vazduhoplovstva koje su se vraćale sa pretrpljenim gubicima i oštećenim avionima sa njihovih opasnih upada u Nemačku.

⁵⁾ Ack Ack, str. 340.

Bitka sa letećim bombama je, prirodno, direktno vezana za buduće probleme protivvazdušne odbrane. I SSSR i SAD danas proizvode leteće bombe i protivvazdušna odbrana celoga sveta će možda morati jednoga dana da ima posla sa njima. Kako su Nemci od jeseni 1944. godine bacili mnogo stotina ovih bombi sa bombarderskih aviona tipa „hajnkel“, to je trezveno predviđati da će ih SSSR i SAD takođe ispaljivati sa aviona i da će one biti tačnija i opasnija oruđa nego nemačke leteće bombe V-1 („V“ je početno slovo nemačke reči *Vergeltungswaffe* koja znači „oružje za odmazdu“). Bojeva glava bombe V-1 sadržavala je u stvari svega oko jedne tone veoma jakog eksploziva. Njena maksimalna brzina bila je svega oko 580 km/čas. Ona nije bila vođeni projektil. Pomoću jednostavnog automatskog pilota ona je letela nepromenljivim kursom i na konstantnoj visini. Ta visina je u početku bila nepovoljna za vatru protivavionske artiljerije, a brzina je bila malo veća od brzine britanskih „spitfajera“ iz toga vremena. No piloti su se dosetili da tu veliku bombu mogu stizati poniranjem ka njoj sa veće visine, a artiljeri protivavionci su se brzo navikli i podešavali upaljače na zrnima za borbu protiv bombi V-1 prema njenim elementima leta. Odbrana protiv takvih bombi će biti mnogo teža u budućnosti. One će biti brže i preciznije nego nemačke V-1. Ne možemo ubuduće očekivati da će samo 20 do 25 procenata lansiranih projektila da prodre do svojih ciljeva, kao što je bio slučaj pri lansiranju V-1 protiv Britanije i Belgije poslednje godine drugog svetskog rata.

Ako je radarski upaljač privremeno bio nagnuo terazije u korist protivavionaca, pojava nemačke rakete velikog radijusa dejstva, kao praktično upotrebljivog oružja, septembra 1944. godine, ponovo je izmenila celokupnu situaciju u protivvazdušnoj odbrani. Winston Čerčil je 10. novembra 1944. godine dao prvo saopštenje o ovoj stvari u Donjem domu. Ono je bilo lakonsko i uzdržljivo. On je rekao: „U toku nekoliko poslednjih sedmica neprijatelj upotrebljava svoje novo oružje — rakete velikog radijusa dejstva i izvestan broj ovih je pao na nekoliko široko ra-

štrkanih tačaka". Ovim kratkim saopštenjem objavljeno je nešto što se može pokazati kao najrevolucionarniji korak u savremenom vođenju vazdušnog rata. Uzaludno bi bilo ceniti vojni značaj 4300 nemačkih V-2 raketa, koje su stvarno ispaljene od septembra 1944. godine, pa do kraja drugog svetskog rata i to uzeti kao merilo vrednosti budućih dejstava raketama velikog dometa. Nemačka rakaeta V-2 imala je bojevu glavu od svega jedne tone eksploziva velike razorne moći. Ona je imala dovoljnu tačnost gađanja. Čak i tako veliki grad kao što je London promašilo je oko 40% raketa koje su na njega ispaljene preko Lamanša. Raketa V-2 je u svom letu sagorevala osam i po tona skupocenog tečnog kiseonika i alkohola. Ona je imala koristan domet od samo oko 400—480 km. Ali je nemačka rakaeta V-2 postavila pred protivvazdušnu odbranu problem koji možda nikada neće biti rešen. Tu se radilo o napadnom sredstvu koje je letelo brzinom od preko 5600 km/čas, tj. oko pet puta većom od brzine zvuka. Čak i entuzijasti protivvazdušne odbrane ostaju pesimisti u pogledu mogućnosti da se izide na kraj sa ovim novim oblikom vazdušnog ratovanja. Radar je 1945. godine bio konstruisan tako da otkriva i prati avion koji leti na visinama do 9000 m. Nemačke rakte su, 1945. godine, letele na visini deset puta većoj od te. Otada su i SSSR i SAD usavršili specijalne dvostepene rakte velikog dometa, koje mogu da lete na visinama preko dvadeset puta većim od te visine. U međuvremenu, iako je znatno porasla maksimalna visina otkrivanja savremenih radara, to ne menja znatno osnovnu situaciju. Sa efikasnim radarima odbrana može biti upozorenja o izbacivanju neke rakte pet do deset minuta pre njenoga pada, ali ne izgleda verovatno da će se na radarskom pokazivaču moći pratiti putanja rakte tokom većeg dela tog vremena te je čak i ako se raspolaže čitavim nizom protivavionskih vođenih projektila, problem odbrane ogromno težak.

Rakte velikog dometa sada se mogu pustiti u proizvodnju u velikom broju. One će imati brzinu preko 5500, a možda i preko 6500 km/čas, domet 800—950 km,

a možda i više, i praktičnu visinu leta preko 150 km. Protiv takvih projektila treba tek pronaći efikasne načine protivvazdušne odbrane. Prvih meseci 1945. godine britanski i američki naučnici — matematičari radili su desetine hiljada proračuna da bi predvideli tačku pada raka i smisljali su metode gađanja na njih, kako bi se granate i vođeni projektili rasprsli na svojoj putanji preno što stignu do svojih ciljeva. Optimisti su tada predviđali da će 10 % raka eksplodirati u vazduhu, a pesimisti su govorili da će samo 3 % biti presretnuto.⁶⁾ Postoji li ikakav razlog za veći optimizam u današnjoj situaciji? Stvarno ne postoji, jer su i 1945. godine naučnici računali sa protivavionskom vatrom kojom se upravlja pomoću radara. Raka velikog dometa može se izbaciti sa pokretnog tornja postavljenog na ma koje parče tvrdoga tla prečnika 15—20 m, a današnja proizvodnja može da ostvari raketu velikog dometa sa atomskom bojevom glavom. Teško je pojmiti da može biti ikakve praktične protivvazdušne odbrane protiv takvih raka, da se vrše napadi širokih razmara na centre njihove proizvodnje i sklapanja. Kada se uzmu u obzir troškovi za obuku i trenažu posada bombarderskih aviona, za hangare, aerodrome, poletno-sletne staze i za same savremene avione, onda je jasno da su rakte velikoga dometa, koje se masovno proizvode, za mnoge zadatke mnogo jeftinije od bombardera. One su ušle u arsenal savremenog vazduhoplovog naoružanja. One predstavljaju vazdušnu moć sposobnu za dejstvo danju i noću, koju rđavo vreme ne može nikada da prikuje za zemlju. One će dobiti u pogledu tačnosti pogadanja jer je za njih pronađen način radio-upravljanja ili automatskog vođenja. Ipak one ne mogu da zamene savremene bombardere velikog radijusa dejstva, koji mogu da napadaju ciljeve udaljene na hiljade kilometara od svoga aerodroma poletanja. Naravno, moguće je da će savremeni odbrambeni vođeni projektili*) biti konačno brži nego sa-

⁶⁾ Ack Ack, str. 388.

*) Projektil „zemlja-vazduh“. — Prim. prev.

vremene rakete velikog dometa i da će radio-upravljanje odbrambenih projektila maloga dometa biti tačnije i pouzdanije nego radio-upravljanje na velika udaljenja. Ali je teško zamisliti kako se može stvoriti efikasan sistem ranog upozorenja protiv raketnih oružja velikog dometa. Da bi se tačno odredio momenat ispaljivanja vođenih protivavionskih projektila, potrebna je pomoć sistema ranog upozorenja. Iako savremeni radar može da otkriva meteorite on još ne može da pruža stalna i tačna obaveštenja o visini, brzini i pravcu leta stratosferskih raketa velikog dometa, a bez takvih podataka vođeni odbrambeni projektili uvek će dejstvovati pod otežavajućim okolnostima, u odnosu na napadačeva raketna oruđa velikog dometa.

Postoji način odbrane protiv raketa, koji se može čak pokazati kao jedan od najefikasnijih i najekonomičnijih. To je ofanzivna upotreba lovaca, a možda i lovaca bombardera koji lete u „slobodnom lovu“ iznad neprijateljske teritorije i preduzimaju sve mere da umanje broj raketnih i bombarderskih napada. U toku drugog svetskog rata obe zaraćene strane su stalno potcenjivale značaj ovakvih dejstava. Nemci su formirali prvu ofanzivnu jedinicu noćnih lovaca pri kraju 1940. godine. Oni su kod jedne ili dve eskadrile bombarderskih aviona tipa „junkers 88“ izmenili prednji deo trupa i naoružali su te avione topovima 20 mm, pa ih pridali jedinicama noćnih lovaca radi obuke. Potom su ih u toku zime 1940/41. godine slali na noćna krstarenja iznad južne Engleske da bi videli kakve štete mogu napraviti napadima na balonske zapreke i na bombardere pri njihovom poletanju na zadatke i pri povratku na aerodrom. Uzimajući u obzir mali broj upotrebljenih aviona, ti „junkersi“ su brzo pokazali svoju vrednost. Uskoro su prebačeni na Siciliju i, u proleće 1941. godine, produžili svoja dejstva protiv Malte. Ali Nemci su vrlo retko postizali neki vidljivi rezultat. Teško je oceniti koliko su Nemci uspeli da ovim načinom izvrše poremećaje i umanje uspehe britanskih bombarderskih snaga. Hitler se lično umešao i ta nemačka jedinica je dobila drugi zadatak: da prati konvoje i da vrši

izviđanje na Sredozemlju. Još pre početka 1942. godine ona više nije postojala kao regularna ofanzivna lovačka jedinica. U zimu 1944. godine bili su oživeli nemački planovi za upotrebu ovakvih jedinica. To je bilo u sklopu velike zamisli da se odlučno smanji broj napada britanskih noćnih bombardera na Nemačku. Ali, kao i većina nemačkih planova o upotrebi vazduhoplovstva iz toga vremena, ta zamisljena operacija širokih razmara svedena je na jedno ili dva dejstva skromnim snagama. Ta dejstva su jasno pokazala da noćni lovci upotrebljeni ofanzivno mogu umnogome da rastroje operacije noćnih bombardera. Britansko vazduhoplovstvo je dejstvovalo malim brojem takvih lovaca nad Francuskom, Belgijom i Holandijom, ali ni u ovom slučaju se u to vreme nije moglo oceniti u kojoj meri su time ometene nemačke bombarderske operacije. Stvarno, do pune upotrebe lovaca nije došlo dok nije znatno opao broj nemačkih bombarderskih napada na Veliku Britaniju, posle teških napada u zimu 1940/41. godine Britansko vazduhoplovstvo uopšte nije, ni danju ni noću, primenilo specijalnu ofanzivnu taktiku lovaca protiv mesta izbacivanja V-1 i V-2. Bilo bi u taktičkom pogledu veoma interesantno da se moglo videti u kojoj meri bi danonoćna dejstva lovaca smanjila ta izbacivanja nemačkih raketa. Očigledno je da se za takav zadatak moraju birati najbolji piloti i da se moraju raspolagati prvaklasm i svežim podacima o mestima izbacivanja raketnih bombi i o aerodromima koje treba napasti. Obično bombardovanje se uvek mora vršiti na mahove. Takozvano „danonoćno bombardovanje“ znači bombardovanje danju i noću, a ne bombardovanje svakog sata. Ipak, jedna jaka snaga ofanzivnih lovaca, koja planira i po vremenu strого podešava svoja dejstva sa zadacima njene izviđačke avijacije, mogla bi mnogo postići na smanjenju broja izbačenih neprijateljskih raket. Prirodno je da bi od takvih dejstava bile obezbeđene rakte koje izbacuju avioni*) i one koje se ispaljuju sa podmornica, ali će u doglednoj budućnosti

*) Raketa „vazduh — zemlja“. — Prim. prev.

najveći deo raketnih bombi verovatno biti ispaljivan sa čvrstog tla.

Iako je sistem protivvazdušne odbrane Nemačke bio najefikasniji i najobuhvatniji od svih ostalih u drugom svetskom ratu, ipak je glavna vazduhoplovna pouka koju treba izvući iz dugotrajne anglo-američke kampanje bombardovanja protiv Trećeg Rajha, od 1942. do 1945. godine, u tome da se ravnoteža između vazdušnog napada i protivvazdušne odbrane stalno remeti. To je delom zbog toga što bitka za vazdušnu nadmoćnost između velikih sila dugo traje. Kada je 1939. godine britansko vazduhoplovstvo prvi put napalo Nemačku, snaga koja je tada upotrebljena bila je tako mala da je jedva zasluživala naziv Bombarderske komande. Sve do 1942. godine britanske snage koje su napadale Nemačku bile su vrlo slabe te nemačka protivvazdušna odbrana u stvari nije bila stavljena na probu. Britansko vazduhoplovstvo je imalo manje od 50 upotrebljivih četvoromotornih bombardera a „leteće tvrđave“ Sjedinjenih Država još nisu bile uvedene u borbu. Stoga nije iznenađujuće što je nemačko vazduhoplovstvo bilo preterano samouvereno i čak nehatno u korišćenju svih raznovrsnih vidova protivvazdušne odbrane. Nemačko vazduhoplovstvo je bilo izgrađeno i pripremljeno za napad, a ne za odbranu. Ono je bilo sporo u razvijanju primene noćnih lovaca i prvenstveno se oslanjalo na vatru protivavionske artiljerije, kao prepreku noćnom bombardovanju. Njegov sistem ranog upozorenja i spoljne patrole od oko 250 lovačkih jednoseda „meseršmit 109“ bili su više no dovoljni da brane danju Nemačku od slabih napada vazdušnih snaga sa zapada.

Od 1942. godine pa na dalje, Nemačka je bila prinudena da organizuje i vrši potpunu odbranu Evrope i susrela se sa problemima sa kojima bi se Sovjetski Savez takođe sukobio u budućem ratu, jer on isto tako treba da brani od vazdušnog napada veliki deo Evrope. Radarska mreža i sistem ranoga upozorenja nisu bili solidno izgrađeni. Oni su bili dovoljni i efikasni u Holandiji i Zapadnoj Nemačkoj. Ali, u Danskoj, Norveškoj (gde je upotreba

radara bila teška zbog terenskih uslova), Rumuniji, Istočnoj Pruskoj i Poljskoj sistem protivvazdušne odbrane bio je slabije organizovan i trebalo je vremena da se usavrši. Uvežbanost radarista je bila često nedovoljna, što objašnjava zašto su anglo-američki napadi sa juga ili demonstrativni napadi preko Baltičkog mora bili manje izloženi protivdejstvu nemačkih lovaca i protivavionske vatre. Nаравно, то је велики проблем одbrane огромних земаљских пространстава. Неизбеžно је умањење квалитета обућености људства и расплинјавање одбрамбених напора. До 1942. године Немачка је могла да за одбрану западне и северозападне Немачке користи 10 000 противавionskih topova, opremljenih radarima i popunjениh prvaklasnim posadama. Posle тога, требало је већи број topova raspoređiti по источној Немачкој, Austriji i balkanskim земљама, да би се бранio увећани Rajh od danonoćnih напада, који су могли uslediti из скоро svakoga pravca. У општи систем protivvazdušne odbrane Немачке bili су svrstani nekvalifikovani fabrički radnici, ratni заробљеници i mladi nacistički fanatici. То смањење kвалитета i rasturanje snaga je jedna od velikih današnjih главоболја protivvazdušne odbrane i SSSR-a i SAD. У којим подручјима треба да dejstvuju elitne gardijske jedinice mlaznih „migova“ i „iljušina“? У рејону Lenjingrada, Moskve, Taškenta, Bakua ili Sverdlovska? А шта је са protivvazdušном odbrom Kine? Колико ће sovjetskih vazduhoplovnih snaga morati da se upotrebi u ovu svrhu i sa kakvим ciljem?

1943. godina je pružila možda najinteresantniji primer dvoboja u taktici i lukavstvu između napadajućih bombardera i odbrambenih lovaca iznad Немачке. Strategijski je situacija takođe bila interesantna, jer je u toku te godine bilo prikovanо zadacima strategijske odbrane preko 60 % nemačkih protivavionskih topova, preko 70 % људства protivavionske artiljerije i четвртина operativnih snaga nemačkog vazduhoplovstva. А баš tada су те snage bile preko потребне за obezbeđenje nemačkih armija u Africi, na Siciliji, u Ukrajini i Belorusiji. Ova strategijska pouka ima i danas svoju važnost. Sovjetska armija

se mora takođe odreći dela svoje neposredne protivvazdušne zaštite i obezbeđenja protivavionskom artiljerijom na bojištu, ako protivvazdušna obrana SSSR-a i njegovih satelita treba da bude odgovarajuće jačine. SSSR će morati da proizvodi manje dvomotornih mlaznih lovaca-bombardera*) „tupoljeva“ i „iljušina“, kako bi imao dovoljno mlaznih lovaca „migova“ da bi ih mogao raspoređiti na ogromnoj oblasti komunističke protivvazdušne odbrane. U toku vazdušnih borbi nad Nemačkom stečeno je na taktičkom nivou mnogo vazduhoplovnih iskustava koja su zadržala svoj značaj. Osnova za komandovanje lovcima u vazduhu je predavanje i primanje uputstava i komandi radio-telefonijom, ali neprijatelj može da prисluškuje taj radio-saobraćaj, da ga analizira i čak da ga falsifikuje odašiljući suprotne varijante istoga teksta, na istoj frekvenciji. Sve se to dešavalo 1943. godine, a moguće je još i danas. Sve dok piloti lovci budu morali da razgovaraju sa komandnim mestima na zemlji, kodirani jezik kojim se oni služe može samo donekle da bude maskiran. To znači da će radio-telefonija u ratu biti uvek izložena protivdejstvu neprijateljskih radio-sredstava. Zbog toga je sasvim nemoguće predskazati njenu efikasnost kao sredstva za komandovanje lovcima sa zemlje. Elektronsko ometanje nemačkih komandnih mesta na zemlji, protivavionskih baterija opremljenih radarima i radara za presretanje ugrađenih na avionima, koje su vršili napadački britanski bombarderi jula 1943. godine takođe je veoma važna činjenica pri oceni efikasnosti savremene protivvazdušne odbrane. Ometanje nemačkih radara staniolskim listićima imalo je neposredan uticaj na efikasnost nemačke protivvazdušne odbrane koja je bila na visokom nivou u to vreme. Reflektori kojima se upravljalo pomoću radara tada su bespomoćno mahali svojim svetlosnim snopovima u sve pravce. Vatra protivavionskih topova bila je neprecizna. Iz nemačkog radio-telegrafskog opštenja koje je

*) U SSSR-u se ovi avioni tretiraju kao bliski bombarderi.

— Prim. prev.

slušano i dešifrovano u Britaniji videlo se da nemačke stanice za komandovanje lovcima sa zemlje ne mogu da pružaju pomoć svojim noćnim lovcima. Gubici britanskih bombardera su opali i bio je dezorganizovan ceo sistem protivvazdušne odbrane koji su Nemci izgrađivali nekoliko godina. Nemačko ratno vazduhoplovstvo je reagovalo brzo i energično. U bitku je uveden veći broj jednomotornih lovaca. Lovci su upotrebljavani za bacanje svetlosnih raket iznad i u blizini cilja i duž marš-rute kojom su bombarderi leteli. Lovcima su putem radija neprekidno saopštavani podaci o visini, pravcu i mestu nailazeće reke bombardera*). Britanci su na to odgovorili elektronskim ometanjem tih uputstava koja su davali nemački oficiri za navođenje lovaca i izdavanjem pogrešnih naređenja za sletanje**) nemačkim lovcima, kao i davanjem netačnih podataka o meteorološkoj situaciji. Sve ovo je poljuljalo pouzdanje posada nemačkih aviona i često prouzrokovalo da nemački oficiri za navođenje lovaca gube strpljenje i sposobnost za rad. Dokle god lovci u sastavu protivvazdušne odbrane budu koristili radio-telefoniju za vezu iz vazduha sa organima za komandovanje i navođenje na zemlji, oni moraju očekivati ovu vrstu ometanja svoga govornog saobraćaja.

Kada je bombardovanje vršeno danju, situacija je, prirodno, bila manje komplikovana, a naročito pri vedrom vremenu. Tada su radio-protivmere i elektronsko ometanje radara imali manji značaj. Ključ odbrane bombardera u takvoj situaciji bio je lovac za pratnju velikog radijusa dejstva. Napadi sa dubokim prodiranjem nad neprijateljskom teritorijom bez pratnje lovaca u uslovima dobre vidljivosti i danju, verovatno će i u budućnosti uvek skupo stajati bombardere. Napadi „supertvrđava B-29“ protiv Japana ne mogu da posluže kao kriterijum za ocenu protivvazdušne odbrane danju, dok napad „letećih tvr-

*) Bombarderi su noću leteli jedan za drugim pojedinačno ili u manjim grupama. — Prim. prev.

**) Naredivano im je da slete na aerodrome gde nije trebalo. — Prim. prev.

đava B-17“, 1943. godine, protiv Nemačke za to mogu poslužiti. Dokle god je bilo u izobilju lovaca velikog radijusa dejstva: „lajtninga“, „mustanga“ i „tanderbolta“, za pratinju i zaštitu „letećih tvrđava“ koje su napadale, neprekidnost američkog dnevnog bombardovanja Nemačke bila je obezbeđena. Doista, da je nemačko vazduhoplovstvo ranije ubrzalo svoju proizvodnju lovačkih aviona, na primer 1941. godine, kada su oni imali da na tri fronta vode vazdušni rat: na zapadu, na istoku i u području Sredozemnog mora, vazdušna bitka nad Nemačkom mogla se završiti pobedom branioca. To bi se sigurno desilo da je proizvodnja dvomotornih mlaznih lovaca „meseršmit 262“ počela ranije, kao što je mogla. Čak i na samom kraju rata, raspolagalo se samo malim brojem ovih mlaznih lovaca. Ali, čak i tada, topovi kalibra 30 mm i njihova maksimalna brzina od preko 800 km/čas unosili su, 1944. i 1945. godine, pometnju u redove britanskih i američkih bombardera. Raketni lovci nemačkog vazduhoplovstva su takođe bili nedovoljno usavršeni i mada su eskadrile raketnih „meseršmita 163“ dejstvovalе skoro godinu dana, one su ipak retko postizale uspeh. „Meseršmit 163“ sa svojim letačko-taktičkim svojstvima, bio je strahoviti lovački avion, ali je bio još strašniji za letenje jer nije bilo nikakve bezbednosti za pilota. On je imao maksimalnu brzinu od 880 km/čas i mogao se popeti na oko 9000 m, za svega nešto više od dve i po minute. Ali, njemu su bile potrebne dugačke, bombama neoštećene betonske poletno-sletne staze da bi sa njih mogao nesmetano poletati i na njih sletati a sa takvim stazama nemačko vazduhoplovstvo nije raspolagalo poslednje godine rata.

1944. godine, u isto vreme kada je nemačko vazduhoplovstvo formiralo svoje eskadrile mlaznih i raketnih lovaca, Nemci su takođe pokušali da organizuju protivvazdušnu odbranu „na pritisak dugmeta“, pomoću radiom vođenih projektila koji su ispaljivani bilo sa zemlje bilo iz aviona. To su bili projektili „šmeterling“ i „vaserfal“*)

*) „Schmetterling“ — leptir; „Wasserfall“ — vodopad. —
Prim. prev.

koji su ispaljivani sa zemlje, kao i projektil vazduh-vazduh „henšel 298“ (Henschel 298). Zatim tu su spadali projektili „rajntohter“, „fojerlilije“^{*)} i X-4 — sve eksperimentalni projektili kojima se upravljalo pomoću radio-talasa. Ali, i pored operativnog iskustva nemačkog vazduhoplovstva sa vođenim projektilima pomoću radija, sistem vođenja koji su Nemci izumeli nije funkcisao kako treba i oni su, za nevolju, morali da pribegnu pronalasku drugih sredstava. Tako su oni gradili raketni lovački avion sa pilotom „bahem nater“^{**)}) kojim se upravljalo sa zemlje pomoću radara. On je poletao vertikalno, nije mu bila potrebna poletno-sletna staza, u prednjem delu svoga trupa nosio je preko 30 raketnih zrna, peo se na visinu od 10,5 km za 1 minut i imao je maksimalnu brzinu od preko 960 km/čas^{***}). Taj raketni lovac nije nikada ušao u naoružanje eskadrila nemačkog vazduhoplovstva, a u toku njegovog isprobavanja izginulo je nekoliko dobrih pilota.

U stvari, ni iznad Nemačke ni iznad Britanije protivvazdušna odbrana nije bila u stanju da u velikom broju iskoristi najnovija odbrambena oruđa. Drugi svetski rat je završen bez široke upotrebe mlaznih lovaca, raketnih lovaca i vođenih projektila koji bi pomogli braniocu. I tako je pitanje najbolje taktičke upotrebe ovih oruđa još uvek materija koju treba izučavati. Iako je nad Korejom stečeno iskustvo u širokoj upotrebi mlaznih lovaca, nivo taklike komunističkih pilota nije bio na dovoljnoj visini i njihovo komandovanje lovcima radiom sa zemlje i veze „vazduh-zemlja“ nisu imali kvalitet koji se može očekivati kod glavnih snaga sovjetske protivvazdušne odbrane. Sta-

^{*)} „Rheintochter“ — kći Rajne; „Feuerlilije“ — vatreni lijken. — Prim. prev.

^{**)} „Bachem Natter“ — „zmija otrovnica fabrike Bahem“. — Prim. prev.

^{***}) Pošto bi pilot pomoću radara bio doveden nad formaciju neprijateljskih bombardera, on bi trebao na nju da ispalji svoja raketna zrna, a potom da se spasava padobranom. Avion bi se automatski raščlanjavao na delove koji bi se posebnim padobranima spustili na zemlju. — Prim. prev.

više, Ujedinjene nacije su bile u stanju da lovcima prate svoje bombardere do njihovih ciljeva u Koreji. Takve situacije ne bi bilo pri većini bombarderskih napada na ciljeve na samoj teritoriji SAD ili SSSR-a.

Kakvo je, onda, novo stanje protivvazdušne odbrane u eri sredstava sa nadzvučnim brzinama za masovno razaranje, koja će se bacati iz aviona, kojima se stalno poboljšavaju letačko-taktička svojstva, i raketama, kojima stalno raste domet? Prvo i najglavnije je da odbrana ne može sebi da dozvoli greške. Dozvoliti da prodre jedna mala neprijateljska diverzantska grupa bombardera ili pojedini izviđački avioni, značilo je u drugom svetskom ratu samo da se desila jedna neznatna greška u proračunu*). U kakvom trećem svetskom ratu, sa hidrogenskim i atomskim eksplozivom, to bi mogla da bude velika katastrofa. Jedna bomba napravljena u ovoj deceniji može imati efekat dejstva kao nekoliko hiljada tovara bombi aviona B-29, koji je dejstvovao protiv Japana. U drugom svetskom ratu se smatralo da bi napadačeva vazdušna operacija, ako bi protivvazdušna odbrana mogla da avionima bombarderskog vazduhoplovstva koje vrši napad nanese prosečno preko 5 % gubitaka bila umnogome osujećena. Takođe se smatralo da bombardersko vazduhoplovstvo, koje bi više puta pretrpelo gubitke od 10 % aparata, ne bi moglo da svoje jedinice održava u jačini koja je potrebna za uspešno izvršenje zadataka. To je zbog teškoća oko popune gubitaka u posadama i avionima. Da danas jedna protivvazdušna odbrana sebi postavi kao cilj da neprijatelju nanese svega 5—10 % gubitaka, to je isuviše malo. Sa oruđima masovnog razaranja mogu se, za jedno sasvim kratko vreme, naneti strahovite štete i gubici. Ako protivvazdušna odbrana hoće da neutrališe nuklearna i hidrogenska oruđa pre no što ona postignu odlučujuće rezultate, onda ona mora da u izvesnim operacijama napadačevim bombarderima nanese čak i više od 25 % gubitaka. Može li se to postići? To je sumnjivo.

*) Greška u proračunu elemenata presretanja neprijateljskih aviona od strane lovaca-presretača PVO. — Prim. prev.

Mlazni bombarderi nisu sada glavni faktor, uprkos njihovih velikih brzina i odličnih letačko-taktičkih svojstava za izvršenje zadataka na velikim visinama. Odbrambeni mlazni i raketni lovci bili bi u stanju da u pogledu brzine prevazilaze bombardere i da ih presreću uz pomoć dobrog sistema ranog upozorenja. Britanci su 1953. godine obelodanili da raspolažu vođenim projektilima pomoću radija brzine preko 3200 km/čas. Ti projektili su više no taktički takmaci napadačkim mlaznim bombarderima i lovcima bombarderima. Nema sumnje da slična oruđa postoje u SAD i u SSSR-u. No hoće li tih oruđa ikada biti dovoljno da efikasno brane celokupnu državnu teritoriju? Hoće li biti dovoljno specijalista za njihove posade? Hoće li ona biti obezbeđena od uticaja radio-smetnji? U to se mora ozbiljno sumnjati. Dankan Sendis, britanski ministar snabdevanja, rekao je, avgusta 1953. godine, sa velikim samopouzdanjem da nijedan avion kojim pilotira čovek ne može da se nada da će preći defanzivna raketna oružja gore pomenute vrste, kojima se upravlja putem radija. Nihov se mehanizam navođenja automatski vezuje za neprijateljsku letelicu i ona menjaju kurs prema promenama kursa neprijateljske letelice. Ali, s početka, raketni projektil zavisi od radara za rano upozorenje a ponekad i ispaljivanje raketa zavisi od radara. Radar može da bude ometan i to je ranjivo mesto vođenih projektila, pored tehničkih teškoća oko posluživanja i od potrebe za veoma pažljivim rukovanjem njima.

Sistem ranog upozorenja sadašnje vazduhoplovne ere mora mnogo da ubrza svoj rad zato što je vreme u kome on mora izvršiti svoj zadatak veoma skraćeno. Lovci bombarderi koji nose atomske bombe bili su već 1953. godine u stanju da lete brzinom od preko 1100 km/čas. Do 1960. godine ta brzina će biti 1600 km/čas. A tada će postojati vođene rakete brzine 4800—6400 km/čas, koje će se ispaljivati sa rampi na zemlji, sa podmornica i iz aviona koji lete brže od zvuka. Reagovanje odbrane mora da bude u sekundu tačno i ona mora maksimalnom brzinom da izvršava svoje osnovne četiri funkcije: otkrivanje neprijatelja,

obaveštavanje organa protivvazdušne odbrane, preduzimanje neophodnih radnji izvodeći ih tako da omoguće brzo donošenje odluka koje treba izvršiti i, najzad, raspoređivanje, rukovanje i komandovanje sredstvima protivvazdušne odbrane u slučaju opasnosti od napada. Sadašnji način ručnog nanošenja podataka o nailazećim avionima na karte organa protivvazdušne odbrane*) i upotreba ljudskog glasa na telefonu znače neprihvatljivi gubitak vremena, dovode do zabuna svojstvenih čoveku i ne zadovoljavaju. Mora se izumeti neko elektronsko sredstvo koje će prikupljati i saopštavati podatke i obaveštenja kroz ceo sistem protivvazdušne odbrane. Postoji izvanredno velika potreba da se elektronski „mozak“ uključi u savremenim sistemima protivvazdušne odbrane. Može li se to uraditi, pa čak ako se i ostvari, da li će to rešiti probleme protivvazdušne odbrane? Izgleda da će savremena protivvazdušna odbrana, verovatno, uvek biti nedovoljno efikasna protiv raketa velikog dometa i bombardera velike brzine koji lete na malim visinama i ispaljuju raketne projektile koji se automatski usmeruju na ciljeve. Prema pisanju časopisa britanskog ratnog vazduhoplovstva *Flying Review* („Flaming rivju“) od jula 1953. godine radi se na takvom jednom oružju koje nije podložno radarskim smetnjama i ometanjima i koje će se moći ispaliti tako da se automatski postavi u kurs tačno ka cilju.

Osim toga, protivvazdušnoj odbrani stoje na raspoređivanju još mnoga nevojna sredstva koja ne treba potcenjivati. To su: rastresiti raspored industrijskih objekata i izgradnja fabrika i odbrambenih postrojenja pod zemljom, žilavost i patriotizam stanovništva čiji moral jača pod udarcima teškog bombardovanja i, najzad, ekonomski ograničenja neprijateljske bombarderske moći. Atom-ske i hidrogenske bombe, velike rakete, vođene bombe i savremeni avioni su skupocene stvari. Prošla su vremena

*) U operativnim centrima vojnici rukama postavljaju na karte simbole i brojke kojima se označavaju jačina (broj), vrsta, visina, i pravac leta neprijateljskih aviona. — Prim. prev.

napada sa po hiljadu bombardera. Ni Moskva, ni Vašington ne raspolažu neograničenim budžetskim mogućnostima za strategijsko bombardovanje. Obe strane moraju, pored strategijskih bombardera, da izgrađuju i transportne avione, izviđačke avione, tenkove, topove i teretna vozila. Rečeno je da države ne treba da tvrdiće na životno važnim merama odbrane. U stvarnosti, one moraju uvek sproviditi krajnje tvrdiće jer se u savremenom ratu uvek mora izvršavati premnogog zadatka sa premalo sredstava.

IV

VAZDUŠNO IZVIĐANJE

Možda je bilo neizbežno što je u skoro svim posle-ratnim raspravama o vazdušnoj moći pažnja bila usmerena uglavnom na strategijsko bombardovanje, nosače aviona, mlažne lovce, rakete, vođene projektili i na borbu protiv podmornica. Događaji kao što su rat u Koreji i poplave u Holandiji i Britaniji 1955. godine istakli su važnost helikoptera. Transportni avioni su došli u prvi plan vazduhoplovne misli u vreme berlinskog „vazdušnog mosta“ i u prvim, veoma važnim danima korejskog rata, kada je vazdušnim putem trebalo ubrzati dotur kritičnog materijala na malo područje južne Koreje, koje su držale snage Ujedinjenih nacija. Ali od kraja drugog svetskog rata, osim malo uzgrednih obaveštenja o izviđačkim avionima i vazdušnom izviđanju, teško se setiti ičega više iz ma kog većeg dela o vazdušnoj moći.

Tешко je razumeti zašto je između dva svetska rata u operativnoj misli većine vazduhoplovstava izviđačkoj avijaciji dodeljivana drugostepena uloga i zašto još nije, na osnovu iskustva iz drugog svetskog rata, nastupila nikakva promena u tom pogledu. U toku prvih dveju godina prvog svetskog rata avioni i vazdušni brodovi su prvenstveno korišćeni za osmatranje i blisko izviđanje. Oni su imali kao glavni zadatak da budu oči kopnene vojske i ratne mornarice, da osmatraju vatru artiljerije i ratne flote i da otkrivaju pokrete neprijatelja na kopnu i na moru. Pribrodno je što se, sa uvođenjem novih metoda bombardovanja i borbe u vazduhu, moglo srazmerno manje posve-

ćivati zadacima vazdušnog izviđanja. Ali, svaka faza drugog svetskog rata nas uči da u vazdušnoj, zemaljskoj i pomorskoj operaciji dobro ili rđavo osmatranje bojišta ili vazdušno izviđanje mogu da budu činilac od bitnog značaja.

Jedan od najboljih primera za to pružaju nam izviđačke jedinice i dejstva nemačkog vazduhoplovstva. 1939. godine, pri izbijanju drugog svetskog rata, od ukupnih operativnih snaga nemačkog vazduhoplovstva sa oko 3750 aviona, 20 % njih je bilo kopnenih aviona za blisko i daljno izviđanje i hidroaviona (na plovke i na čamac*), namenjenih za izviđanje i patroliranje. Ovaj veliki procenat izviđačkih aviona je u nemačkom vazduhoplovstvu održavan na približno istoj visini sve do jednog perioda u 1943. godini u kome je došlo do povećanja broja lovačkih aviona u širokim razmerama.**) Nijedna druga avijacija u istoriji ratnog vazduhoplovstva nije posvetila tako visoki procenat svojih snaga zadacima izviđanja, osmatranja bojišta i patroliranja. U toku prvih devet ili deset meseci rata izviđačke jedinice nemačkog vazduhoplovstva su dokazale svoju vrednost pružajući veliki broj obaveštajnih podataka, na osnovu kojih je nemačka avijacija mogla da se upotrebljava efikasno i ekonomično. Hidroavioni na plovčicama su efikasno osmatrali obalske linije Skandinavije i Baltičkog mora. Vešte izviđačke posade jednog broja dvomotornih, po osnovnoj nameni bombarderskih aviona tipa „hajnkel“, koji su bili dodeljeni svakoj većoj vazduhoplovnoj komandi, vršile su svakodnevno opšte i meteorološko izviđanje nad Severnim morem i nad zapadnom Evropom. Njih su, naročito u norveškoj operaciji, u izvršenju zadataka dopunjavali četvoromotorni kopneni avioni i hidroavioni na plovke „foke vulf 200“ (Focke Wulf). „Henšel“ (Henschel), avion maloga

*) Hidroavion „na čamac“ ima trup u obliku čamca, a zove se „leteći čamac“. — Prim. prev.

**) Kada je i američka strategijska bombarderska avijacija počela velikim snagama danju da bombarduje objekte u Nemačkoj. — Prim. prev.

radijusa dejstva, uspešno je vršio taktičko izviđanje u operacijama na kopnu u Poljskoj, Skandinaviji, Francuskoj i Flandriji, u korist snaga nemačke kopnene vojske i brzo je pružao tačne podatke o pokretima protivnika. Zato su bombarderi za obrušavanje mogli brzo da stupaju u dejstvo protiv najunosnijih ciljeva. Skoro svaka nemačka oklopna divizija imala je svoju eskadrilu „henšela“ aviona za taktičko izviđanje, koji su imali da dejstvuju kao oči tenkova, isto kao što su letovi „fizelerovih roda“ (Fieseler Storch) mali da omoguće tesni lični dodir komandanata na bojištu. Svaki puk nemačkih srednjih bombardera i bombardera za obrušavanje imao je uvežbano izviđačko odelenje za specijalna osmatranja i fotografisanja, koja su zahtevali zadaci pukova. Nikada ranije, niti otada na ovom, nije u istoriji avijacije neko vazduhoplovstvo imalo tako raskošnu službu izviđanja, koja je omogućavala da se upotrebljavaju minimalne snage bombarderske avijacije sa maksimalnom efikasnošću.

Ali već u letu 1940. godine pokazivalo se da je nedovoljan čak i taj veliki broj nemačkih izviđačkih jedinica. „Bitka za Britaniju“ i bitka za Atlantik“*), koja je uzmala sve šire razmere, pružile su prve surove probe i prve znake da nemačko vazduhoplovstvo u pogledu vazdušnog izviđanja ne može da odgovori svim zahtevima. U bici za Britaniju ubrzo je bilo očigledno da snaga od 300 sporolećih osmatračkih aviona „henšela“ pruža samo izvanredno pogodne mete „harikenima“ — lovcima sa po 8 mitraljeza, i „spitfajerima“ — lovcima koji su imali prednost u brzini od oko 160 km/čas. Zato su oni morali da budu povučeni iz aktivnih dejstava, iako su neki upotrebljavani za lokalna patroliranja pored obala Biskajskog zaliva. Pokazalo se da su napadi „harikena“ i „spitfajera“ takođe opasni i za ostale izviđačke avione velikog radijusa

*) Borba koja je vođena danonoćno 68 meseci, od 3. septembra 1939. do 4. maja 1945, i u kojoj su učestvovali velike snage površinske ratne flote i vazduhoplovstva da bi se umanjili gubici koje su nemačke podmornice nanosile savezničkim konvojima. — Prim. prev.

dejstva: „dornijee“, „hajnkele“ i „junkerse“, kada su ovi pokušavali da vrše izviđačke zadatke nad kopnom britanskih ostrva. Zbog toga, nemačko vazdušno izviđanje nije dopiralo do mnogih aerodroma i fabrika koji su predstavljali prioritetne ciljeve Geringović bombarderskih jedinica. Vazdušno izviđanje nemačkog vazduhoplovstva nije uspelo da pruža dovoljno podataka o oštećenjima aerodroma, radarskih instalacija i fabrika posle napada koji su na njih vršeni. Za vreme bitke za Britaniju, nemačko pomorsko vazdušno izviđanje je, takođe, počelo da oseća prenapregnutost zbog novih zahteva koji su mu postavljeni u okviru bitke za Atlantik. Dok su napadi na brodovlje bili ograničeni uglavnom na ciljeve u Severnom moru ili u lukama istočne obale Velike Britanije, nemačko izviđanje je izvršavalo svoje zadatke osmatranja, izviđanja vremenskih prilika i fotografskog izviđanja. Sada, pošto se vazdušna bitka proširila na zapadne prilaze britanskim ostrvima i na Biskajski zaliv, nemačko vazdušno izviđanje počelo je da biva oskudno i nedovoljno. Od kraja 1940. godine pa nadalje, njegova uloga je bivala sve više i više drugorazredna i neefikasna. U daljem izviđanju u Sredozemlju italijansko vazduhoplovstvo je često moralo da vrši zadatke za račun nemačkog vazduhoplovstva. Stanje nemačkog vazdušnog izviđanja i dalje se pogoršavalo na sva tri glavna vazdušna fronta jer se oni nikada nisu osetili sposobnim da prikupe dovoljne snage i da u oblasti vazdušnog izviđanja učine išta više osim najnužnijeg minimuma. Na zapadu, oni od januara 1941. do septembra 1944. godine nisu uspeli da izvrše ni jedno avio-poletanje radi foto-izviđanja Londona. U izvanredno važnim meseцима i sedmicama pred invaziju saveznika u Francusku, luke južne obale Velike Britanije mogle su Nemci mnogo da kažu o planovima desanta, ali su patrole britanskih lovaca proterivale većinu nemačkih izviđačkih aviona a kvarovi nemačkih aerofoto-kamera su prouzrokovale oštećenja onog malog broja snimaka koje su pojedini nemački izviđački avioni donosili na svoje aerodrome. Na istočnom frontu je stanje bilo možda još i nešto gore,

jer su od 1943. godine izviđačke jedinice često upotrebljавane i za bombarderske zadatke. Sigurno je da je od kraja 1942. godine nemačka kopnena vojska u operacijama protiv Crvene armije imala malo pomoći od svoga vazdušnoga izviđanja u proceni jačine i pravca sovjetskih napada. Na Sredozemlju je posle leta 1942. godine, nemačko i italijansko vazdušno izviđanje zone Sueckog kanala i centralnog dela Sredozemnog mora bilo oskudno. Opadanje nemačkog vazdušnog izviđanja se desilo baš u vreme kada je upravo bilo od najveće važnosti da se ono pojača. Kada je protivnik slab, njegovi pokreti nemaju velike važnosti, ali, kada je on jak, vazdušno izviđanje dobija sve veći i veći značaj.

Vazdušno izviđanje treba sada da nađe svoje pravo mesto u savremenim konцепцијама vazduhoplovne strategije i vazdušne moći. Dobro vazdušno izviđanje (odnosno obaveštavanje), ima, na mnogo načina, prvorazredni značaj za protivvazdušnu odbranu i najbitniji je uslov za uspešan vazdušni napad. Kada se odlučuje o napadu raketama ili bombarderskim avionima, mora se prvo znati gde se i u kakvoj jačini nalaze neprijatelj i njegova oruđa. Da se zaštite brodovi od podmorničkog napada, prvi uslov je da se ustanovi mesto gde se nalaze podmornice. Da bi se u toku rata znalo da li je operacija vazdušnog bombardovanja uspešna, moraju se imati ažurna obaveštenja o nanetim oštećenjima, rastresitosti rasporeda industrijskih objekata, brzini popravki oštećenja i o izgradnji novih fabrika. Očigledno je da vazdušno izviđanje može potpuno da izmeni sudbinu bitke kopnene vojske. Nemačka ofanziva u Ardenima u zimu 1944/45. godine bila je zasnovana na čarobnoj moći maglovitog vremena i odsutnosti anglo-američkog vazdušnog izviđanja. Valjda nije bilo nijednog sudara na mora u toku celog rata na Pacifiku, od Perl Harbora do Okinave, u kome vazdušno izviđanje nije odigralo presudnu ulogu.

Ipak je uloga vazdušnog izviđanja stalno potcenjivana. U ratu se ne mogu ekonomično raspoređivati snage za razne zadatke niti upotrebljavati na najbolji mogući način, ako se ne poznaje situacija u kojoj se dejstvuje.

Ono što je Klauzevic pisao o ratu pre jednog stoljeća i sad se izučava i još je suštinski tačno: „Veliki deo izveštaja koji se dobijaju u ratu je kontradiktoran, još veći deo je netačan, a daleko najveći deo je sumnjivog karaktera.*“ Teško je predviđiti laiku da su tako često nedovoljni izviđački i obaveštajni podaci kojima raspolaže Vrhovna komanda, a koji su osnova za svaku zamisao i poduhvat vojnog rukovodioca. Vrhovni komandanti mogu mesecima ostati bez ijednog tačnog obaveštenja o razmerama proizvodnje aviona, brodova, tenkova ili podmornica neke druge države. Tačno je da postoje mnogi izvori obaveštenja: zarobljenici, zaplenjena dokumenta, agenti i radio-saobraćaj. Ali, kako se može pogoditi šta će koji zarobljenik znati? Kako se može unapred znati koji se radiogram može dešifrovati i kakve će podatke pružiti? Retko se može biti u stanju da se predviđi zaplena specijalno važnih neprijateljskih dokumenata koji pružaju neke osobite podatke. Retko se možemo osloniti na agente da će poslati potrebna obaveštenja, precizna u pogledu sadržine. Aerofoto-izviđanje je stvarno jedini verni i sveži izvor vojnih obaveštajnih podataka, čiji se rad može planirati i kontrolisati. Ono skoro uvek donosi aerofoto-snimke koji su sigurno takav materijal čija se vrednost može lako oceniti, pošto su poznati vreme, elementi leta**) i zadatak izvršenih avio-poletanja. Čak i vizuelno izviđanje, iako trpi od svih nedostataka koji su svojstveni ljudskom biću, daje brzo obaveštenja koja mogu da odgovore izvesnim operativnim zahtevima. Štaviše, kada se zna tačno vreme i место obaveštenja,***) time je već upola pozitivno ocenjena njegova pouzdanost.

U sovjetskim vojnim krugovima pojmovi „izviđanje“ i „obaveštajna služba“ su sinonimi. A ipak se za vazdušno izviđanje SSSR nije nikada brinuo onako kao Nemačka između dva svetska rata. Uvek ih je bilo a i sada postoje

*) Klauzevic: „O ratu“, „Vojno delo“, 1951. str. 83.— Prim. prev.

**) Marš-ruta, visina (profil) i brzina leta. — Prim. prev.

***) Što redovno pruža i vizuelno osmatranje. — Prim. prev.

sovjetski izviđački pukovi jačine 30—40 aviona, ali ih nije nikada bilo dovoljno da podmire ogromne kontinentske potrebe Crvene armije. Je li ma ko čuo za neku „komandu izviđačke avijacije“ u vazduhoplovstvima zapadnih zemalja koja bi bila na istom komandnom stepenu i imala isti status kao „bombarderska“, „lovačka“ ili „obal-ska komanda.“*) Status, dostojanstvo i popularnost su isto tako važni u vojničkom životu kao i u građanskim poslovima. Retko se može čuti da je neki pilot ili izviđač izviđačkog aviona postao nacionalni vazduhoplovni heroj. Kroz reportažu o napadu na Bruneval malo ljudi je u to vreme, ili docnije, čulo o veoma važnom panoramskom aerofotografisanju koje je izvršio komandir eskadrile Hil. Njegovo izviđačko delo je neposredno dovelo do napada na Bruneval. Potom je on izvršio mnogo drugih aerofotosnimanja radarskih stanica, u letovima koji su zahtevali veština, hrabrost i inicijativu, ali je njegov heroizam bio brzo zaboravljen, kao što se dešavalo u oba svetska rata i sa mnogim drugim pilotima izviđačkih aviona, koji su na svoje aerodrome donosili veoma važne snimke. Piloti lovačkih i bombarderskih aviona su, izgleda, isključivo aristokrati vazduha i oni su monopolisali „viktorijine krstove“**) i „kongresne ordene časti“***) To je, možda, pogrešno, jer svaki pilot i izviđač izviđačkog aviona mora da bude prvoklasan u svom pozivu, da bi mogao izvršavati svoje zadatke. Međutim, uz pomoć savremene radarske i radio-opreme, i jedna avionska posada samo prosečnih sposobnosti može često da postiže zadovoljavajuće rezultate na bombarderskim i lovačkim zadacima. Značajno je da u britanskom ratnom vazduhoplovstvu izviđač nosi samo polovicu krila****) na svojoj uniformi i on je retko

*) Ono što su armije u KoV, to su ove „komande“ u britanskom ratnom vazduhoplovstvu. — Prim. prev.

**) Najviše ratno odlikovanje u Velikoj Britaniji — Prim. prev.

***) Najviše ratno odlikovanje u SAD. — Prim. prev.

****) Britanski pilotski znak su raširena krila sa slovima „RAF“ između njih, a izviđački polovina toga, tj. jedno levo krilo sa slovom „O“ — observer — na ramenu krila. — Prim. prev.

dostizao do čina pukovnika. Oni koji lete znaju kako je često izviđač bio najvažniji i najinteligentniji član avionske posade. A ipak da li je ijedan izviđač*) u prvom svetskom ratu napredovao do čina general-majora avijacije, ili do čina general-potpukovnika avijacije u drugom svetskom ratu?

Savremena ratna vazduhoplovstva moraju da razmotre stvar postavljanja vazdušnog izviđanja na potpuno nove osnove. Na početku drugog svetskog rata nijedno tadašnje vazduhoplovstvo, osim nemačkog, nije odgovaralo zahtevima vazdušnog izviđanja za izvršenje svojih bombarderskih zadataka. Na primer, u vazduhoplovstvu SAD mnogi objektivi aerofoto-kamera bili su pogodni uglavnom samo za mirnodopska kartografska aerofoto-snimanja. U mnogo slučajeva oni nisu bili dovoljno veliki da bi mogli davati slike u razmerama koje omogućavaju detaljno dešifrovanje. Bilo je smešno malo uvežbanih dešifratora aerofoto-snimaka i uvežbanih pilota izviđača.**)

U drugom svetskom ratu su učinjeni krupni koraci u tehničkom razvoju vazdušnog izviđanja svake vrste, ali rat nije istakao glavnu strategijsku pouku da složeno vazdušno ratovanje širokih razmara zahteva i složeno, višestruko vazdušno izviđanje odgovarajućih razmara. Opseg i raznovrsnost izviđanja koje treba vršiti u savremenom ratovanju su veliki. Tu spada obalsko izviđanje brodova i pomorskih puteva, izviđanje vremena iznad kopna i mora, radarsko izviđanje u cilju otkrivanja neprijateljskih radara, izviđanje radi strategijskog bombardovanja, u cilju utvrđivanja njegovih rezultata i prikupljanja podataka o ciljevima. Isto tako, tu spada čitav niz raznovrsnog taktičkog izviđanja i osmatranja bojišta za

*) Izviđač kao član posade može, prema vrsti aviona i broju članova posade, da vrši više funkcija: orientisanje i navigaciju, pronalaženje cilja, navođenje drugih aviona na cilj i dr. — Prim. prev.

**) Izviđači koji su jednovremeno i piloti i vazdušno izviđanje vrše na avionima jednosedima (lovcima). — Prim. prev.

račun kopnene vojske, uključujući korekturu artiljerijske vatre, otkrivanje maskiranih objekata i pokreta na putevima i železničkim prugama. Teško da je i u jednom od ovih područja vazdušno izviđanje u drugom svetskom ratu bilo zadovoljavajuće za vreme duže od svega nekoliko meseci. U toku prve dve godine rata na Pacifiku japanska avionska industrija koja se širila, nije nijednom snimljena iz vazduha. Britansko izviđanje vremena iznad Nemačke bilo je nedovoljno. Zaplenjeni dnevni pokazuju da su dani koji su kod saveznika bili zapisani kao oblačni, i to iznad gradova sa tako važnim ciljevima kao što su Berlin i Lajpcig, bili u stvari vedri, sunčani dani. Winston Čerčil je o napadima britanskog vazduhoplovstva na Berlin, koji su počeli novembra 1943. godine napisao: „Morali smo da čekamo do marta 1944. godine da bismo dobili dovoljno jasne aerofoto-snimke, pomoću kojih bi se mogli da procene rezultati bombardovanja. Nedostatak aerofoto-snimaka je bio delimično zbog meteoroških uslova. Ali, on je bio i usled nedovoljnog broja izviđačkih aviona tipa „moskito“.¹⁾) Američki vazdušni napadi 1943. godine na rafinerije nafte u Rumuniji, a isto tako i docniji napadi, takođe su trpeli od oskudnog aerofoto-izviđanja kako u etapi planiranja tako i u etapi procene pričinjenih šteta. Japanski vazdušni napad na Perl Harbor se mogao u klici uništiti da je bilo dovoljnog i efikasnog obalskog patroliranja i dobrih radio-veza. Nemačke ratne brodove „Sarnhorst“ (*Scharnhorst*) i „Gnajzenau“ (*Gneisenau*), kada su promicali kroz kanal Lamanš, prvi je slučajno otkrio pilot jednog „spitfajera“ koji je bio u lovačkoj patroli, a ne izviđački avion. Ima mnoštvo primera nedovoljnog patrolnog izviđanja u kritičnim periodima poslednjeg rata.

Pouke iz drugog svetskog rata dobro su izučene na taktičkom nivou. Shvatilo se da izviđački avioni moraju

¹⁾ *History of World War Two*, tom VI, str. 400.

²⁾ Avioni „moskito“ leteći bez naoružanja, bili su u to vreme na velikim visinama brži od nemačkih lovaca, pa zato i najpogodniji za izviđanje. — Prim. prev.

da budu najbolji avioni, a njihove posade sastavljene od elitnih letača. Sa bombarderskih i lovačkih aviona skidano je naoružanje, a ugrađivani su im dopunski rezervoari goriva, tako da oni mogu da vrše izviđačke zadatke prodirući duboko nad neprijateljsku teritoriju i nadmašujući u brzini gonioce i umičući im. Naposletku su najbolji avioni drugog svetskog rata upotrebljavani za izviđanje: „moskito“, „mastang“, „lajtning“, „lag“*) i mlazni „meseršmit“. A u posleratnom svetu: „kanbera“, dvomotorni mlazni „tupoljev“, „sejbr“ i drugi mlazni lovci, zatim strategijski bombarderi B-36 i B-52 — svi ti avioni su specijalno podešavani za aerofoto-izviđanje i osmatranje. Takođe se može pojaviti kombinacija teškog bombardera koji ispušta jedan nadzvučni lovački izviđački avion kada se približi neprijateljskoj teritoriji. Sada je očigledno da letovi u cilju foto-snimanja zahtevaju da se tačno održavaju linije leta na podjednakim rastojanjima, kako bi se dobila dobra foto-celina. Jasno je da je pri tom neophodno leteti konstantnom brzinom i na istoj visini, a to može da postigne samo mali broj pilota. Poznato je da je važno ucrtavanje pređenih marš-ruta i tačno beleženje visine i vremena preleta cilja. Sada su u opštoj upotrebi aerofoto-kamere sa velikim žižinim daljinama od 15 do 150 cm, koje omogućavaju da se jedno područje snimi u jednom naletu ili da se sa visine od preko 9000 m snimaju veoma jasne foto-celine, koje omogućavaju detaljno dešifrovanje. U svim savremenim vazduhoplovstvima je mehanizam brzog i efikasnog dešifrovanja aerofoto-snimaka uzdignut na nivo visoke veštine. Čim avion sleti, film, širine 16 ili 35 mm, se hitno nosi u aerodromsku foto-sekciju, koja je potpuno pokretna — na vozilima. U toku od svega nekoliko sati tamo se izvrši razvijanje, fiksiranje, ispiranje, sušenje, kopiranje i prva faza dešifrovanja. Na osnovu podataka toga dešifrovanja brzo se može grubo proceniti kolika je šteta pričinjena bombardovanjem, odnosno može se približno utvrditi koliki je broj vozila, vozova ili trupa u pokretu. Da bi ova prva faza obrade

*) Sovjetski jednomotorni klipni lovački avion. — Prim. prev.

aerofoto-snimaka bila od maksimalne operativne koristi, mora se uz nju koristiti dobra kartoteka obaveštajnih podataka, kao i najnovije vojne karte. Broj brodova u luci, broj aviona na aerodromu ili železničkih kompozicija na ranžirnim stanicama su sami za sebe od sumnjive vrednosti. Treba znati i pozadinu tih slika, tj. u kakvu svrhu su prikupljena ta sredstva. Može biti dovoljan jedan primer iz drugog svetskog rata da se ilustruje ova postavka. Na jednom aerodromu centralne Norveške bila je snimljena koncentracija četvoromotornih bombardera koji su bili pogodni za napad na brodove. To je ukazivalo na napad na pomorske jedinice u lukama Škotske i Islanda. Nastala je nervozna užurbanost u mornarici i brzo je stvoren plan da brodovi izbegnu opasnost isplovljenjem ili da se preduzmu druge protivmere. A u stvari ta koncentracija aviona bila je zbog nepovoljnih meteoroloških uslova nad bazama jugozapadne Francuske i jugozapadne Norveške i zbog nedostatka rezervnih delova u centralnoj Norveškoj, usled čega su neki od tih aviona u to vreme bili neupotrebljivi. Prosta je stvar, a često se previđa, da avion snimljen iz vazduha može da bude neupotrebljiv. Svaki snimak nešto govori, ali je teško reći istinu na osnovu mašte, a bez dovoljnog poznavanja ostalih okolnosti.

U drugoj i trećoj fazi dešifrovanja može da se izvrši mnogo ozbiljnije proučavanje aerofoto-snimaka. Upotreba stereoskopa povećava tačnost dešifrovanja. Raščišćava se šta znače nejasne senke brda i dolina. Stereoskopsko posmatranje aerofoto-snimaka može da pomogne da se identificuje avion na stajanci, da se učini neefikasnog maska nekog mosta ili zgrade, jer se pokazuje razlika u visini tih objekata i okolnog terena. Stereoskopom se kod nekog objekta može reljefno videti oblik senke koji je često poslednji ključ dešifrovanja.*.) Pomoću detalja na aerofoto-snimcima može se dobiti veliki niz oba-

*) To jest, ako se nikako ne može dešifrovati šta predstavlja neki detalj na snimku, onda će to ipak senka objekta da otkrije.
— Prim. prev.

veštajnih podataka, upoređivanjem uzastopnih snimaka pratiti razvoj izgradnje radarskih stanica i protivavionskih baterija, izgradnje aerodroma i njihov sklop, otkrivati značajna produženja poletno-sletnih staza. Jedan takav aerofotografski podatak jasno je otkrio plan Osovine za jedan vazdušni desant na Maltu sa Sicilije. Tamo su za tu operaciju, koja nije izvršena, specijalno izgrađivani aerodromi i poletno-sletne staze. Aerofoto-izviđanje Peneminea je otkrilo proizvođenje novog neprijateljskog naučničkog oruđa koje bi u budućnosti moglo učiniti da se postavi bitna razlika između izbegnutog i pretrpljenog nacionalnog poraza. Ne može se nikada preceniti uloga aerofoto-snimaka u strategijskom izviđanju ciljeva. Drugi obaveštajni izvori mogu da pruže sveže i tačne osnovne podatke. Ali, jedino vazdušno izviđanje može pouzdano da kaže poslednju reč o najboljem prilazu ka objektu, s obzirom na lokalnu odbranu, maskiranje i važne delove objekta koji su u poslednje vreme strukturalno izmenjeni ili popravljeni.

Ipak, postoji jedan aspekt vazdušnog izviđanja koji se često veoma pogrešno shvata. Još uvek se smatra²⁾ da se pomoću aerofotografisanja može predvideti koliko dugo će bombardovani objekat ostati neupotrebljiv i koja su dugovremena oštećenja pričinjena bombardovanjem. U drugom svetskom ratu, u procenama nanetih oštećenja na osnovi aerofoto-snimaka, često se moglo pročitati nešto slično ovome: „Smatra se da će proizvodnja biti smanjena za 50% za sledeća dva ili tri meseca“. Niko se, sa iole sigurnosti, ne može tako matematički izjašnjavati na osnovi aerofoto-snimaka. Tempo popravki i ponovne izgradnje porušenog zavisi od tako mnogo faktora: morala stanovništva, prioritetnog ranga objekta, snabdevenosti mesta električnom energijom, od raspoložive radne snage i sirovina. U procenama iz 1944. godine o nanetim štetama nemackoj proizvodnji aviona, ocene oštećenja na osnovi aerofoto-snimaka su bile nerealne i optimističke jer je

²⁾ Na primer, časopis „American Air University Quarterly Review“ (proleće 1952, str. 54).

neprijatelj rastresito razmestio industrijske objekte, proširoj proizvodnju aviona u nepoznatim fabrikama, a imao je i energičnu radnu snagu koja je prevazilazila angloamerička očekivanja. Što se tiče procene oštećenja japanske avio-industrije, koja je vršena takođe na osnovi aerofoto-snimaka 1944. i 1945. godine, tu su ocene često bile nerealne i pesimističke, jer je japanski tempo popravljanja i ponovnog izgradivanja objekata bio spor, a na takvu procenu je imala uticaja i pouka o precenjivanju rezultata bombardovanja Nemačke 1943. i 1944. godine, koja se možda preterano dobro pamtila.

Jedna od žalosnih pouka vazdušnog rata u Koreji bila je u tome, da su potpuno izvetrila mnoga iskustva iz oblasti vazdušnog izviđanja, koja su bila stečena u toku drugog svetskog rata. Na prvom mestu, tu je bila grdna oskudica u veštim dešifrantima aerofoto-snimaka. Taj posao zahteva natprosečnu veština i obrazovanje. Mnogi od najboljih predstavnika tih stručnjaka izgubili su se u građanski život. Ukupne snage jedinica za vazdušno izviđanje ratnog vazduhoplovstva SAD 1950. godine u Japanu i Koreji bile su dve eskadrile, od kojih je jedna bila za aerofotogrametrisanje, a druga je bila ispod svoje formacijske jačine, kako u pogledu materijala tako i u pogledu ljudstva. Kada su te jedinice stupile u dejstvo bila su već zaboravljena taktička i stabna iskustva iz 1940. godine. Bilo je premnogo nemogućih traženja za aerofotografisajnjem krupnih razmera, koja je trebalo vršiti velikim brzinama leta i na malim visinama. Bilo je raznih organa od kojih je svaki koristio vazdušne izveštaje na svoj posebni način i u svoje posebne svrhe tako da se, uprkos oskudnim snagama izviđačke avijacije, jednog istog dana, po traženjima kroz razne kanale, letelo po dva puta radi snimanja jedne iste površine. Gore od svega je bilo nepoverenje u stručno dešifrovanje. Ali te prve teškoće su bile otklonjene tipičnim američkim poletom i energijom. Do početka 1952. godine bile su potpuno uspostavljene pokretne fotografске laboratorije na raznim teretnim kolima, sa prikolicama agregatima za snabdevanje električnom

energijom i sa kamionima cisternama za vodu. Bilo je tu kola za kopiranje snimaka, za razvijanje negativa, filmoteka i radionica za popravku foto-opreme — u stvari kompletna oprema za uslove manevarskog ratovanja. Snabdevanje potrebama, popuna ljudstvom i avionima postali su obilniji. Zahtevi za vazdušno izviđanje celoga bojišta koordinirani su u Upravi za izviđanje dalekosežnih vazduhoplovnih snaga SAD i operacije Ujedinjenih nacija u Koreji i iz Koreje postale su ekonomičnije i sadržajnije.

Ima jedna lekcija iz oblasti vazdušnog izviđanja, iz drugog svetskog rata, koja je očigledno ostala neproučena, a to je važnost hidroaviona (na plovke i na čamac). U drugom svetskom ratu su američka „katalina“, britanski „sanderlend“, sovjetski MR*) i nemački „hajnkel“ i „dornije“ — hidroavioni na plovke i na čamac — odigrali značajnu ulogu u obalskom izviđanju i izviđanju vremena, u protivpodmorničkim patrolama i, u stvari, na svim zadacima pomorskog izviđanja. Ali, posle rata, hidroavioni na plovke i na čamac nisu više cenjeni u ratnim vazduhoplovstvima zapadnih zemalja, mada je sovjetsko vazduhoplovstvo zadržalo nekoliko pukova tih aviona. Srećom su komunističke bombarderske snage u Koreji bile sasvim nezнатне, ali da je ono malo aerodroma, koje su Ujedinjene nacije držale u Koreji prvih dana rata, bilo podvrgnuto čak i skromnim vazdušnim napadima, onda bi njihove vazduhoplovne snage imale da dejstvuju sa japanskih baza uz ozbiljne nezgode. U mnogim prilikama jedino hidroavioni, dejstvujući sa sidrišta koja omogućavaju veoma rastresiti raspored protiv vazdušnog napada, mogu da izdrže znatno naprezanje u vazdušnom izviđanju koje pruža podatke o pokretima neprijatelja i meteorološkim tendencijama. Nemci su znali vrednost hidroaviona u norveškoj operaciji 1940. godine, kada se raspolagalo sa malo aerodroma i gde su podaci o vremenu i ostali izviđački podaci bili neophodni za brzi razvoj operacija. Sigurno je da će u budućnosti biti situacija analognih onima

*) MR — *Морской разведчик* — pomorski izviđač. — Prim. prev.

na Pacifiku u toku drugog svetskog rata, u kojima će hidroavion na čamac*) biti od neocenjive vrednosti. U njegovoj civilnoj upotrebi on je udoban i ekonomičan saobraćajni avion, sa velikom korisnom nosivošću, a brzo se može preobratiti za vojne svrhe. Za hidroavione na čamac prilike su bolje no što su mnogi smatrali.

Danas je potreba za prognozom vremena nad celom zemljinom kuglom veća no ikada ranije, ali je teško odrediti pravi obim buduće uloge vazdušnog izviđanja u ovoj oblasti. Ako jedinice avijacije treba prebacivati brzinom većom od 1100 km/čas preko okeana — kao što je jednom već operativna situacija zahtevala na početku 1954. godine — onda služba prognoze vremena mora da obuhvati celu zemljinu kuglu. Postoje hiljade meteoroloških stanica koje su razmeštene po celom svetu, na kopnu i moru, koje daju osnovne podatke o vremenu. Postoje milioni podataka o već upoznatim meteorološkim uslovima i klimatskim prilikama u prošlosti, koji mogu pomoći da se proceni odnos između lokalne vremenske situacije, o kojoj se daju izveštaji na osnovi tekućeg osmatranja i verovatnog, dugoročnog razvoja vremena. Elektronika se sve više primenjuje u prognozi vremena. Za otkrivanje olujnih oblaka, koji su opasni za avion u letu, upotrebljavaju se stanice koje rade na tālasima visoke frekvencije. Radar se upotrebljava za ocenu prirode vetrova u višim slojevima atmosfere. Ne bi bilo pametno izdvojiti velike avijacijske snage za redovne meteorološke letove, kada je tako mnogo aviona potrebno za još važnije zadatke. Bilo bi celishodnije da se poveća broj pokretnih meteoroloških stanica na kopnu i broj meteoroloških brodova na moru, da se modernizuje oprema i obezbede sigurne veze sa centralnim meteorološkim ustanovama, koje treba da procenjuju i uopštavaju izveštaje o vremenu.

*) Hidroavioni na čamac imaju znatno veću autonomiju leta i bolja pomorska svojstva za okeanska područja nego hidroavioni na plovke. — Prim. prev.

Naravno, još će biti izvestan broj aviona koji su potrebni za izviđanje vremena, naročito u deceniji u kojoj raste broj aviona svih tipova i kada marš-ruta jednog leta na zadatak bombardovanja mora da prođe, u toku svog puta ka cilju, kroz veći broj zona, u kojima vladaju razni meteorološki uslovi. Ali je teško predvideti operativne zahteve u ovoj oblasti, isto kao i u oblasti izviđanja za potrebe kopnene vojske. Kako se sve više i više raspolaže skupocenim atomskim sredstvima za taktičku podršku snaga kopnene vojske, tako i taktičko izviđanje za potrebe KoV postaje sve značajnije. Ne može se prihvati da se troši atomska municija na nevažne ciljeve. Poznavanje situacije, mereći pri tom svežinu podataka minutima, ima u današnjoj eri atomskih artiljerijskih zrna i manjih atomskih bombi koje mogu da bacaju lovci bombarderi veći značaj, nego ranije. Tu su, zatim, skupoceni taktički vođeni projektili, koji se ne smeju trošiti na ciljeve manje važnosti. A ako se operacije na kopnu prošire na oblasti Afrike, Južne Amerike, Azije i Srednjeg Istoka, za koje još nisu izrađene karte, zahtevi za aerofoto-snimanje će biti znatni. To je bila jedna od pouka nedavnih britanskih borbi u Malaji. Postojeće karte te teritorije bile su nekorisne za ratne potrebe i trebalo je pripremiti nove vojne karte. To je značilo da je trebalo snimiti foto-celinu teritorije veličine preko 10 000 km². Helikopteri su u tom poslu izvršili vrlo važan zadatak. Te mašine su takođe pokazale svoju veliku vrednost na izviđačkim zadacima u korejskom ratu.

Ali Koreja i Malaja su bili neznatni problemi u upoređenju, na primer, sa prostranim kontinentalnim zemljiskim područjima Azije, za koja nema nikakvih savremenih detaljnih vojnih karata i za koje postoje ogromni zahtevi u pogledu celokupnog vazdušnog izviđanja. Skoro je sigurno da će svaki budući konflikt, u kome će se primenjivati vazdušno izviđanje, biti globusni — odvijaće se na celoj zemljinoj kugli. Strogo će biti ograničene avijacijske snage koje treba da vrše te mnoge izviđačke zadatke. Šta se može uraditi u relativnom zatišju mirno-

dopskog vremena da bi se do maksimuma pripremile ograničene snage sa kojima se raspolaže? Prvo i glavno je da se zavede produženo i opšte uvežbavanje celokupnih oružanih snaga u vizuelnom osmatranju. Deo vremena koji se troši na fizičku razonodu i opšte lekcije o tekućim poslovima, može se korisno upotrebiti za proučavanje meteoroloških filmova, meteorologije, maskiranja, vazdušnog osmatranja, geografije, topografije — u stvari svega onog što će stvarati u svim rodovima kopnene vojske, mornarice i vazduhoplovstva bolje generacije vojnih izviđača obrazovanih teorijski i za praktične izviđačke zadatke svih vrsta. Zbirka specijalnih dokumentarnih filmova koja bi se prikazivala u svim rodovima i letovi sa izvršavanjem izviđačkih zadataka, kojima bi sledovali praktični ispiti sa dodeljivanjem specijalnog izviđačkog znaka, koji nosiocu daje pravo na posebnu nagradu, učinili bi mnogo da poraste opšti standard izvršavanja izviđačkih zadataka. U ratnim vazduhoplovstvima, pored specijalnih izviđačkih jedinica, u svim jedinicama — bombarderskim, lovačkim i transportnim — mora postojati veći broj pilota specijalno uvežbanih za vazdušno izviđanje. Ne bi trebalo da bude teško organizovati i popuniti posadama po jedno specijalno izviđačko odeljenje u svakoj operativnoj jedinici, ako se osnovna izviđačka obuka u širem obimu zavede u rodovima oružanih snaga. Osim toga, mora postojati veća elastičnost u upotrebi raznih aviona za izviđačke zadatke. Ne postoji nikakav razlog zbog koga cela jedna grupa bombardera i lovaca ne bi bila upotrebljena da pretraži jedno područje i da donese mozaik vizuelnih zapažanja. Vrlo često se, međutim, ove diverzije u cilju izviđanja vrše sa svega dva ili tri aviona. Baš kao što sposoban bokser čuva snagu dok ne upozna jake i slabe strane svoga protivnika, tako i uspešne ofanzivne vazdušne operacije zahtevaju detaljno poznavanje neprijateljske teritorije i često se moraju odložiti, dok se to ne postigne. Preterano ekonomisanje pri vršenju izviđačkih zadataka može samo da dovede do rasipničkog bombardovanja.

Ako ogromna područja na kojima se vodi savremeni rat zahtevaju vazdušno izviđanje proširenih razmara, ona traže i specijalnu pažnju za probleme veze i centralizacije komandovanja. U SAD, Britaniji i SSSR-u stvorene su centralne obaveštajne uprave, ali se one bave uglavnom strategijskom obaveštajnom službom. Treba uspostaviti jedan organ sa svim obaveštajnim službama, uključujući izviđačku jedinicu dešifranata foto-snimaka. Taj organ treba da obrađuje sve vrste sirovog obaveštajnog materijala iz svih izvora i trebalo bi da on bude mešovitog sastava, od vojnih i civilnih lica. Naravno, tu treba da budu specijalna odeljenja: tehničko, naučno, industrijsko itd., ali ona moraju da budu deo opštih odbrambenih snaga bez ikakve osobite privrženosti nekom vidu ili rodu vojske. Obaveštavanje je nedeljivo; ono je univerzalno. Izviđanje vremena, radara, neprijateljskog brodovlja, u stvari svega, retko je od interesa samo za jedan rod ili vid oružanih snaga.

U tome smislu, vazduhoplovne izviđačke jedinice i dopunska odeljenja specijalnih izviđača — osmatrača moraju biti zajednički a ne organizacija kojom upravlja ratno vazduhoplovstvo. Slično strategijskom bombardovanju, vazdušno izviđanje se mora vršiti u korist opštene narodne vojne politike, koju određuju Ministarstvo odbrane i zajednički odbor načelnika generalštabova svih vidova oružanih snaga. U drugom svetskom ratu, sovjetskom ADD (bombarderskom avijacijom za daljno dejstvo) rukovodio je Vrhovni sovjet odbrane, ali, izviđačke jedinice crvenog vazduhoplovstva bile su rasute i nalazile su se pod komandom komandanta kopnene vojske i pomorskih komandanata. Anglo-američka strategijska bombarderska avijacija se povremeno nalazila pod rukovodstvom zajedničkog odbora načelnika generalštabova, ali, ovo telo nije nikada pokušavalo da rukovodi vazdušnim izviđanjem, koje je tako često predstavljalo oči strategijskog bombardovanja i ocenjivača njegovih rezultata. Naravno, neprekidno se razvija zamisao o objedinjavanju vidova oružanih snaga. Ona je već dostigla takav stepen da su

objedinjene obaveštajne ustanove, zajednički odbori i, umnogome, štabna prepiska. Ali, sigurno je došlo vreme kada bi trebalo da isčezena posebne uniforme za razne vidove oružanih snaga i kada bi trebalo izraditi detaljne planove za objedinjavanje kopnene vojske, ratne mornarice i ratnog vazduhoplovstva u što je moguće većem broju ustanova. To je jedino važno i posebno pitanje, te je potpunije razmotreno u glavi IX.

V

PADOBRANSKE I VAZDUŠNODESANTNE JEDINICE

Sad postoji veća realnost u oceni ofanzivne vrednosti vazdušnodesantnih operacija širokih razmara, što je znatnim delom posledica iskustava iz drugog svetskog rata. Izvestan predratni optimizam bio je prirodna posledica novine, oduševljenja njome i neiskustva. „Padobran više nije samo pojas za spasavanje nego je ofanzivno sredstvo budućnosti“ — pisao je jedan sovjetski vojni komentator 1930. godine, kada su u SSSR-u formirane padobranske jedinice. U toku pet godina Sovjeti su, kao pioniri na ovom polju, jedini eksperimentisali obučavajući i organizujući kadrove padobranaca. Jedan od prvih vazdušnodesantnih manevara širokih razmara, na koji su bili pozvani strani vojni posmatrači, održan je 1935. godine u blizini Kijeva. Pred kritičnim pogledom vojnih posmatrača mnogih zapadnih država, spustilo se preko 1000 vojnika Crvene armije sa opremom i oružjem. Iste godine, jedna potpuno opremljena sovjetska divizija sa lakin tenkovima, prebačena je avionima od Moskve do Vladivostoka, na udaljenje od preko 6400 km. Ubrzo posle toga upečatljivog prikazivanja, sovjetski monopol je prekinula Nemačka, u kojoj je Gering obrazovao prve padobranske jedinice od odabranog ljudstva iz puka „Herman Gering“. Druge države se nisu brzo za ovim povele. U SAD, Japanu i Italiji formiranje vazdušnodesantnih jedinica je polagano vršeno za ovima. U Britaniji se napredovalo brzinom puža. Tek juna 1940. godine je Winston Čerčil pokrenuo tu stvar. „Trebalo bi da imamo jednu jedinicu od najmanje 5000

padobranaca... Molim da mi se o ovoj stvari podnese izveštaj Ministarstva rata". Tako je on pisao svojim načelnicima generalštabova te je akcija usledila oko mesec dana posle toga.

Do toga vremena vazdušnodesantne trupe su bile već postigle upadljive uspehe, ali uz slabo ili neznatno protivdejstvo protivnika. Čak pre početka drugog svetskog rata one su upotrebljavane za zauzimanje prednjih položaja, važnih mostova i raskrsnica puteva, kada je Nemačka okupirala delove Čehoslovačke, 1939. godine, i kada je, iste godine, SSSR okupirao Besarabiju. Te operacije su bile samo nešto više od manevra i njima uopšte nisu proverene sposobnosti vazdušnodesantnih trupa. Kada je nastupio drugi svetski rat, prvi značajni taktički uspeh padobranksih trupa bio je u norveškoj operaciji. Nemci su ih bacili blizu aerodroma koji se nalaze pored gradova Stavanger i Oslo. Zadatak spuštenih padobranaca bio je da zauzmu te aerodrome, tako da se na njih može odmah avionima prebacivati i iskrcavati pešadija i da se te vazduhoplovne baze obezbede za upotrebu od strane jedinica nemačkog ratnog vazduhoplovstva. Ovo je postignuto i u roku od približno jednog dana prispelo je vazduhom gorivo, bombe, oprema i protivavionska artiljerija te su jedinice nemačkog vazduhoplovstva mogle dejstvovati sa oba ova aerodroma, kod Stavangera i Osla. Ipak su se mnogi padobranci spustili prilično izvan zone spuštanja i pretrpeli su povrede. Bilo je teškoća u prikupljanju i pozivanju na zemlji i bila je sreća po Nemce, što je lokalni norveški otpor bio praktično ništavan.

Vazdušnodesantne operacije u Norveškoj malo su doprinele da se odgovori na najznačajnija pitanja: kakva je stvarna moć vazdušnodesantnih trupa? U kakvoj jačini ih je najbolje upotrebljavati? Sa koliko dugim se njihovim otporom protivdejstva osrednjih, a sa koliko dugim protiv jakih lokalnih neprijateljskih snaga može računati? U kojoj meri su te operacije od presudnog značaja za napad ili za nastupanje? Proučavanje velikih operacija padobranksih trupa u drugom svetskom ratu ne može da pruži jasne

odgovore na svako od ovih pitanja, ali, ono može da ukaže na neke prednosti i nedostatke koji bi se verovatno mogli ponovo ispoljiti pri upotrebi padobranksih trupa u širokim razmerama.

Kad su Nemci planirali padobranksi napad širokih razmera na holandski aerodrom Valhaven blizu Roterdama, kao uvod u njihove napade 10. maja 1940. godine na Belgiju, Francusku i Holandiju, oni nisu bili predvideli da će Holanđani obustaviti borbu za manje od nedelju dana, a Belgijanci ubrzo posle toga. Tada je izgledalo bitno za nemačko ratno vazduhoplovstvo da što pre obezbedi istaknute vazduhoplovne baze, da bi podržalo napredovanje svoje KoV u Francuskoj, jer su avioni za taktičku podršku, na koje su se oslanjale divizije nemačke kopnene vojske — lovci „meseršmiti 109“ i bombarderi za obrušavanje „junkersi 87“ — imali praktični radijus dejstva od svega oko 190 km. To je značilo da su se vazduhoplovne jedinice morale prebacivati brzo, zavisno od napredovanja nemačkih oklopnih divizija. Šta su postigli padobranci i vazdušnim putem prebačena pešadija, koji su se spustili u blizini Roterdama da bi zauzeli aerodrom Valhaven, koji je bio od bitne važnosti u nemačkom planu? Pokazalo se da je 2000 padobranaca, koji su ovde upotrebljeni, nesposobno da odoli napadima trupa kopnene vojske. Hollandska pešadija je u jednoj fazi borbe, u stvari, bila preotela aerodrom od Nemaca. Nemci su pretrpeli prilično teške gubitke i, čak u tim danima savezničkog povlačenja i pometenosti, bilo je zarobljeno preko 100 ljudi i prevezeno u Englesku radi saslušavanja. Teško je opravdati izvođenje ove padobranske operacije ako se ona razmotri u celini. Da je otpor saveznika na zemlji bio iole snažniji, vazdušnodesantne trupe se ne bi mogle održati na aerodromu. Ali, kako je bilo, otpor je bio toliko slab da bi roterdamski aerodrom u svakom slučaju bio u nemačkim rukama u roku od dva do tri dana.

Značajno je da vazdušnodesantne trupe nikada više, ni u jednom od sledećih nemačkih munjevitih nadiranja u Francuskoj 1940. godine, u SSSR-u 1941. godine, ili u

Zapadnoj pustinji Afrike — nisu bile upotrebljene za zauzimanje nekog aerodroma na malom udaljenju ispred nadirućih trupa. Dok su padobranci još bili eksperimentalna vojna snaga, bilo je prirodno da je jedna ličnost sa takvim autoritetom kakav je imao general Študent, komandant nemačkih padobranksih trupa, htela da ugura svoje trupe u akciju. Ali je teško zamisliti kako bi se vazdušnodesantne trupe budućnosti mogle korisno upotrebiti u nekoj posebnoj taktičkoj ulozi, kakvu su odigrale maja 1940. godine kod Valhavena.

Tačno je da su italijanski padobranci takođe izvršili neuspešni napad 1942. godine na jedan aerodrom u Libiji, ali, to je bilo više iz želje da se prikažu italijanske padobranske trupe, nego namera da se one upotrebe kao pomoćne snage u okviru operacijskog plana šireg obima. Prirodno je da je sasvim drukčiji slučaj sa upotrebotom vazdušnodesantnih trupa u cilju zauzimanja nekog ostrva na kome se već nalazi, ili može biti izgrađena, važna vazduhoplovna baza. Ovo može potpuno da bude jedan od glavnih taktičkih uloga za koju su namenjene padobranske jedinice u budućnosti.

I već prvi veliki primer ove vrste operacije u drugom svetskom ratu izazvao je sumnje, kada su rezultati te operacije podvrgnuti vojničkoj analizi. Nemački vazdušnodesantni napad na Krit može se smatrati kao strategijska pogreška. Pohod nemačke armije na Balkanu imao je munjeviti uspeh u proleće 1941. godine. Sa vazduhoplovnim bazama na Sardiniji, Siciliji, u Italiji, Grčkoj, na Rodosu i, naravno, u severnoj Africi, nemačko vazduhoplovstvo i mornarica su mogli da dominiraju Sredozemljem bez zauzimanja Krita. Da bi pokorili Maltu i podržali Romelov afrički korpus, njima su nedostajale vazduhoplovne snage a ne vazduhoplovne baze. Pre no što je izvršen vazdušnodesantni napad na Krit, Nemci su, 26. aprila 1941. godine, prvi put upotrebili znatne snage prevezene jedrilicama da bi zauzeli Korintsku prevlaku i grad Korint. Jedriličarske trupe su takođe bile upotrebljene radi eksperimentisanja u letu 1940. godine za zau-

zimanje belgijske tvrđave „Eben Emael“. Ali, pri desantu na Korint, kao i docnije na Krit, jedriličarske trupe su imale veliki broj nesrećnih slučajeva. Doista, posle leta 1941. godine nemačke jedrilice su upotrebljavane samo za transport.

U strategijskom pogledu vazdušnodesantni napad na Krit bio je bez ikakve veće koristi za Nemce. Tačno je da je britanska ratna flota praktično uništila konvoje koje su Nemci i Italijani bili uputili da podrže kritsku operaciju. Zato je vazdušnodesantni napad bio neophodan, da bi se obezbedilo zauzimanje ostrva. Ali, da su Nemci ostavili Krit u rukama saveznika, zar ne bi time opteretili britanske pomorske i avijacijske snage dopunskim zadacima snabdevanja i odbrane toga ostrva, što bi Britaniji i britanskoj zajednici naroda moglo da prouzrokuje čak teže gubitke u Sredozemlju? Britanska mornarica bi prolazeći kroz šibu jakih avijacijskih snaga baziranih u području Atine, imala mnogo muke kao što su jasno pokazali pomorski gubici za vreme kritske operacije.

Možda je, još značajniji od ovoga, bio uticaj kritske operacije na operaciju „barbarosa“ — nemački napad na SSSR. Vazdušnodesantni napad na Krit privezao je za nekoliko meseci oko 500 transportnih aviona koji su bili hitno potrebni za prevoženje snaga radi napada na SSSR. Sem toga, neke od tih transportnih jedinica pretrpele su takve gubitke u kritskoj operaciji da su bile ispod svoje formacijske jačine i na niskom stepenu upotrebljivosti juna meseca 1941. godine, dakle, baš u vreme kada je nemačko vazduhoplovstvo trebalo da bude pokretljivije više no i u jednom ranijem momentu u svojoj istoriji. Štaviše, oko jedna trećina lovačkih i bombarderskih jedinica koje su bile razvijene za napad na SSSR, morale su biti upotrebljene u kritskoj operaciji. Umesto da im se omogući potpuni odmor i oporavak, one su se morale grozničavo prebacivati na baze u Poljskoj i Istočnoj Pruskoj, svega nekoliko nedelja pre no što su borbe otpočele. Mnoge posade su bile premorene, a eskadrile su bile na niskom stepenu borbene gotovosti, zbog intenzivnih avijacijskih

dejstava protiv Grčke. Nije tu bilo samo zadocnjenje napada na SSSR zbog Krita nego i upadljivo smanjenje efikasnosti nemačkog vazduhoplovstva, koje je bilo avantgarda napadačevih oružanih snaga.

Ako je vazdušnodesantna operacija protiv Krita bila u strategijskom pogledu od sumnjive vrednosti, ona je u taktičkom pogledu bila kobna, uprkos nemačkoj pobedi. U teoriji, uslovi su bili skoro idealni za vazdušnodesantni napad. Protivdejstvo lovačke avijacije bilo je eliminisano, protivavionska odbrana je bila slaba i odbrana aerodroma je imala samo šačicu lakih tenkova. Odbrana je imala rđave komunikacije i branioci su raspolagali sa malo transportnih sredstava. Nemci su bacili između 2000 i 3000 padobranaca na tri aerodroma — „Maleme“, „Retimo“ i „Heraklion“. Na dve od te tri zone spuštanja, Nemci su bili eliminisani čim su se spustili. Čak i kod aerodroma „Maleme“ oni umalo što nisu podlegli napadu dva bataljona novozelandskih trupa, no oni su uspeli da se održe u tome području i, kako ništa nije moglo da spreči nemačka pojačanja koja su pristizala vazduhom, bila je neizbežna konačna pobeda vazdušnodesantnih snaga. Ali, ovaj nemački uspeh je skupo plaćen, jer su gubici i u ljudstvu i u avionima bili veliki. Nikada više nisu nemačke oružane snage izvodile padobranske operacije širokih razmera, mada je bilo mnogo prilika kada su oni bili u povoljnijim taktičkim uslovima da ih primene. Vazdušnodesantni napad na Maltu nije nikada ostvaren, niti su Nemci upotrebili padobranske trupe u operacijama protiv SSSR-a. Ne može se sumnjati da su oni 1940. i 1941. godine naučili kako mogu da budu osjetljive i skupe velike vazdušnodesantne formacije, naročito u pogledu gubitaka u transportnim avionima. Nije bilo nimalo čudno što je Hitler posle toga htio da proširi proizvodnju transportnih aviona, čak i na račun proizvodnje lovačkih. Kako je u proleće 1941. godine težište nemačke strategije bio napad na SSSR kao glavni objekat, teško je shvatiti u čemu je vazdušnodesantni napad na Krit, ma na koji način, poboljšao situaciju Nemaca. Krit nije bio baza od presudnog

značaja za operacije Osovine na Sredozemlju, dok je britanska pomorska snaga mogla da bude jako napregnuta stalnom obavezom tekućeg snabdevanja toga ostrva.

Strategijska pozadina za vazdušnodesantni napad kod Arnhema septembra 1944. godine bila je, naravno, potpuno drukčija. Toga puta, vazdušnodesantne trupe igrale su veoma važnu ulogu u anglo-američkim ratnim planovima, kojima se težilo da se rat završi što je pre moguće. Avgusta 1944. godine nemačka armija se povlačila na istok ka Flandrij i preko Francuske ka „Sigfridovoj liniji“ čak većom brzinom od njenog munjevitog nadiranja u zapadnom pravcu, u leto 1940. godine. Tako se na strani Anglo-amerikanaca pojavio problem kako da se održi brzina nastupanja. Britanske i američke oklopne formacije su žurile u pravcu reka Meze i Rajne; ali, zbog teškoća u dovlačenju benzina, hrane, municije i drugih sredstava snabdevanja od mostobrana desanta u Normandiji od trupa koje su nadirale, prednji delovi su slabili i pretvarali se u male i premorene tenkovske patrole. To je bila veoma važna etapa rata, kada je jedan riskantan poduhvat brzog prelaza Rajne mogao da doneše ogromne koristi. Plan generala Montgomerija bio je da forsira donju Rajnu uz podršku vazdušnodesantnih trupa i da sa svojom Severnom grupom armija gurne severno od Rura, preko severne nemačke ravnice ka Berlinu. Da bi ovo postigao, njemu je trebalo maksimum transportnih sredstava i dotura, a to je moglo značiti da se američke armije drže nepokretne i neaktivne zapadno od Rajne. Međutim, Ajzenhauer nije bio voljan da prihvati taj opasni poduhvat. Planovi saveznika za taj odlučni period rata bili su sastavljeni 10. septembra u Briselu. Vazdušnodesantne trupe trebalo je da budu upotrebljene za zauzimanje mostobrana preko reka Meze, Vala i Rajne, a zatim, umesto nadiranja u Nemačku, Montgomeri je imao da osloboди Anvers, uz zauzimanje ostrva Valherena i čišćenje obala reke Šelde od nemačkih trupa.

Pokazalo se da je čak i ovaj manje pretenciozni plan ipak suviše ambiciozan. Detaljno planiranje prve savez-

ničke vazdušnodesantne armije u štabu vazdušnodesantnih trupa, nije bilo odveć srećno. Oficiri generala Breretona hitno su prikupljeni u štabu, blizu hipodroma Askot u južnoj Engleskoj. U prve dve do tri nedelje svoga postojanja taj štab je planirao da spusti padobranske i jedriličarske jedinice preko Sene i Some, ali su brzi uspesi na zemlji uskoro prestigli te planove. General Ajzenhauer je doneo kasnu odluku da podrži Montgomerijev plan prelaska donje Rajne, Meze i Vala uz pomoć mostobrana vazdušnodesantnih trupa. To je dalo malo vremena za intenzivno izviđanje zona spuštanja, niti je bilo vremena za precizno, detaljno planiranje koje je neophodno za sve vazdušnodesantne napade širokih razmara. Nemci su bili planirali njihov napad na Krit mnogo meseci unapred. U savezničkom vazdušnodesantnom štabu detaljno planiranje je bilo sastavljeno za poslednju grozničavu nedelju ili nešto više dana. Tri vazdušnodesantne divizije, dve američke i jedna britanska, sa naknadnom podrškom jedne brigade Poljaka, trebalo je da se spuste sredinom septembra duž koridora koji se pruža kroz Holandiju od Ajndhovena do Arnhema.

17. septembra poletelo je 750 transportnih aviona i jedrilica i vazdušnodesantne trupe su imale neke početne uspehe. Posade aviona za navođenje čiji je rad od bitnog značaja za uspeh vazdušnodesantne operacije, ispunili su svoj zadatak skoro sa stoprocentnim uspehom. Neprijateljska protivavionska vatra i lovci bili su oštetili manje od 2% aviona i jedrilica. U području Ajndhovena, koje je bilo najbliže nastupajućim britanskim trupama, bila je spuštena američka vazdušnodesantna divizija i kroz nekoliko sati se spojila sa kopnenim snagama. Čovek se može zapitati, da li je baš bilo neophodno da se baci cela divizija u to područje. Možda je bio dovoljan bataljon vazdušnodesantnih trupa. Ostale snage divizije su se mogle bolje upotrebiti u odsudnjim dejstvima bliže Nemačkoj, kod Najmegena ili Arnhema. Druga američka vazdušnodesantna divizija uspostavila je prilično jako uporište kod Najmegena, ali je veoma važan most preko reke Vala, u stvari ostao u nemačkim rukama u toku dva kritična dana,

što je usporilo spajanje sa snagama kod Arnhema. Ovde je plan podbacio i nije ispunjen zbog razloga koji su verovatno od osnovne važnosti za sve vazdušnodesantne operacije širokih razmara. Rad obaveštajne službe i uvodno izviđanje bili su rđavi. Britanska i američka obaveštajna služba potcenile su sposobnost Nemaca da blagovremeno reorganiziraju svoje teško tučene oklopne jedinice. Savezničke vazdušnodesantne trupe kod Arnhema su se neočekivano sukobile sa velikim delovima dveju oklopnih divizija, koje su bile opremljene sa većim brojem borbeno sposobnih tenkova no što se očekivalo. Da ova vrsta greške možda nije slabost koja se ponavlja u vazdušnodesantnim operacijama velikih razmara? Nekoliko neprijateljskih tenkova mogu tako lako razbiti prednji ešelon vazdušnodesantnih trupa. Tačno je da najnoviji transportni avioni omogućavaju da se iz vazduha spuštaju teški tenkovi kao i teža artiljerija no u drugom svetskom ratu; ali, problem koordiniranog snabdevanja municijom i gorivom i pitanje veze u toku prvih 24 sata spuštanja svakako će skoro uvek davati veliku lokalnu taktičku prednost braniočevim tenkovima, a u savremenom pokretnom ratu biće retko kad moguće da se predvidi tačna jačina neprijateljskog tenkovskog otpora u ograničenim područjima zone spuštanja.

Rđavo vreme je ometalo snabdevanje spuštenih desantnih jedinica a izazvalo je i zakašnjenje u pristizanju brigade Poliaka, koja je trebalo da ojača već spuštene desantne jedinice kod Arnhema. U drugim područjima i u druga godišnja doba bilo je moguće izabrati tri do četiri dana vedroga vremena. Ali, vedro vreme, isto tako, pruža jasno uočljive ciljeve za braniočeve topove i avione. Bilo je jasno da se u ovom slučaju išlo na sreću u pogledu vremena, jer u severozapadnoj Evropi se može retko računati kao sigurno da će u mesecu septembru biti tri uzastopna dana vedrog vremena za letenje. Mnogo važniji problem su bile veze. Štab savezničke Vazdušnodesantne armije u južnoj Engleskoj bio je u kritičnom periodu bitke bez veze sa britanskom vazdušnodesantnom divizijom,

koja je bila spuštena u blizini Arnhema. To će verovatno skoro uvek biti jedna od teškoća u padobranskim operacijama velikih razmara. Kako se može osigurati da jedinice veze rade uspešno u neizbežnom haosu prvih gubitaka i raštrkanosti ljudstva i opreme u zoni spuštanja? Nemci su se sreli sa ovom teškoćom u kritskoj operaciji. Sovjeti su se, u nizu malih padobranskih desanata koje su vršili snagama jačine jednog bataljona u Donskom basenu i na Krimu 1943. i 1944. godine, takođe uverili da je taj problem gotovo nerešiv.

General de Gingan (Guingand), jedan od glavnih tvoraca plana za desant kod Arnhema, ukazao je u svojoj knjizi *Operacija pobjeda* da je zbog nedostatka aviona bilo nemoguće prebaciti 1. vazdušnodesantnu diviziju za manje od dva dana. Zbog toga su Nemci bili u stanju da prvoga dana otkriju i napadnu protivnika koji je privremeno imao samo polovinu svoje snage.

Moramo se upitati da li će ikada u budućnosti biti moguće prikupiti dovoljno transportnih aviona za neku padobransku operaciju stvarno velikih razmara. U doba atomske i hidrogenske bombe, transportni avioni i helikopteri će sve više biti potrebni za protivpodmorničko ratovanje, građansku odbranu, za potrebe kopnene vojske i za zadovoljavajuće hitnih ratnih transportnih potreba na nekoliko kontinenata. Čitamo o impresivnim ocenama jačine vazdušnodesantnih trupa SSSR-a i njegovih satelita, koja iznosi mnogo stotina hiljada boraca. Ali, komunisti sa njihovim ogromnim, planinama odvojenim područjima, od kojih su mnoga sa nedovoljnim železničkim komunikacijama, neće, verovatno, nikada biti u mogućnosti da za jedan veliki vazdušnodesantni napad izdvoje hiljadu aviona, možda čak nikada više od 500. U stvari, verovatno je da će se oni ograničiti na operacije malih razmara snagama od možda jednog bataljona ili manje. Oni će se takođe usredsrediti na spuštanje partizara i diverzanata, koji su postizali velike taktičke uspehe protiv Nemaca na istočnom frontu u drugom svetskom ratu. Ta dejstva protiv aerodroma koje su Nemci bili zauzeli, bila su tako

uspešna da je nemačka oružana sila morala da pojačava svoje zaštite aerodroma i to u vreme kada su svugde imali veliku potrebu za ljudstvom. U budućnosti, ako dođe do rata, moraju se očekivati slična dejstva komunista protiv aerodroma i, verovatno, protiv glavnih skladišta bombi.

Gledajući unazad na operaciju kod Arnhema, izgleda kao da je bio postavljen isuviše dalekosežan cilj, kada se uzme u obzir da se tada već znalo koliko su padobranske operacije velikih razmera osetljive i neizvesne. Bilo je planirano da napred istureni padobranci treba da se održe tri dana, dok snage britanske 2. armije ne prođu od Anversa preko Ajndhovena, Gravena i Nijmegena i ne ostvare vezu sa padobrancima. Tri vazdušnodesantne divizije su imale da zauzmu i održe tri veoma važna mosta. U stvari su se trupe kod Arnhema održale preko nedelju dana, iako je već pri kraju trećeg dana bio očigledan neuspeh te operacije. Zbog prekida veza samo je 10 % bačenih sredstava snabdevanja palo u ruke trupa kojima su ona bila namenjena. Ova vrsta nesreće obavezno će se dešavati i to često, iako ne u tako katastrofalnom obimu.

Činjenice kojima se objašnjava vazdušnodesantni neuspeh kod Arnhema ozbiljne su i žalosne i one će se stalno ponovo javljati u vojnim analima. To su rđava obaveštajna služba, rđave veze, nedostatak transportnih sredstava i, uopšte, osetljivost vazdušnodesantnih trupa. Bila bi nepravda prema „crvenim đavolima“ u sastavu britanskih vazdušnodesantnih trupa, ako bismo prešli preko njihovog epskog heroizma i hrabrosti, iz prostog vojničkog dogmatizma. U toku devet mučnih dana, počev od 17. decembra 1944. godine, oni su trpeli neprijateljsku vatru i podnosili žeđ, glad i neizvesnost svoje situacije. Vojni lekari su se spustili zajedno sa trupama i podnosili su zajedno sa njima rane, smrt i zarobljavanje, a holandsko stanovništvo učinilo je sve moguće da prinese hranu i pruži utehu onima koji su umirali. Padobranci su bili borci kova kakav se i zahteva za izvršenje jednog slavoljubivog plana, ali od njih se ovde zahtevalo previše.

Zapaženo je da je sledeća saveznička vazdušnodesantna operacija velikih razmera, koja je izvršena u Evropi, bila skromnija po zamisli i opreznija u pogledu domaćaja. U proleće 1945. godine, bile su upotrebljene dve divizije padobranaca pri prelazu preko Rajne kod Vezela. To je bilo 24. marta 1945. godine ujutro. Tom prilikom je Montgomeri, pri upotrebi 6. britanske i 17. američke vazdušnodesantne divizije, primenio novu, ali konzervativniju takтику. U Normandiji i kod Arnhema vazdušnodesantne trupe su isle ispred napadajućih snaga na uobičajeni način. Ovoga puta uloge su bile izmenjene. U toku noći pred desant, snage koje su vršile napad prešle su Rajnu na specijalnim brodovima a s njima su, sa čelnim napadnim talasima, prevezeni i tenkovi. U 10 časova sledećeg prepodneva bili su spušteni padobranci neposredno van dometa topova savezničke artiljerije. Tako su snage kopnene vojske mogле odmah da podrže vazdušnodesantne jedinice, pre no što su se mogle prikupiti nemačke snage. U roku od 24 sata spojne tačke između padobranaca i kopnenih snaga bile su neosvojive i svi veći objekti u zoni spuštanja bili su zauzeti i održani. Operacija kod Vezela, iako je bila znatna po svojim razmerama, imala je skroman taktički cilj. Neprijatelj je mogao pružiti slabo koordinirani otpor u vazduhu i brzo se mogao premostiti prostor između vazdušnodesantnih jedinica i snaga kopnene vojske.

Te opštete taktičke okolnosti bile su i u skoro svim vazdušnodesantnim operacijama u ratu na Pacifiku. U ratu između Amerike i Japana nije bilo ekvivalenta Kritu i Arnhemu. Cela pacifička geografska situacija i uslovi snabdevanja su, naravno, sasvim drukčiji, tako da nije mogućno nikakvo potpuno upoređenje. U novogvinejskoj operaciji 1943. godine, na primer, američki padobranci su upotrebljavani uspešno, ali, to je bilo u skromnim razmerama i lokalni japanski otpor u vazduhu i na zemlji bio je vrlo ograničen. Septembra 1943. godine, jedan puk američkih, zajedno sa nešto australijskih padobranaca, spušteni su kod Nazdaba. Njih je tesno podržavao jedan bataljon australijskih trupa kopnene vojske, koji je već

bio prešao reku Markhem i nalazio se na udaljenju artiljerijskog dometa od padobranaca, kada su se oni spustili. Ta snaga od 1700 padobranaca bila je u stvari jedno vazdušnodesantno nasilno izviđanje, jer oni nisu zauzeli ni jedan važan objekat ili mostobran i uglavnom su provravali mogućnost kretanja napred. U jednom drugom američkom padobranskom desantu u ovoj operaciji bilo je upotrebljeno 1400 padobranaca u okviru plana za zauzimanje Salamoia i Lae. Padobrance je trebalo baciti na jedan aerodrom. U tome su oni potpuno uspevali, mada su pretrpeli veliki procent povreda. Ali je otpor lokalnih snaga i ovde bio tako slab da se bataljon padobranaca, koji je bio predviđen da iskoči iz aviona, umesto toga iskrcao, kao trupa kopnene vojske, iz aviona, pošto su ovi doleteli u to područje. U obema ovim vazdušnodesantnim operacijama iz 1943. godine u Novoj Gvineji, padobranske trupe su iskorišćene kao lokalno vazdušnodesantno pojačanje više nego kao važni, žilavi prednji odred za nadiranje. U budućnosti to bi mogla da bude jedna od najvažnijih uloga koje će imati vazdušnodesantne trupe.

Nema nikakve sumnje da su vazdušnodesantna pojačanja bila odlučujuća u sovjetskoj pobedi kod Staljin-grada. U leto 1942. godine sovjetski Generalštab je potpuno pogrešno ocenio pravac glavnog nemačkog napada. Oni su očekivali da će on biti usmeren protiv Moskve, a umesto toga napad je preduzet protiv Voronježa i Staljingrada. U to vreme sovjetske vazdušnodesantne divizije bile su grupisane upravo istočno od Moskve. Ranije u toj godini one su upotrebljavane u borbama na zemlji na lenjingradskom i smolenskom frontu, kao i u bitkama u Donskom bazenu. Avgusta 1942. godine Staljin je bio prinuđen na korenitu promenu planova i organizacije, jer su Nemci bili ugrozili grad njegovog imena — Staljingrad. On je pretvorio svoje padobranske korpuze u streličke, artiljerijske i oklopne gardijske divizije i hitno ih uputio na jug da zaustave nadiranje nemačke armije. Veliki deo sovjetske bombarderske avijacije daljnog dejstva i maksimalno mogući broj jedinica transportne avijacije bili su iskorišćeni za prebacivanje bivših vazdušno-

desantnih trupa, koje su na svojim uniformama još nosile tada već beznačajne oznake padobranksih divizija. One su bačene u staljingradsku bitku nemilosrdno, ali uspešno i odlučno su doprinele slavnoj pobedi sovjetske odbrane, koja je sada poglavlje svetske istorije.

Naravno, mnogo pre Staljingrada, nemačka Vrhovna komanda je upotrebila nemačke padobrance iz formacija generala Študenta (7. vazduhoplovni korpus) da bi sprečila krizu u borbi na sovjetskom frontu. A jednovremeno sa staljingradskom bitkom, padobranci generala Ramke-a bili su teško angažovani u borbama na zemlji u severnoj Africi, gde su, krajem 1942. godine, štitili Romelovo povlačenje sa El Alamejna. Kasnije su Ramkeove vazdušno-desantne jedinice padobranaca produžile sa izvršavanjem zadataka, koji su, vojnički gledano, bili opravdani. One su 1943. i 1944. godine vodile zajedno sa nemačkom kopnenom vojskom uspešne borbe na zemlji na Siciliji, u Italiji i u Francuskoj. Posebno je vredna pažnje njihova upornost 1944. godine u odbrani tvrđave Bresta.

Posle Staljingrada, produžilo se sa upotrebatom glavnog dela sovjetskih bivših padobranksih trupa kao kopnenih snaga i one su bile stavljene pod komandu frontova Crvene armije koji su se borili na severu kod Demjanska i Stare Ruse, u centru na kurskom i oreškom frontu i na jugu u velikim bitkama kroz koje je Crvena armija ponovo ušla u Donbas i oslobođila veći deo Ukrajine. Krajem 1943. godine na istočnom frontu je situacija bila idealna za Sovjetce da upotrebe padobranske trupe za podršku nadiranja Crvene armije. Sovjetskoj vrhovnoj komandi bilo je jasno da neprijatelj ne može više preduzimati ozbiljne protivofanzivne poduhvate velikih razmara. Ispred sovjetskih trupa ležale su reke i veoma izdužene nemačke komunikacijske linije koje su prosto mamile Staljinove padobrance. Nemačke trupe su držale nesigurna uporišta duž reka Volhova, Lovata i Dnjepra i docnije na obalama reka Odre, Pruta, Buga, Dnjestra, Berezine, Visle i drugih reka. Sve više nemačkih lovaca i protivavionskih topova koji bi inače mogli da prave pustoš među sporim

transportnim avionima i jedrilicama, odvlačeni su sa istočnog fronta za odbranu same Nemačke. Ali, produžilo se sa upotrebot skoro svih bivših sovjetskih padobranksih trupa u borbama na zemlji. U stvari, kad bi se imala potpuna statistika iz drugog svetskog rata (koja, prirodno, neće nikada postojati) verovatno bi se videlo da su se najmanje tri četvrtine borbi, koje su preuzimale padobranske formacije Nemačke, SSSR-a, Japana, Italije, Britanije i SAD, sastojale od njihovog učešća u običnim bitkama na zemlji i da u većini slučajeva padobranci čak nisu ni prispeli na bojište vazdušnim putem.

Ipak su Sovjeti upotrebili padobranske trupe u skromnim razmerama aprila 1944. godine, u jednoj kombinovanoj desantnoj operaciji na Krimu. Taj tip vazdušnodesantne operacije, koja je sastavni deo borbe prednjeg ešelona i koja pomaže da se ostvari i ojača mostobran na neprijateljskoj obali, skoro sigurno će ostati uobičajeni vojni obrazac buduće upotrebe padobranksih trupa. Postoje ponkad naročite meteorološke teškoće jer jedrilice i avioni, kada lete preko mora, mogu naići na jake vetrove. To se desilo februara meseca 1945. godine, pri američkom vazdušnom desantu na Koredžidor.*) Oko 2000 padobranaca SAD bačeno je na jednu malu zonu spuštanja koja je bila u opasnoj blizini mora, u cilju podrške pomorskog desanta kod San Hozea (San Jose**), na Filipinima. Operacija je bila krajnje riskantna zbog lokalnih vetrova i opasnih litica, ali u stvarnosti, bilo je svega 10 % izbačenih iz stroja, što je bila samo polovina od očekivanog broja gubitaka. Padobranci su obišli jedno japansko utvrđenje na važnom komunikacijskom čvoru u dolini. General Makartur je bio tako zadovoljan tim vazdušnodesantnim uspehom da je izjavio sa optimističkom veselosti: „Koredžidor je živi dokaz da je prošlo vreme stalnih tvrđava“. Ova smela izjava mogla je delimično da rezultira iz ranijih

*) Ostrvce na ulazu u zaliv Manila, na Filipinima. — Prim. prev.

**) Uvala na jugoistočnom delu ostrvca Koredžidor. — Prim. prev.

uspeha američkih padobranaca u toj istoj Filipinskoj operaciji, koja je značila tako mnogo za Makartura lično. U američkom napadu na južni Luzon, mesec dana pre desanta na Koredžidor, padobranci američke 11. vazdušnodesantne divizije bili su zauzeli veoma važnu raskrsnicu puteva. To je, ipak, bio ograničeni desant jačine jednog puka. Komandant snaga na tom odseku, kako je razumeo teškoće vazdušnodesantnih operacija, bio je protiv upotrebe svoga vazdušnodesantnog puka više od jednog dnevnog marša ispred snaga kopnene vojske. Njegovo predosećanje teškoća se pokazalo kao tačno. Desio se prekid u održavanju veze koja je koordinirala iskakanje padobranaca te se preko polovine njih spustilo izvan planiranog područja. Ali su najvažniji objekti bili zauzeti zahvaljujući lokalnoj slabosti japanskog otpora i ova operacija je ubrzala nastupanje ka glavnom gradu Manili.

Vazdušni desant na Siciliju, jula 1943. godine, organizovan kao podrška angloameričke invazije, pokazao je kako jaki vetrovi i drugi neočekivano rđavi meteorološki uslovi mogu skoro da upropaste jedriličarsku i padobransku operaciju velikih razmara. Neiskustvo pilota jedrilica i aviona koji su ih teglili, takođe je doprinelo da se upropasti ta vazdušnodesantna operacija. Jak jugoistočni vjetar, koji je povremeno dostizao jačinu oluje, skrenuo je mnoge avione i jedrilice sa njihovog kursa. Neke jedrilice su se prerano odvojile od svojih aviona tegljača i više od 50 njih se spustilo u more, na 5—6 km od obale. Neke jedrilice i padobranci su se spustili na udaljenju čitavih 60 km od planiranih zona. I američki i britanski padobranci su bili rasturenji u male nepovezane grupe, između Likate i Notoa, te su se morali boriti skoro pojedinačno. Ali, uprkos toga bio je ipak postignut važan lokalni uspeh. Jedna grupa boraca, koja je izvršila desant jedrilicama, zauzela je jedan od glavnih objekata vazdušnog desanta — most „Ponte Grande“ (Veliki most), koji je bio ključna tačka za napredovanje ka luci Sirakuzi.

Vazdušnodesantne snage u sicilijanskoj operaciji srele su se sa svim uobičajenim teškoćama koje su skopčane sa

ovom vrstom operacija: sa teškoćama spuštanja, prikupljanja na zemlji i skupljanja bačene opreme. Pored toga, one su pretrpele više nego što se obično mora pretrpeti, ne samo zbog vетра i ostalih meteoroloških uslova, nego takođe i od protivavionske vatre svojih trupa koja je prouzrokovala znatne gubitke i oštećenja aviona i jedrilica, koji su po mraku skrenuli sa određenog kursa. Da zabuna bude još veća, sami Nemci su, da bi ojačali svoje odbrambene garnizone, malo pre toga bili spustili svoje padobranske trupe u neke od zona koje su bili izabrali saveznici za svoje vazdušne desante. Bilo je nekih čudnovatih, nepredviđenih susreta po mraku, između padobranaca obeju strana koji su se međusobno teško raspoznavali.

Vazdušnodesantne nevolje na prašnjavim parcelama maslinjaka Sicilije, jula 1943. godine, kao i teškoće operacija 9 meseci pre toga na poljima Alžira i Tunisa, nisu se ponovile na dan „D“, u letu 1944. godine, kada je vazdušnodesantna operacija prethodila operaciji „overlord“. Pouke iz prošlih grešaka i neprilika su iskorišćene. Vazdušnodesantne trupe su dovezene letelicama na prava mesta, gubici su bili mali i bili su dostignuti svi prvi ciljevi koji su bili postavljeni ovim trupama. Posebno su jedriličarske trupe uspešno zauzele mostove preko reke Orne i Kanskog kanala. Oni su pali brzo i neoštećeni u ruke vazdušnodesantnih boraca, koji su ih održali u toku nekoliko sati, dok se nisu iskrcale i sa njima spojile trupe pomorskog desanta.

Britanske i američke vazdušnodesantne trupe su osvarile i mnogo drugih podviga držeći se čvrsto na delovima mostobrana i pomažući da se gotovo u toku prvog, najvažnijeg dana desanta u Normandiji uspostavi desantna osnovica za anglo-američke snage. One su se borile sa nemackim snajperistima, artiljerijom, tenkovima i izdružavale su lokalne protivnapade. Na američkom odseku vazdušnodesantne trupe su teško stradale u borbi za spašanje dvaju odseka njihovog mostobrana, mada su njihovi početni gubici, koje su pretrpeli u toku samog spuštanja, bili sasvim podnošljivi. Rezultati koji su postignuti na dan

„D“ u potpunosti su opravdali masovnu upotrebu vazdušnodesantnih trupa, kao dela prednjeg ešelona u pomorsko-desantnoj operaciji. Ta operacija služi kao uspeli obrazac za buduće vazdušne desante te vrste. Ali, uprkos velikog uspeha koji je bio postignut, teško je, posle čitanja službenih izveštaja o tim borbama, izbeći osećaju da je i u ovoj vazdušnodesantnoj operaciji uspeh visio o koncu. Neposredno posle spuštanja, pometnja je, izgleda, neizbežna a jačina neprijateljskog otpora u zonama spuštanja veoma je neizvesna i nju je skoro nemoguće unapred proceniti.

Jedan od najdomišljatijih planova za upotrebu vazdušnodesantnih snaga sastavio je general Vingejt (Wingate), u proleće 1944. godine, za operacije svojih vazdušnodesantnih odeljenja u Burmi. Grupe za duboko prodiranje, kako su nazivane te snage, vršile su i ranije pohode iza japanskih linija da bi činile prepade na njihove komunikacije u Burmi. Ali, ovoga puta je bila formirana specijalna vazduhoplovna grupa koja je imala zadatak da spušta, snabdeva i evakuiše Vingejtova odeljenja za duboko prodiranje. Ona je imala preko 200 jedrilica, nešto helikoptera, lovačkih aviona, srednjih bombardera, izviđačkih aviona i oko 25 transportnih aviona. Iako je avionima bilo ukupno prebačeno oko 10 000 odabranih boraca u područje zapadno i severno od Mandaleja sa zadatkom da vrše prepade i druga uznemiravajuća dejstva protiv japanske divizije koja se borila protiv kineskih i američkih trupa, bilo je mnogo haosa i pometnje pre no što je bio postignut izvestan uspeh u ovoj operaciji. Trupe, tovarne mazge, topovi, buldožeri, automobili i druga oprema bili su uspešno prevoženi vazdušnim putem na tri poletnosletne staze koje su slikovito nazvane: „Brodvej“, „Blek-pul“ i „Aberdin“. Međutim, na drugoj jednoj poletnosletnoj stazi moglo je doći do opasne gužve, da u poslednjem trenutku nije fotografskim izviđanjem otkriveno da je preko nje, da bi se učinila neupotrebljivom, navučeno veliko drveće. Vingejt je, u stvari, bio zabranio aerofot-izviđanje područja desanta radi očuvanja tajnosti i bio je

rešen da pripremu desanta završi ne znajući u kakvom je stanju tle terena za sletanje njegovih aviona. Vazdušno-desantne operacije se, bez intenzivnog prethodnog izviđanja, mogu završiti velikom nesrećom.

Kada su jedrilice na Vingejtvim vazdušnodesantnim odeljenjima poletele ka „Brodveju“, užad za njihovu vuču su se prekinula te su neke od njih prerano sletele na svoju a neke na neprijateljsku teritoriju. Jedrilicama koje su prve sletele bili su, na terenu određenom za sletanje, oštećeni stajni trapovi zbog upadanja u jarkove i jame sa vodom za bivole. One nisu mogle biti sklonjene i zato su u njih udarale ostale jedrilice koje su sletale za njima. Skoro sve jedrilice koje su stigle do „Brodveja“ bile su polomljene ili oštećene. Ipak, bez oštećenja se spustilo više od 500 ljudi i 30 tona najnužnijeg materijala. Jedna poletno-sletna staza je pripremljena u roku od 24 sata i u toku sledećih 5 dana transportni avioni su na nju sletali i sa nje poletali i dovozili ljude, stoku i sredstva za život i borbu. Ostale poletno-sletne staze su bile dovršene kasnije, u martu. Preko 1000 avio-poletanja jedrilica i transportnih aviona je izvršeno u tom mesecu i oni su omogućili da oko 10 000 ljudi izvršava uznemiravajuća dejstva protiv jedne japanske divizije, znatno iza njenoga fronta. Ali, ta jedinica nije postigla uspeh koji je očekivan, tj. potpunu izolaciju japanske 18. divizije. Vingejtova vazdušnodesantna odeljenja su se nadala da će Japancima, prekidajući njihove komunikacije, onemogućiti snabdevanje. Ali, Japanci su napadom u blizini Imfala (Imphal), nado-knadići najvažnija sredstva za život i borbu i stvorili zalihe otimanjem britanskih sredstava, baš kad je počelo sletanje Vingejtovih snaga. Ova specijalna jedinica vazdušnodesantnih trupa za duboko prodiranje konačno je evakuisana vazdušnim putem, avgusta meseca. Neki delovi tih trupa su se borili blizu 6 meseci. Njihovim dejstvima u Burmi stvoren je novi obrazac za upotrebu vazdušnodesantnih trupa. Taj obrazac je posebno podesan za ratanje na kopnu u mnogim područjima Azije, Srednjeg istoka i Afrike, gde će komunikacije verovatno biti retke.

a odbrambene kopnene i avijacijske snage rasute u malim grupama. U takvim okolnostima, vazdušnodesantne snage mogu da vrše prepade i da razaraju iza neprijateljskih linija u velikim razmerama i da dejstvuju kao snage organizovane i koordinirane gerile. One bi čak mogle u budućnosti zarobljavati i pobedjivati neprijateljske odrede u pozadini. Vingejtove vazdušnodesantne operacije u Burmi zamišljene, organizovane i izvršavane po najneortodoksnijim, samo za tu priliku stvorenim smernicama, pružile su novi i domišljat obrazac za buduću upotrebu vazdušnodesantnih trupa.

Najneobičnija upotreba padobranaca u drugom svetskom ratu, možda je bila u vreme nemačke protivofanzive u Ardenima, decembra 1944. godine. Pored uobičajenih zadataka zauzimanja mostova i raskrsnica puteva, bili su određeni delovi jednog bataljona nemačkih padobranaca da šire strah i zabunu iza američkih linija. To su bili delovi jedne specijalno obučene tenkovske brigade, pod komandom Skorcenija, koji je komandovao i grupom nemačkih padobranaca što su bili spasli Musolinija septembra 1943. godine. U ardenskoj bici su ti diverzanti i teroristi bili obučeni u zaplenjene američke uniforme i govorili su engleski sa tačnim američkim akcentom. Oni su bili uvezbani po američkom pravilu strojeve obuke, izučili su engleski jezik onako kako se on govori u Americi i poznавали su američke oznake rodova i činova i organizaciju vojske. Ipak je malo ovih padobranaca diverzanata stupilo u dejstvo. Od 106 nemačkih aviona koji su poleteli noseći padobrance i diverzante, samo je 35 njih stiglo u određena područja za bacanje padobranaca. Jak vetar dovršio je rasturanje jedne formacije aviona koja je već bila rasuta usled loše navigacije. Mnogi padobranci koji su bili skočili pretrpeli su povrede na borom pošumljenim predelima Ardena. Udarne jedinice u zaplenjenim američkim džipovima su izvršile skoro sve diverzantske zadatke sprečavanja saobraćaja, širenja lažnih vesti o nemačkom nadiranju i zadatke stvaranja maksimalnog nereda pozadi savezničkih linija. Amerikanci su brzo reagovali. Oni su

u međusobnom razgovoru postavljali*) oštromorna pitanja o futbalskim i bezbol-timovima i o geografskim detaljima pojedinih krajeva SAD. Nemci u američkim uniformama nisu mogli da izdrže takve ispite i ubrzo su zarobljeni ili poubijani. Iako su te diverzantske akcije bile u suprotnosti sa međunarodnim ratnim pravom, to je u stvari bila nova smernica taktike: da se padobranci upotrebljavaju ne za zauzimanje specijalnih objekata, nego da stvaraju opštu uzinemirenost, klonulost duha i paniku u redovima protivnika. To je bila vrsta sasređenog gerilskog ratovanja iza neprijateljskih linija u cilju da se izazove lokalno rasulo u njihovim redovima. Verovatno će se ta taktika primenjivati više u budućnosti. Da su anglo-američke snage kopnene vojske bile podržane u letu 1944. godine takvim vazdušnodesantnim operacijama u istočnoj Francuskoj, mogla se više ubrzati pobeda na zapadu.

Iz raznih primera upotrebe padobranksih i ostalih vazdušnodesantnih operacija iz drugog svetskog rata, koji su izneti, moguće je predvideti neka buduća operativna stremljenja. Mora se uzeti u obzir neprekidno menjanje novog naoružanja, nadzvučnih lovaca, vođenih projektila pa čak i atomskih bombi i artiljerijskih zrna. Da li će zbog tih i drugih oruđa i tehničkih usavršavanja, vazdušnodesantne trupe postati osetljivije no što su bile u prošlosti? U celini uzev hoće. Razlika u brzini između transportnih aviona i vučenih jedrilica s jedne, i lovaca s druge strane, bila je u drugom svetskom ratu oko 320—400 km/čas. Ta razlika je danas veća i verovatno će takva ostati. Zadatak lovaca velike brzine, koji prate sporoleteće transportne avione i jedrilice, nešto je teži i verovatno neće postati lakši u budućnosti. Vođeni projektili će biti opasniji za transportne avione nego čak i protivavionska vatra sa radarskim upravljanjem, a opšte uvođenje topova većeg kalibra u naoružanje aviona omogućiće lovačkim avionima da jedrilicama nanose mnogo ozbiljnija oštećenja. Atomsko artiljerijsko zrno ili radiom vođeni avion sa

*) To jest onim vojnicima u američkoj uniformi koje nisu poznavali. — Prim. prev.

atomskom bojevom glavom može da razori zonu spuštanja vazdušnih desanata, te zadaci dotira sredstava pomoću jedrilica koje bi se spuštale na sletne staze, mogu postati tako težak posao da se o njegovom ishodu ne može ništa unapred reći. Usavršavanje uređaja i iskustava za stvaranje radio-smetnji doveće do toga da će navigacijske opreme i radio-veze biti ubuduće podložnije smetnjama i ometanjima no što su bili u prošlosti.

U kojim će se prilikama vazdušnodesantne trupe moći da upotrebe sa izgledom na uspeh? U prvom redu u operacijama sličnim skorašnjim ratovima u Indokini i Malaji, gde nije upotrebljena većina savremenih atomskih i vođenih oruđa, radio-protivmera i nadzvučnih lovaca. No čak i u takvim slučajevima, one bi bile osetljive ako bi lokalni otpor bio iole jak. Izgleda da će se one uvek morati upotrebljavati kada to bude nametala nužda iako za savlađivanje postojećih teškoća one nisu sposobljene. Takav je bio slučaj u poslednjoj godini rata u Indokini. U proleće 1954. godine utvrđeni logor Dien Bien Fu, koji su držali Francuzi, bio je pod jakim i stalnim napadima Ho Ši Minovih (vijetminskih) snaga i izolovan od glavnine francuskih trupa. Kako nije bilo neprijateljskog otpora u vazduhu, transportni avioni koji su prenosili padobranske trupe radi pojačanja, mogli su da lete do Dien Bien Fua. Ali, rđavo vreme, minska polja i bodljikave žice u zonama spuštanja, koje su bile u uskoj dolini, kao i artillerijska i mitraljeska vatra, ograničili su to pojačanje na neefikasnu količinu. Uvek će postojati iskušenje da se vazdušnodesantne trupe pošalju u pomoć opkoljenim posadama. No, ako nema izgleda za spajanje opkoljene posade sa glavninom trupa, uz doprinos odeljenja koja se vazduhom šalju u pomoć, tada ta operacija znači samo prosto žrtvovanje vazdušnodesantnih jedinica. Treba ipak dodati da su transportni avioni iz Dien Bien Fua odvozili i ranjenike i bacali životno važna sredstva, koja su omogućila garnizonu da se bori i prezivi.

Međutim, u jednom globusnom ili interkontinentalnom sukobu u budućnosti, verovatno će uvek biti fron-

tova na kojima neće biti izgleda da će se naići na skoncentrisanu odbranu. Vazdušnodesantne trupe će, takođe, biti uspešno upotrebljavane u malim grupama da potpomognu otpor i „podzemne“ pokrete, da pokrenu gerilski rat ili da vrše diverzije. One takođe mogu biti vešto upotrebljene u sadejstvu sa trupama koje uspešno nastupaju, u cilju prekidanja komunikacija armije koja se povlači, povećanja pometnje pri povlačenju širenjem lažnih glasova, unošenjem nemira i izdavanjem lažnih naredenja trupama u pozadini neprijateljskog fronta. Vazdušnodesantne trupe će uvek biti dragocene kao prednji ešelon u pomorskodesantnoj operaciji. Ovo se, po svoj prilici, neće preduzimati dok se lokalna vazdušna nadmoćnost ne osigura u znatnom stepenu i dok se neprijateljska odbrana ozbiljno ne oslabi, pre no što se ukrcaju desantne snage. Tip nekadašnjih operacija u Normandiji, na Siciliji, Krimu i Koredužidoru verovatno će se ponavljati, čak i u doba hidrogenske i atomske bombe. Ostrva koja su povoljno postavljena u strategijskom pogledu, kao Malta, Rodos, Krit, atoli*) u Pacifiku i Azori, koja mogu pružiti pomorske i vazduhoplovne baze, verovatno će uvek biti objekti vazdušnodesantnih trupa, bilo da se upotrebljavaju kao jurišne snage bilo da se šalju kao hitna pojačanja, slično prebacivanju vazdušnodesantnih trupa iz Britanije na Kipar, 1953. godine, kada je Egipat postao centar nemira.

Kao i u prošlosti, vazdušnodesantne trupe će biti veoma osetljive na nepovoljne meteorološke uslove i neprijateljsku vatru, prosto zato što se prevoze avionima i nemogu lako odgovoriti vatrom u punoj meri, sve dok se ne spuste na zemlju i pregrupišu za borbu. Zbog stalnog povećanja potreba za transportnim avionima i helikopterima u savremenom ratu, za izvršenje mnogih novih i starih zadataka, ni jedna država, verovatno, neće biti u stanju da izvrši mnoštvo vazdušnodesantnih napada velikih razmara. U stvari, izgleda da će današnji i budući padobranci

*) Niska ostrva prstenastog oblika, sa plitkim jezerom u sredini; postala su naslojavanjem korala. — Prim. prev.

svojoj zemlji najčešće služiti kao deo elitnih udarnih trupa, spremnih da pođu ma gde, možda avionima, a možda i pešice, gde je borba teška i gde se traži napadni duh. Možda na padobrance treba prvenstveno gledati kao na „komandose“, koji su takođe uvežbavani da se spuštaju padobranima. Možda je najekonomičnije organizovanje savremenih vazdušnodesantnih trupa u tome da se one obuče za borbu na zemlji, na obalama i u zonama njihovog spuštanja i da one obrazuju deo nacionalnih snaga komandosa, koji se, slično gardi i britanskoj i američkoj mornaričkoj pešadiji, šalju tamo gde se borba vodi pod najtežim okolnostima.

VI

TRANSPORTNA AVIJACIJA

Živimo u doba u kome je potražnja za transportnim avionima i helikopterima veća no ikada ranije i to kako za civilne tako i za vojne potrebe. U prvom svetskom ratu nije bilo regularnih jedinica za vazdušni transport, iako su avioni katkada korišćeni po nuždi za bacanje hrane i sredstava trupama na zapadnom frontu. U prvoj deceniji posle toga rata transport ljudi, opreme i robe razvijao se uglavnom u oblasti civilne avijacije. Vazduhoplovne kompanije Britanije, Nemačke, Francuske, SSSR-a i SAD postepeno su otvarale vazdušne linije preko Evrope, Atlantskog okeana, Afrike i Azije. Stvaranje velikih jedinica vazdušnodesantnih trupa tridesetih godina u Nemačkoj i SSSR-u, ubrzalo je potrebu za regularnim vojnim vazdušnotransportnim jedinicama. Drugi svetski rat je jasno pokazao da je vazdušni transport vrlo važan ne samo za vazdušnodesantne operacije, nego i za većinu vidova savremenog ratovanja, u kome i kopnene vojske i ratna vazduhoplovstva moraju biti pokretni.

U prvoj deceniji posle drugog svetskog rata, značaj transportne avijacije, a posebno nove vrste letelica — helikoptera, stalno je dolazio do izražaja u ratovima u Malaji, Koreji i Indokini. Berlinski „vazdušni most“ iz 1950. godine pokazao je da vazdušni transport može da bude i odlučujuće političko oruđe. U doba atomskih i hidogenskih bombi, armiji će trebati sve više transportnih aviona i helikoptera za ostvarenje rastresitog rasporeda snaga i sredstava i gipku upotrebu snaga na pojedinim

mestima. Za helikopterima će sigurno biti velika potreba u protivpodmorničkom ratu i oni takođe mogu biti veoma potrebni za odbranu građanstva. Potrebe za vazdušnim transportnim sredstvima savremenog doba su nesumnjivo veće no što ih mogu zadovoljiti nacionalne ekonomije i budžeti narodne odbrane. Organi planiranja narodne odbrane moraće da krešu zahteve kopnene vojske, mornarice i vazduhoplovstva, pa i pokretnih civilnih odbrambenih snaga za vazdušnim transportnim sredstvima, koje će oni sigurno postavljati.

Vojni vazdušni transport ogromno duguje civilnoj avijaciji. U svom drugom službenom referatu ministru rata (od 27. februara 1945), general Arnold je odao priznanje pomoći koju su u drugom svetskom ratu pružile civilne vazduhoplovne kompanije SAD, stičući iz dana u dan nova iskustva u izvršenju zadataka vazdušnog transportovanja velikog obima. Civilne vazduhoplovne kompanije su, doista, dale avione i ostala vazduhoplovna sredstva, uvežbano ljudstvo i aerodrome i prenosile su svoje operativno iskustvo svim glavnim učesnicima drugog svetskog rata. Nemačka se time možda, najviše koristila. „Lufthansa“, nemačka civilna vazduhoplovna kompanija, stvarno je početkom dvadesetih godina postavila temelje nemačkog ratnog vazduhoplovstva, izgradnjom aerodroma i radio-stanica, organizacijom meteorološke službe i ispitivanjem budućih vojnih aviona kao što su bili: tromotorni bombardersko-transportni avion „Junkers 52“, dvomotorni bombarderski avion „Hajnkel“, četvoromotorni „Foke Wulf 200“ i hidroavion na čamac „Dornije“. U sadašnje doba mlazne avijacije, iskustvo koje se stiče u civilnom korišćenju mlaznih putničkih aviona „Komet“, „Britanija“ i „Vajkaunt“, i američko iskustvo sa civilnim i vojnim transportnim avionom „Boing 707“, doprineće znatno lakšoj upotrebi vojnih mlaznih transportnih aviona s kraja pedesetih godina, kao što su „Vikers 1000“ i američki „Treidvind.“*) SSSR, u svojim početnim upinjanjima da stvori dvadesetih godina prve vazduhoplovne

*) Tradewind — pasat, pasatni vetar. — Prim. prev.

jedinice, bio je u mogućnosti da privuče ljudstvo i da se koristi iskustvom svoje prve građanske vazduhoplovne kompanije „dereluft“, koja je bila organizovana uz pomoć nemačkih inžinjera i konstruktora aviona kao, na primer, Junkersom. U toku poslednjih trideset godina sovjetska civilna avijacija bila je potpuno objedinjena sa sovjetskim ratnim vazduhoplovstvom. Posada sovjetskih vojnih transportnih aviona i posade građanske avijacije mogu se međusobno zamenjivati lako i bez formalnosti. Štaviše, najviši rukovodioci sovjetske civilne avijacije, kao i mnogi konstruktori aviona, imaju vojna zvanja i položaje.

Vrednost tesne povezanosti između civilnog i vojnog vazdušnog transporta se ne jednom pokazala u ratu i miru. Kada su Nemci prodrili u Norvešku aprila 1940. godine, oni su koristili neke od svojih ratnih pomorskih avijacijskih jedinica, koje su bile naoružane hidroavionima „dornije“ i „hajnkel“, kao vojne transportne avione za nuždu, da bi prevezli vazdušnim putem opremu i sredstva snabdevanja u fjordove južne Norveške. Iskustvo koje su stekli tridesetih godina, kada su tim avionima saobraćali sa Norveškom pod okriljem nemačkih civilnih vazduhoplovnih kompanija, naučilo ih je kako najbolje da tovare i da upravlju tim mašinama kao teretnim i putničkim avionima. Oni su takođe stekli veliko iskustvo u sletanju hidroavionima u norveške fjordove.

U letu 1942. godine, na indijsko-burmanskom ratištu, Edi Rikenbeker, sa svojim obiljem iskustva iz američke civilne avijacije, bio je u stanju da otkloni neke tamošnje američke teškoće u organizaciji. U to vreme, na tom ratištu su dejstvovali i civilna i vojna transportna avijacija, a ispunjenje zadataka vojnih jedinica bilo je znatno slabije. Rikenbeker je primenio način rada civilnih vazduhoplovnih kompanija i pomogao je da se postigne bolji rezultat kod vojnih jedinica, u vreme kada su prevozi vazdušnim putem za Kinu bili od vrlo velikog značaja. Berlinski „vazdušni most“ iz 1949—1950. godine, i transportovanje vazdušnim putem prvih dana korejskog rata, takođe su zahtevali udružene napore vojne i civilne tran-

sportne avijacije. I poplave u Holandiji 1953. godine su pokazale da vojni i civilni helikopteri mogu da odigraju vrlo važnu ulogu u spasavanju i pomoći stanovništvu. Ovo je bila jedna od mnogih prilika u kojima je vojna transportna avijacija upotrebljena za pomoć stanovništvu i za dobrotvorne zadatke.

U tome je, odista, velika korisnost transportnih aviona i helikoptera. Oni su najmanje borbeni od svih vrsta aviona i povećanje transportnog vazduhoplovstva jedne države može pomoći u velikom broju miroljubivih uloga. Postoje avioni kojima se prevozi meso iz Australije do prekomorskih kupaca i takvi kojima se prevozi voće iz Francuske i Italije u Britaniju i Skandinaviju. Avionima se prevoze poštanske pošiljke, hrana i lekari u udaljene krajeve severne Aljaske. Helikopteri pomažu u otvaranju rudnika aluminijuma u Kanadi, u spasavanju planinara na Alpima i u lovnu na kitove u vodama Arktika.

U ratu se transportna avijacija koristi za spasavanje ljudskih života prevoženjem ranjenika od ranjeničkih prihvavnica na frontu do glavnih bolnica i za spasavanje letača koji su se padobranom prinudno spustili na otvoreno more. Nemačko ratno vazduhoplovstvo, koje je prvo od svih ratnih vazduhoplovstava imalo veliku flotu transportnih aviona pre drugog svetskog rata, koristilo je za vreme prodiranja u Francusku i Flandriju stotine transportnih aviona za evakuaciju svojih ranjenika. Britansko i američko ratno vazduhoplovstvo je to isto radilo četiri godine kasnije. U Malaji i Koreji su helikopteri i transportni avioni početkom pedesetih godina spasli mnoge živote brzim prevoženjem ranjenika u bolnice, gde im se mogla ukazivati efikasna pomoć. U doba atomskih i hidrogenerskih bombi, organi koji planiraju razvoj vazduhoplovstva sigurno će razvijati manje bombardera a više transportnih aviona i helikoptera. Broj građana ranjenih ili opečenih tokom atomskih napada i vojnih lica izloženih atomskoj artiljerijskoj vatri biće veći no u drugom svetskom ratu. Potreba za bolničkom negom i sanitetskom službom biće veća no ikada ranije. Transportni avioni i

helikopteri mogu doprineti da sanitetska služba lakše radi. To naročito važi za helikoptere. Štaviše, ako hidrogenska bomba obezbeđuje mir time što je perspektiva rata isuviše strahovita, transportni avioni i helikopteri mogu dobro da posluže narodu povećavajući mogućnosti lokalnog vazdušnog saobraćaja, pomaganjem u premeravanju zemljišta i spasavanjem ljudi sa brodova koji tonu u morima.

Sve do drugog svetskog rata vojne vlasti nisu mislile ozbiljno na organizaciju spasavanja na moru pomoću avijacije. Ranije je posada aviona koji bi stradao nad morem često bila ostavljena svojoj sudbini. Nemci su prvi, u proleće 1940. godine, sa jednom eskadrilom hidroaviona, uveli službu spasavanja na moru pomoću aviona. Kasnije je i u britanskom i američkom ratnom vazduhoplovstvu uvedena ova grana avijacije. U eri vazduhoplovstva u kojoj se od posada savremenih teških bombardera traže sve viši kvalitet i veća vičnost, biće od većeg značaja no ikada ranije da se one spasavaju iz mora i okeana. Teški bombarder krajem pedesetih godina će imati taktički radius od najmanje 3000—4000 km. Ako treba leteti iz SSSR-a u SAD ili obratno, ili iz Britanije u Evropu ili Aziju, marš-rute moraju ići iznad vodenih prostranstava. Zbog toga, u savremeno doba strategiskog bombardovanja, služba spašavanja na moru pomoću aviona mora imati veći prioritet. Može postati neophodno da se na trgovačkim brodovima u konvoju raspolaže helikopterima koji bi radili u sastavu službe spasavanja na moru. Možda će se i hidroavion na čamac, koji je bio relativno zanemaren u prvoj deceniji posle drugog svetskog rata, vratiti na svoju raniju poziciju u pogledu značaja za upotrebu u ulozi transportnog aviona u miru i veoma važnog sredstva za spasavanje na moru i za vazdušni transport u ratu.

Teško je razumeti zašto su hidroavioni na čamac bili potpuno zanemareni u deceniji mlaznjaka koja je nastupila posle drugog svetskog rata. Nesumnjivo je da je njihova gradnja skupa i da je ponekad teško naći povoljna sidrišta za njih. U godinama neposredno posle rata postojalo je, naravno, obilje aerodroma i lovačkih i bombarderskih aviona za ratovanje na kopnu. Razvoju transport-

nih i protivpodmorničkih aviona pridavan je manji značaj no u prošlosti te su tako hidroavioni na čamac neizbežno zapostavljeni. U drugom svetskom ratu, britanski hidroavioni na čamac „sanderlend“ i američki „katalina“, dokazali su svoju vrednost i u redovnoj upotrebi i pri korišćenju u slučajevima nužde za transport i za protivpodmorničku borbu. Oni koji su se 1941. godine spasli „sanderlendom“ od propasti na Kritu i oni koji su zahvaljujući „katalini“ umakli juriš Japanaca na Filipine i holandsku Istočnu Indiju, imajuće razloga da budu naročito odlučni u korist hidroaviona na čamac. U korejskom ratu, nekoliko „sanderlenda“ je izvršilo preko 1500 avio-polenjanja, kao da su hteli da podsete one iz aeronautičkog sveta koji su ih prezirali da hidroavioni na čamac imaju u stvarnom svetu svoje potpuno zaslужeno mesto. Potpuno je sigurno da će se u budućnosti hidroavioni na čamac opet vratiti u milost. Jedan znak za to jeste činjenica da je, posle jedne decenije relativnog zanemarivanja, Konvejerov*) hidroavion na čamac „treidvind“ od 80 tona, sa 4 mlazna motora, u proleće 1954. godine bio u serijskoj proizvodnji za ratnu mornaricu SAD. Javljalo se da su Sovjeti u letu 1953. godine, sa jedne baze u Crnom moru, vršili probne letove prototipa njihovog prvog mlađnog hidroaviona na čamac.

Potencijalna veličina hidroaviona na čamac je manje ograničena nego aviona, te tako on može da bude idealno prenosno sredstvo za motor na atomski pogon, koji je već od 1951. godine u razvoju za ratna vazduhoplovstva SAD, Britanije i SSSR. Izolaciona oprema koja je potrebna radi zaštite posade od gama-zrakova koje ispušta motor na nuklearni pogon, može se lakše ugraditi u veliki hidroavion na čamac nego u manji avion. Štaviše, savremeni hidroavion na čamac ima otporniji trup koji mu omogućava da se na okeanskoj pučini popunjava gorivom i ubojnim sredstvima. Zbog toga u šezdesetim godinama mogli bismo videti da su hidroavioni na čamac opet na velikoj ceni kao veoma važan elemenat u strategiskom vazdušnom.

*) Convair je fabrika aviona u SAD. — Prim. prev.

transportu, na putničkim vazdušnim linijama i kao avioni za protivpodmorničko ratovanje i za spasavanje na moru. Ipak, posmatrano u celini hidroavioni na čamac nisu imali značajniju ulogu od aviona ni u jednom od velikih prevoženja vazdušnim putem u drugom svetskom ratu. Čak i za vreme nemačke invazije u Norvešku oni su bili od drugorazrednog značaja u odnosu na transportne avione „junkers 52“. No, dokle god se iz strategijskih razloga, budu morale održavati vazduhoplovne baze, koje su izložene teškim bombarderskim napadima, hidroavioni na čamac mogu biti neophodni, da bi se, sa njihovih manje izloženih baza, mogle u punom obimu vršiti operacije transportovanja i borbe protiv podmornica.

Jedno od najvažnijih pitanja koje treba postaviti o transportnoj avijaciji je pitanje: u kojoj meri ona može da podržava dejstva kopnene vojske? Može li ona da, kao najvažnije sredstvo za prenos potreba, zameni železnički i drumski saobraćaj? U kom opsegu ona može da zameni trgovačko brodovlje? Može li, na primer, transportna avijacija da obavlja uvoz najvažnijih sredstava u Britaniju i Evropu, u slučaju da se zapadne sile angažuju u nov svetski rat? Drugi svetski rat nam pruža dovoljno primera koji dozvoljavaju realno razmatranje o mogućnostima u budućnosti; primera koji nam kazuju kada je transportna avijacija uspevala a kada nije uspevala da podrži armije na bojištu.

Jedan od najranijih primera kada su snage kopnene vojske stvarno zavisile od dotura vazdušnim putem desio se na istočnom frontu, u ratu između Nemačke i SSSR, zimi 1941/42. godine. Delovi nemačke 16. armije, u jačini 3—4 divizije, bili su odsečeni u dubokom snegu, u blizini Stare Ruse, na moskovsko-ljenjingradskom frontu. Oni su nekoliko meseci uspešno snabdevani vazdušnim putem. Ali, zatim, pri kraju 1942. godine, došao je nemački neuspeh u pokušaju snabdevanja Paulusove armije kod Staljingrada i doturanja goriva Romelu u severnoj Africi. Staljingrad je, istina, primer i uspeha i neuspeha transportne avijacije. Nemci nisu uspeli zato što su Sovjeti

imali izrazitu lokalnu vazdušnu nadmoćnost i zato što je njihova transportna avijacija bila osrednje jačine bombardera tipa „hajnkel“, protivpodborničkih aviona „foke vulf 200“ i novih četvoromotornih bombardera „hajnkel 177“, sa ostacima transportnih jedinica naoružanih aviona „junkers 52“. S druge strane, Sovjeti su uspeli da iz područja Moskve prevezu nekoliko divizija nekadašnjih padobranksih trupa, koje su izvršile preokret u staljinogradskoj bici. Oni su upotrebili sve raspoložive bombarderske i transportne avione za izvršenje ovoga zadatka. U to vreme oni nisu imali nekih drugih potreba za transportnom avijacijom.

Nemci i Italijani su u Sredozemlju uporno pokušavali da, u toku perioda krize kod Alamejna, pomoću bombarderskih i transportnih aviona snabdeju Romela sa toliko važnim gorivom u ubojnim sredstvima, kada su britanske pomorske i avijacijske snage stvarno bile onemogućile Osovini da plovi preko Sredozemnog mora. Ali su Nemci takođe imali svoje druge potrebe za transportnom avijacijom na tri velika fronta, na zapadu, na istoku i na Sredozemlju. Koliko je za njih tada bilo drukčije stanje u upoređenju sa prolećem 1941. godine, kada su oni mogli da iskoriste transportnu avijaciju za izvršenje munjevitog pregrupisavanja svojih snaga za operacije na Balkanu. Kao u ranijim slučajevima operacija u Norveškoj u proleće 1940. godine, i u Flandriji u letu iste godine, komanda nemackih oružanih snaga je mogla primeniti koncentrisanu podršku od 500 transportnih aviona, bez obaziranja unazad.

To je, naravno, ključno pitanje u vazdušnom transportu. Koliko ima raspoloživih aviona za izvršenje zadataka? Koliko ih je potrebno za izvršenje zadataka? Rat u Evropi i na Pacifiku obiluje primerima kako može biti značajan vazdušni transport i kako su za njega često bile nedovoljne snage kojima se raspolagalo. Mnogi vojni stručnjaci smatraju da se rat protiv Nemačke mogao brže završiti i sa velikom političkom prednošću za Zapad, da su generali Paton i Hodžes imali stalno na svom raspola-

ganju flotu transportnih aviona, koja bi podržavala nadi ranje kroz Francusku, u leto 1944. godine. Anglo-američke snage su mogle biti u Berlinu pre sovjetskih. Ali, potrebe 1. savezničke vazdušnodesantne armije za transportnim avionima i njihova upotreba za druge zadatke i na drugim ratištima onemogućile su maksimalnu taktičku podršku vazdušnim transportom u Francuskoj. Bilo je za žaljenje što za podršku nastupanja nije upotrebljeno više takvih bombardera. Mnogo više bombardera, a naročito britanskih, moglo je biti odvojeno od vazdušnih napada na Nemačku. Sovjeti i Nemci su, u toku drugog svetskog rata, bili mnogo elastičniji od Britanaca i Amerikanaca u primeni teških bombardera za vazdušni transport. Takva upotreba će se morati češće vršiti u doba hidrogenske i atomske bombe. Nama, verovatno, neće nikada biti potrebne velike snage teških bombardera. Vreme napada sa 1000 bombardera je sigurno prošlo, jer jedan jedini bombarder ili raketa, umesno upućeni, mogu biti u stanju da izvrše pustošenje ravno onome koje su ostvarivali 1000 običnih bombardera u drugom svetskom ratu.

Transportna avijacija je u toku drugog svetskog rata na Pacifiku verovatno odigrala važniju ulogu nego na evropskom području. General Keni (Kenney), američki komandant jugozapadnog pacifičkog područja, više puta je naglašavao operativnu potrebu za većim snagama transportne avijacije. Sa njegovog gledišta transportna avijacija je, na primer, bila glavno sredstvo za ubrzanje nastupanja duž obale Nove Gvineje, u proleće 1943. godine. U nekim etapama te operacije australijske trupe, koje su se borile u džungli, zavisile su skoro potpuno od dotura vazdušnim putem. Ali, američke jedinice transportne avijacije koje su se nalazile pod njegovom komandom nisu, u to vreme, bile valjano uvežbane niti opremljene kako treba za njihov zadatak bacanja sredstava trupama na zemlji. Njihove radio-veze sa trupama na zemlji bile su oskudne. Nedostajali su im teretni padobrani te su se namrnice i odeća često morali umotavati u bale i tako bacati iz aviona. U tim prilikama morali su se koristiti bombar-

derski i lovački avioni da bi se povećao transport vazdušnim putem. 1942. 1943. godina bile su, naravno, period velikog naprezanja snaga američke transportne avijacije. Jedan njihov deo je bio odvojen za pomoć britanskim i sovjetskim oružanim snagama. U to vreme je američko ratno vazduhoplovstvo (na primer, američka 7. vazduhoplovna armija koja je bazirala na Havajima) moralo da u bombardere, kada su oni preletali preko Pacifika radi popune borbenih gubitaka, tovari raznovrstan materijal potreban trupi.

Najobimnije vojno prevoženje u istoriji vazduhoplovstva vršeno je po američkom planu za ukazivanje vojne pomoći Kini i za održavanje vazduhoplovnih snaga s one strane takozvane „Grbe“ (grebena Himalaja). Do kasnog proleća 1942. godine burmanski put koji se spajao sa železničkom prugom od Ranguna kod Lašija i vodio severozapadno od Kunminga, bio je najvažnija arterija dotura, koja je omogućila Amerikancima i Britancima da u unutrašnjosti Kine podrže otpor Kineza protiv japanskih snaga. Kada su u proleće 1942. godine Japanci zauzeli Burmu i stigli do Ranguna i Mitkjine, jedini put iz Kine do toga vojišta vodio je preko Himalaja a on je bio zaobilazan i neprolazan u toku velikog dela godine. Američke i britanske jedinice transportne avijacije u jugoistočnoj Aziji su, u to vreme, bile rđavo opremljene za obavljanje zadatka snabdevanja Kine vojnim potrebama vazdušnim putem kao i doturanja bombi, goriva i municije, upravo, svega što je bilo neophodno za kinesku vazduhoplovnu grupu pod komandom generala Čenolta (Chenault), čiji je štab bio u Kunmingu. Nedostajalo je transportnih aviona, rezervnih motora i opreme. Piloti su bili premoreni od dugih letova pri slaboj vidljivosti i opasnim uslovima za sletanje. Aerodromi su bili u primitivnom stanju. Stoga nije nikakvo čudo što je naprezanje zbog opasnih letova na dugim marš-rutama prouzrokovalo ozbiljan problem u moralnom stanju posada. Ali, iako se situacija poboljšala 1943. godine, dugoročni planovi za 1944/45. godinu za pojačanje američkog vazduhoplovstva u Kini ipak nisu potpuno

ostvareni. Predviđena visina tonaže koju je trebalo prevesti u toku 1943. godine nije bila dostignuta. Umesto 10 000 t mesečno, prosečno je prenošeno manje od 5000 t. U stvari, tonaža od 5000 t mesečno nije bila dostignuta sve do septembra te godine. Tačno je da su Čenoltove avijacijske snage u Kini porasle zahvaljujući doturu vazdušnim putem te je jedna mala snaga američkih „supertvrđava“ iz sastava 20. bombarderske komande mogla, 1944. godine, da bazira u Kini i da bombarduje japanske objekte sa kineskih vazduhoplovnih baza. Ali, tonaža koja je prevožena vazdušnim putem nije bila dovoljna za održavanje potrebnih avijacijskih dejstava te su, u proleće 1944. godine, kada je počela japanska ofanziva na kopnu, američki lovci morali da ograniče svoja dejstva zbog nedostatka goriva, dok su se neki teški bombarderi B-29 morali da vrate u Indiju radi izvršenja transportnih zadataka operacije „grba“.

Uprkos tome jasnom znaku teškoća oko održavanja velikih avijacijskih snaga pomoću transportne avijacije, Amerikanci su pošli dalje, sa njima svojstvenom energijom i optimizmom. Bio je napravljen plan da se u leto 1945. godine izvrši prebacivanje svih američkih vazduhoplovnih jedinica iz Burme i Indije u Kinu. To je bio ambiciozan plan koji nije uzimao u obzir potrebe drugih ratišta za transportnom avijacijom.

Iz trogodišnje primene „vazdušnog mosta“ za Kinu mogu se izvući mnoge taktičke i strategijske pouke o razvoju i upotrebi transportne avijacije. Operacija „grba“ je pokazala da se mala avijacijska snaga može snabdevati vazdušnim putem u toku dugog perioda, ali su veoma veliki troškovi za strategijski razvoj svih snaga transportne avijacije. Šteta je što se ne raspolaže potpunom statistikom i podacima o greškama te velike operacije vazdušnog transportovanja preko „grbe“. Ipak postoji obilna dokumentacija u dva toma službene istorije ratnog vazduhoplovstva SAD. To su IV i V tom. Korisno je proučiti službenu istoriju te operacije, ne kao primer brižljivog planiranja, nego kao pouku o ogromnom poduhvatu koji

je obuhvatao snabdevanje jedinica ratnog vazduhoplovstva samo vazdušnim putem. U eventualnom budućem ratu, američke prekomorske vazduhoplovne baze verovatno ne bi bile u stanju da obezbeđuju svoje pomorske komunikacije u svim područjima. One bi se verovatno za duže vreme morale snabdevati vazdušnim transportima velikih razmera i na velika udaljenja. Operacija „grba“ je jasno pokazala da je početna slabost u zemaljskoj organizaciji vazdušnog transporta često važnija od broja eskadrila transportne avijacije sa kojima se raspolaže.

Vazdušni transport je u drugom svetskom ratu često bio veoma važan za lokalnu strategiju. General Stratemajer je u letu 1943. godine pisao: „Jasno je da je jedini način na koji se može snabdevati ma kolika snaga vojske koja nastupa kroz Burmu — dotur vazdušnim putem“. U to isto vreme, na hiljade kilometara od Burme, Nemci su se najvećom brzinom evakuisali sa Sicilije i Sardinije i transportnim avionima „junkers 52“ spasavali mnogo dragocene artiljerije i opreme, koja je bila veoma važna za zaštitu „trbuha“ Osovine u narednim operacijama u Italiji.

U vojno doba koje je nastupilo, kopnena vojska i ratno vazduhoplovstvo moraju biti spremni da pod atomskim napadom stupaju u bitku i da se iz nje izvlače. Blokirani putevi i luke i porušeni aerodromi mogu biti uzrok da normalna sredstva za prebacivanje kopnene vojske i ratnog vazduhoplovstva postanu manje efikasna no ikada ranije. Štaviše, prostrana skladišta atomskih artiljerijskih zrna i bombi iz prednjih rejonova bojišta moraće se evakuisati najvećom brzinom da ne bi pala u ruke neprijatelju. Povoljno je što helikopter, koji je u toku prvih četrdesetak godina istorije avijacije naveliko bio preziran ili se u njega nije imalo pouzdanja, sada postaje obično sredstvo transporta na kratka i srednja udaljenja, u vojnoj i civilnoj oblasti. On je potpuno opravdao poverenje koje su posle rata imali u njega Amerikanci i Sovjeti. Ipak je razvoj helikoptera u Britaniji bio spor posle drugog svetskog rata. U početku je u Britaniji bila mala službena podrška istraživanju i razvoju helikoptera. Bez sumnje se

osetilo da su jednomotorni helikopteri podložni čestom kvaru motora, osobito kada lete u potpuno mirnom vazduhu, na maloj visini iznad zemlje. Štaviše, jednomotorni helikopter nije ekonomično sredstvo za redovnu službu prevoženja tovara ili putnika. Ipak su britanske i belgijske vazduhoplovne kompanije i jedno ili dva američka preduzeća za lokalni saobraćaj u tom pogledu otišli napred, znajući sasvim dobro da je često bitno za budući napredak da se uvede nov, iako neekonomičan oblik javnog vazdušnog transporta. Rešeno je da helikopteri saobraćaju čak i na nekomercijalnoj bazi.

Do 1954. godine helikopter je nesumnjivo postigao ono što se od njega očekivalo i već je zakoračio u mnoge oblasti avijacije koje su tradicionalno bile područja aviona (sa krutim krilima) za izviđanje, za borbu protiv podmornica i za transport. Sovjetska armija je formirala helikopterske vazduhoplovne pukove za spuštanje trupa i sredstava u zadacima taktičke podrške. Prvi pukovi su se dobro predstavili u manevrima 1954. godine i sigurno će se pojavljivati i nove jedinice. U Koreji su jedinice transportnih helikoptera SAD pokazale u toku jednogodišnjih operacija da će helikopter igrati presudnu ulogu u operacijama taktičkog transportovanja i snabdevanja. Meseca marta 1953. godine jednoj američkoj diviziji u Koreji trebalo je hitno doturiti potrebna sredstva, jer su bujice bile odnele mostove preko jedne reke. Helikopteri jedne transportne čete kopnene vojske SAD preneli su najnužnije potrebe sa pukovskih skladišta pravo u prvi borbeni red. U maju su helikopteri 3 dana snabdevali drugu jednu diviziju SAD, doturajući joj municiju, gorivo i životne namirnice. Prema podacima, prosečan tovar koji su helikopteri prenosili iznosio je oko 1/2 tone. Juna meseca, kada je u Koreji dejstvovala druga jedna helikopterska transportna četa, izvršeno je još obimnije snabdevanje. Tada je prevoženje helikopterima planski vršeno sedam dana i prevožen je teži materijal, uključujući kolje za bodljikavu žicu i materijal za izgradnju odbrambene linije. Izvršeno je oko 2300 letova i prevezeno preko 1100 tona opreme.

Jula meseca je učinjen još veći napredak, kada su sredstva snabdevanja prevožena helikopterima na vrh planine višoke oko 1000 m. Prevoženje je trajalo više od mesec dana. Kako je bilo nemoguće prenositi sredstva na leđima ljudi, ovo je bio jedini način da se dopre do jedne američke puškovske grupe. Tom prilikom bilo je preneto preko 350 t municije, vode, namirnice, goriva i poštanskih pošiljki i evakuisano je u bazu oko 20 ranjenika i bolesnika. A pred sam prekid neprijateljstava u Koreji, jula 1953. godine, preneto je preko 500 Južnokorejaca na udaljenje od oko 10 km da bi, doslovno, zapušili rupu u svojim odbrambenim linijama, koju su bili probili kineski komunisti. Za ovu osobito sasređenu operaciju bilo je upotrebljeno oko 40 helikoptera američke kopnene vojske i ratne mornarice, za svega nekoliko sati. Posle primirja je produženo sa upotrebom helikoptera, kada je preko 6000 indijskih vojnika bilo preneto sa jednog nosača aviona koji se nalazio kod Inčona, na zapadnu obalu Koreje, u demilitarizovanu zonu. To je bilo u situaciji kada predsednik Singman Ri nije htio da im dozvoli kretanje putem ili železničkom prugom kroz Koreju. Upotrebljavano je oko 30—40 helikoptera dnevno, pri čemu je svaki prenosiо po 5 vojnika.

U tim pionirskim helikopterskim operacijama pod borbenim uslovima steklo se mnogo korisnih pouka. Uprkos neprijateljskoj vatri i drugim opasnostima bio je izgubljen samo jedan helikopter u svim operacijama u toku jedne godine. Taj helikopter se srušio na ivicu jednog pirinčanog polja, ali nijedan čovek nije poginuo, niti je bio teško povređen. U Koreji se uvidelo da piloti sa iskuštvom u letenju na avionima mogu samostalno da lete na helikopterima, posle prosečno manje od 10 sati letenja sa nastavnikom. Na osnovu mnogo hiljada časova letenja stećeno je korisno iskustvo u opsluživanju i održavanju helikoptera, kao što je otkrivanje zamora materijala, utvrđivanje najboljeg vremenskog roka za promenu glava rotora i za obavljanje glavnih tehničkih pregleda. Čak i pod borbenim uslovima korejskog rata bilo je svega nekoliko

slučajeva otkaza motora. U međuvremenu su ratno vazduhoplovstvo i ratna mornarica SAD koristili helikoptere za spasavanje na moru, a mornarička pešadija SAD ih je upotrebljavala za tučenje raketama ciljeva na kopnu i na moru.

Ta vojna iskustva iz Koreje su vidno pokazala da helikopter ima znatnu budućnost u transportovanju i u drugim ulogama. Ne može biti sumnje da su uspesi Amerikanaca donekle inspirisali britansku odluku da 1954. godine naruči veliki broj helikoptera za transportne zadatke u britanskoj armiji. Početkom pedesetih godina helikopter je jasno pokazao svoju vrednost u raznim nevojnim oblastima. Poplave u Holandiji pružile su priliku da se pokaže kako helikopteri mogu da spasavaju stanovništvo iz kuća okruženih vodom. Helikopteri igraju značajnu ulogu u preventivnoj službi protiv šumskih požara, u nadgledanju električnih dalekovoda, u geološkim istraživanjima planinske oblasti Kanade i u borbi protiv biljnih zaraza u Australiji i Novom Zelandu, prskanjem i zapršivanjem zemljišta i tamanjenjem insekata, gamadi i parazita. Helikopteri ratnog vazduhoplovstva SAD su takođe spasli nastrandale železničke putnike u Teksasu, kada su jake bujice bile odnele putne i železničke mostove.

Ali je jasno da transportovanje helikopterom neće biti ekonomično sve do kraja pedesetih ili početkom šezdesetih godina. Tada će primena dvomotornih helikoptera koji prevoze 25—40 vojnika sa svojom opremonom, kao i putničkih helikoptera, koji će leteti brzinom od 160—200 km/čas postati gotovo opšta. Oni će biti u mogućnosti da prilično ekonomično održavaju saobraćaj, koji će spajati takve centre u Evropi kao što su London, Pariz, Amsterdam i Brisel, a u SAD Njujork, Boston, Vašington, i druge gradove. Potom će doći doba turbinskih helikoptera koji će prevoziti verovatno 30—40 putnika ili vojnika sa opremonom, na udaljenja od oko 500 km. Veliki procenat avionskih putnika sada putuje na takva udaljenja koja će helikopteri kroz narednih 5 godina moći dosta ekonomično

da preleću. Kad se uzmu u obzir sva sredstva za transport robe i prevoz putnika, helikopterskim vazdušnim saobraćajem bi se moglo obavljati više od polovine ukupnog saobraćaja. Jasno je da bi šezdesetih godina helikopteri mogli znatno da potisnu dvomotorne transportne avione srednjeg doleta, ako bi njihov razvoj bio subvencionisan dovoljnim sredstvima.

Sovjeti će verovatno razvijati helikoptersku avijaciju u velikim razmerama, jer su oni od kraja drugog svetskog rata postali u najvećoj meri naklonjeni vazdušnom saobraćaju. Ima već izveštaja o dvomotornom helikopteru „bratuhin“, koji će moći da nosi preko 20 naoružanih vojnika. Jednomotorni helikopter „mil“ se već izrađuje u velikom broju. On verovatno nosi oko 5—6 ljudi. Ali je SSSR daleko iza Britanije, a u izvesnom pogledu i iza SAD u razvoju savremenih teških mlaznih transportnih aviona. U SSSR-u ili ma kojoj njemu satelitskoj ili savezničkoj državi nema aviona koji bi odgovarao britanskim mlaznjacima „kometi“, „britaniji“ ili „vajkauntu“ i četvoromotornom mlaznom transportnom avionu „vikers 1000“, koji je naručen za britansko ratno vazduhoplovstvo. Američki vojni i civilni četvoromotorni transportni avion „boing 707“ takođe je ispred njegovih sovjetskih parnjača. Zatim će doći američki hidroavion na čamac „treid-vind“, sa turboelisnim motorima i drugi mlazni transportni avioni firmi „Lokid“ i „Daglas“. Ali se može očekivati da će SSSR do oko 1955—1956. godine izgraditi dva ili tri tipa mlaznih transportnih aviona za svoju građansku vazdušnu flotu i za vazduhoplovne pukove. U međuvremenu SSSR povećava proizvodnju običnih dvomotornih i četvoromotornih transportnih aviona tipa „iljušin“, kao i dvo-motornih transportnih aviona tipa „Jak“. On je, takođe, proizveo i transportnu varijantu četvoromotornog bombardera tipa „tupoljev“. SSSR je potpuno usvojio strateški postavku da je savremeno ratovanje veoma pokretno. Kremlj je jedini sasvim svestan potencijalne opasnosti od bombardovanja retke mreže sovjetskih osetljivih

železničkih i pomorskih komunikacija, a naročito u doba atomske bombe, koja u njenom taktičkom obliku može da se pokaže kao pustošće oružje protiv sovjetskih ključnih transportnih centara. Sovjetske vazdušne linije na Dalekom istoku su se produžile u toku poslednjih pet godina a satelitske vazdušne linije u Poljskoj, Čehoslovačkoj, Mađarskoj, Rumuniji i Bugarskoj tesno su povezane sa civilnim vazdušnim linijama sovjetskog „Aeroflota“ i opremljene su sovjetskim transportnim avionima. Neki od tih aviona se izrađuju u SSSR-u, a neki u fabrikama satelitskih komunističkih zemalja.

Savremeni avioni za vazdušni transport, kao i budući, moći će da igraju čak važniju ulogu no što su je imali u prošlosti. Američki avion „daglas gloumaster“ može da prenosi 200 vojnika. Novi britanski četvoromotorni mlazni „vikers 1000“ može da prenosi 120 ljudi na bojište udaljeno do 4000 km. Britanski avion sa klipnim motorima „beverli“ može da prenosi vrlo tešku opremu, uključujući tenkove. A korisna nosivost mlaznih transportnih aviona vrlo brzo će se povećati, jer mlazni motori postaju sve ekonomičniji u potrošnji goriva.

Za one koji imaju poverenja u budućnost hidroaviona na čamac, naročito kao najboljeg rešenja za avion na atomski pogon, povoljne su vesti da je ratna mornarica SAD već poručila znatan broj aviona „treidvind“ firme „konver“. Taj četvoromlazni, turboelisni hidroavion na čamac, koji je u tekućoj serijskoj proizvodnji u Kaliforniji, ima maksimalnu brzinu od oko 640 km/čas, može nositi teške haubice do kalibra 155 mm, automobil nosivosti 2,5 tone, pola tuceta džipova ili preko 100 ljudi. Realno je predviđanje da je „treidvind“ prethodnik mnogo većih hidroaviona na čamac koji će se tek pojaviti. I druge firme američke avio-industrije, kao što su „Glen Martin“ i „E. D. O. korporejšn“, razvijaju prototipove koji će biti hidroavioni na čamac u budućnosti. Britanska avio-kompanija „Britiš ouversiz ervez“ takođe je nedavno kupila nekoliko šestomotornih mlaznih hidroaviona na čamac „prin-

sesa“ koji imaju dolet od 8000 km i mogu da prenesu 200 putnika.

Stalno nam se nameće pitanje: da li vazdušni transport može u budućnosti zameniti pomorski transport i tako učiniti da za vreme rata komunikacije zapadnih sila budu manje povredljive od podmorničkih napada? Da li je berlinski „vazdušni most“ ukazao na tu mogućnost? To je bilo znamenito dostignuće ostvareno sa oko 400 britanskih i američkih raznorodnih transportnih aviona koji su prema standardima današnjeg vremena, zastareli. Ali, ti letovi su bili vrlo kratki. Prenos vazdušnim putem je iznosio samo 3 miliona tona godišnje i nije prelazio 15 000 t za jedan dan. Niko ne bi htio da umanjuje sjajna pregnuća koja su bila još i otežana nedovoljnim kapacitetom aerodroma. Jasno je da bi savremeni transportni avioni bili u mogućnosti da ponesu tri do četiri puta veći teret u jednom poletanju. Ali, da bi se obezbedila dejstva jedne velike armije kopnene vojske, trebalo bi najmanje 20 puta toliko aviona koliko iznosi celokupan zbir berlinskog „vazdušnog mosta.“ Na vojnim manevrima u SAD, 1950. godine, ustanovljeno je da jedan jedini korpus kopnene vojske za svoje snabdevanje zahteva više aviona nego što iznosi celokupan zbir aviona koji saobraćaju na svim domaćim i prekomorskim linijama svih američkih civilnih kompanija.

Od kraja drugog svetskog rata više puta se pokazalo da su operacije vazdušnog transporta velikih razmara veoma važno političko i vojno oruđe. Hitno prebacivanje velike jedinice britanskih padobranksih trupa iz Britanije na Kipar vazdušnim putem, krajem 1952. godine, kada je Egipat bio centar nemira, pomoglo je da se situacija smiri. Berlinski „vazdušni most“ je bio presudni faktor u hladnom ratu. U ratovima u Koreji, Indokini i Malaji hitna upotreba transportne avijacije imala je veliki uticaj na lokalnu situaciju. Kako je savremeni rat globusni i pokretni, i kako vazdušni napadi velikog radijusa sada ugrožavaju sve komunikacije, sigurno je da je došlo vreme kada sva postrojenja za vazdušni transport treba održa-

vati i njima centralizovano upravljati. Stvaranjem jedne zapadne strategijske komande transportne avijacije moglo bi se mnogo postići, naročito ako bi se načelnici generalštabova odlučili da u nju uključe civilna postrojenja za vazdušni transport i izvestan broj aviona koji se obično upotrebljavaju za bombardovanje i obuku. Nedavno je britanska vlada naimenovala vojnog komandanta pokretne građanske odbrane. No, koliko će te snage biti pokretne ako on ne bude imao na raspolaganju transportne avione i, naročito, helikoptere? U Britaniji i Americi ima mnogo ljudi srednjih godina koji su bili civilni piloti i koji bi mogli da lete na helikopterima i da pomognu u spasavanju života ljudi i sprečavanju nereda u slučaju atomskog bombardovanja. Ko će im pružiti sredstva i omogućiti da se obuče i da izvrše taj zadatak? Štab transportne avijacije zapadnih sila mogao bi staviti na raspolaganje vojne mašine za obavljanje te važne letačke trenaže civila za vreme mira. Tada za mnoge vikende u Alabami, Teksasu i Kaliforniji ne bi bilo potražnje za helikopterima, koji su tako intenzivno korišćeni u Koreji. Zašto američka civilna vazdušna garda ne bi postala i mobilna snaga civilne odbrane?

Strategijska komanda transportne avijacije zapadnih sila imala bi da za vreme rata izvršava veoma važan zadatak koji se ne bi mogao efikasno izvršiti nikakvim drugim sredstvima. Neizbežno će se dešavati da će podmornica povremeno sprečavati plovidbu izvesnih veoma važnih konvoja. Niko se ne može nadati da će u potpunosti otkloniti opasnost od podmornica. Biće prilika kada će veoma važni transporti morati da pređu Atlantski ili Tihi okean, u periodu kada se obesan čopor podmornica nalazi u punoj hajci, a nema nikakvog sigurnog načina da se on suzbije. Možda će biti hitno potrebno da se u Evropu ili Aziju otpremi specijalna pošiljka atomskih granata, ili sanitetskih sredstava, ili radarske opreme. Ko bi, osim iskusnog štaba transportne avijacije koji ima autoriteta, mogao preorijentisati celokupne snage transportne avijacije da bi se izvršio taj zadatak u takvoj situaciji? Drugi

svetski rat nas uči do kako rđave pripreme i lošeg izvođenja operacija dolazi u vreme kada je vazdušni transport od bitne važnosti, kada su protivpoložni zahtevi za transportnom avijacijom i kada postoji sukobljavanje gledišta o njenoj primeni. Romel u Africi, Paulus kod Staljingrada, Paton u Francuskoj, Brereton kod Arnhema i Čenolt u Kini su komandanti koji bi ovo mogli potvrditi. Pobeda pomoću vazdušne moći, o kojoj se sada govori, mogla bi u stvari da bude pobeda pomoću vazdušnog transporta.

VII

PODRŠKA KOPNENE VOJSKE

U toku poslednje decenije menjale su se iz osnova postavke o avijacijskoj podršci kopnene vojske u bitkama na zemlji češće no u ma kojoj drugoj oblasti vazdušne moći. A sa pojmom atomskih bombi, atomskih artiljerijskih zrna i vođenih projektila za taktičku podršku moramo očekivati dalje promene u neposrednoj budućnosti. U prvom svetskom ratu sadejstvo avijacije kopnene vojske u početku je bilo ograničeno skoro jedino na izviđanje koje je davalо podatke o pokretima neprijatelja i vršilo korekture vatre svoje artiljerije. Docnije, u toku toga rata pojavili su se, polako i u primitivnom obliku, drugi načini dejstva: mitraljiranje ciljeva na zemlji i bombardovanje. Nije bilo transportnih mašina koje bi evakuisale ranjenike, doturale najvažnije potrebe ili spuštale padobrance u slučaju potrebe. Nije bilo ni jedinica strategijskih bombardera da ugroze ili dovoljno razore neprijateljske komunikacijske linije, radi presudnog usporavanja u pristizanju pojačanja, kao što je bilo u drugom svetskom ratu.

Između dva rata, vojni stratezi su se oštro prepirali o glavnim zadacima vazdušne moći. Bilo ih je koji su, kao Winston Čerčil i general Smats, Amerikanac Bili Mičel i italijanski general Duet, zastupali gledište da je strategijsko bombardovanje velikog radijusa najvažnije vazdušno oruđe nacije. Danas, sa razvojem hidrogenih i atomskih bombi i bombardera sa prekooceanskim radijusom dejstva za nošenje tih bombi, malo ko bi osporavao tvr-

đenje da je strategijska vazdušna moć najznačajniji faktor u savremenoj strategiji i da će verovatno to i ostati.

U Nemačkoj i SSSR-u je kritičnih tridesetih godina bilo zauzeto jedno drukčije gledište, a i Japan je malo učinio u tom periodu da razvije svoju strategijsku vazdušnu moć. Sve te tri države gledale su na vazdušnu moć uglavnom kao na vojno sredstvo koje treba da posluži neposrednim taktičkim potrebama kopnene vojske i ratne mornarice. Nemačka i SSSR, kao kontinentalne sile, prividavale su, prirodno, najveću važnost taktičkim avijacijskim jedinicama kopnene vojske. Japan, orijentisan na Pacifik, nužno je stvarao više jedinica torpedno-bombarderske avijacije i flote koje su u svom sastavu imale maksimalan broj nosača aviona. Nemci mogu opravdano tvrditi da su oni krajem tridesetih godina unapredili taktiku i metode podrške kopnene vojske više no ijedno drugo ratno vazduhoplovstvo. To je bilo tačno za tri glavne oblasti avijacijske podrške kopnene vojske: taktičko bombardovanje, izviđanje i vazdušni transport koji je povećavao pokretnjivost trupa. SSSR je htio da se takmiči sa nemačkim ratnim vazduhoplovstvom, ali je u drugom svetskom ratu imao uspeha u taktičkim vazdušnim bitkama više zahvaljujući broju aviona nego kvalitetu tehnike. On je sasredio svoje bombarderske i lovačke pukove na odsudne tačke bitke. On je ipak bio pionir u upotrebi raketnih zrna za podršku trupa na zemlji i stvorio je jurišni avion konstruktora Iljušina*), koji je bio prvaklasni avion za napad na ciljeve na bojištu. Ali je nemačko ratno vazduhoplovstvo prvo usavršilo savremene metode tesnog sadejstva tenkovskih i avijacijskih jedinica i ono je prvo ostvarilo zamisao da se taktičko vazduhoplovstvo učini potpuno pokretnim, da bi se zadovoljile potrebe munjevitog nadiranja, koje se moglo izvoditi savremenim oklopnim snagama,

* Prvo se pojavio jednosed Il-1, a već 1941. godine, u bici za Moskvu, učestvovao je i dvosед Il-2. Na njemu je pozadi pilota sedeо strelac koji je mitraljezom 12,7 mm ili topom 20 mm sa okretnice branio avion od neprijateljskih lovaca. — Prim. prev.

podržavanim motorizovanom pešadijom i jedinicama brzo pokretljive artiljerije.

General Rihthofen, sinovac popularnog nemačkog pilota lovca, asa iz prvog svetskog rata, i njegovi drugovi iz nemačkog ratnog vazduhoplovstva iskoristili su španski građanski rat 1936—1939. godine, kao probni poligon za taktiku sadejstva avijacije sa kopnenom vojskom. Nemačka legija „Kondor“, koja je bila u Španiji, imala je u svome sastavu kompletну jedinicu taktičkog vazduhoplovstva od jedinica bombarderske, lovačke, izviđačke i transportne avijacije. Taj vazduhoplovni sastav je, pod borbenim uslovima u Španiji isprobao: bombarderski avion za pikiranje „junkers 87“, lovački avion malog radijusa dejstva „meseršmit 109“ i srednje bombardere „hajnkel 111“ i „dornije 17“, koji su sačinjavali glavno naoružanje nemačkih taktičkih vazdušnih armija u prvim operacijama drugog svetskog rata. Osim toga, Rihthofen je posvetio naročitu pažnju radio-telefonskoj i radio-telegrafskoj vezi između tenkova i aviona i skraćivanju vremenskog razmaka između otkrivanja ciljeva izviđačkim avionima i bombardovanja tih ciljeva taktičkim bombarderima.

Pustoseći napadi bombardera za obrušavanje nemačkog ratnog vazduhoplovstva u operacijama u letu 1940. godine, u Francuskoj i Flandriji vršeni su ponekad svega 10 minuta posle momenta kada su snage kopnene vojske tražile avijacijsku podršku. Takva bliska i brza veza između snaga kopnene vojske i avijacijskih jedinica bila je tada sasvim bez presedana u vojnoj istoriji. Nemci su u tim operacijama koristili i kompletну avijacijsku diviziju transportnih aviona tipa „junkers“, koji su dejstvovali kao pokretne radio-stanice, prevozili municiju, gorivo, tenkovske rezervne delove, trupne jedinice, hranu — u stvari skoro sve što je potrebno na bojištu. Te jedinice transportne avijacije su takođe omogućile taktičkim avijacijskim jedinicama nemačkog ratnog vazduhoplovstva da se prebacuju brzo sa svojih baza u zapadnoj Nemačkoj i da zauzimaju isturene vazduhoplovne baze u Holandiji, Belgiji i Francuskoj i to u roku od 24 sata. Nemačko ratno

vazduhoplovstvo je dalo slične dokaze svoje efikasne i veoma brze pokretljivosti u mnogim sledećim operacijama drugog svetskog rata, na Balkanu i na istočnom frontu 1941. godine, i u severnoj Africi 1942. godine. Nemačko ratno vazduhoplovstvo je, takođe, primenjivalo vazdušno izviđanje u svim njegovim razgranatim vidovima i sa mnogo uspeha. Intenzivno su vršena daljno i taktičko izviđanje i izviđanje vremenskih prilika. Neka od ovih izviđanja u ograničenoj meri vršila su specijalno obučena odeljenja u jedinicama lovaca bombardera i bombardera za obrušavanje. Pokretne foto-sekcije isturene u prednja područja bojišta, sa velikom brzinom su obrađivale i dešifrovale aerofoto-snimke. Pokretni i nepokretni ciljevi na zemlji intenzivno su osmatrani i o njima su davani brzi i tačni izveštaji vizuelnim sredstvima, radio-telefonijom i radio-telegrafijom.

Nemačka ne može polagati pravo na monopol u pogledu uspešnog sadejstva avijacije sa kopnenom vojskom u drugom svetskom ratu, ali ona s pravom može tvrditi da je stvorila obrazac i norme sadejstva, kojima su se koristila i druga ratna vazduhoplovstva. Britansko vazduhoplovstvo je možda poboljšalo dostignuća nemačkog vazduhoplovstva 1942. i 1943. godine, u toku uspešnih avijacijskih dejstava pustinjskih vazduhoplovnih snaga, koje su sadejstvovale britanskoj 8. armiji. Američko vazduhoplovstvo na Pacifiku sigurno je doprinelo metodici pokretnog vazdušnog ratovanja izgradnjom poletno-sletnih staza i čitavih aerodroma u džunglama i u pustim kamenitim predelima, za rekordno kratko vreme. I rezultati američke 5. vazduhoplovne armije u Filipinskoj operaciji početkom 1945. godine, mogu se uporediti sa uspesima ma kojeg taktičkog vazduhoplovstva u drugom svetskom ratu. U toku od 5—6 nedelja izvršeno je preko 24 000 avio-poletanja na zadatke neposredne podrške jedinica na zemlji. Održavan je bliski lični kontakt između komandanata kopnene vojske i vazduhoplovstva. Veze između organa na zemlji i grupa aviona omogućile su pilotima da bombarduju, mitraljiraju i da raketama tuku teško uočljive ciljeve, koje

su im tačno pokazivali organi navođenja na zemlji. I japski i američki komandanti jedinica kopnene vojske uverili su se tom prilikom u efikasnost taktičke avijacijske podrške. Japanski komandant Jamašita naročito se divio načinu na koji su avijacijske snage bile taktički upotrebljene radi obezbeđenja boka divizija koje su nastupale. Na sličan način su i u Francuskoj, devet meseci ranije, u oslobođilačkim operacijama, taktičke avijacijske grupe generala Vandenburga već štitile bok generala Patona.

Ni SSSR ni Japan nisu bili u stanju da postignu tako visok stepen tesne veze avijacijskih jedinica sa snagama kopnene vojske u nastupanju. I kod jednih i kod drugih su radio-telegrafske i radio-telefonske veze imale mnogo nedostataka. Japanski jezik nije podesan za jasna i kratka usmena uputstva koja se emituju na visokoj frekvenciji, a sovjetska radio-telegrafska i radio-telefonska oprema bila je često oskudna da bi mogla zadovoljiti operativne potrebe neprekidne veze između tenkova i aviona. Odista je bila sreća za SSSR što je na kraju drugog svetskog rata nasledio tako mnogo tehničkih stručnjaka i konstruktora opreme od nemačkih firmi radio-industrije „Simens“ i „Telefunken“. Oni su povisili standarde sovjetske radio-telegrafske, radarske i radio-telefonske opreme. Nemci su, takođe, poučavali Sovjete u tome, kako da postignu veću brzinu u sadejstvu između snaga kopnene vojske i avijacijskih jedinica. U isto vreme SSSR izrađuje u velikom broju helikoptere kao i transportne avione tipa „iljušin“ da bi povećao pokretljivost svojih vazduhoplovnih snaga namenjenih za operativno-taktičko sadejstvo kopnenoj vojsci, te se od sovjetskog vazduhoplovstva u budućnosti mora očekivati viši kvalitet avijacijske podrške snaga na zemlji od onoga koji smo videli u prošlosti.

Ali, mada je u drugom svetskom ratu učinjen veliki napredak u pogledu pokretljivosti i veze, ipak su avioni, bombe, mitraljezi i topovi koje su upotrebljavala ratna vazduhoplovstva za podršku kopnene vojske, bili često nepodesni i njima se često nije postizao potpun uspeh. Bombarder za obrušavanje „junkers 87“ i sovjetski „štur-

movik" bili su skoro jedini pravi specijalni bombarderi za podršku kopnene vojske, odnosno jurišni avioni, koji su ušli u opštu upotrebu. Britanski srednji bombarder „betl“, lovci bombarderi „spitfajer“ „tempist“ i „hariken“, američki lovci bombarderi „mastang“ i „tanderbolt“ i srednji bombarder „B-26“, imali su malo specijalnih konstruktivnih ili taktičko-tehničkih svojstava koja bi ih činila osobito podesnim za zadatke podrške trupa. Nije iznenadujuće što su preuzimljivi američki tehnički oficiri, stručnjaci za opremu aviona, na nekim vojištima u području Pacifika samoinicijativno vršili pojedine modifikacije na naoružanju, nosačima bombi i rezervoarima goriva mnogih serijskih aviona. Nemački oficiri su to isto radili u mnogim vazduhoplovnim operacijama u Evropi.

Naravno, krajnje je teško, iz mnogo razloga, proizvesti u dovoljnom broju specijalni avion za sadejstvo sa kopnenom vojskom. Mali broj ratnih vazduhoplovstava može da zahteva da se grade avioni specijalno konstruisani za pojedine namene. Vazdušna moć mora uvek da bude elastična i naoružana avionima višestruke namene. Za strategijsku odbranu su potrebni lovački i lovačko-bombarderski avioni, koji se, sa manjim modifikacijama, mogu koristiti i za taktičku podršku kopnene vojske. Specijalni avioni za vazdušno osmatranje pri sadejstvu sa kopnenom vojskom, kao što su britanski „lisender“ ili nemački „henšel 126“, iako su idealni za neometano taktičko izviđanje, bili su spori i veoma osetljivi od napada lovaca. Zbog toga su na mnogim vojištima pri kraju drugog svetskog rata, skoro celokupno operativno-taktičko izviđanje vršili modificirani lovački avioni i laki bombarderi, kao što su bile sovjetske mašine „lavočkin“ i „iljušin“, američki „mastang“ i „lajtning“ i nemački lovci „foke vulf“ i „meseršmit.“ Oni su, naravno, u većini slučajeva bili modificirani za izvršenje izviđačkih zadataka. Ta tendencija da se avioni koji su u svojoj osnovi lovački, upotrebljavaju za lovačko-bombarderske i izviđačke zadatke, uporno se zadržala i u novo doba mlazne avijacije. Ali, sa porastom opreme aviacijskih jedinica za podršku kopnene vojske vođenim

projektilima i malim atomskim bombama i sa uvođenjem atomskih zrna u jedinice artiljerije, možemo očekivati veći procenat specijalizovanih aviona i specijalno obučenih posada, jer će biti potrebno manje ofanzivnih aviona za postizanje istog efekta.

Veliko iznenađenje drugog svetskog rata je, možda, propust da se u većem broju izgrade pogodni avioni za razaranje tenkova. Vrhovna komanda nemačkih oružanih snaga, ohola i samouverena, bez sumnje je smatrala u prvim operacijama da će njene veoma pokretljive oklopne divizije i jedinice bombardera za obrušavanje uvek nastupati, te da tako Nemačkoj neće biti potrebno da se odbrambenim dejstvom aviona za razaranje tenkova suprotstavi neprijateljskim oklopnim snagama. Ipak su oni u kasnijem periodu rata protiv SSSR-a uveli u naoružanje jedan avion, takozvani „razarač tenkova“. To je bio dvomotorni avion „henšel 129“, naoružan jednim topom kalibra 30 mm. Ali, njegov motor, koji je proizvođen u Francuskoj, nije uvek zadovoljavao. Taj veliki top nije dobro funkcionsao i izrazita lokalna vazdušna nadmoćnost koju su Sovjeti imali 1943. godine i sve do kraja rata, činila je istočni front u Evropi krajnje nepodesnim ratištem za uvođenje novog nemačkog avijacijskog sredstva te vrste.

Britansko ratno vazduhoplovstvo je dejstvovalo malim brojem aviona „harikena“ razarača tenkova, naoružanih još većim topom — jednim topom kalibra 40 mm. U pustinjskim operacijama protiv Romela u severnoj Africi, ti „harikeni“ su imali manje uspeha. Ali oni nisu nikada bili upotrebljeni u dovoljno velikom broju da bi se mogli klasificirati kao nekakav ozbiljan vid leteće protivtenkovske artiljerije. Nemci su takođe eksperimentisali protivtenkovskim „junkersom 88“, sa bombarderom za obrušavanje „štukom“ i sa dvomotornim mlažnim „meseršmitom 262“. Svi ti avioni su, za ovu svrhu, naoružavani topovima kalibra 50 mm, ali samo nekoliko tih aviona je ušlo u operativnu upotrebu. Vazduhoplovstvo SAD je od svoga srednjeg bombardera „mičel B-25“, koji je bio naoružan jednim topom kalibra 75 mm, moglo stvoriti jedno odista dobro

protivtenkovsko sredstvo. Taj avion je imao jedan ili dva uspešna izlaska protiv brodovlja u Sredozemnom moru i na Tihom okeanu.

Pronalazak avionske rakete 1943. godine — oružja koje je imalo vatrenu moć teškog artiljerijskog oruđa i sa aviona se moglo lakše ispaliti nego stalno ugrađeni top — privukao je pažnju specijalista za protivtenkovsko naoružanje. Raketa je, naravno, imala višestruku primenu i sa znatnim uspehom je upotrebljavana i u Evropi i na Pacifičkom području protiv brodovlja, radarskih stanica i koncentracija tenkova. Ratno vazduhoplovstvo SAD u Kini prvi put je upotrebljeno rakete, 110 mm, marta 1944. godine, protiv japanskih ciljeva na zemlji. Nekoliko meseci kasnije upotrebili su ih američki lovci bombarderi „tanderbolt“ na sredozemnom bojištu, protiv Keselringove armije, a američki bombarderi B-25 su ih iste godine vrlo uspešno oprobali protiv odstupajućih japanskih jedinica kopnene vojske.

U letu 1944. godine u operacijama u severnoj Francuskoj, eskadrile „tajfuna“, „mastanga“ i „tanderbolta“, naoružane raketama, postizale su zнатне uspehe protiv odstupajućih nemačkih oklopnih divizija i pomogle da se ubrza prodiranje anglo-američkih snaga kopnene vojske. Podaci o broju uništenih i oštećenih tenkova bili su preterani, kao što su svi podaci o broju pogodaka iz vazduha, ali, poraslo je poverenje u avionske rakete kao protivtenkovsko oružje.

Možda je iznenađujuće što rakete koje se ispaljuju sa aviona nisu bile u upotrebi pri samom izbijanju drugog svetskog rata. Pre prvog svetskog rata, jedan švedski konstruktor, pukovnik Unge, konstruisao je vazdušna torpeda koja su se mogla ispaljivati sa aviona i koja su, kako je on tvrdio, imala tu prednost što nisu izazivala nikakvo trzanje, ali su imala taj nedostatak što su bila veoma netačna u pogadanju ciljeva. Krup (iz Esena) je otkupio Ungov patent, ali ga nije upotrebljio. Ungove avionske rakete su bile teške 50 kg i imale su domet od oko 4000—5000 m, ali, Nemci nisu mogli da povećaju njihovu tačnost te ih

nisu ni koristili. Tek 1943. godine je nemačko ratno vazduhoplovstvo počelo da upotrebljava avionsku raketu, u obliku bacača kalibra 210 mm, namenjenu, između ostalog, i za upotrebu protiv ciljeva na bojištu. Ali su Nemci imali manje uspeha od Britanaca i Amerikanaca. Avionski bacači nemačkog ratnog vazduhoplovstva su upotrebljavani kratko vreme 1943. godine u vazdušnim dejstvima protiv američkih „tvrdava“ i „liberatora“ i sa njima su pojedine eskadrile imale uspeha protiv neprijateljskih ciljeva na kopnu i na moru pri iskrcavanju kod Salerna. Ali, kada su se američke i britanske snage iskrcale u Normandiji, juna 1944. godine, nemačke avionske rakete uopšte nisu upotrebljene. One su se pokazale kao neprecizne i teško upotrebljive. Pored toga, veliki broj ljudi koji su 1944. godine, ranije, specijalno vežbani u južnoj Nemačkoj, oboobili u vazdušnim borbama piloti američkih „mastanga“ i „tanderbolta“ koji su pratili grupe svojih bombardera, preno što su mogli stupiti u dejstvo radi podrške nemačkih divizija koje su branile u Francuskoj Hitlerovu „tvrdavu Evropu“.

Moglo bi se postaviti pitanje zašto su Sovjeti, čije je veliko ratno vazduhoplovstvo imalo u upotrebi oko 20 000 aviona i bilo skoro potpuno namenjeno za operativno-taktičku avijacijsku podršku, propustili da izgrade dobar protivtenkovski avion. Ne može biti sumnje u to da su oni bili previše optimisti u pogledu mogućnosti njihovog aviona „šturmovika“, koji je dejstvovao raketnim zrнима protiv tenkova. Ta taktička kombinacija aviona i raketnog zrna uvedena je u sovjetske vazduhoplovne pukove 1941. godine. Ona je privukla veliko interesovanje u ratnim vazduhoplovstvima zapadnih zemalja koje su tada bile saveznici Sovjetskog Saveza. SSSR nije imao nimalo volje da bilo Britaniji bilo Americi otkrije tajne tehnike proizvodnje raketnih zrna. Ali, zaplenjena nemačka dokumenta su jasno pokazala da oklopne formacije nemačkih oružanih snaga vrlo često nisu trpele ozbiljne gubitke od te nove kombinacije protivtenkovskog oružja. U kasnijim periodima rata, taktičke jedinice sovjetskog ratnog vazduhoplovstva su učinile velike pobede u ratnim vazdušnim dejstvima protiv Amerikanaca i Britanaca.

plovstva mnogo su više primenjivale topove većeg kalibra za dejstvo na neprijateljske tenkove. Nesumnjivo je da je 1944. i 1945. godine na sovjetskim lovcima bombarderima bilo ugrađeno više topova kalibra 50—37 mm no u ma kom drugom ratnom vazduhoplovstvu na svetu. Veliki broj tih aviona bio je proizведен u fabrikama SAD. Treba napomenuti da je kompanija „Bel“ za vazduhoplovne pukove SSSR-a izradivala specijalne serije lovačko-bombarderskih aviona „aerokobra“ i „kingcobra“ koji su bili naoružani tim velikim topovima.

Ako SSSR nije uspeo da proizvede uspešno raketno zrno i protivtenkovski avion, ili da na ma koji način unapredi avijacijsku podršku brzopokretnih jedinica, njegovo ratno vazduhoplovstvo je pokazalo vrednost sporih, zastarelih lovaca-bombardera u uzinemiravanju snaga neprijateljske kopnene vojske u noćnim dejstvima. Na početku drugog svetskog rata, taktička dejstva noćnih bombardera, izgleda, nisu baš osobito mnogo zaokupljala misli vazduhoplovaca. Tek 1943. godine, nemačko vazduhoplovstvo je počelo da se takmiči sa Sovjetima u stvaranju specijalnih lakih bombarderskih jedinica za napad na neprijateljske položaje na bojištu. Sovjeti su imali za ovo posebne vazduhoplovne pukove naoružane lakisim školskim avionom Po-2 (U-2). To je bio dvokrilac kojim je bilo lako pilotirati i on je mogao nositi lake bombe težine 20 do 50 kg. Priličan broj sovjetskih žena—pilota bio je odlikovan za svoja taktička noćna bombarderska dejstva u ratu protiv Nemačke. Pošto je preko godinu dana izvlačila deblji kraj od tih uzinemiravajućih dejstava, nemačka Vrhovna komanda je i sama organizovala slične vazduhoplovne grupe sa školskim dvokrilnim avionima „arado“ i „hajkel“. Kada su na oko godinu dana pred kraj rata Nemci bili uvrstili u te noćne bombarderske jedinice dva specijalna aviona za sadejstvo sa kopnenom vojskom, to je bio ubedljiv dokaz bednog stanja nemačke vazduhoplovne situacije. To su bili avioni: izviđački avion „foke vulf 189“ sledbenik „henšela 126“ i bombarder za obrušavanje „junkers 87“, koji je sada zamenio svoje ranije dnevno precizno bombardo-

vanje iz obrušavanja tim noćnim poletanjima u cilju uz nemiravanja, u kojima su retko mogli identifikovati cilj koji su napadali. Sasvim je jasno da bi savremeni helikopter ili laki avion kao što je kanadski „oter“, američki „kurir“ i „flečer“ ili britanski „simju“ bili prilično podesni za buduća dejstva te vrste. Odista, moglo bi se uopštiti i kažati da školski tip aviona uvek ima potencijalnu ulogu noćnog bombardera. To bi mogla da bude jedna od naj-vrednijih pouka iz oblasti taktičke podrške koja proističe iz drugog svetskog rata i ona dolazi iz sovjetskog iskustva.

Strategijsko bombardovanje je jedan od najznačajnijih vidova avijacijske podrške snaga kopnene vojske. Postoje veoma jasni primeri situacija u kojima je daljno bombardovanje bilo od neposredne koristi za kopnenu vojsku. Ono je očigledno pomoglo da se uspore pokreti jedinica nemačke oružane sile, koje su upućivane radi pojačanja u normandijskoj operaciji, u letu 1944. godine. Daljna bombarderska avijacija nemačkog vazduhoplovstva, gospodareći morskim prilazima Norveškoj, u proleće 1940. godine, onemogućila je britanskoj kopnenoj vojsci održavanje jednog uporišta koje je tu imala i u isto vreme omogućila je nemačkoj kopnenoj vojsci da relativno neometano prevozi brodovima svoje snage u Norvešku. Skoro sve operacije na Pacifiku, od Solomonskih ostrva do Okinave, ilustruju vrednost strategijskog vazduhoplovstva u podršci desantnih operacija ili u njihovom onemogućavanju neprijatelju.

Ali, u neposrednim taktičkim intervencijama na bojištu, bombarderi daljnog dejstva nisu bili uvek srećni. 5. vazdušna armija četvoromotornih bombardera, koja je bombardovala Bambam u filipinskoj operaciji, januara 1945. godine, bila je prekasno obaveštena o novoodređenj liniji bombardovanja na bojištu. Srećom, bombardovanje nije pričinilo štete američkim trupama. Međutim, u operacijama u Normandiji u letu 1944. godine, jedna slična greška je prouzrokovala gubitke u kanadskim i britanskim trupama.

Britansko vazduhoplovstvo je uvek strepelo od upotrebe teških bombardera za neposrednu podršku napada na zemlji. Slično američkom ratnom vazduhoplovstvu, ono je smatralo da bombardere ne treba odvajati od njihovog glavnog strategijskog zadatka razaranja neprijateljske industrije. Nemačko vazduhoplovstvo bilo je mnogo elastičnije u upotrebi svojih daljnih bombardera za neposrednu podršku kopnene vojske. Ali, kako je ono upotrebilo samo dvomotorne bombardere, koji su bili često sastavni deo nekog vazduhoplovnog korpusa ili divizije koja je sadejstvovala sa kopnenom vojskom, to nije bio tako veliki problem da se i oni upotrebe za dejstvo na ciljeve na bojištu. Može se postaviti pitanje da li je Montgomeri shvatao taktičke teškoće i teškoće bombardovanja ciljeva na bojištu, kada je jula 1944. godine zahtevao od Bombarderske komande britanskog vazduhoplovstva da mu pomogne da slomi neprobojnu nemačku odbranu kod Kana. U početku je bilo upotrebljeno oko 450 teških bombardera koji su većinom nosili razorne bombe od 225—450 kg, da pojačaju dejstvo britanske artiljerije. General de Gingen, Montgomerijev načelnik štaba, potvrdio je da su bili dobri rezultati bombardovanja i pisao je: „Branioci su bili potpuno ošamućeni i odsećeni od svojih baza za snabdevanje i rezervi. Oni su pretrpeli i znatne gubitke u materijalu“. Dokumentirani podaci sa nemačke strane jasno su pokazali da je ta ocena rezultata bombardovanja bila optimistička. Štaviše, kao neočekivani rezultat teškog sređenog bombardovanja, putevi su bili tako zakrčeni ruševinama i džombastim, eksplozijama izvaljenim stenama, da su saveznici morali da privuku buldožere da bi raščistili prolaze za svoja vozila i to usporenje je anuliralo u velikoj meri uspeh samoga bombardovanja. Ako su Nemci i bili ošamućeni bombardovanjem, njima je takođe i dato vreme da dođu sebi, zbog vremena koje je bilo utrošeno da se raščiste prolazi za dalje prodiranje. U toku sledećih nekoliko nedelja, teški bombarderi su upotrebljavani sve intenzivnije u operacijama u Francuskoj. To bombardovanje je očigledno pomoglo da se oslabi nemački front,

ali ono nije vršeno ekonomično. Ratna vazduhoplovstva zapadnih sila mogu odatle sigurno da izvuku pouku da, uzgredno, obučavaju posade strategijskih bombardera u taktičkoj avijacijskoj podršci snaga kopnene vojske i da ih praktično vežbaju u bombardovanju ciljeva na bojištu i održavanju veze sa jedinicama kopnene vojske u tako važnim stvarima kao što su obeležavanje radi raspoznavanja i označavanja linije bombardovanja. U epohi taktičke atomske bombe malo koji pilot bi poželeo da omaškom koju bombu baci na neki štab svojih trupa.

Korisnije je čak i ne vršiti preterano obilatu avijacijsku podršku kopnenih trupa tamo gde ona više nije samo neekonomična nego je čak rasipnička i beskorisna. Slučaj iz vazduhoplovne istorije sa Monte Kasinom je žalostan primer preterane taktičke upotrebe vazdušne moći. Bez ikakvog cilja izvršene su hiljade avio-poletanja u napadima na taj manastir. Cinični piloti koji su tu dejstvovali nazivali su sebe „zaludnim zadimljačima Monte Kasina“. Utvrđeno je da oni bombardovanjem i mitraljiranjem tога manastira nisu postigli nikakav neposredni vojnički uspeh. Možda treba izvući pouku za budućnost iz toga opšte poznatog primera preterane taktičke avijacijske podrške. Ta pouka je da se taktička upotreba vazdušne moći mora planirati na mnogo ekonomičnijoj osnovi, a naročito u doba kada su troškovi nacionalne odbrane postali skoro nepodnošljivi. U drugom svetskom ratu taktička vazdušna moć se tako često izražavala ubacivanjem maksimalnih snaga avijacije u cilju podrške kopnene vojske na odsudnom težištu bitke. Sovjeti i Nemci su možda najviše krivi za takvu taktiku, ali su je vazduhoplovstva Britanije i SAD upražnjavala na odgovarajući način čim su 1944. i 1945. godine dobila na raspolaganje veliki broj avijacijskih jedinica. Sigurno je da bi često bilo bolje odvojiti više aviona za zadatke vazdušnog izviđanja kako bi se češće omogućilo da se pravovremeno bombarduju pravilno odabrani ciljevi.

Pri kraju drugog svetskog rata bombarder za obrušavanje je izumirao, a lovac bombarder, naoružan raketnim zrнима, bio je napadno oruđe avijacijske podrške kopnene

vojske, koje je najviše obećavalo. Taktička vazduhoplovstva su se uglavnom oslanjala na lokalnu vazdušnu nadmoćnost i brojnu jačinu da bi u korist trupa na zemlji dejstvovala uspešno kao leteća artiljerija. Ipak, u toku poslednjih nekoliko godina, došlo je do niza usavršavanja i razvoja naoružanja i aviona, tako da to nameće zaključak da će se oblik operativno-taktičkog vazdušnog ratovanja mnogo izmeniti u budućnosti. Početkom 1952. godine vazduhoplovstvo SAD je formiralo prve jedinice taktičkih aviona bez pilota za koje se zna. To su bili 1. i 69. bombarderska grupa bez pilota, naoružane avionima „martin B-61-matador“. Posle 2—3 godine obuke i probnih gađanja, početkom 1954. godine, poslata je jedna od tih jedinica u Zapadnu Nemačku. Ti „matadori“ koji su, u stvari, vođeni projektili, revolucionarna su oružja koja se mogu lansirati i upravljati na cilj sa zemlje, danju i noću. Njihove posade strogo uzev nisu vazduhoplovci nego zemaljski tehnički stručnjaci koji sklapaju te zemaljske projektile, isprobavaju ih, kalibriraju njihovu elektronsku opremu i onda ih upućuju i upravljaju na ciljeve do kojih oni lete nadzvučnom brzinom. „Matador“ je kombinacija nemačkog aviona bez pilota V-1 i nemačkog raketnog projektila V-2. On je, naravno, moćniji, jer se na njega može staviti atomska bojeva glava. Ima pokretnu platformu za lansiranje, koja se može prevoziti na kamionu. Njemu ne treba aerodrom nego prosto mali komad puta. On je bitno oličenje pokretljivosti, jer posade i vođeni projektili mogu da se prevoze vazduhom i mogu da dejstvuju stvarno bez baze. Kako bojeva glava „matadora“ može da bude atomska, oružje ove vrste bi moglo da bude odlučnije u budućim bitkama na zemlji.

Izgleda da je neizbežno da će atomska vazdušna moć imati da odigra ulogu u budućim bitkama na zemlji. Neki političari i novinari su dokazivali da je moguće da atomska bomba ne bude upotrebljena u budućem ratu. Maja 1954. godine, to gledište je, izgleda, odbačeno izjavom generala Twininga, načelnika štaba vazduhoplovstva SAD. On je tada rekao: „Ratno vazduhoplovstvo planira da

opremi sve svoje lovce, kao i bombardere, atomskim sredstvima za taktičku upotrebu protiv trupa na zemlji". Kad se setimo da je kopnena vojska SAD, 1954. godine, brodovima prevezla atomska zrna 280 mm za svoje artiljerijske jedinice u Evropi, kao i baterije atomskih raketa, onda postaje očigledno da predstoje korenite promene u taktičkoj podršci kopnene vojske. Dejstva taktičkih atomskih bombi i atomskih artiljerijskih zrna treba da budu strogo koordinirana. Ogromni troškovi oko izrade tih sredstava neizbežno nameću potrebu da se njihova upotreba brižljivo planira pod nadzorom kopnene vojske. Sada je važnije no u prošlosti da na avionima koji izviđaju za račun kopnene vojske, lete piloti koji su, ako već ne pripadaju kopnenoj vojsci, u svakom slučaju dobro upućeni u njene potrebe. Ne može se dozvoliti da se rasipaju atomske bombe bacajući ih nasumce ili upotrebljavajući ih protiv drugorazrednih ciljeva. Pokazivanje ciljeva atomskoj artiljeriji mora biti najpreciznije. Da bi se izabrali ciljevi za taktičke atomske bombardere, potrebno je naročito brižljivo izviđanje, proučavanje ciljeva, izbor marš-rute i određivanje lovačke pratrne, kao i primena radio-protivmera, što je do sada bilo vezano uglavnom samo za strategijsko bombardovanje. Helikopteri, na kojima bi leteli piloti koji dobro poznaju taktiku kopnene vojske, mogu takođe imati vrlo važnu ulogu u dejstvima te vrste. Kombinacija atomskih artiljerijskih zrna, vođenih projektila i helikopterskih izviđačkih jedinica može da znači da taktička podrška kopnene vojske više neće zahtevati hitnu izgradnju poletno-sletnih staza i aerodroma i prevoženje avionima velikih sastava tehničkog i ostalog neletačkog ljudstva za opsluživanje aviona, na isturene vazduhoplovne baze. Putevi i obične poljane će zameniti vazduhoplovne baze. I sasvim je moguće da će i avioni koji će se upotrebljavati da spreče nadiranje neprijateljskih oklopnih jedinica, pre dejstvovati sa puteva nego sa aerodroma.

„Tanderdžeti“ i „sejbrovi“, „meteori“, i „vempajeri“, MiG i dvomotorni mlazni „iljušin“ i „tupoljev“ su prebrzi avioni da bi njihove posade mogle otkrivati maskirane

tenkove sa onih visina na kojima oni obično moraju leteti. Kao što je opšte poznato, mlazni avion je neefikasan i neekonomičan za napad iz niskog leta. Jedino specijalno protivtenkovsko svojstvo savremenih mlaznih lovaca i lovaca bombardera jesu teški topovi kalibra 30 i 37 mm, koji se sada ugrađuju na zapadnim i komunističkim lovačkim i lovačko-bombarderskim avionima. Jeftiniji, sporoleteći, snažni protivtenkovski avion koji može iz brišućeg leta da dejstvuje protiv pojedinačnih tenkova preciznim vođenim projektilom — to je ono što je sada potrebno.

Verovatno će se takav avion konstruisati kroz jednu do dve godine i ima znakova da bi Britanija ili Francuska mogle u tom pogledu da obezbede vođstvo zapadnim vazduhoplovstvima. Francusku, naravno, ljuto tišti potreba za takvim avionom. Njena nesrećna iskustva sa nemackim oklopnim divizijama iz leta 1940. godine podstakla su njenog vodećeg konstruktora aviona, Poteza, da odmah otpočne rad na efikasnom avionu, koji bi se mogao upotrebljavati protiv oklopljenih prethodnica pre no što se one konsoliduju na teritoriji u koju prodiru, s tim da taj avion poleće i sleće van aerodroma i čak van puteva. Njegov avion „potez 75“ nije izazvao mnogo povoljne komentare vazduhoplovnih stručnjaka, kada se pojavio na Pariskoj izložbi avio-industrije 1953. godine. Ipak su proveravanja njegovih letačkih i borbenih svojstava dovoljno pokazala da su zapadni planeri na osnovi toga shvatili da je Francuska konstruisala jednu mašinu sa realnim taktičkim mogućnostima. Potezova mašina je avion kopnene vojske sa koga se mogu ispaliti 2—4 probojna, nadzvučna vođena projektila. Taj avion je jednostavan i jeftin u pogledu konstrukcije i pilotiranja, mada je izrada samih vođenih projektila još prilično skupa. On može da poleti sa džombaste, neravne poljane dužine oko 100 m, a može da sleti na место koje je još manje od toga. Projektili se mogu ispaljivati a da se ne preleće preko cilja i tako taj avion može donekle da izbegne lokalnu protivavionsku vatru. On može da se prikrada svom cilju (tenkovima) leteći iznad same

zemlje, da tako izbegne neprijateljsko radarsko osmatranje i oteža upotrebu sasređene protivavionske vatre. Zbog njegove male brzine i velike pokretljivosti teško je savremenim lovциma velike brzine da ga presreću. On može da leti po vremenu koje je suviše rđavo za mlazne lovce i njegove baze se skoro neće moći otkrivati iz vazduha. Sa maksimalnom brzinom od oko 270 km/čas i brzinom sletanja od oko 30 km/čas avion je lak za pilotiranje i može izvoditi napade i pri brzini od oko 110 km/čas. Bilo bi lako obučiti grupu pilota avijacije kopnene vojske da leti na takvom lovcu tenkova i on obećava da će biti bolja vrsta leteće artiljerije no bombarder za obrušavanje ili ijedna od ranijih letećih mašina koje vrše taktičku podršku oklopnih snaga. Sadejstvo sa svojim tenkovima može da bude jednostavno i tesno; samo jedna eskadrila ili čakodeljenje „poteza 75“ može sa velikim uspehom da kombinuje zadatke izviđanja i napada na ciljeve na zemlji, a naročito ako bi se toj jedinici dodao jedan ili dva helikoptera kao savremene „kućne pomoćnice za sve poslove“ u taktičkim dejstvima avijacije. Ti se avioni mogu uspešno upotrebiti ne samo protiv pojedinih krstarećih tenkova nego i protiv jakih tačaka sa kojih je teško proterati neprijatelja. Potpun uspeh dejstva avionima „potez 75“ će, naravno, zavisi od kvaliteta vođenih projektila koji se budu upotrebljavali i od uvežbanosti radarskih tehničara koji ih budu vodili ka cilju. Zasada, vođeni projektili su tek u svojim prvim stadijumima upotrebe, dok je mašina kao što je „potez 75“ odlična platforma za lansiranje raketa te izgleda da je, najzad, ostvaren pravi razarač tenkova.

Takođe je jasno da bi se iz ekonomskih razloga morao konstruisati jedinstven mali i jeftini mlazni lovac i lovac bombarder, za opšte zadatke napada na ciljeve na zemlji i podršku kopnene vojske. Avioni „tanderdžet“, „sejbr“ i „supersejbr“, „hanter“ i „swift“, kao i slični sovjetski avioni MiG i „lavčkin“, skupi su u pogledu izrade i opreme. Neki oblici taktičke avijacijske podrške moraće se još neko vreme verovatno vršiti masovnom upotrebot vazdušne moći. Taktičko vođeno zrno, vođeni

bombarder i taktički atomski bombarder su skupi za upotrebu u velikom broju. Ako taktičko vazduhoplovstvo bude moralo da interveniše u lokalnim krizama u bici kopnene vojske, biće mnogo zadatka, kao što su napadi na trupe koje prodiru u masama i na kolone koje su se iznenadno pojavile u pokretu na putevima, u kojima će biti potrebne stotine mlažnih aviona da istovremeno topovima i raketama napadaju trupe, vozove i kamione. Eto zašto buduće potreba mlažne taktičke avijacijske podrške može zadovoljiti avion kao što je lovac „net“, manji od „spitfajera“, mnogo manji od „sejbra“ i „hantera“ i skoro tri puta jefitiniji od njih, a koji se izraduje za manje od četvrtine vremena koje se troši na njih. Takav jedan avion kao što je „net“ imao bi operativnih prednosti u odnosu na teže avione jer bi se sa njim moglo lakše dejstvovati sa isturenih, na brzu ruku uređenih aerodroma u blizini linije fronta. Izuzev, možda, atomske bombe, on bi ipak mogao da ponese sve što je potrebno za taktičku avijacijsku podršku — topove, raketna zrna, bombe i vođene projektili i bio bi potpuno opremljen: radarom, oklopom, VKT radio-stanicom — u stvari svim onim što je bitno za savremenog lovca velike brzine.

To ne znači da savremeni mlažni lovac i lovac bombarder nisu prilagodljivi i efikasni u taktičkoj avijacijskoj podršci. Kad je izbio korejski rat, u letu 1950. godine, dokazivali su mnogi stručnjaci da bi savremeni mlažni avioni bili previše brzi za precizne napade na pokretne pa čak i na nepokretne ciljeve na bojištu. Ali, sa pronalaskom radaških topovskih nišana i sa dokazanom korišću od izvanredne stabilnosti mlažnog aviona u letu, sada je jasno da savremeni mlažni avion ima sigurne prednosti prema njegovim sporijim prethodnicima sa običnim motorima. Piloti sada izučavaju novu taktiku napada da bi uspešno izvršavali zadatke pri novim brzinama i novim uslovima. Svaki može videti uspehe koje su postigle u Koreji taktičke jedinice mlažnih lovaca bombardera Ujedinjenih nacija.

Postoji vid taktičke avijacijske podrške koji je malo primenjivan i u Koreji i u drugom svetskom ratu, a mogao bi se korisno razviti u budućnosti. To je upotreba pojedinačnih aviona koji noću i pri rđavom vremenu prodiru na neprijateljsku teritoriju, u cilju ometanja pokreta i vršenja prepada na komunikacije. To bi bila dopuna noćnog taktičkog bombardovanja za uzneniravanje. Ta upotreba pojedinačnih aviona zaista bi mogla zameniti ove operacije u noćima kada je vreme vrlo loše. Tad bi mogli biti upotrebljeni odlično uvežbani piloti, sa najsavremenijom navigacijskom opremom, da lete iznad neprijateljskih štabova i koncentracija trupa na bojištu, da im ne daju da zaspie i da ih uopšte uzneniravaju. Samo nekoliko poletanja bi bilo potrebno da bi se krstarilo cele noći iznad jednog područja. Gubici koji bi se time nanosili vojnim uređajima i ljudstvu bili bi neznatni, ali to se dešavalo i pri mnogim obilnim taktičkim bombardovanjima. Glavna žrtva je često stanovništvo i njegova imovina. Ali, ti taktički noćni prodirači mogu uticati na moral neprijatelja na frontu i doprineti da on izgubi poverenje u sposobnost svojih avijacijskih snaga da ga zaštite. Uvek je bilo teško ubediti vojnika da ga avijatičar može štititi samo na nekim mestima i samo za neko vreme. Lovački „kišobran“*) neizbežno mora imati „rupe“ u odbrani, kao što ih ima bombarderski „tepih“ u napadu.

*) U cilju obezbeđenja veoma važnih objekata, patrole lovaca su raspoređivane iznad i oko njega na raznim visinama, tako da to izgleda kao kišobran. — Prim. prev.

VIII

POMORSKA VAZDUŠNA MOĆ

Lako je uvideti da komunističke zemlje moraju da prilaze problemima vazduhoplovstva ratne mornarice sa sasvim drukčijim strategijskim potrebama od potreba zapadnih sila. Maršal britanskog ratnog vazduhoplovstva Teder rekao je u jednom govoru koji je održao u jesen 1953. godine u Londonu, da „SSSR stvarno nema prekomorskog snabdevanja i zato mu ne može štetiti nikakva pomorska blokada“. U velikoj suprotnosti sa tim, jedan drugi maršal britanskog vazduhoplovstva, Džon Slesor, je pisao: „Zapadna alijansa je jedna koalicija međusobno povezana pomorskim komunikacijama. Ratne mornarice i vazduhoplovstva su nužni za zaštitu tih komunikacija protiv opasnosti od podmornica i mina“.¹⁾ On je dalje podvukao da bi narod gladovao a ratni napor bi se iscrpli i propali, ako se ne bi mogao održati znatan uvoz u Evropu i druga područja. I samim ratnim vazduhoplovstvima je nužan uvoz sirovina, bombi, opreme i goriva iz prekomorskih zemalja da bi mogla da dejstvuju. „Trgovačke mornarice Zapada su zbog toga od bitne važnosti za delovanje vojne sile u ratu“.

U dva prošla svetska rata trgovacko brodovlje je bilo obilato štićeno neposrednom pratnjom ratnih brodova svih vrsta. Ali, vazdušni napadi i vazdušna zaštita igrali su presudniju ulogu protiv neprijateljskih podmornica i površinskih brodova, kako u evropskim tako i u pacifičkim

¹⁾ *Strategy for the West*, str. 83.

operacijama, jer je drugi svetski rat nagovestio rastući značaj vazdušne moći na svim poljima kopnenih operacija. U budućnosti, čak više nego u prošlosti, vazdušna moć će biti nužna da bi se suzbila opasnost od neprijateljskih podmornica. Nedavno objavljeni detalji o rastućim snagama sovjetske ratne mornarice, a naročito podmornica, istakli su potrebu Zapada da poveća vazdušnu moć svoje ratne mornarice. Winston Čerčil, dotičući se u jednom govoru borbe protiv podmornica, nazvao ju je: „Rat pipanja i davljenja, vrebanja i podvala, nauke i mornarske veštine“. To je bilo tačno u drugom svetskom ratu i biće još tačnije u budućnosti. Pojava atomske podmornice velikog radijusa dejstva i upotreba uređaja „šnorkel“ koji mnogo povećava udaljenje na koje podmornice mogu da dejstvuju od svojih baza, zahtevaće čak veću dovitljivost nauke i mornarske veštine no ranije. A mornarskoj veštini mora se dodati vazduhoplovna veština najvišeg stepena.

Problem je prvenstveno u tome kakvom naoružanju dati prioritet. Kako se može najbolje pogoditi kakav treba da bude odnos protivpodmorničke avijacije i avijacije za razminiranje, razarača, eskortnih brodova i nosača aviona? Sada je, imajući na umu sve pouke iz drugog svetskog rata, sigurno opravdano kategorički tvrditi da dobro poznate flote bojnih brodova i krstarica, koje su krasile mora u ratu i miru za poslednjih pedeset godina, moraju sada da budu postepeno otpravljene u istoriju mornaričke prošlosti i da broj nosača aviona možda treba striktno ograničiti, dok avijacijske snage koje baziraju na kopnu a namenjene su za podršku pomorskih operacija, treba znatno povećati.

Drugi svetski rat je pokazao koliko su površinski brodovi svih vrsta osetljivi na vazdušni napad. Britanski bojni brodovi „Prins ov Vels“ (*Prince of Wales*) i „Ripals“, (*Repulse*), japanski nosači aviona kod Midveja, američki bojni brodovi „Arizona“ i „Oklahoma“ u Perl Harboru i italijanski bojni brodovi „Reks“ i „Roma“, (koje su pogodili avioni nemačkog vazduhoplovstva 1943. godine vođenim bombama), samo su mali broj primera koji ilustruju rastuću moć avijacijskih udara protiv pomorskih brodova. A

sada smo u doba atomskih i hidrogenskih bombi, sa vođenima raketama i bombarderima koji mogu da dopru na udaljenost od 5000 km od svoje baze a, sa dopunjavanjem goriva u letu, možda i dalje. Ta avijacijska dostignuća u protekloj deceniji moraju sigurno značiti da se vek bojnog broda i krstarice, kao jedinica ratne flote, polako završava i da će razarači i nosači aviona biti osetljivi na vazdušni napad više no ikada ranije. General Džems Dulitl, kada je posle drugog svetskog rata izišao pred jednu istražnu komisiju Senata u Vašingtonu, rekao je slikovito: „Bojni brod je počeo zastarevati pre dvadeset, a zastareo je pre deset godina“. On je dodao: „Nosač aviona zastareva“. Najnepristrasniji posmatrači će sumnjati u tačnost ocene generala Dulitla da bojni brod već od pre dvadeset godina zastareva. On je, u to vreme, sasvim prirodno, dokazivao potrebu za povećanjem američke strategijske bombarderske avijacije. Njegovu borbu za stvaranje jačeg strategijskog bombarderskog vazduhoplovstva ne bi bilo teško opravdati u svetlosti svetskih događaja i tendencija u naoružanju koji su usledili. Ali bi bilo teško braniti njegovu tezu da nosač aviona već zastareva. U doglednoj budućnosti on će biti veoma važno sredstvo za odbranu konvoja od napada podmornica u onim slučajevima kada lokalni meteorološki uslovi na moru tako utiču da su dejstva avijacije sa nosača aviona jedini praktični način lokalne vazdušne odbrane konvoja u širokim razmerama. Dokle god SAD budu imale velike prekomorske obaveze, njima će nosači aviona nesumnjivo biti potrebni za vreme rata.

Teško je proceniti budući značaj uloge nosača aviona u pomorskom i vazdušnom ratovanju. Podaci o uspesima nosača aviona u drugom svetskom ratu često su vodili na stranputicu. Britanski nosači aviona koji su novembra 1940. godine uspešno smanjili italijansku flotu kod Taranta, postigli su slavu i izvršili sjajan napad koji je pomogao da se ponovo uspostavi ravnoteža pomorske moći u Sredozemlju. Ali, u toj kao i u mnogim drugim prilikama, italijanska lovačka i protivavionska odbrana je bila slaba i njihov sistem ranog upozorenja nije zadovoljavao. Napad

na Taranto ne može ukazati na potencijalne mogućnosti nosača aviona budućnosti. Čim su 1941. i 1942. godine nemački srednji bombarderi tipa „junkers“ i „hajnkel“ prebazirani na Siciliju i Krit, i to u sasvim ograničenom broju, Britanci su bili privremeno izgubili prevlast na Sredozemnom moru. Njihovi konvoji nisu mogli dospevati na Maltu bez teških gubitaka. Nosači aviona i drugi površinski brodovi žestoko su stradali od nemačkog vazduhoplovstva koje je uvek bilo u pripravnosti za dejstvo i morali su biti korišćeni vrlo obazrivo. Krajem 1942. godine potpuno su uspostavljene pozicije britanske ratne mornarice u Sredozemlju, zahvaljujući uglavnom napredovanjima na kopnu, koja su obezbedila vazduhoplovne baze, kao i upućivanju savremenih lovaca na Maltu.

U nekim izveštajima iz rata na Pacifiku takođe su zabeleženi podaci o uspesima nosača aviona, koji bi samo donekle mogli biti vodilja za buduće pomorsko-vazduhoplovne operacije. Napad na Perl Harbor je bio prilično uspešan. Dejstvovale su tri japanske divizije, sa 6 nosača aviona. Uzgred rečeno, interesantno je pomenuti da je 4 od tih 6 nosača aviona potopljeno ili teško oštećeno juna 1942. godine u bici za Midvej, zahvaljujući veštaj upotrebi američkih nosača aviona, kojima je komandovao admiral Spruans, i činjenici da je Japan malo pre toga bio izgubio najbolje pilote koje su pri napadima na Cejlon poobarali britanski lovci. Da li treba ceniti sposobnost nosača aviona po japanskim uspesima kod Perl Harbora decembra 1941. godine ili po njihovom relativnom neuspehu nekih 6 meseci kasnije? Kod Perl Harbora američko vazdušno izviđanje nije bilo kako treba, kao ni protivvazdušna obrana, delimično zbog toga što oni nisu koristili u punoj meri svoje radio-izviđanje i sistem ranog upozorenja. Japanske eskadrile sa nosača aviona doživele su svoj veliki uspeh. Posle polučasovnog bombardovanja i torpedovanja, one su mogle da se na svojim nosačima aviona, skoro uopšte neuznemiravane, popunjavaju gorivom i municijom. One su tako bile u stanju da samo za jedan dan nanesu ratnoj mornarici SAD više gubitaka no što ih je ona pretrpela u

celom prvom svetskom ratu. Tri od osam američkih bojnih brodova, koji su se nalazili u Perl Harboru, bilo je potopljeno, a ostalih pet teško oštećeno. Preko 250 američkih aviona bilo je uništeno ili oštećeno na njihovim aerodromima. I sve to je japansko mornaričko vazduhoplovstvo stalo samo 28 pilota.

Ali, u mnogim od sledećih operacija nosača aviona japanska mornarička avijacija je bila daleko od uspeha. Kod Midveja američki lovački avioni, mada su trpeli teške gubitke, ne samo da su u početnoj fazi bitke angažovali japanske eskadrile koje su pošle u napad, i tako ih sprečili da oštete američku vazduhoplovnu bazu na Midveju, nego su oni izvršili i dragoceni izviđački zadatak. Oni su u toj početnoj fazi bitke dali podatke o pozicijama japanskih nosača aviona i ostalih ratnih brodova i tako su pripremili put za uspešne američke napade na rezerve japanske mornaričke avijacije. U letu 1942. godine u bitkama u Koralnom moru i kod ostrva Midvej, japanska ratna mornarica je počela da gubi inicijativu na Pacifiku uglavnom zbog njenih teških gubitaka u nosačima aviona. Ali, tu je bio i drugi veoma važan faktor koji ima veze sa svim vidovima vazdušne moći. Japan je gubio najbolje pilote svoje mornaričke avijacije. Intenzivna obuka novog ljudstva ne može da obezbedi novu elitu pilota. U pomorsko-vazduhoplovnim bitkama kod Filipina 1944. godine slaba uvežbanost pilota i ostalih članova posada aviona sa japanskim nosačem aviona negativno je uticala na dejstva mornaričke avijacije protiv američke ratne flote, isto toliko koliko ma koji drugi pojedinačni faktor. Zaplenjeni japski dokumenti su to jasno pokazali i oni su blagovremena opomena da je ukupan broj dobrih posada aviona sa nosačem aviona jedan od najvažnijih kriterijuma snage ukrcane mornaričke avijacije.

A šta da se kaže o američkim nosačima aviona? SAD su jedina država u toku cele istorije mornaričkog vazduhoplovstva koja je upotrebljavala više od stotinu nosača aviona, a njena posleratna flota još uvek prelazi taj broj. Nijedna druga sila nikada nije izgradila flotu nosača avi-

ona koja bi se mogla uporediti sa ovom. Britanija ih je imala 50 pri kraju drugog svetskog rata, ali sada ih ima svega dvanaestak. Prvih godina rata na Pacifiku Japan ih je imao samo desetak spremnih za dejstvo, a docnije još manje. Ni SSSR, ni Nemačka nisu nikada imali više od jednog nosača aviona i ni jedna od ovih dveju sila nije ih u toku rata nikada upotrebila. Ko proučava rat da bi ocenio buduće mogućnosti nosača aviona u njemu mora se okrenuti američkim iskustvima u njihovoј upotrebi. A ipak je tako mnogo američkog iskustva iz drugog svetskog rata već beskorisno ili vodi na stranputicu. Američki nosači aviona su mnogo doprineli da se unište japanski nosači aviona i površinski ratni brodovi, naročito bojni brodovi i krstarice, u raznim pomorskim bitkama od Koralnog mora 1942. godine, do iskrcavanja na Filipine pri kraju 1944. i početkom 1945. godine. Ali, ako bojni brodovi i krstarice zastarevaju, a Sovjetski Savez i njegovi saveznici nemaju nosača aviona ili linijskih ratnih flota, kako se onda može opravdati sadašnja velika snaga od preko 100 američkih nosača aviona za borbu protiv neprijateljskih ratnih flota na otvorenom moru?

Mnogi američki stručnjaci su izneli gledište da su američki nosači aviona sa kojih mogu da dejstvuju bombarderi koji mogu da nose atomske bombe, neocenjiva dopuna strategijskom vazduhoplovstvu SAD. Jasno je da su dejstva bombardera ukrcanih na nosačima aviona protiv japanskih ostrva poslednjih šest meseci drugog svetskog rata, znatno uticala na formiranje toga mišljenja. Ali se ne može verovati da će se u ma kom budućem konfliktu ponoviti oni laki operativni uslovi koji su vladali nad Japonom 1945. godine. Sigurno će proći još mnogo godina pre no što Kina bude u mogućnosti da izgradi tešku bombardersku avijaciju koja bi mogla da ugrozi američke nosače aviona na moru i odbrambenu lovačku snagu koja bi mogla da spreči avione sa atomskom bombom, poslane sa nosača aviona, da opipaju mnoga slaba mesta u protivvazdušnoj odbrani Kine i nanesu veoma velike štete njenoj rastućoj industriji. Ali će do 1960. godine protivvazdušna odbrana Kine biti mnogo jača.

Svi podaci iz drugog svetskog rata pokazuju da su nosači aviona bili i da će uvek biti veoma osetljivi od napada jake vazdušne moći koja bazira na kopnu. Japanski samoubilački napadači „kamikaze“ su pokazali šta mogu postići bezobzirni napadi avijacije bazirane na kopnu protiv nosača aviona i drugih velikih površinskih brodova. Jedan od prvih uspeha tih samoubilačkih aviona desio se maja 1944. godine, protiv jednog britanskog nosača aviona koji je dejstvovao u Indijskom oceanu. Nekoliko meseci kasnije, u bici kod zaliva Leite, „kamikaze“ napadi su oštetili najmanje tri američka nosača aviona. I pre no što je Okinava podlegla američkom napadu aprila 1945. godine, još mnoge nosače aviona SAD su pogodili japanski napadači samoubice, koristeći obične bombe, vazdušna torpeda, minijaturne jednosede avione „bake“ sa raketnim motorom, koji su razvijali brzinu od 960 km/čas, a u prednjem delu trupa nosili bojevu glavu težine jedne tone. I britanski nosači aviona koji su u proleće 1940. godine dejstvovali pored obala Norveške i dočnije u južnom Arktitu, u obrani anglo-američkih konvoja za Murmansk, mogu da potvrde kakvu opasnost predstavljaju male snage efikasnih dvomotornih bombardera, koje je nemačko vazduhoplovstvo upotrebljavalo protiv njih. Ali kopneni avioni iz drugog svetskog rata nisu bili tako efikasni kao što će biti eskadrile budućnosti sa njihovim vođenim bombama, projektilima velikog dometa, atomskim i hidrogenskim bombama. Odista je teško izbeći zaključak da je nosač aviona danas mnogo više osetljiv od vazdušnih i podmorničkih napada no ikada ranije i da će biti još osetljiviji kada se usavrše vođene bombe i strategijski mlazni avioni sa većim radijusima dejstva, kao i rakete velikog dometa.

Šta je onda buduća uloga nosača aviona? Uprkos snažnim argumentima mnogih vazduhoplovnih stručnjaka koji su im protivni, nosači aviona će, u sledećoj deceniji, verovatno, ostati neophodni za protivpodmorničku pratinju konvoja. Aleksandar Severski, u svojoj knjizi *Air Power: Key to Survival* piše da su po njegovom mišljenju „velika ploveća ostrva u koja se je zaljubila američka ratna mor-

narica i u koja ona polaže svoje nade — jedna vojna nakaza“ i nastavlja: „Ja ne sumnjam da će, kad se bude napisala vojna istorija, ti mastadonti koje mornarica traži, biti navođeni kao prvorazredni primer strategijske gluposti i mornaričkog očajanja“. To je svakako ekstremno mišljenje koje ima za cilj da podrži glavnu težnju Severskog za jačanjem američke strategijske bombarderske avijacije bazirane na kopnu i za praktično ukidanje prekomorske strategijske angažovanosti SAD, tako da američka vazdušna moć može skoro potpuno da dejstvuje sa kopnenih baza Severne Amerike. Ali, sadašnja američka strategija se zasniva na Severoatlantskoj alijansi i rastućim prekomorskim azijskim obavezama što izgleda, unekoliko modifikuje tezu Severskog. Treba se osvrnuti na jedno obazrivije gledište o budućoj važnosti nosača aviona, kao što je ono koje je izneo admiral Engus Nikol (Angus Nicholl), iskusni viši štabni oficir iz drugog svetskog rata, sa velikim poznavanjem pomorskog vazdušnog ratovanja u kome je učestvovao. U jednoj emisiji radio-stanice „Bi-bi-si“ o budućnosti nosača aviona, on je rekao (8. decembra 1953): „Ljudi čiji pogledi imaju uticaja na vazduhoplovna pitanja tvrdili su da je nosač aviona zastareo i da treba odbaciti taj skupi tip broda. Drugi su dokazivali da je samo potrebno da ratna mornarica ima male i relativno jevtine nosače aviona konstruisane za striktno odbrambene zadatke, dok još postoji korisna uloga za njih u odbrani brodovlja daleko od kopna. Glavna namena flote danas jeste da štiti brodovlje od glavne opasnosti koja dolazi od podmornica, mina i aviona.“ Admiral Nikol je ubedjen da je bitna uloga koju treba da igraju nosači aviona sprečavanje svake od te tri opasnosti i da će to i dalje biti. Po njegovom mišljenju — a izgleda da je ono opravданo — protivpodmornička zaštita na okeanskoj pučini zahteva kombinaciju protivpodmorničkih brodova i aviona sa nosača aviona. Lovačku zaštitu protiv bombarderskog napada na brodovlje, na okeanskoj pučini, mogu u izvesnim područjima da pruže samo lovci koji dejstvuju sa nosača aviona i drugih brodova. Lovci koji baziraju na kopnu nemaju

dovoljan radijus dejstva da bi dopirali na sva područja okeana, a bombarderi sa kopnenih aerodroma su u toku drugog svetskog rata stalno trpeli neuspehe kada su obezbeđivali konvoje od vazdušnih napada. Britansko i američko iskustvo iz drugog svetskog rata pokazalo je da su trgovacki brodovi bili bespomoći pred vazdušnim napadom, ako nisu imali lokalnu lovačku zaštitu. To je bilo iskustvo konvoja koji su plovili za SSSR i Maltu. To je bilo iskustvo Osovine u Sredozemlju, kada su 1942. i 1943. godine pokušavali da snabdevaju Afrički korpus. I poraz Japana mogao je biti znatno odgođen da su njegovi trgovacki brodovi imali dovoljnu lovačku zaštitu. Nije verovatno ni to da bi kopneni lovci budućnosti mogli obezbeđivati konvoje. Jasno je da konvoji kada su udaljeni od svojih obala do oko 150 km, mogu biti prilično dobro obezbeđeni od napada neprijateljskih bombardera. Dopunjavanje gorivom u letu i ekonomičniji mlazni motori budućnosti bi mogli povećati to udaljenje lovaca možda najviše na oko 1500 km. Ali bi tada bili vrlo komplikovani problemi sistema ranog upozorenja, a lokalni meteorološki uslovi, naročito u jesen, zimu i proleće, mogli bi lovcima sa kopna u mnogim područjima da onemoguće dejstvo pri zaštiti konvoja. To je uvidelo nemačko vazduhoplovstvo u Norveškoj, u drugom svetskom ratu. Jasno je da Aleutska ostrva i Arktik u toku znatnih perioda godine mogu u regionima nekih aerodroma da imaju vrlo promenljive vremenske uslove. Otuda izgleda jasno da, u izvesnim ratnim okolnostima, lovci sa nosača aviona moraju da vrše neke oblike vazdušne zaštite.

Isto tako je jasno da će helikopterske jedinice za ofanzivna dejstva protiv podmornica, u izvesnim okolnostima, biti bolje upotrebljene sa nosača aviona. Na primer, kada je potrebno da odmah stupe u borbu sa podmornicama koje su se pojavile u blizini konvoja. Kada, za oko sledećih pet godina, dvomotorni helikopter bude potpuno usavršen i kada bude imao radijus dejstva od, recimo, 300—500 km i korisnu nosivost od 2—3 tone, on bi mogao odista postati značajnije sredstvo za protivpodmorničko dejstvo

i sa kopna i sa nosača aviona mada će on, kako je relativno spor, biti osetljiv na dejstva podmorničkih topova. On će moći da, u nekim slučajevima, dejstvuje pri rđavom vremenu, efikasnije nego avioni sa velikim brzinama sletanja, poletanja i krstarenja. Njemu ne treba nikakva staza za poletanje i sletanje i on može efikasnije da koristi savremene zvučne plutače za otkrivanje podmornica, nego mnogi obični kopneni protivpodmornički avioni kojima su takođe potrebne velike, na vazdušni napad osetljive vazduhoplovne baze, da sa njih dejstvuju. Moglo bi se postaviti pitanje: zašto helikopteri ne mogu da dejstvuju sa trgovackih brodova ili razarača? Odista oni to mogu, ali ne u tako znatnom broju kao sa nosača aviona. Protiv-podmornička borba je veoma komplikovan posao, koji uključuje izviđanje kopnenim avionima, radio-izviđanje i onda, na kraju, otkrivanje i uništenje podmornice. U poslednjim fazama te borbe moraju se na osnovu najpotpunijeg izviđanja tesno koordinirati sve snage koje dejstvuju na jednom mestu, te je nosač aviona, a ne trgovacki brod, pogodan da bude najbolje komandno mesto, makar samo radi šifrovanja i tajnosti priprema za dejstvo i zbog efikasnije upotrebe radio-telefonske stanice i radara. Otuda, sve dok radius borbenog dejstva helikoptera i lovaca bude manji od 1500 km — kakav će i biti u doglednoj budućnosti — nosači aviona, sa svojim letelicama, bi imali da vode lokalnu borbu protiv podmornica. I kada meteorološki uslovi u rejonima vazduhoplovnih baza na kopnu budu nepovoljni, konvoj bi imao da se osloni skoro potpuno na letelice svojih sopstvenih nosača.

Pitanje koliko veliki treba da budu nosači aviona i koliko treba da ih bude, bilo je takođe predmet mnogih rasprava u pomorsko-vazduhoplovnim krugovima. Možda bi nosači aviona mnogo manji od 60 000 tona, koji su nedavno izgrađeni u SAD, bili dovoljno veliki da sa njih dejstvuju savremeni nadzvučni mlazni lovci. Kosa paluba i parni i raketni katapulti doprineli su skraćenju potrebne maksimalne dužine poletno-sletne palube. Ali izgleda da će ubuduće biti potrebni nosači aviona od 20 000 do 30 000 t

za zaštitu pomorskih transportnih brodova, koji prevoze sirovine za fabrike i pogonsko gorivo za oružane snage, što je zapadnim silama potrebno u miru i ratu. Da bi se izračunao ukupan broj potrebnih nosača aviona bila bi potrebna veća mudrost od Solomonove. Za sada Zapad ima preko 100, a komunisti jedan ili najviše dva eksperimentalna nosača aviona. Je li to razuman odnos pomorskih vazduhoplovnih snaga? Možda treba promeniti pomorsku i vazduhoplovnu politiku i dati veću važnost hidroavionima na čamac ili kopnenim avionima, kao sastavnom delu veoma važnog protivpodmorničkog plana za budućnost?

Može li statistika pomorskih i vazdušnih operacija iz drugog svetskog rata da pomogne zapadnim planerima u tom pogledu? Na nesreću, slika je ponekad mutna zbog nedostatka pouzdanih podataka. Tvrđenja o podmornicama koje su potopili kopneni avioni, avioni sa nosača aviona ili razarači, ni izdaleka nisu ubedljiva. Istina je da su prema podacima iz nemačkih dokumenata kopneni avioni u celini potopili više podmornica nego avioni sa nosača aviona. Ali, avioni sa nosača aviona su mogli da drže podmornice na pristojnom i bezopasnom odstojanju i da tako sprečavaju napade. Staviše, avioni sa nosača aviona, a naročito američki, učinili su mnogo na smanjenju neprijateljskih pomorskih snaga i snaga mornaričkih lovaca i tako umanjili obaveze kopnenih aviona. Vazdušno ratovanje je daleko od toga da bude jedna nauka. Dok se ne bi imala pouzdana statistika o gubicima i uspesima i dok se ne bi izvršilo tačno upoređenje utrošenih sati letenja i borbenih avio-poletanja, ne može se naći pravilan odgovor na pitanje o relativnim zaslugama kopnenih aviona i onih sa nosača aviona. Jasno je da su u drugom svetskom ratu bile nedovoljne protivpodmorničke avijacijske snage obe vrste i da su vazduhoplovne snage koje su sadejstvovalle mornarici bile zapostavljene zbog velikog — verovatno preterano velikog — prioriteta koji je bio dat taktičkom i strategijskom vazduhoplovstvu kao snagama za podršku u operacijama na kopnu i za samostalna dejstva na kontinentu. Takva greška mogla bi biti fatalna u budućnosti.

a podaci iz posleratne decenije govore da bi se ta greška mogla ponoviti. Zapostavljanje hidroaviona na čamac, za protivpodmorničku borbu samo je jedan oblik toga. Za prvih deset godina doba mlazne avijacije, suviše je proučavanja i avijacijskih sredstava utrošeno na strategijsku i taktičku vazdušnu moć, a nedovoljno za borbu protiv podmornica. Bilo je znakova, poslednjih godinu — dve dana, da se taj stav menja. Britanski avioni tipa „genit“, „šeklton“ i „simju“ i jedinice pomorskih helikoptera možda su preteće mnogo jačih vazduhoplovnih snaga za dejstvo sa ratnom mornaricom. Ali bi bilo ohrabrujuće kad bi se video da bombarderske jedinice taktičkog i strategijskog vazduhoplovstva, koje čine glavni deo vazduhoplovnih snaga Zapada, posvećuju nešto od svoje pažnje i borbene obuke problemima vazdušne odbrane od podmornica. Vazdušna moć može biti elastičnija no što zamišljaju neki vazduhoplovni komandanti. Jedinice taktičkih bombardera nemačkog vazduhoplovstva iz drugog svetskog rata uspešno su upotrebljavane u bici za Atlantik, za polaganje mina i za bombarderske napade na brodove. Kako zapadne sile postepeno imaju sve manju potrebu za jedinicama taktičke avijacije zbog rastuće efikasnosti taktičkih atomskih bombi i atomskih artiljerijskih zrna, one bi mogle lako odvojiti neke od ovih za protivpodmorničko ratovanje, makar samo za blisko izviđanje i zadatke polaganja mina.

Prepostavljamo da niko neće potceniti borbenu moć podmornice onako kako su japanska Vrhovna komanda i Komanda mornarice potcenjivale moć podmornica SAD u drugom svetskom ratu. To je bilo delimično zbog toga što Japanci nisu smatrali za korisno da svoje podmornice upotrebljavaju u pomorskim borbama. Oni ih nisu koristili za masovne napade protiv trgovackih brodova. Japanski planeri su prepostavljali da će u prvoj godini rata gubitak brodovlja biti jedva preko milion tona, a oko 800 000 t svake sledeće godine. Međutim, dok je njihova ocena za prvu godinu bila približno tačna, u sledećim ratnim godinama japanski gubici brodovlja su bili četiri puta

veći no što je bilo procenjeno. Kako se desilo ovo neslaganje sa procenama planera? Japan nije primenjivao pravi sistem konvoja sa avijacijskom podrškom. Jasno je da je štab mornarice potcenio teškoće obezbeđenja japanskih pomorskih, životno važnih, linija koje su se pružale ka Formozi, Filipinima, Borneu, Celebesu, Javi i Sumatri. Problem odbijanja neprijateljskih podmornica i avijacijskih napada u srazmerno uskim izduženjima voda između tih raznih ostrva, možda je izgledao jednostavan na papiru. Ali, japanska protivpodmornička avijacija bila je nerazvijena i čim je intenzitet američke blokade Japana porastao i kada su pomorska i vazduhoplovna dejstva SAD presekla njegovo snabdevanje sirovinama, japanska ratna proizvodnja je bila dovedena do zastoja čak pre no što su počela ozbiljna strategijska bombardovanja Japana. Na svaku tonu izgrađenog brodovlja Japan je gubio tri tone. Početkom 1945. godine bilo je jasno da će ga nedostatak uvoza sirovina brzo dovesti na rub vojničkog poraza, a to su bile američke podmornice koje su uništenjem trgovacke flote odigrale glavnu ulogu u primoravanju Japana da se pokori. One nisu samo potopile veliki deo japanske trgovacke flote nego su postigle i veliki uspeh protiv japanskih bojnih brodova. Na primer, u odsudnoj bici u zalivu Leite, oktobra 1944. godine, one su potopile japanske komandne brodove „Atago“ (Atago) i „Naki“, (Nacki), a nekoliko meseci ranije one su potopile kod Sajpana neprijateljski komandni brod „Taiho“, (Taiho), dotukle su nosač aviona „Hitaka“, (Hitaka), pošto su, u istoj operaciji, potopile još jedan nosač aviona — „Šokaku“ (Shokaku). Američke podmornice su takođe vršile prepade na neprijateljske podmornice baš kada su one polazile u napad i u tome može da bude jedna od njihovih glavnih vrednosti u kakvom budućem konfliktu. Sada, pošto je prva američka atomska podmornica ušla u upotrebu, biće lakše izvoditi brze udare na neprijateljske podmornice na velikim udaljenostima. I, odvojeno od tih taktičkih dejstava na otvorenim morima, u odbrani konvoja podmornice bi noću mogle dejstvovati i protiv neprijateljskih

podmornica u lukama i uništavati ih pomoću raketa velikog dometa.

Glavne pouke za budućnost iz podmorničkih dejstava na Pacifik su veoma velika važnost pomorske i vazdušne pratnje za konvoje i neefikasnost podmornica koje imaju inferiornu taktiku i naučnu i ostalu opremu, a naročito radarsku. Kad je čuo za tehničke nedostatke japanskih podmornica, Hitler im je poslao dve nemačke podmornice da im posluže kao modeli. Jednu su potopili avioni na putu za Japan, a druga, koja je stigla neoštećena, bila je samo jedan mali brod od 750 tona i zbog toga je imala malu vrednost za dejstva na velika prekoceanska udaljenja. Mi ne možemo očekivati da će sovjetske podmornice trpeti od takvih tehničkih nedostataka. SSSR je na kraju drugog svetskog rata zaplenio veliki broj poslednjih tipova nemačkih podmornica, uključujući nekoliko podmornica velikog tipa sa „šnorkelom“ i podvodnom brzinom od 20 čvorova. SSSR je, takođe, izgradio atomski motor za podmornice. Sovjeti imaju specijalne jedinice izviđačkih aviona velikog radiusa dejstva za sadejstvo sa ratnom mornaricom. Oni su opremili izvestan broj podmornica raketama velikog dometa. Njihova navigacijska i radio-telegrafska oprema je savremena i efikasna. Međutim, postavljaju se sledeća pitanja: kako će se pokazati sposobnost sovjetskih posada u borbenim uslovima? Koliko će biti uspešno sovjetsko radio-izviđanje? I kakve će biti pomorsko-vazduhoplovne borbene snage i zaštita konvoja sa kojima će imati da se sukobe podmornice SSSR-a?

Bitka za Atlantik iz drugog svetskog rata više ukazuje na buduće probleme pomorsko-vazduhoplovnog ratovanja nego rat na Pacifiku, ukoliko se razmatraju podmornička dejstva i pratnja konvoja. U pogledu potpunije dokumentacije čitalac se upućuje na službeni izveštaj²⁾ od oko 100 stranica. Nemačka je 1939. godine imala manje od 60 podmornica savremene borbene konstrukcije. Ali, njoj je njena ogromna brodogradilišna industrija omogućila da dovrši preko 300 podmornica u toku 1942. godine,

²⁾ *The Battle of the Atlantic*, H. M. S. O., 1946, London.

od kojih je oko 10 % bilo izgrađeno u holandskim i francuskim brodogradilištima. Pri kraju te godine Osovina je imala ne manje od 485 podmornica u službi, od kojih su 60—70 bile italijanske. Ogromni porast broja nemačkih podmornica ohrabrio je admirala Denica da se hvališe u to vreme: „Mi držimo Engleze za gušu“. Nije to hvalisanje ni bilo jalovo, jer je čak i prkosni Čerčil tada rekao da je u opasnosti britanska životno važna arterija. SSSR ima sada više podmornica no što su ih Nemci imali 1942. godine. Ipak, brojna jačina podmornica nije uvek najznačajniji faktor u podmorničkom ratovanju. Baš kao što noćni bombarderski napadi veoma zavise od elitnih jedinica izviđačkih aviona za navođenje bombardera na ciljeve i od pilota kao što su bili Češajr i Gaj Gipson, i kao što uspesi noćnih lovaca zavise od asova kakvi su bili Kaninem i čehoslovački pilot Kutelvašer, tako i sposobnost podmorničkih komandanata kao što su bili Nemci Prim i Krečmer, britanski admiral Maks Horton i japanski komandant Hašimoto, utiče na uspehe podmorničkih jedinica rukovođenjem i originalnošću taktičkih poteza, skoro isto toliko koliko i brojna jačina. Analogija između uspeha teških bombardera i uspeha podmornica može se ustaviti i u drugim stvarima. Pomoć u navigaciji, bilo vazdušnim izviđanjem i svetlosnim uređajima, bilo radio-izviđanjem, kao radio-protivmerama, može da bude isto toliko važan faktor u podmorničkoj operaciji kao što je i u napadu teških bombardera. I lokalni meteorološki uslovi mogu odlučujuće da utiču na situaciju u obe ove vojne delatnosti. Nikada u istoriji vazdušnog ratovanja nije za obaveštajnog oficira bilo nekorisnije da pridaje značaj brojnoj jačini neprijateljskih jedinica, kao protivteži borbenoj efikasnosti glavnih borbenih sredstava koja podržavaju sopstvene snage.

Ako se hoće da izvuče najveća pouka iz bitke za Atlantik i rata u Evropi da bi se njom rukovodili budući planeri, onda je ona u tome da su avioni ključ obezbeđenja konvoja i da oni u budućnosti mogu da u napadu na neprijateljske brodove budu moćni kao podmornice. Kada je

izbio drugi svetski rat, komande pomorskog vazduhoplovstva u Britaniji i Nemačkoj su bile „Pepeljuge“ koje su imale zastarele avione i samo male, nepodesne bombe. Miniranje iz aviona bilo je u začetku, radiom vođene bombe za napad na brodove nisu bile isprobane, a torpedno-bombarderskih aviona bilo je malo i njihovo dejstvo nije bilo baš uspešno. Specijalni tipovi bombi i aviona koji su konstruisani za napad na brodove, stajali su nisko u redu hitnosti. Samo, kako se rat produžavao, sticane su važne pouke o vazduhoplovstvu, od kojih mnoge više nisu primenjive u vazduhoplovnoj situaciji budućnosti.

Torpedna dejstva bombarderskih aviona u drugom svetskom ratu su imala iznenadjuće mali uticaj na rat u Evropi i na bitku za Atlantik i verovatno će njihova uloga u budućim operacijama pomorskog vazduhoplovstva biti mala. U početku rata u Evropi u toku oko jedne godine mnoge uspehe u torpedovanju postiglo je italijansko ratno vazduhoplovstvo u svojim dejstvima na Sredozemnom moru. Italijani su pomogli da se uvežba za torpedovanje prva grupa pilota nemačkog vazduhoplovstva i oni su ga snabdeli svojim avionskim torpedima. Nemci nisu uopšte upotrebjavali ovo avionsko oružje pri napadima na britansku flotu kod Norveške, 1940. godine. I čak kad su u severozapadnoj Francuskoj zauzeli povoljne baze za napadanje na konvoje na zapadnim prilazima britanskim ostrvima, bili su sasvim bezuspešni njihovi pokušaji da primene torpedovanje sa aviona. Tek 1942. godine nemačko vazduhoplovstvo je postiglo prve velike uspehe. To je bilo u napadima protiv „PQ“ konvoja koji su prevozili za Murmansk britanska sredstva i američki materijal, kojim je po „Zakonu o zajmu i najmu“ pomagan sovjetski ratni napor. Nemačke torpedno-bombarderske jedinice aviona „Junkers 88“, koje su sadejstvovale sa podmornicama, nanele su teške gubitke tim anglo-američkim konvojima. Ali su kasnije jedinice torpedno-bombarderske avijacije nemačkog vazduhoplovstva, dejstvujući bez pratnje lovaca, za uzvrat pretrpele teške gubitke od brodskih mitraljeza i topova i od lovaca sa nosača aviona, koji su štitili

konvoje. Tako su one izgubile svoje elitne posade. Gledajući unazad, teško je shvatiti da je nemačka torpedno-bombarderska avijacija brojno bila jača u letu 1944. godine, no u ma kojem drugom periodu drugog svetskog rata. Posle godinu dana intenzivne obuke na Baltičkom moru te jedinice „junkersa 88“ i „hajnkela 111“ koje su bazirale u Francuskoj, imale su više brodova — ciljeva koji su im se nudili na Sredozemnom moru i u kanalu Lamanšu, nego u ma kojoj drugoj fazi rata. Ali je nemačko vazduhoplovstvo bilo izgubilo vazdušnu jednakost snaga a kvalitet posada torpedno-bombarderskih aviona bio je slabiji. Na kraju, u letu 1944. godine, u njihovoј nemoci, na njihovim vazduhoplovnim bazama u Francuskoj, bombardovale su ih „leteće tvrđave“ pod komandom američkog generala Džemsa Dulitla.

Britanski torpedno-bombarderski avioni sa kopna i sa nosača aviona ne mogu tvrditi da su često igrali odlučujuću ulogu u vazdušnom ratu u Evropi i na Sredozemlju u toku drugog svetskog rata, mada su njihovi napadi na konvoje Romelovog snabdevanja u Sredozemlju odista pomogli operacije saveznika na kopnu u severnoj Africi. Neuspeh britanske torpedno-bombarderske avijacije februara 1942. godine u napadu na linijske brodove „Sarnhorst“, „Princ Eugen“ i „Gnajzenau“*) koji su bežali, zbog jakog protivdejstva lovaca i nedovoljnog broja zastarelih aviona koji su učestvovali u napadu, mora se istaći kao suprotnost uspehu britanskih torpedno-bombarderskih aviona sa nosača aviona u maju prethodne godine, protiv nemačkog bojnog broda „Bizmark“. — Jedan pogodak torpeda mornaričkog aviona koji je oštetio njegovu krmu, doveo ga je u bezizlazan položaj. Nisu ni sovjetski torpedno-bombarderski avioni postigli mnogo uspeha protiv nemačkih konvoja koji su plovili po Baltičkom moru. Nemci su svojim konvojima mogli da pruže samo skromnu avijacijsku pratištu. Uprkos toga sovjetske jedinice po-

*) Nemački ratni brodovi koji su se februara 1942. godine, danju, pod zaštitom lovaca, prebacivali iz Bresta, kroz kanal Lamanš, na sever. — Prim. prev.

morskog vazduhoplovstva su nanele nemačkom brodovlju neku stvarnu štetu samo u Crnom moru, ali to nije nikada imalo ozbiljnog uticaja na priticanje sredstava snabdevanja preko mora u luke koje su Nemci držali.

Rat na Pacifiku je omogućio najveće uspehe torpedno-bombarderskoj avijaciji u drugom svetskom ratu. Tragični gubitak brodova „Prins ov Velsa“ i „Ripalsa“*) i japanski uspesi kod Perl Harbora smračili su horizonte anglo-američkom pomorskom vazduhoplovstvu u početnoj etapi rata. U roku od godinu dana, posle poraza u decembru 1941. godine, američki torpedno-bombarderski avioni sa nosača aviona počeli su da vraćaju udarce japanskoj ratnoj floti a njihov rekordni uspeh, od Gvadalkanala, u avgustu 1942. godine, do ponovnog zauzimanja Filipina, preko dve godine kasnije, pruža najbolji primer neprekidnih torpedno-bombarderskih dejstava u drugom svetskom ratu. Na nesreću, takve operacije su sada zastarele. Ni SAD ni Britanija neće imati da vode pomorski rat protiv velikih neprijateljskih površinskih flota, nego protiv podmornica i površinskih rejdera**). Kako stoji sa Sovjetskim Savezom i njegovim saveznicima? Ima malo sigurnih podataka da oni izgrađuju torpedno-bombardersku avijaciju, mada postoje jasni znaci da će sovjetska ratna mornarica tešnje i više sadejstvovati sa sovjetskom strategijskom bombarderskom avijacijom (ADD) u budućnosti. To sadejstvo će se verovatno odvijati u dva glavna pravca. Prvo: sadejstvo sa sovjetskim podmornicama u veoma udaljenim područjima i drugo: dejstvo širokih razmera radi miniranja evropskih i azijskih luka. Miniranje iz vazduha preokrenulo se u veliko ofanzivno sredstvo u drugom svetskom ratu. Jasno je da se uspesi toga vazduhoplovног oružja nisu naslućivali, izuzev možda od strane nemačkog ratnog vazduhoplovstva, koje je jedino radilo

*) Britanski bojni brodovi koji su u vodama istočno od Singapura potopili japanski torpedno-bombarderski avioni. — Prim. prev.

**) Laki ratni brodovi koji nisu podesan cilj za torpedo. — Prim. prev.

pre rata operativne planove za široku upotrebu avijacijskih mina.

Taj nedostatak početnih priprema i planiranja bio je, u drugom svetskom ratu, naročito osetan u vazduhoplovstvu SAD. Prva američka operacija polaganja mina iz vazduha izvedena je u bici kod Solomonskih ostrva, marta 1942. godine, kada su mornarički avioni i avioni mornaričkih desantnih trupa doneli mine do Bugenvila i onda ih posejali u području Buin-Tonoleja. Ali devet meseci kasnije, kada su bombarderi američke 10. vazduhoplovne armije, koji su dejstvovali na burmansko-indijskom vojništu hteli da polože mine blizu rangunskih sidrišta, oni nisu mogli dobiti neophodnu tehničku pomoć ni potrebnu količinu podesnih mina³⁾. To se dogodilo više od dve godine docnije od vremena kada je nemačko vazduhoplovstvo izvršilo serije operacija u cilju polaganja mina sa baza u severozapadnoj Nemačkoj i Danskoj, u lukama i sidrištima na istočnim obalama Britanije. U službenoj američkoj ratnoj istoriji stoji: „Britansko ratno vazduhoplovstvo je dalo mine i pružilo informacije o fazama meseca, plimama i osekama i o tajnim slobodnim prolazima kroz luke i, posle organizacije sadejstva sa komandantom Istočne flote britanske ratne mornarice i drugim britanskim vlastima, počele su operacije miniranja“. Bombarderi „liberatori“ bili su podešeni za nošenje mina i noću 22. februara 1943. godine, bacili su u široko rečno ušće u Rangunu 40 mina magnetskog tipa. Posle toga, miniranje iz vazduha je tokom te godine postalo više-manje redovan zadatak. Brzo se video da neprijatelj ima pune ruke posla oko razminiranja reke i da je, kao rezultat toga, drastično smanjen broj japanskih brodova u dokovima Ranguna. Operacije miniranja pomoću aviona bile su posle toga proširene na mnoga nova područja Pacifika, sa velikim uspehom. Krajem 1944. godine su na ovom zadatku bile angažovane supertvrdave B-29 kao i hidroavioni na čamac velikog radijusa dejstva. Australijsko ratno vazduhoplovstvo je jula 1943. godine

³⁾ U. S. Army Air Forces in World War Two, tom IV, str. 473.

otpočelo sa izvođenjem programa neprekidnog avijacijskog miniranja određenih područja u vodama tadašnje Holandske Istočne Indije. Hidroavion na čamac „katalina“, bio je naročito podesan za taj zadatak, jer je mogao da odnese oko 900 kg mina na udaljenje od 1600 km, a dvostruko toliko na 1200 km. To je bio pouzdan avion koji „nije zahtevaо skupocene uređaje vazduhoplovnih baza i mogao se, koristeći pomorska sredstva, popunjavati gorivom daleko ispred svoje baze“.⁴⁾ U ovome je jasna taktička prednost u korist hidroaviona za buduće ratne operacije. Britanski „prinsesa“ i američki „treidvind“ mogu sada izvršavati zadatke mnogo bolje no „katalina“ u drugom svetskom ratu, jer nose veće tovare mina na veća udaljenja. Sovjetski rečni sistemi su veoma važni za njihov saobraćaj, a naročito zato što će se oni koristiti za prebacivanje podmornica iz Baltičkog i Crnog mora na Daleki istok i obrnuti. To je jedna faza protivpodmorničkog rata, u kojoj hidroavioni na čamac mogu korisno da doprinesu u jednom veoma važnom vidu vazdušnog ratovanja, a naročito budući hidroavioni na čamac sa atomskim motorom, sa njihovim velikim radijusom dejstva i velikom korisnom nosivošću.

Tek u letu 1944. godine, štab američkog ratnog vazduhoplovstva je preporučio opštu vazduhoplovnu ofanzivu koja je uključivala i opsežne operacije miniranja „super-tvrdavama“ — avionima velikog radijusa dejstva, koji dejstvuju sa kopna. Avgusta meseca je izvršena mala operacija protiv brodova kod Palembanga. Ona je bila preteča niza uspešnih operacija miniranja koje su vršile snage američkog strategijskog vazduhoplovstva sa baza na Marijanskim i drugim ostrvima Pacifika. To miniranje je bilo usmereno protiv japanske plovidbe kroz Šimonosečki i Džohorski moreuz, rekom Pakčan, kod Penanga, Singapura i na drugim mestima. Američka 20. bombarderska komanda izvršila je 76 avio-poletanja na bacanje mina noću 25/26. januara 1945. godine. Februara meseca je još

⁴⁾ U. S. Army Air Forces in World War Two, tom IV, str. 490

veći broj aviona minirao reku Jangcekjang, koja je bila glavna linija neprijateljskog snabdevanja. Ni jedan avion B-29 nije bio izgubljen ni na jednom zadatku miniranja u toj fazi. Količina položenih mina bila je znatna i mada je operacija bila suviše kratka za postizanje odlučujućih rezultata, ipak je bilo postignuto korisno iskustvo i оформljena je specijalizovana jedinica za miniranje iz vazduha, koja je imala kasnije da nanese velike gubitke japanskom brodovlju u vodama Japanskog mora.

Krajem 1944. godine postalo je jasno da je saveznička blokada na Pacifiku primorala Japan da većinu svoga brodovlja provodi kroz Japansko more. Da se je Šimono-sečki moreuz tada mogao gusto zasejati avionskim minama, mogli su se postići odlučujući rezultati i mogla se povećati šteta koju su bile nanele američke podmornice u ranijim napadima na japansko brodovlje. Tako bi došlo do poraza Japana kroz pomorsko i ekonomsko ratovanje.

Sigurno je dotle bilo malo oduševljenja za vazdušno miniranje širokih razmera i u štabu američkog vazduhoplovstva⁵⁾ i kod američkih strategijskih bombardera koji su učestvovali u operacijama miniranja iz vazduha gudajući i samo zbog toga što američka ratna mornarica nije imala aviona podesnih za taj zadatak. Američko ratno vazduhoplovstvo je, prirodno, gledalo na poraz Japana kao na rezultat avijacijskih napada na industrijske objekte. Američka ratna mornarica je, naravno, bila branilac i pobornik blokade. Da bi se u najkraćem roku započelo avijacijsko miniranje širokih razmera, trebalo je prekinuti izvođenje programa strategijskog bombardovanja. Ironija je u tome što je odluka američkog ratnog vazduhoplovstva da sadejstvuje sa ratnom mornaricom došla ne zbog neke velike želje za miniranjem, nego pre zbog osobene logike, koja je u ratu često davala ton odnosima među vidovima oružanih snaga — zbog bojazni da bi, inače, eventualna veća potreba aviona velikog radijusa dejstva mogla da se,

⁵⁾ U. S. Air Forces in World War Two, tom V, str. 662. i sledeće.

zbog toga što ih nema dovoljno, razvije u pitanje od specijalnog interesa za ratnu mornaricu*).

Plan te operacije ratnog vazduhoplovstva SAD predviđao je da se u toku aprila 1945. godine položi 1500 mina, što je predstavljalo naprezanje koje se može uporediti sa najopsežnijim operacijama miniranja u Evropi i ono pre-vezilazi napore kako Bombarderske komande britanskog ratnog vazduhoplovstva tako i nemačkog ratnog vazduhoplovstva. Do marta 1945. godine, Japan je obustavio saobraćaj na 35 od svojih 47 redovnih konvojskih linija te se tako operacijski plan generala Le Meja (Le May) sada mogao sasrediti na Šimonosečki moreuz i područja japanskih luka, kao što su Kobe — Osaka, Hirošima — Kure i Tokio — Jokohama. Većina bombardera B-29 mogla je da ponese teret od oko 5500 kg akustičnih i magnetskih mina i oni su toliko i nosili. Novim napadom avijacijskog miniranja Japanci bi bili sputani, ali na njihovu sreću nije bilo ostvareno ono naprezanje koje je Le Mej bio planirao za april. Međutim, u maju je prekoračeno naprezanje u avio-poletimu koje je vršilo američko ratno vazduhoplovstvo u cilju miniranja i u toku pojedinih noći polagali su uspešno po više od 500 mina. Japanci su grozničavo čistili i bombardovali uska minska polja i koristili male samoubilačke brodove za čišćenje mina. Američko vazdušno miniranje nastavljeno je juna i jula i Japanci su trpeli strahovite gubitke. Prirodno je postaviti pitanje koliki su bili ti gubici, precizno rečeno, ali je nemoguće potpuno prekontrolisati podatke o broju brodova koji su stvarno potopljeni ili oštećeni dejstvom mina koje su bile položene avionima. Američki štabni oficiri su za vreme rata cenili da je krajem aprila 1945. godine u Šimonosečkom moreuzu bilo potopljeno ili oštećeno više od 30 japanskih brodova. Međutim, posleratno istraživanje smanjilo je taj broj na manje od 20. Glavna korist je bila u tome, što su Japanci jula 1945. godine morali da napuste čišćenje mina i oni

*) Tj. da ratna mornarica SAD pregne da razvije svoju bombardersku avijaciju velikog radijusa dejstva. — Prim. prev.

su izgubili blizu pola miliona tona brodovlja, od čega je veliki deo pripisivan dejstvu avionskih mina.

Bitka za Atlantik i evropsko ratište su, verovatno, pružili najbolje primere vrednosti avijacijske mine kao ratnog sredstva. Prva nemačka magnetska mina bila je baćena oktobra 1939. godine u britanske obalske vode. U to vreme ovome načinu vazdušnog napada bio je posvećen samo mali deo snaga nemačkih hidroaviona na plovke i srednjih bombardera. Ali čak i tako, operacije miniranja nemačkog vazduhoplovstva ubrzo su nanele tegobe britanskoj plovidbi i službi čišćenja mina. Značaj avijacijskih magnetskih mina jasno je, pre izbijanja rata, predvideo general-pukovnik avijacije Haris Bombarde, kada je bio na čelu operativne i obaveštajne uprave Ministarstva vazduhoplovstva Britanije. Ali, razlika u pogledima na proizvodnju magnetskih mina između Admiraliteta i Ministarstva vazduhoplovstva dovela je do odlaganja u pronalaženju protivmera nemačkim magnetskim minama i u upotrebi britanskih bombardera za operacije polaganja mina. Sve do početka 1942. godine operacije polaganja mina britanskog ratnog vazduhoplovstva u francuskim, holandskim i nemačkim lukama, izvršavala je jedna jedina grupa dvomotornih bombardera srednjeg radiusa dejstva. Haris je avionsku minu docnije nazvao: „najefikasnije oružje upotrebljeno protiv neprijateljskih brodova“⁶⁾, ali, u to vreme on nije bio tako oduševljen „vazdušni miner“. Februara 1942. godine on je odlučio da upotrebljava svoje četvoromotorne bombardere u velikom broju i da polaže prosečno po 1000 mina mesečno. Koristeći svoje bombardere za polaganje mina onda kad oni nisu mogli da se upotrebljavaju uspešno nad Nemačkom, Haris je sprovodio operacije miniranja tako da one nisu osetno uticale na izvođenje glavne bombarderske ofanzive. Akustična mina se pojavila posle magnetske, tokom 1942. godine, i otada je upotrebljavano nekoliko vešto smisljenih kombinacija magnetsko-akustičnih uređaja za opaljivanje mina. Britanski uspesi u tim operacijama su rezultat te-

⁶⁾ *Bomber Offensive*, str. 69.

snog sadejstva Bombarderske komande sa Ratnom mornaricom, dinamične energije komandanta britanske bombarderske avijacije i neformalističkog prilaženja problema proizvodnje, primenjujući „kratak put“ umesto „uobičajenih kanala“, kada je to bilo neophodno.

Mine su kočile dejstva podmornica, oštećivale ih i potapale. Kada su položene u Baltičko more, postale su tamo velika smetnja, jer su prouzrokovale stalna odlažanja i teškoće u isprobavanju nemačkih podmornica i obuci njihovih posada. Ovo je, naravno, oblast i svrha avionskih mina, što i sada važi, i što bez sumnje, imaju u vidu vazduhoplovni i pomorski organi planiranja na Zapadu.

Mine koje su položili avioni Obalske komande britanskog ratnog vazduhoplovstva bile su takođe efikasne u usporavanju brodova koji su prevozili gvozdenu rudu iz Skandinavije i Španije u Nemačku. Britanske avionske mine su takođe usporavale i sprečavale nemačke transporte trupa Baltičkim morem. Najbolji pojedinačni uspeh avionskih mina bio je možda oštećenje nemačkog bojnog broda „Gnajzenau“, kada je februara 1942. godine sa „Šarnhorstrom“ bežao iz Bresta kroz kanal Lamanš. Kako za Pacifik, tako se ni za evropske vode ne raspolaže pouzdanom statistikom o štetama koje su avionske mine nanele neprijateljskim brodovima. General-pukovnik avijacije Haris tvrdi da se zna da je: „u toku celog ratnog perioda potapan ili oštećen po jedan brod prosečno na svakih 50 mina koje su bile postavljene“.⁷⁾ Ovo saopštenje, kao približna ocena, može da bude tačno, ali, stručnjaci za procenu oštećenja i gubitaka bili bi prvi koji bi se složili da je skoro nemoguće dokumentovati takva tvrđenja. Uzimo, na primer, slučaj nemačkih aviona minopolagača, dejstvujućih protiv brodova koji su učestvovali u desantu na Normandiju, u letu 1944. godine. U isto vreme kada su oni, po rđavom vremenu sejali svoje mine, britanski i američki brodovi su bili podvrgnuti noćnom bombardovanju nemačkog vazduhoplovstva. Nemačka izviđačka avijacija nije

⁷⁾ Bomber Offensive, str. 140.

mogla da nadleće ciljeve da bi utvrdila rezultate dejstva, a obaveštajna služba nemačkih oružanih snaga nije mogla tada da radi, jer su radio-veze bile slabe i bilo je teško držati agente na oslobođenoj teritoriji u cilju dobijanja potrebnih podataka. Ali je rukovodstvo nemačkih oružanih snaga dobro znalo da je uspeh njihovog miniranja avionima sigurno vredan uloženog truda, a on se mogao i povećati uz minimalne gubitke.

Procenjeno je da je u toku drugog svetskog rata preko 1/3 celokupnog ljudstva nemačke ratne mornarice bilo upotrebljeno na čišćenju mina i na brodovima za praćenje konvoja⁸⁾). Navodi se da je septembra 1944. godine govorio pomorski oficir za vezu pri Operativnom odeljenju nemačkog ratnog vazduhoplovstva na Baltiku: „Bez obuke u Baltičkom moru i bez sigurne pratnje, kroz obalske vode i pri odlasku na zadatke na okeanskoj pučini i povratku, ne može se voditi podmornički rat. Bez slobode kretanja u Baltičkom moru mi se ne možemo koristiti transportom u obalskim vodama. Više ne gospodarimo pomorskim putevima u oblasti naše sfere uticaja, što se vidi po blokadi plovnih puteva na prilazima Baltičkom moru, koja traje danima i nedeljama“.

Jasno je da bi avionske mine mogle biti veoma važno ofanzivno oružje za Zapad u pomaganju sprečavanja opasnosti od sovjetskih podmornica, pre no što one stignu na otvorena mora. Jasno je da bi i sovjetsko vazduhoplovstvo koristilo to isto oružje protiv luka i sidrišta Zapada. Ali, avioni sa kopna, naoružani bombama i protivpodmorničkim projektilima, moraju obrazovati strategijsko jezgro budućeg protivpodmorničkog rata. Pojava atomske bombe znači da će napadi na fabrike podmorničkih motora i montažne radionice biti mnogo uspešniji no ikada ranije. Neće biti potrebe da se tačno određuje mesto cilja kao u drugom svetskom ratu. Greška u nišanskoj tački od oko kilometar i po neće biti tako bitna. Relativni neuspeh strategijskih bombardera u drugom svetskom ratu u napadima na centre proizvodnje podmornica nije od značaja kao

⁸⁾ Bomber Offensive, str. 258.

iskustvo za budućnost. Kopneni teški bombarderi biće jače oruđe u budućim napadima na neprijateljske podmornice, bilo kao minopolagači, bilo kao bombarderi za masovno razaranje.

Ne sme se nikada pretpostaviti da veliki procenat neprijateljskih podmornica neće uspeti da stigne na otvorena mora. Bitka podmornica i površinskih rejdera protiv konvoja biće vrlo važna faza svakog budućeg konflikta. Kakva će se nova stremljenja, verovatno, pojaviti u sledećoj deceniji? Lovci sa nosača aviona verovatno će biti sposobni da presreću i pobeđuju napadajuće mlazne bombardere. Proširena upotreba vođenih projektila sa paluba površinskih brodova — kako ratnih tako i trgovačkih — povećaće opasnost pri napadima bombardera velikog radijusa dejstva na brodove u konvojima na okeanu. Ali, šta se može reći o dejstvu aviona protiv podmornica? Budući helikopteri, iako spori i osetljivi na topovsko-mitraljesku vatru ipak će igrati odlučnu ulogu, ne samo u izviđanju i otkrivanju nego takođe i u direktnim napadima bacanjem dubinskih bombi i mina protiv zaronjenih podmornica. Britanija i SAD su već upoznale vrednost helikoptera, i kopnenih i onih sa nosača aviona, za protivpodmorničku borbu i izdat je nalog za proizvodnju velikog broja britanskog dvomotornog helikoptera „bristol 173“. Sa britanskim i američkim helikopterima tipa „sikorski“ i helikopterima sa rotorima u tandemu, koje je izgradila američka kompanija „Bel“ izvršeni su dragoceni eksperimenti u upotrebi helikoptera u ulogama: borbe protiv podmornica, polaganja mina i spasavanja. U međuvremenu, ratna mornarica SAD, kao i drugi američki vidovi oružanih snaga, imala je dve do tri godine dragocenog iskustva u upotrebi helikoptera u vežbama izvršenja protivpodmorničkih zadataka. Uređaj za pronalaženje podmornica „asdik“*)

*) „Asdic“ — Anti Submarine Detection Investigation Committee (Komitet za istraživanje sredstava za protivpodmorničku borbu) — to je protivpodmornički električni lokator (PEL); on otkriva podmornicu pomoću ultrazvučnih talasa koje proizvodi njegov vibrator, a odbijaju se od podmornice i registruju kao odjek. — Prim. prev.

koji se zamače u vodu i „zvučne plutače“*) će se u mnogim slučajevima upotrebljavati efikasnije sa helikoptera nego sa letelica drugih vrsta i već firme „Bel“ i „Sikorski“ izrađuju protivpodmorničke helikoptere koji mogu da dejstvuju sa malih platformi na ratnim i trgovačkim brodovima.

Znači li to da nosači aviona neće biti preko potrebnii u budućoj odbrani konvoja, pogotovu kada budu lovci i bombarderi sa vertikalnim poletanjem, visokih taktičko-tehničkih svojstava, jedna praktična mogućnost? Odista, izgleda kao da će nosači aviona biti manje traženi sredinom i krajem šezdesetih godina, no što su danas. Ali metode vertikalnog poletanja su još u začetku, izuzev helikoptera. Niko ne može reći koliko će vremena proći dok lovci i bombarderi ove vrste sa mlaznim motorima i visokih taktičko-tehničkih svojstava, postanu praktično upotrebljivi. Ako oni postanu učesnici na opštoj aeronautičkoj pozornici, onda bismo mogli videti kako javni parkovi i sporedne ulice glavnih gradova postaju „aerodromi“, a trgovački brodovi će imati dosta prostora da se na njima stvari „poletno-sletna paluba“. Ipak, mnogi problemi upravljanja tim letelicama pri vertikalnom poletanju i sletanju imaju, za prosečnog pilota, tek da se rešavaju. I niko ne može reći koliko će još vremena proći dok vertikalno poletanje ne postane obična pojava avijacijske pozornice.

Na vazduhoplovno-pomorsko sadejstvo u budućnosti će najviše uticati sredstva i načini izvršenja avijacijskih zadataka koji su već dokazali svoju vrednost pod operativnim uslovima i na probama. On njih izgleda da će biti glavna nova sredstva: vođeni projektil, helikopter, atomska i hidrogenska bomba i atomski motor. Ali, većina tih sredstava je potrebna i za druge vidove savremenog vazdušnog ratovanja. Kopnena vojska i ratno vazduhoplovstvo

*) Avionska zvučna plutača (Sono-buoy) ima oblik cevi, dužine oko 1 m i težine 6—8 kg. U svom donjem delu koji se nalazi u vodi ima zvučni uređaj (hidrofon — šumosmerać, koji samo registruje zvuk podmornice ili složeniji „PEL“ uređaj). U gornjem delu je radio-predajnik koji emituje šum podmornice. — Prim. prev.

mogu da teže da se ta sredstva, u nekim slučajevima, odvoje od zadataka vazdušnog ratovanja u sadejstvu sa morricom. Imperativna potreba da se bude u stanju da se u nekoj situaciji koja ne trpi odlaganje, ratno vazduhoplovstvo koje bazira na kopnu preorijentiše sa kontinentalnog na okeansko ratovanje, jedan je od glavnih argumenata da se ratna vazduhoplovstva Zapada stave pod neposrednu kontrolu ministara narodne odbrane ili komiteta načelnika generalštabova. Bez takve elastičnosti u komandovanju i upotrebi, borba protiv podmornica bi mogla biti izgubljena u budućnosti.

IX

OBJEDINJAVANJE VIDOVA ORUŽANIH SNAGA

Niko ko je služio svoju domovinu, ma kakva bila njegova uniforma, neće osporiti značaj odanosti puku, brodu ili avijacijskoj jedinici u kojima je služio. Tradicija gardijskih jedinica, koja je počela da se stvara mnogo pre Napoleonovog doba, izvodila je bataljone mnogih nacija iz opasnih faza koje su se skoro bližile porazu u sjajne pobjede. Te gardijske tradicije su se u Rusiji prenеле u sovjetsko ratno vazduhoplovstvo, čiji su elitni gardijski avijacijski pukovi, lovački, bombarderski i jurišni, stekli mnoge zasluge i odlikovanja, u velikom broju operacija taktičkog vazduhoplovstva od 1941. do 1945. godine. Što je bilo sa gardijskim, to je bilo i sa drugim pukovima i jedinicama. Biti vojnik mornaričkih desantnih trupa to, po tradiciji, znači biti uporan i spreman za juriš, ali, zelena uniforma američkih mornaričkih desantnih trupa sa ponosom je nošena i u mnogim američkim avijacijskim jedinicama. Mornaričke desantne trupe, svojim postignućima u avijacijskim dejstvima, pomorskom ratovanju i u borbama na zemlji, stvarno služe kao primer koji potvrđuje tezu ovog poglavlja da je došlo vreme kada treba postepeno stvarati zajedničku odbrambenu snagu svih vidova oružane sile, kako bi ona zamenila pojedinačne snage kopnenе vojske, ratne mornarice i ratnog vazduhoplovstva. Sasvim odvojeno od značaja borbenih tradicija postoji pitanje tehničke i taktičke uvežbanosti. Mornari moraju raspolagati prvaklasnim specijalnim poznavanjem rukovanja brodovima i pomorskim naoružanjem. Vazduhoplovci mo-

raju razumeti do tančina pitanja borbenog kompletiranja aviona, pitanja pogonskog goriva i probleme baziranja. Kopnena vojska takođe ima svoja specijalna znanja u pokretanju i snabdevanju trupa i u upotrebi svoga specijalnog naoružanja.

Ali, kako se savremeni rat razvija, kopnene vojske, ratne mornarice i ratna vazduhoplovstva sve više i više zakoračuju jedno u oblast drugoga. U prvom svetskom ratu mornarica je iskrcavala kopnene trupe na obalu i starala se o njihovim pomorskim komunikacijama, a potom su se ova dva vida oružanih snaga borila skoro potpuno posebno. Ali, u drugom svetskom ratu, mornarice su svojim avionima izvršile mnoge borbene letove, ratno vazduhoplovstvo je odigralo veliku ulogu u obezbeđenju pokreta transporata za kopnenu vojsku i u paralizovanju neprijateljske kopnene vojske i njenih transportnih sredstava. U svakom iskrcavanju na neprijateljsku obalu, sva tri vida oružanih snaga su, po svoj prilici, podjednako angažovana. Od 1945. godine naučni napredak kod većeg broja oružja doveo je do težnje koja se ne uklapa skladno u raniju koncepciju postojanja tri posebna vida oružane sile: kopnene vojske, mornarice i vazduhoplovstva. Vođeni projektili, radari, rakete i atomski eksploziv mogu da budu potreba sva tri vida oružane sile. Postavlja se pitanje: gde je mesto kome vidu u prioritetu za dobijanje ovih sredstava. Osim toga, sada kada je savremeni rat tako skup, može li ijedna nacija podneti raskoš udvostručavanja borbenih sredstava?

Misao da bi sva tri vida oružane sile mogla postepeno da se sliju u jedan, uhvatila je koren kod starih praktičara od kraja drugog svetskog rata. To ne znači da tu ne bi bilo specijalnih kadrova ljudstva kopnene vojske, vazduhoplovstva i mornarice, sa specijalnim znanjima i taktičkim ulogama. Jasno je da u planu razvoja jedinstvenih odbrambenih snaga sastavljenih od svih rodova moraju da budu predviđene specijalne snage. Biće neophodno da se zadrže za izvesno vreme — a možda i stalno — kopnena vojska, vazduhoplovstvo i mornarica, kao posebni borbeni elementi.

Ali, bi se u oblasti generalštaba i vojne politike mogla postići veća kohezija i veća ekonomičnost, bez velikih poremećaja.

Koje su prethodne mere kojima bi se to moglo da postigne? Na prvom mestu dolazi organizovanje proširenog ministarstva odbrane, sa opštim generalštabom odbrane, koji bi nosio jedinstvenu uniformu. Njemu bi pripadao svaki štabni oficir iznad čina kapetana bojnog broda ratne mornarice, pukovnika u kopnenoj vojsci i pukovnika u avijaciji. Unapređenje u ranije činove generala, admirala i generala avijacije vršilo bi se samo posle stečenog iskustva na radu u ministarstvu odbrane i ispita u generalštabnoj akademiji. Tako bi iščezli posebni činovi generalskog ranga u sva tri vida oružane sile i bili bi zamenjeni novim činovima, koji bi se davali samo starijim generalštabnim oficirima. Da bi se pripremio put za taj korak, ministarstva kopnene vojske, mornarice i vazduhoplovstva svih država trebalo bi postepeno smanjivati i njihove dosada posebne štabne oficire postepeno predvoditi u objedinjeni generalštab.

Drugi svetski rat ukazao je na potrebu za razvojem generalštaba u ovom pravcu. To je u suštini bio rat kombinovanih operacija koje su planirali zajedno načelnici štabova, sa zajedničkim organima planiranja i zajedničkom obaveštajnom službom. U skoro svim velikim strategijskim odlukama učestvovalo je više od jednog vida oružanih snaga — kopnena vojska i ratno vazduhoplovstvo u svakoj operaciji na kopnu, ratna mornarica i ratno vazduhoplovstvo u svakoj velikoj pomorskoj operaciji, a sva tri vida oružanih snaga u svakom velikom desantu na neprijateljsku obalu. To je bilo tako na Pacifiku od Perl Harbora do Okinave i u Evropi od nemačkog napada na Poljsku do dana pobede u Evropi.

U teoriji, sadejstvo između tri vida oružanih snaga može ići glatko i nepomućeno rivalstvom. Međutim, oni koji su bili na dužnostima organa za vezu između vidova oružanih snaga ili su služili u komitetima objedinjenih načelnika generalštabova, znaće za mnoge primere u ko-

jima su suparništvo među vidovima oružane sile, ili nedovoljna objedinjenost organa vidova oružane sile dovodili do pogrešne upotrebe snaga i sredstava. To je, naročito, tačno za avijacijske snage. Ako je tačno da su nesuglasice među vidovima oružane sile štetne za upotrebu vazdušne moći, onda postoje dva mogućna rešenja. Prvo je, da ratno vazduhoplovstvo postane nezavisno od kopnene vojske i ratne mornarice. To je, u velikoj meri, bilo sa britanskim i nemačkim ratnim vazduhoplovstvom, a posle drugog svetskog rata i sa ratnim vazduhoplovstvom SAD. Ali, ako se smatra da samostalno vazduhoplovstvo može da pogrešno koristi vazdušnu moć, ne upotrebljavajući je na najveću korist nacionalne strategije, onda vazdušnu moć treba potčiniti odbrambenoj sili države kao celini. Problem odnosa među vidovima oružane sile ne ograničava se samo na avijaciju i vazdušnu moć. Razvoj savremenog ratnog naoružanja u toku poslednjih deset godina doveo je nacionalne strategijske planove u sve veću zavisnost od nepristrasnosti shvatanja u korist svih vidova oružane sile. Koliko jedna država treba da ima nosača aviona, krstarica i bojnih brodova? To mora delimično da zavisi od jačine i namene njenog kopnenog vazduhoplovstva. Jake snage aviona velikog radijusa dejstva za borbu protiv podmornica i za polaganje mina smanjiće potrebu za izvesnim brojem razarača i eskortnih nosača aviona za odbranu konvoja od podmornica. Ako se vođenim protivavionskim projektilima može postići veliki uspeh, tada je državi potrebno manje lovačkih jedinica za odbranu. Ako kopnena vojska može da se snabde atomskim zrnima sa velikom tačnošću pogađanja na velikim daljinama, onda će biti potrebne manje snage taktičke avijacije, a možda i manje divizija kopnene vojske. Hidrogenske bombe i manje atomske bombe, koje sada mogu da nose laki lovačko-bombarderski avioni, mogu da dovedu do smanjenja strategijske bombarderske avijacije velikog radijusa dejstva. Sem toga, u epohi u kojoj elektronski uređaji imaju sve veću ulogu u dejstvima ratne flote, avijacije i zemaljske artiljerije, ko je, u ma kojem pojedinom vidu oruža-

nih snaga, u stanju da odluči kako je najbolje upotrebiti raspoloživu specijalnu opremu i ljudstvo u korist države? Ako elektroinženjeri ratne mornarice pronađu neki efikasan način za ometanje neprijateljskih vođenih projektila, njihovo znanje može biti od veće koristi na kopnu no na brodovima. Kad bi oni bili pripadnici jedinstvene nacionalne odbrambene snage, koja je uobičajila da prebacuje svoje tehničare i inženjere sa jednog posla na drugi, oni bi mogli brže da doprinesu rešenju toga veoma važnog problema odbrane. General-potpukovnik avijacije Filip Žuber de la Ferte, u svojoj autobiografiji, seća se jednog slučaja na Pomorskoj štabnoj akademiji, 1919. godine, na kojoj je on pohađao jedan kurs sa ostalim oficirima ratnog vazduhoplovstva. Jedan admiral je posle jedne vežbe rekao: „Gospodo, potpukovnik avijacije D. je najbolji pomerac među vama.“ Vazduhoplovac D. je za jedan pomorski transportni problem bio, odista, našao rešenje koje je bilo izmaklo pomorskim stručnjacima koji su bili na tom kursu.¹⁾ Ovaj posebni slučaj ilustruje gledište da ni jedan vid oružanih snaga ne može da polaže pravo na monopol mozga koji je potreban za rešavanje specijalnih problema. Broj prvakasnih umova u ma kojoj zajednici strogo je ograničen. Kad bi se raspolagalo jednom stalnom zajedničkom organizacijom, onda bi država sigurno bila sposobnija da rešava komplikovane tehničke i taktičke probleme savremenog ratovanja.

Postojeći mehanizam za međusobno savetovanje vidova oružane sile vrlo lako može biti suviše spor, pa čak i neefikasan ili suparnički. Zajedničke diskusije među vidovima oružane sile i savetovanja ne mogu da zamene objedinjene vidove, čije je sadejstvo automatsko, jer ih zajednička uniforma i obuka čine zadojenim nedeljivom odanošću zajedničkoj stvari. Vojna istorija je pokazala da osoblje kopnene vojske, ratne mornarice i vazduhoplovstva može svoja znanja i sposobnosti sa lakoćom da združi i prenese na operacije drugih vidova oružanih snaga. U Britaniji to se, u prvom svetskom ratu i odmah posle

¹⁾ *The Fated Sky*, (Hutchinson), str. 84.

njega, dogodilo sa mnogo hiljada oficira i vojnika koji su iz kopnene vojske i ratne mornarice prešli u ratno vazduhoplovstvo. Taj proces se ponovio u Nemačkoj krajem tridesetih godina, kada je ljudstvo iz kopnene vojske i ratne mornarice prešlo u Geringovo samostalno vazduhoplovstvo. U drugom svetskom ratu, jedan britanski admiral je bio u komandi jugoistočne Azije na čelu snaga sva tri vida oružane sile. Jedan nemački maršal (Keselring) komandovao je trupama kopnene vojske u Italiji a jedinicama vazduhoplovnih snaga na istočnom frontu. Nemački padobranci i jedinice protivavionske artiljerije nosili su vazduhoplovnu uniformu, a u britanskim i američkim oružanim snagama su bili u sastavu kopnene vojske. U ratu na istočnom frontu jedinice sovjetske mornaričke avijacije teorijski su bile potčinjene komandi ratne mornarice, ali su mnoge jedinice te avijacije bile naoružane istim avionima kao i avijacijske jedinice kopnene vojske*) i vršili su kao i one iste zadatke avijacijske podrške kopnene vojske. Jedina razlika između mnogih sovjetskih jedinica vazduhoplovstva kopnene vojske i vazduhoplovstva mornarica bila je u tome što su mornaričke jedinice bile upotrebljavane u bitkama koje je kopnena vojska vodila duž obala Baltičkog mora i na Krimu, dok su „armijske“ jedinice dejstvovalle dalje od obala u unutrašnjim rejonima zemlje. Ko može reći da bi sovjetski obalski hidroavioni na čamac i na plovke koji su dejstvovali pod rukovodstvom komande ratne mornarice, bili efikasniji da su se nalazili u sastavu samostalnog ratnog vazduhoplovstva, slično obalskim jedinicama avijacije nemačkog i britanskog ratnog vazduhoplovstva?

Može se postaviti pitanje: ako nema značaja kome vidu oružanih snaga pripadaju jedinice avijacije, padobraca i protivavionske artiljerije, zašto onda treba ići kroz komplikovani proces spajanja vidova oružane sile? Američka „armijska“ strategijska bombarderska avijacija bila

*) Sovjetsko ratno vazduhoplovstvo (izuzev mornaričkog) tada je (kao i u Japanu, SAD i bivšoj Jugoslaviji) bilo u sastavu Crvene armije, a ne poseban vid oružanih snaga — Prim. prev.

je u drugom svetskom ratu isto onako efikasna kao i samostalna teška bombarderska avijacija britanskog vazduhoplovstva. Ima li onda nekog značaja da li je vazduhoplovna snaga samostalna, kao što je bila Bombarderska komanda britanskog vazduhoplovstva, ili je teorijski u sastavu kopnene vojske, kao što su bili teški bombarderi vazduhoplovstva SAD. Razlozi za fuziju su jednostavni i veoma važni. Ako kakav kongres ili parlament treba da donese odluku strategijskog značaja o vojnim sirovinama koje su najpogodnije za potrebe države, on verovatno neće biti u mogućnosti da pravilno postupi ako se njihovi visoki vojni savetnici nisu oslobodili svoje posebne odanosti bojnim brodovima, tenkovima i topovima ili teškim bombarderima. I ako jedna vlada odluči da utroši više (ili manje) na vazduhoplovstvo, ona će to moći da sproveđe na najveću korist nacije samo ako ne bude jednovremeno rasstrzana zahtevima mornarice da joj se da više nosača aviona i torpedno-bombarderskih i protivpodmorničkih aviona, kopnene vojske da dobije više transportnih aviona i aviona za operativno-taktičku podršku i vazduhoplovstvo za više lovaca presretača i strategijskih bombardera velikog radijusa dejstva. Pitanja taktike i naoružanja spadaju u nadležnost stručnjaka koji će pripadati tehničkim ili specijalnim granama službe oružane sile. Uspešna strategija i dugoročno planiranje zahtevaju potpunu saradnju i koordinaciju između svih vidova oružanih snaga.

Nije teško pokazati na primerima skorašnjeg datuma da postojanje tri posebna vida oružanih snaga može da bude štetno za ispunjenje strategijskih planova. Činjenica je da se vidovi oružane sile međusobno glože. „Mogu li se sporazumeti kopnena vojska i ratna mornarica“ — pisao je 1948. godine Džems Forestal, prvi američki državni sekretar odbrane. „Da li nesloga šteti našoj odbrani?“ — glasili su u to vreme naslovi uvodnika novina. Gloženje između kopnene vojske i ratne mornarice Japana sigurno je pomoglo slamanju njegove protivvazdušne odbrane 1943. i 1944. godine. Čak i u fazi konstrukcije i proizvodnje avijacijskog naoružanja nije bilo dobre volje da se

usvoje standardne konstrukcije, iako ni kopnena vojska ni ratna mornarica nisu mogle dokazati da su njihove konstrukcije bolje. To stvaranje različitih sredstava za iste vazduhoplovne svrhe, je, naravno, jedan od današnjih problema zapadnih saveznika. Zapadno vojno rukovodstvo je tokom pedesetih godina utvrdilo da je nacionalni prestiž i ekonomski interes velika prepreka standardizaciji naoružanja. Ali, ako i suparništvo među vidovima oružane sile u državi vodi ka višestrukom naoružanju za istu namenu, proces proizvodnje će se još više usporiti. To se odista desilo u Japanu, gde je ratna mornarica usled prioriteta za njene tipove naoružanja i aviona sprečila proširenje vazduhoplovstva kopnene vojske. Naravno, ponekad se dešavalo i drugče te je kopnena vojska Japana bila glavna smetnja proizvodnje. Sve to je vodilo ka oštrom suparništvu među vidovima oružane sile u korist industrijalaca, a ponekad i do prepredenih smicalica. Sve dok je Japan bio u ofanzivi i dok je pobedivao, to suparništvo nije imalo ozbiljne posledice. Ali, kada su oni bili primorani na defanzivu i kada su morali da štede svoje rezerve snaga i sredstava, onda su suparništvo i nedostatak koordinacije doveli do teških posledica. U poslednjoj godini rata na Pacifiku japanske vazduhoplovne snage su imale dva glavna zadatka: napade „kamikaza“ na američke površinske brodove i strategijsku odbranu glavnih domaćih ostrva Hokaido i Honšu. Bilo je od bitnog značaja da se objedine jedinice lovačke avijacije mornarice i kopnene vojske da bi se ostvarilo maksimalno protivdejstvo američkim „supertvrđavama“ i da bi se objedinio sistem ranoga upozorenja, komandovanje i navođenje lovaca u taktičkoj odbrani. Iako je taktička situacija išla u prilog odbrani jer su japanski lovci mogli da nadmašuju brojem i brzinom napadačke bombardere, ipak su američki gubici bili mali a presretanje koje su vršili japski lovci neujednačeno. Pri kraju rata bila su u Tokiju u dejstvu kao konkurenti dva potpuno odvojena operativna centra za komandovanje lovcima i to oba sa zadatkom protivvazdušne odbrane toga grada — tako je žestoko i bes-

kompromisno bilo rivalstvo između vazduhoplovstva japanske kopnene vojske i ratne mornarice.

To isto suparništvo među vidovima oružane sile kočilo je nemačku proizvodnju 1943. i 1944. godine. Jedno vreme su kopnena vojska, mornarica i vazduhoplovstvo bili organizovali niz specijalnih poseta vojnih manevra, aerodroma i podmorničkih baza. Za vreme tih poseta oficiri svih vidova oružanih snaga za vezu sa civilnim ustanovama ugošćavali su grupe fabričkih radnika i ubedljivali ih u značaj bržeg i upornijeg rada na proizvodnji tenkova, aviona i podmornica. Sva tri vida oružanih snaga su pri-dobijali za sebe direktore proizvodnje u fabrikama, što je imalo nepovoljne posledice po opšti prioritet proizvodnje koje je bio odredio Glavni štab oružanih snaga Nemačke. Prioritet proizvodnje postizao je onaj vid oružanih snaga koji je imao najodlučnije oficire za vezu sa civilnim ustanovama i najenergičnije i najupornije komandante. To je moglo da da približno dobre rezultate ali ne i da obezbeđuje zdravu ekonomsku strategiju.

Ponositost i prioritet pojedinih vidova oružanih snaga onemogućili su da se u jednom periodu britanske odbrane od letećih bombi, 1944. godine, primeni najefikasnija takтика. Frederik Pajl, komandant protivvazdušne odbrane, smatrao je da bi protivavionska artiljerija, ako bi bila postavljena kako je on želeo i ako bi imala pravo da dejstvuje po svom nahodenju, bila efikasnija od lovaca, a naročito kada upotrebljava nove distancione upaljače. Ali, lovačka avijacija britanskog vazduhoplovstva je po tradiciji bila glavno sredstvo protivvazdušne odbrane te je problem potčinjanja njene taklike zahtevima komande PVO bio otežan činjenicom da se to ticalo dva vida oružanih snaga — kopnene vojske i ratnog vazduhoplovstva*). Posle izvesnog otezanja, problem je rešen zajedničkom dobrom voljom. To otezanje nije imalo teške posledice, delimično zbog toga što je eksploziv oružja V-1 i V-2 bio

*) Britanska PVO je pripadala KoV, ali je bila operativno potčinjena komandi lovačke avijacije. — Prim. prev.

osrednje jačine i približno je odgovarao razornoj bombi od jedne tone.

Zadocnjenje u reorganizaciji protivvazdušne odbrane je ozbiljna stvar u atomsko doba. Danas postoje dva oruđa protivvazdušne odbrane koja se međusobno dopunjaju i koja moraju tesno da sadejstvuju. To su vođene rakete „vazduh-vazduh“ koje se ispaljuju iz aviona i vođeni projektili „zemlja-vazduh“ koji se lansiraju sa zemlje. Još u drugom svetskom ratu bila je dosta česta pojava da se svoji avioni gadaju sa zemlje. Samo je nepreciznost protivavionske vatre sprečila da broj gubitaka koje je PAA nanela svojoj avijaciji nije dostigao veći broj. Ali, pri sadašnjoj protivavionskoj vatri vođenim projektilima, opasnost od uspešnog gađanja na svoje avione još je mnogo veća. Ako se ne želi da bude zabune i suparništva između protivavionskih baterija i lovačkih aviona, tada u problemima raspoznavanja i presretanja neprijateljskih aviona, u borbi protiv neprijateljskog radio-ometanja, u najboljoj upotrebi radara — stvarno u svim pitanjima elektronike, mora da postoji jedinstvena komanda protivvazdušne odbrane. U sadašnjem periodu, teško je predskazati i uporedjivati efikasnost vođenih projektila koji se lansiraju sa zemlje i onih koji se ispaljuju sa aviona. Ako je raspodela njihove proizvodnje izvršena tako da se jedni proizvode za kopnenu vojsku, drugi za vazduhoplovstvo, a operativno-taktička situacija zahteva koncentraciju projektila „vazduh-vazduh“, teško će se kopnenoj vojsci moći uskratiti dodeljeni joj deo proizvodnje projektila, pa ma koliko bila velika potreba vazduhoplovstva za njima. Možda će pojava krilatih bombi vođenih radiom, koje se lansiraju sa aviona, zahtevati hitne promene odbrambene taktike. Gađanje na napadačeve avione moraće, možda, da počne sa odstojanja od najmanje 80 km od morske obale. U tom slučaju, početnu protivavionsku borbu će, možda, voditi brodovi i patrolirajući avioni. Lakše je prebaciti obučene protivavionce i stručnjake elektronike sa obale na brodove i obratno, ako oni svojom dugogodišnjom karijerom u kopnenoj vojsci ili mornarici nisu vezani za njih. U doba pu-

stošećeg, munjevitog, atomskog vazdušnog napada, važnije će biti no ikada da se imaju elastične snage odbrane. Gipkost je lakše postići ako postoji objedinjena komanda, a ona se ne može u potpunosti ostvariti ako su snage unapred kruto podeljene na pojedine vidove oružane sile a ne prema pojedinim vojnim zadacima. 1954. godine, rukovodioci odbrane SAD usvojili su plan za objedinjavanje svih oblika protivvazdušne odbrane.

Uticaj privrženosti svome vidu oružane sile, ili predubeđenje, mogu biti štetni kako u napadu tako i u odbrani. Gering je pred drugi svetski rat uzeo pod svoju komandu i jedinice nemačke pomorske avijacije a posledica toga je bila da nemačko vazduhoplovstvo, toliko savremeno i sposobno za izvršenje mnogih zadataka, nije uspelo da u napadima na brodove zadobije potpun uspeh. Ko može sumnjati u to da bi bili postignuti bolji rezultati da je celokupno nemačko pomorsko iskustvo bilo upotrebljeno u korist torpedno-bombarderskih i drugih dejstava nemačkog vazduhoplovstva protiv neprijateljskih brodova.

Najhitnije je potrebno da u strategijskoj bombarderskoj avijaciji dođe do objedinjenih stanovišta među vidi-vima oružane sile. Sovjetski Savez je jedna od prvih sila koja je svoju bombardersku avijaciju za daljno dejstvo potčinila neposredno ministru odbrane. To je bilo krajem 1942. godine. Ali ta snaga je bila slabo opremljena i neefikasna i tako nije mogla da pruži osobito sjajan primer važnosti centralizovanog komandovanja. Međutim, u toku staljingradske krize, intenzivna upotreba daljnih bombardera za prevoženje trupa i sredstava bila je za sovjetsko vazduhoplovstvo lakši i brži manevar no što bi to bio slučaj za njegove saučesnike u ratu, jer su te jedinice bile direktno potčinjene državnom komitetu za odbranu. Činjenica je da savremeno strategijsko bombardersko vazduhoplovstvo nije više specijalna snaga koja napada strategijske ciljeve na neprijateljskoj teritoriji. U strategijskom i operativno-taktičkom pogledu to bi bila njena najbolja uloga. Ali, postoji jedna viša, politička strategija države, koja bi mogla, na primer, da zahteva od američkih

i britanskih snaga kopnene vojske da dejstvuju u Evropi, Aziji ili kom drugom kontinentu. Te snage bi se morale snabdevati morskim putem. Brodovi koji prevoze sredstva za snabdevanje morali bi se, prema tome, obezbeđivati od dejstava neprijateljskih podmornica. To bi moglo da znači da bi se strategijske bombarderske snage usmerile da napadaju podmornice u lukama, u montažnim radionicama ili na otvorenim morima. Samo objedinjeni štab narodne odbrane može donositi najbolje odluke o toj promeni zadataka strategijske bombarderske avijacije. Vazduhoplovni stručnjaci mogu da daju savete o problemima i ograničenjima tih napada i ma kakvih drugih zadataka koji bi se mogli postaviti strategijskom vazduhoplovstvu, ali oni ne mogu očekivati da bi oni sami mogli da donose velike odluke na osnovu interesa ratnog vazduhoplovstva i njegove doktrine. Strategija vazdušne moći je delimično već određena prethodnim političkim odlukama rukovodstva države.

Strategijsko vazduhoplovstvo može uvek dobiti neki zadatak koji je od posebnog značaja za druge vidove oružane sile. Ako ono nema to stalno na umu, njegova operativna vrednost će verovatno trpeti i ono može da postane suviše usko specijalizovano. U leto 1944. godine od britanskih i američkih teških bombardera je traženo da pruže privremenu taktičku podršku snagama kopnene vojske, u vreme kada se na pojedinim mestima pojačavao otpor Nemaca u Normandiji. Vojni efekat njihovog bombardovanja nije bio onako veliki kakav je mogao da bude, a to je delimično bilo zbog nedostatka zajedničke pripreme dejstava oba vida oružanih snaga. Posade američkih i britanskih strategijskih bombardera nisu bile upoznate sa taktičkim bombardovanjem neprijateljskih otpornih tačaka i raskrsnica puteva, sa raspoznavanjem „linija bombardovanja“, vizuelnih signala i svojih maskiranih trupa i oruđa. One nisu poznavale efikasnost izvesnih metoda taktičkog bombardovanja. Ako je strategijska bombarderska avijacija obučena samo za napade na industrijske objekte strategijskog značaja, njen naglo preorientisanje

na ciljeve koji se tuku pri podršci kopnene vojske, može uvek da dovede do neuspeha i nesrećnih slučajeva. Biće lakše da se teška bombarderska avijacija svestrano obući ako je ona potčinjena zajedničkom štabu odbrane. Ako je ona potčinjena vazduhoplovnom komandantu, on će, prirodno, misliti samo na prve strategijske vazduhoplovne ciljeve koji su duboko u neprijateljskoj teritoriji. To može često da bude pravilno s vojničke tačke gledišta, ali ti ciljevi možda nisu pravilno odabrani. Videli smo kako najuspešniji vazdušni napadi na podmornice u drugom svetskom ratu nisu bili napadi teških bombardera na fabrike podmornica i njihove podzemne baze, nego pojedinačni taktički napadi pojedinih aviona velikog radijusa dejstva na podmornice daleko od obala, na morima. U budućem konfliktu može da bude presudna upotreba vazdušne moći protiv podmorničke opasnosti. Moglo bi da bude praktičnije da se one napadaju na otvorenim morima. To bi moglo da znači preorientisanje znatnih snaga strategijskih bombardera i njihovu primenu za niz individualnih taktičkih zadataka protiv podmornica koje dejstvuju na okeanima. Ako se hoće da se ima puna gipkost strategijskih bombardera, mora postojati dugoročno planiranje vazduhoplovne obuke i naoružanja, tako da se jedinice mogu iskoristiti na ma koji taktički način koji bude zahtevala ratna strategija. Sem toga, to planiranje mora biti stvar sva tri vida oružanih snaga.

Nije nikada moguće da ratno vazduhoplovstvo samo odluči o najboljoj upotrebi vazdušne moći. Najkraći put da se dobije rat u teoriji može biti: bombardovanje neprijateljskih hidroelektričnih centrala, fabrika avionskih motora i rafinerija nafte. Ali se retko mogu imati potpuni i najsvežiji podaci o mestima gde se ti objekti nalaze i o njihovom relativnom značaju po ukupnu proizvodnju. Osim toga, opšta strategija uvek obuhvata lokalne probleme koji se moraju hitno rešavati. Iznenadne teškoće lokalnog snabdevanja, specijalno obezbeđenje konvoja koji su od ogromne važnosti, neočekivani rentabilni ciljevi — sve će se to stalno pojavljivati i odvlačiti strategijsku

avijaciju od njenih glavnih ciljeva. Sve dok Britanija i SAD budu primorane na pomorsko i kopneno ratovanje, njihova strategijska bombarderska avijacija mora biti spremna na niz nepoželjnih ciljeva. Može stići izveštaj da su izvesne putne i železničke raskrsnice od presudne važnosti po koncentraciju neprijateljskih divizija. Može postojati grupa lansirnih stanica ili skladišta raketa velikog dometa koja se mora neprekidno napadati da bi se zaštitilo pristizanje u luku nekog izvanredno važnog konvoja sa sredstvima snabdevanja. Teška bombarderska avijacija će u budućnosti postajati sve više i više oruđe nacionalne odbrambene politike, koje se po nuždi i hitno upotrebljava. Može se iznenadno ispostaviti da neka obalska područja treba jako minirati u uslovima pri kojima može da izvrši zadatak samo daljna bombarderska avijacija, jer samo ona može da pređe put od oko 3000 km do područja dejstva i da položi mine za jedan dan. Ako je bombarderska avijacija neposredno potčinjena rukovodećem organu narodne odbrane i ako joj neprekidno daje potrebna uputstva organ sastavljen od stručnjaka za odbrambeno miniranje, ti drugorazredni zadaci se neće tretirati kao takvi i biće izvršavani spremnije i uspešnije u korist države.

Napad strategijskom bombarderskom avijacijom na ciljeve ratne mornarice i kopnene vojske je za neke vazduhoplovne stručnjake najveći greh koji može da počini avijacija. Ima još mnogih koji veruju u pobedu pomoću same strategijske vazdušne moći. Oni tvrde da bi se prošli rat mogao dobiti i bez iskrcavanja u Francusku, da je 3000—4000 strategijskih bombardera bilo u stanju da neprekidno bombarduju ciljeve u samoj Nemačkoj. Da bi potkrepili ovo gledište oni ukazuju na američku pobedu nad Japanom. Ali se ne može nikada razmatrati strategijska vazdušna moć i njena efikasnost odvojeno od državne politike. Da Nemačka nije bila opterećena istočnim frontom i da je, predviđajući teške napade anglo-američke strategijske bombarderske avijacije, razvijala svoju mlažnu lovačku avijaciju za odbranu, onda bi zapadne strategijske bombarderske avijacije uvidele da je prodiranje nad

nemačkom teritorijom jedan krvav posao. Čak i sa bombarderskim snagama od 3000—4000 aviona one ne bi mogle nikada da postignu pobedu. Vazdušne operacije nad Nemačkom 1942. i 1943. godine, pokazale su da, pod izvesnim uslovima, protivvazdušna odbrana može zadobiti i održavati prevlast nad napadajućim bombarderima. Poslednja godina strategijskog bombardovanja Nemačke ne može da bude kriterijum za budućnost. Nemačka je bila angažovana u vazdušnom ratu na tri fronta, a već ranije je bila izgubila u borbama svoje najbolje pilote. Njena opšta vojna strategija je do 1944. godine nepopravljivo oslabila njen vazduhoplovni potencijal. To isto je bilo i sa Japanom. Obe te sile su uspele da zauzmu i teritorije koje nisu mogle da obezbeđuju odgovarajućom vazdušnom moći. Afrika, Italija, Grčka i Norveška su samo jedan deo teritorija iznad kojih Nemačka nije uspela da održi vazdušnu nadmoćnost ili bar ravnotežu snaga. Slično tome Japan to nije uspeo u Burmi, Novoj Gvineji i Kini, a konačno ni u ostalim područjima. Održavanje vazdušne nadmoćnosti na što širem području će najzad postati jedan od glavnih ciljeva državne vojne politike svake velike sile. Za SAD to može značiti smanjenje snaga kopnene vojske koje su stacionirane u prekomorskim zemljama i povećanje avijacijskih snaga, sa pridavanjem veće važnosti vazdušnom strategijskom napadu i odbrani. Za SSSR to takođe mora značiti povećanje snaga za vazdušne strategijske napade i strategijsku odbranu na račun taktičkog vazduhoplovstva.

Najveće vojno pitanje budućnosti na koje može da odgovori samo zajednički štab odbrane koji raspolaze svim podacima jeste: „Na koji način je najbolje upotrebiti vazdušnu moć u interesu država?“ U teoriji je ta stvar jasna. Vazdušna moć mora zadobiti vazdušnu nadmoćnost i zatim povećavati svoje preimstvo nizom napada na neprijateljsku industriju i skladišta gotovih proizvoda, sve dok se sredstva za vođenje rata ne razore i dok sasvim ne oslabi volja neprijatelja za otporom. U jednostranom ratu, kao što je bio nemački napad na Poljsku ili završni američki juriš na Japan, teorije o vazdušnom ratovanju mogu

da se slažu sa okolnostima situacije i tu važe lekcije sa kursa u generalštabnoj akademiji. Ali, ako vazdušna moć ima da se ponovo i potpuno proveri, to bi najverovatnije bilo u velikom konfliktu između Istoka i Zapada. Obe strane bi bile jake. Mnogi sovjetski objekti bili bi razbacani i njihovo tačno mesto bi bilo nepoznato napadačima. Ogomno će stajati neprekidno bombardovanje atomskim i hidrogenskim bombama. Može biti uspeha protiv obal-skih i perifernih objekata. Ali ko bi se usudio da pred-skazuje da bi SSSR mogao izvršiti seriju uspešnih napada protiv američkog srednjeg zapada ili da bi to postigle SAD protiv veoma važnih ciljeva u centralnoj Aziji? Na žalost ne postoje nikakvi vojni podaci o broju bombi koje su u drugom svetskom ratu promašile svoj cilj, ili o broju onih koje su pogodile objekte drugostepenog vojnog značaja — objekte dejstva koji su se mogli bolje odabrat. Sada se shvata da je trebalo da britanske i američke bombe u Evropi padaju na fabrike avionskih motora, a ne na fabrike avionskih "zmajeva" i da je nemačke rafinerije i skladišta benzina trebalo intenzivno napadati mnogo ranije no što je to urađeno. Sve to iziskuje da se ubuduće pridaje mnogo veći značaj izboru ciljeva i njihovom izviđanju. To se može postići sa uspehom samo ako štab državne odbrane mobilise sve svoje snage i znanje i organizuje da se o izboru objekata dejstva vazduhoplovstva brine jedno obimno vojno telo, sa savetnicima iz kopnene vojske, ratnog vazduhoplovstva, ratne mornarice i privrede, koji su upućeni u tehniku i taktiku bombardovanja i koji bi koristili sve raspoložive podatke obaveštajne službe.

Pojava atomskih artiljerijskih zrna i verovatna pojava atomske i hidrogenske rakete koje se mogu ispaljivati sa podmornica, sa okeana, može potpuno poremetiti odnos snaga kopnene vojske, pomorskih snaga i taktičkog vazduhoplovstva. Krajem 1953. godine vlada SAD je, za vreme primirja, smisljeno povukla iz Koreje divizije kopnene vojske, delimično zbog toga što je znala da je atomska moć tu bila faktor kompenzacije, jer je zastrašujuće

delovala na komunističke snage. Pošto SAD stvaraju za-
lihe atomskih artiljerijskih zrna, one će morati ponovo da
razmotre raspored trupa svoje kopnene vojske u Evropi,
a isto tako i da revidiraju baziranje svojih snaga taktič-
kog vazduhoplovstva. Kada SSSR bude u stanju da lan-
sira vođene atomske rakete sa podmornica, koje bi ležale
u blizini protivničkih obala, on će imati da razmotri jačinu
i buduću ulogu svoje strategijske teške bombarderske
avijacije. Nikada ranije u vojnoj istoriji nije bilo teže od-
lučiti kakva treba da bude kopnena vojska, ratna morna-
rica i ratno vazduhoplovstvo da bi bili najpogodniji za
odbranu državnih interesa. Sigurno je da su podmornice
važnije no ikada ranije i da su bojni brodovi i nosači avi-
ona manje važni u strategijskom pogledu. Sigurno je da
su strategijska bombarderska vazdušna moć i strategijska
protivvazdušna odbrana od presudnijeg značaja no ikada
ranije, jer bombarderi sada imaju veći radijus dejstva i
beskonačno veću udarnu moć. Ali ko može da predskaže
najbolji način organizacije komande protivvazdušne od-
brane ili najefikasniju primenu padobranksih trupa? Ko
može znati koliko je tehničkog ljudstva potrebno u sa-
vremenim snagama narodne odbrane?

Zbog toga što je danas rat toliko tehnički i što je broj
prvoklasnih naučnih radnika i tehničkih stručnjaka toliko
ograničen, objedinjavanje vojnih talenata do najveće mo-
guće mere je potreba od presudne važnosti u sledećoj
deceniji. Ne bi trebalo da bude velikih organizacijskih
smetnji na putu smanjivanja ministarstava ratnog vazdu-
hoplovstva, kopnene vojske i ratne mornarice i proširenja
ministarstava odbrane. Bez sumnje tu će biti političkih
smetnji, ali se one mogu postepeno savladati. Štabni ofi-
cir koji je upoznat sa nekoliko grana ratne veštine, po-
služiće svojoj državi bolje no neki uski stručnjak, jer će
oficir, zahvaljujući širem obrazovanju, skoro uvek biti
bolji planer.

Problem objedinjavanja vidova oružanih snaga u
borbenim jedinicama i operativnim instancama je, pri-
rodno, vrlo komplikovan i treba vremena za njegovo re-

šenje. Jedan, za sve vidove oružane sile zajednički obaveštajni korpus, ili komanda, ne bi ipak predstavljalo mnogo teškoća, jer metodi obaveštajne službe, obuka i izbor ljudstva imaju mnoge zajedničke osnove u sva tri vida oružanih snaga. Jedan isto tako zajednički korpus veze bilo bi moguće organizovati bez mnogo poremećaja. Problemi konstrukcije uređaja za vezu, njihovog održavanja i upotrebe poklapaju se u sva tri vida oružanih snaga u daleko većoj meri no što je to slučaj u ma kojoj drugoj oblasti. Problemi veza telefonom, radiom ili radarskim zracima, mere koje se preduzimaju protiv radio-ometanja, izrada elektronskih uređaja — sve to se mora rešavati centralizovano za celu državu, da bi se postigli najbolji rezultati. U budućoj protivvazdušnoj odbrani biće potrebna tehnička sposobljenost više no ikada. Sigurno je da će biti lakše ako postoji jedna komanda protivvazdušne odbrane, koja koristi sva znanja, sposobnost i snage svojih protivavionaca, pilota lovaca i navodjača projektila „zemljavazduh“.

Za zapadne sile će rat protiv podmornica verovatno biti najteži vid rata u budućnosti. U kome će relativnom odnosu biti potrebni helikopteri, kopneni avioni, hidroavioni na čamac, hidroavioni na plovke, eskortni nosači aviona i razarači za suzbijanje opasnosti od savremenih podmornica — to je problem o kome se mora razmišljati. Dobiti rat protiv podmornica je mnogo važnije za zapadne nego za istočne sile. Podmornice će uvek biti velika opasnost za plovne puteve od kojih mora zavisiti opstanak zapadnoevropskih država u doglednoj budućnosti. Podmornice takođe mogu u roku od jedne decenije da predstavljaju veliku vazdušnu opasnost za SAD, ako SSSR počne proizvoditi atomske rakete koje se mogu lansirati sa njih. Niko ne može reći koliko će biti potrebno vazduhoplovnih snaga za suzbijanje podmorničke opasnosti. U dugoročnom planiranju za takvu operaciju, mornarica i vazduhoplovstvo bi imali suprotne interese. Vazduhoplovstvo bi htelo da drži što više snaga svojih teških bombardera za napade na strategiske ciljeve na neprijateljskoj

teritoriji. Mornarica bi više volela da ima specijalno uvezbane avionske posade i naročito opremljene avione namenjene lovu neprijateljskih podmornica. Da je bila stvorena jedna jaka, objedinjena protivpodmornička komanda, koja bi bila jedino potčinjena zajedničkom štabu, mogla bi se u drugom svetskom ratu izbeći mnoga zakašnjenja i bescijljna bombardovanja.

Iznad svega postoji jedan najviši, nevojni, razlog za sadejstvo i objedinjavanje sva tri vida oružanih snaga. To je stalno rastući talas troškova nacionalne odbrane i potreba da se postigne vojna bezbednost što ekonomičnije. U mnogim zemljama se brzo približava krajnja granica oporezivanja koju građanin može da podnese i vreme je da se obustave ogromni ratni izdaci. Brodovi, tenkovi i avioni zahtevaju hiljade naučnika, inžinjera, crtača i radnika za konstruisanje i proizvodnju oruđa, koja postaju sve složenija i skuplja. Sada smo u periodu razvoja vazduhoplovstva kada teški bombarder staje 500 000, a lovac 100 000 funti sterlinga. Ratovanje „pritiskom na dugme“ može izgledati jeftinije u perspektivi zato što tu ne treba obučavati posade, a avioni će biti manji. Ali elektronska oprema malih razmera za vođene projektilje je skupa. Sumnjivo je da će ijedno takvo zrno stajati manje od nekoliko hiljada funti sterlinga, a ono, i pored svega, može biti ispaljeno samo jednom. Rat postaje toliko skup da nijedna država neće biti u stanju da proizvede dovoljnu količinu svih oruđa koja su joj potrebna. U izvesnoj meri to je uvek bilo tako, ali od kraja drugog svetskog rata postalo je još važnije za savete nacionalne bezbednosti i ministarstva odbrane, snabdevanja i proizvodnje da odluče koja se ratna sredstva moraju odbaciti da bi se druga mogla izrađivati u dovoljnem broju. Ko će zastupati podmornice i površinske ratne brodove protiv aviona, ili atomskih artiljerijskih zrna, ili protiv raketa i taktičkih bombardera? Očigledno je da taj problem treba razmatrati sa opšte državne tačke gledišta. SSSR stvarno nema prekomorskog snabdevanja od koga bi životno zavisio i tako mu ne može štetiti nikakva pomorska blokada. Evropa veoma

mnogo zavisi od njenih pomorskih i prekomorskih puteva, a tako i SAD, posebno za uvoz uranijuma iz Afrike. Ali ako SAD ne bi imale da podržavaju prekomorske savezničke, mogli bi da revidiraju celokupnu svoju vojnu strategiju sa strategijskim bombarderima i strategijskim lovćima, koji bi obezbeđivali njen opstanak. Slučaj sa američkom odbrambenom politikom podvlači jasnije no ikada ranije da politika i rat idu jedno s drugim i ne mogu se nikada razdvojiti. Pošto su državni i vojni rukovodioci nerazdruživo povezani, vojni rukovodioci moraju biti spremni da usmeruju ratnu mašinu kako to zahteva politika, koja je osnova strategije. Ako bi se vidovi oružanih snaga spojili, onda bi se promene u tom usmeravanju glatko odvijale. Ako se između vidova oružanih snaga zadrže nepremostive pregrade, onda će se zaokreti u upotrebi ratne maštine vršiti sa škripanjem i bukom. Povezanost, makar i savršena, ne može da zameni elastičnost jedne objedinjene sile kojom se upravlja sa jednog mesta.

X

VAZDUHOPLOVNA OBAVEŠTAJNA SLUŽBA

U knjigama o drugom svetskom ratu koje su napisali takvi autoriteti kao što su Ajzenhauer, maršal Montgo- meri, Vinston Čerčil, lord Teder, Aleksandar Severski, Lidel Hart i general-potpukovnik avijacije Haris, retke su stranice koje su posvećene vojnoj obaveštajnoj službi, a i one koje su napisane od drugorazrednog su značaja. To, u izvesnoj meri, odražava koliko se, tokom vojne istorije, nedovoljno pažnje obraćalo obaveštajnoj službi pri organizovanju obrane svih država.

Ubrzo po završetku drugog svetskog rata, general Arnold, komandant vazduhoplovstva kopnene vojske SAD, podneo je izveštaj državnom sekretaru SAD za vojsku. Njegov referat od novembra 1945. godine bio je njegov treći referat. U njima je general Arnold izložio sуштинu svoga vojnovazduhoplovnog iskustva stečenog u vazduhoplovnim operacijama koje su upravo bile završene. Govoreći o obaveštenjima o neprijatelju, on je rekao: „Naša ranija shvatanja o potrebljima za obaveštajnim podacima bila su nezadovoljavajuća i ne odgovaraju potrebama savremenog rata. Detaljno poznavanje trenutnog stanja i svih vidova civilne i vojne aktivnosti na teritoriji neprijatelja, ili potencijalnog neprijatelja, od bitne je važnosti za valjano planiranje u miru i u ratu. Stalno poznavanje potencijalnih neprijatelja, koje obuhvata njihov celokupni politički, socijalni, industrijski, naučni i vojni život, takođe je neophodno, kako bismo bili upozorenji na predstojeću opasnost. Strategiske vazdušne ope-

racije ne mogu se ni valjano planirati ni uspešno voditi ako se neprekidno ne dobijaju iscrpni obaveštajni podaci. U budućnosti će biti samoubilački opasno zavisiti od izveštaja vojnih izaslanika i uobičajenih ili slučajnih izvora obaveštenja koja se odnose na strane države. Postoji velika potreba za jednom stalnom državnom organizacijom koja se ne bi bavila opštim pitanjima obaveštajne službe, nego bi i prikupljala, procenjivala i kome treba saopštavala obaveštajne podatke, koji bi trebalo da pritiču neprekidno. Osim toga mi moramo imati sposobnu i aktivnu obaveštajnu organizaciju u sastavu ratnog vazduhoplovstva, koja bi sarađivala sa takvom državnom organizacijom za vreme mira". Komisija SAD za ocenu rezultata strategijskog bombardovanja slaže se, unekoliko, sa shvatanjima generała Arnolda o vojnoj obaveštajnoj službi i u svom izveštaju o ratu na Pacifiku iznosi ovo gledište: „Ako bi na početku jednog budućeg sukoba postojao sličan nedostatak obaveštajnih podataka, on bi mogao biti koban".

Vojno vazduhoplovstvo ima za sobom manje od 50 godina. Ozbiljna vazduhoplovna obaveštajna služba ima manje od 20 godina tradicije i iskustva. Mi smo sada u doba plodnog stvaranja kada vazduhoplovna i vojna obaveštajna služba o SSSR-u, Kini i drugim komunističkim državama može da izmeni lik političke i vojne istorije. Da je Zapad znao pravo stanje sovjetske vazdušne moći i razvoja atomskog naoružanja u toku 1946. i 1947. godine, celokupna politička istorija Evrope i Azije mogla je biti korenito izmenjena.

Čudna je povest o vojnoj obaveštajnoj službi pre drugog svetskog rata. Onima koji je proučavaju ona, osim primera uzbudujuće nedoraslosti svome zadatku, nudi malo iole vrednijeg izvornog materijala. Što je Adam tražio od Eve da mu pribavi obaveštenja koja su mu bila potrebna o njegovom najvećem neprijatelju đavolu, dvostruko je simbolično. To nagoveštava značajnu ulogu koju su žene igrale i koju igraju u vojnoj obaveštajnoj službi i ističe da je čovek pukim slučajem pristupio problemu upoznavanja neprijatelja. Ako se prelistaju stranice istorije,

ta ravnodušnost i nedostatak sistema ostaju karakteristične crte obaveštajne službe za dugo vreme. Grci i Rimljani su koristili svoje robeve da dobiju obaveštenja o borbenom poretku neprijatelja. Oni su ih često ubijali ako su podaci o neprijatelju bili nepovoljni, a davali su im slobodu ako su obaveštenja bila puna nade. Kasnije, u Srednjem veku i čak sve do Renesanse, pisari i učitelji (čiji je poziv tada imao vrlo mali ugled) redovno su korišćeni kao glavni organi obaveštajne službe. Sa tako bednim profesionalnim statusom, oni su svojim stručnim znanjem jedva mogli efikasno koristiti na bojnom polju. Visoko plemstvo i kraljevi nisu u to vreme baš mnogo pridavali pažnje pričanjima ljudi iz nižih staleža. Kada su Holanđani ugrozili kralja Džemsa II., on nije posvetio dovoljnu pažnju napredovanju Viljema Oranskog, sve dok se ovaj nije iskrcao u južnu Englesku. On je tada odredio posebno osoblje za pribavljanje obaveštenja o neprijatelju.

Ta opšta ravnodušnost prema problemima obaveštajne službe nije nikako stvar daleke prošlosti. Klauzevic, vojni gorostaš XIX veka, negodovao je često zbog oskudnih obaveštajnih podataka kojima se raspolaže. On je, na primer, pisao: „Ne samo da smo mi u neizvesnosti o jačini neprijatelja nego i glasovi koji se o njemu pronose još i povećavaju njegov broj.“¹⁾ U drugom svetskom ratu nedostatak obaveštajne rutine kod Perl Harbora pomogao je Japancima da dobiju početnu pomorsku i vazdušnu pobjedu. U bici za Britaniju i posle nje Gering je vazduhoplovnu obaveštajnu službu u grupama i pukovima ostavio na i onako preopterećenim adutantima i oficirima veze, kao uzgredan posao. Nije iznenađujuće što je obaveštajna služba nemačkog ratnog vazduhoplovstva, u toj sudbonosnoj vazdušnoj bici, imala potpuno netačnu predstavu o stvarnoj situaciji. Kada su se vazduhoplovni maršali Šperle i Keselring sastali krajem avgusta 1940. godine, na jednoj

¹⁾ *On War*, Kegan Paul, str. 223. (U našem prevodu je ovo delo izdato pod naslovom „O ratu“, „Vojno delo“, 1951. godine. — Prim. red)

konferenciji visokih komandanata, to je pre bila prepirkano sastanak visokih vojnih rukovodilaca. Predmet spora je bio dovoljno značajan. Pitanje je bilo: koliko dugo bi moglo britansko ratno vazduhoplovstvo da pruža efikasan otpor svojom lovačkom avijacijom. Nemačka kopnena vojska i ratna mornarica su bile spremne za invaziju Britanije. Dva nemačka vazduhoplovna komandanta, čije su vazdušne flote vodile bitku za Britaniju, sreli su se sa načelnikom vazduhoplovne obaveštajne službe generalom Šmitom (Schmidt). Keselring, svadljiv i samouveren, tvrdio je da su lovačke snage britanskog vazduhoplovstva stvarno ništavne. Šperle, sa monoklom, aristokratskog držanja i uvek spremam da se složi sa Keselringom, učitivo je dokazivao da bi britansko vazduhoplovstvo moglo imati čak i 1000 lovaca. Šmit, jedan mali general, neodlučan, kolebajući se između dva borbena vazduhoplovna maršala, koji nisu poznavali pravo stanje stvari, izneo je svoje kompromisno mišljenje da ih ima 100—350. Kako je to moglo biti da se u takvom jednom sudbonosnom periodu drugog svetskog rata, jedan veliki obaveštajni problem tretira na tako nehatan način i da se ostavi da o njemu donose zaključke visoki komandanti? To je bilo uglavnom zbog toga što u nemačkom vazduhoplovstvu nije bilo tradicije u stvaranju kadra viših obaveštajnih oficira visokog čina.

Lične sposobnosti osoblja vazduhoplovne obaveštajne službe su njena najvažnija strana, jer ni jedan izvor obaveštenja nije pouzdan sam za sebe. Može se, na primer, dešifrovati poruka velikog značaja, koja otkriva odluku Kremlja o proizvodnji aviona, ali ta poruka može da bude opozvana u roku od 24 sata, a druga poruka može da ostane nepoznata i onda... na čemu smo?... Mnogi američki oficiri će se setiti uzbuđenja koje je krajem 1944. godine nastupilo u Štabu objedinjenih oružanih snaga u Evropi, kada su bili zapljenjeni planovi proizvodnje mlaznih aviona nemačkog ratnog vazduhoplovstva. Brojke u tim dokumentima su bile široko preuveličane i iskonstruisane da umire Hitlerove rastrojene nerve. (Slučaj sa poznatom eksplozijom bombe bio se desio samo nekoliko meseci pre

toga). Te brojke su bile izazvale zaprepašćenje u Štabu objedinjenih oružanih snaga u Evropi, dok te autentične zaplenjene dokumente nije temeljno razmotrio najiskusniji i sposobni obaveštajni oficir za pitanja proizvodnje nemačkih mlaznih aviona.²⁾ Kada je tu njegova pronicljiva inteligencija bila primenjena, uzbuđenje se stišalo. A sa njime je spao i zarez na rabošu procene nemačke proizvodnje mlaznih aviona. U mnogim štabovima nije još potpuno shvaćena pouka da je sposobnost obaveštajnih oficira isto tako važna kao i kvalitet sirovog obaveštajnog materijala koji oni obrađuju. Profesor R. V. Džons, direktor tehničke obaveštajne službe u britanskom ministarstvu rata, nimenovan 1952. godine, posle sjajnih uspeha u obaveštajnoj službi u drugom svetskom ratu 1939./1945. istakao je značaj stvaranja elitnog kadra obaveštajaca u članku „Naučno izviđanje“, objavljenom u časopisu Instituta kraljevskih objedinjenih oružanih snaga (Royal United Services Institution, Journal, avgust 1947, str. 352—369). Čitalac se upućuje na taj članak kao na jedno od najautoritativnijih dela o vazduhoplovnoj i opštoj vojnoj obaveštajnoj službi, koja su ikada objavljena. Profesor Džons piše: „Obaveštajna organizacija mora imati dobro pamćenje, sastavljeno od pojedinačnih pamćenja svog kadra... Najuspešnija obaveštajna organizacija je verovatno ona koja upotrebljava najmanji broj pojedinaca, od kojih svaki raspolaže najvećim mogućim sposobnostima.“

Obaveštajni oficiri moraju biti elita, a ne gomila nisko plaćenih pojedinaca, izvučenih iz manje obdarenih redova raznih zanimanja, ili iz vojnih jedinica i ustanova. Oni moraju biti tako slavni kao vodeći naučnici — istraživači sa sposobnostima Ruterforda (Rutherford), Kokrofta (Cockcroft), Henri Tizarda (Tizard) ili ma kojeg vodećeg atomskog naučnika. U jedno doba u kome naučna i tehnička obaveštajna služba preovlađuju u opštem problemu vojne obaveštajne službe, moraju se naći prvorazredni istraživači

²⁾ To je bio pokojni major Bob Dou, u građanstvu profesor Njujorškog univerziteta.

i naučnici i ohrabriti povoljnim platama i počasnim mestima da vrše obaveštajni posao. To bi jednog dana moglo da bude pitanje života ili smrti.

Jedan od najboljih uopštenih kratkih članaka o vazduhoplovnoj obaveštajnoj službi objavljen je u Tajmsu 2. novembra 1942. godine. On je pobijao neke uobičajene jesre u vezi sa tom stvaru, kao što pokazuje sledeći izvod: „Reč 'obaveštajna služba' u njenoj primeni u ratne svrhe kod mnogih ljudi priziva vizije ogrubelog staleža službenika sa visokim šefovima u Vajtholu, koji šalju nesnosne ljude da špijuniraju sve i svakoga. Druge podseća na neverovatne priče o lepim špijunkama plavušama, ljudima sa lažnim brkovima i parčićima hartije, koji junaku priče nepromenljivo omogućavaju da u poslednjem trenutku otkrije ceo dokument i da spreči neprijatelja da ščepa naše tajne planove za neki novi avion ili tenk. Međutim, stvarna obaveštajna služba nema sličnosti s tim. Radi postizanja svojih uspeha ona se veoma obimno oslanja na saznavanje svakodnevnih događaja i na tumačenje, pomoći zdravog razuma, neznatnih činjenica koje malo znaće sve dok se ne povežu jedna sa drugom i uglave međusobno, kao delovi slika na kockama kojima se igraju deca. Uspeh je retko kad upadljiv. Najčešće on je rezultat strpljivog istraživanja i veštog zapažanja mnogih ljudi i brižljivog prebiranja čitave mase detalja, od kojih mnogi mogu da zavedu.“

Tajmsov članak nastavlja: „Strategijska strana obaveštajne službe je od najveće važnosti. Ratno vazduhoplovstvo je sada jedino sredstvo koje nam omogućava da prodremo u srce Nemačke. Nije dovoljno da se neprijatelju nanose jaki i česti udarci. On mora biti pogoden na pravo mesto i zadatak obaveštajne službe je da otkrije njegovu „Ahilovu petu“ i da dâ uputstva kako se može izbeći njegova odbrana sa najmanje gubitaka. Za vreme teških vazdušnih napada na Britaniju u toku 1940. i 1941. godine, mi smo stekli prvaklascna iskustva o tome šta se može, a šta se ne može postići bombardovanjem i lekcije koje smo tada naučili sada se dobro koriste protiv Nema-

čke. Sada znamo ne samo slaba mesta u privrednoj strukturi neprijatelja, nego, što je možda podjednako važno, koja od ovih mogu savladati naši bombarderi. Objekti koje bi sa privredne tačke gledišta trebalo razoriti često su nepodesni za bombardovanje. Ali mi smo naučili kako da odabiramo one koji su povoljni u pogledu pogađanja i koje je istovremeno korisno razoriti.“

Kao što zaplenjeni podaci pokazuju, ovaj poslednji stav je bio optimistički i britansko vazduhoplovstvo i vazduhoplovstvo SAD bi spremno priznali da je proučavanje ciljeva bila velika slabost naših bombarderskih ofanziva u drugom svetskom ratu. To je neizbežno, jer proučavanje ciljeva obuhvata i procenu oštećenja i takođe traži koncentrisano i istražno vazdušno izviđanje, ako se hoće da fascikle ciljeva budu ažurne. Procena oštećenja objekata je jedan od najtežih poslova vazduhoplovne obaveštajne službe. Izviđačka avijacija neće nikada biti u stanju da vrši dovoljno poletanja kojima bi se pratilo podizanje zgrada, tok radova na popravci porušenih objekata, najnoviji podaci o maskiranju, protivavionska sredstva i svi detalji iz oblasti proučavanja ciljeva koji se menjaju iz nedelje u nedelju, a ponekad i iz dana u dan. Ako se 5 % najvažnijih ciljeva izvidi jednom mesečno, onda će, po opštim normama, vazdušno izviđanje biti više no dovoljno. Ovde, kao i u ostalim oblastima, obaveštajni oficir treba da nauči da radi na osnovu manje od 10 % potrebnih sirovih podataka, a ponekad i na osnovu manje od jednog procenta. Ali ako on poznaje alatke svoga zanata i ako ima dobro pamćenje i valjanu obuku u istraživanju, on će moći da pruži tačno obaveštenje, koje će biti korisno za dejstva u devet od deset slučajeva. Dodavanje jednog uvežbanog mozga drugome može da oplodi vrlo mali sirovi podatak, sve dok ne izraste u celu hrpu dragocenog predviđanja i znanja o neprijateljskim mogućnostima i sposobnostima.

Možda najznačajnija lekcija koju obaveštajni oficiri treba da nauče u svojoj početnoj obuci jeste ona o jakim i slabim stranama izvora podataka. Oni će shvatiti da ih svi oni mogu izneveriti u razno vreme i iz raznih uzroka.

Ipak, pri potpunom ovlađivanju pozadine svoga predmeta i istraživanja svih strana datog problema, oni mogu postići nivo na kome instinkтивno znaju devet puta u deset slučajeva, koliko su pouzdana obaveštenja.

Od svih izvora sirovih podataka, izviđanje u toku izvršenja borbenog zadatka je najmanje pouzdano i najteže u pogledu obrade. Kada posade i piloti polaze u borbu, oni lete da bi pobedili i ostali u životu, a ne da prikupljaju pažljivo proverene i strogo i nepristrasno razmotrene podatke. U vatri borbe na velikim brzinama neizbežno je teško ustanovljavati činjenice i pojave. A ipak, na izviđanje za vreme borbe vrlo mnogo ljudi gleda kao na pouzdan izvor podataka. To izgleda dosta razumno ako se ne uđe dublje u stvar. Najzad, ako ljudi koji su se borili sa neprijateljem ne mogu da vam kažu nešto o svom protivniku, ko onda može? Odgovor je: obrazovani i vešti obaveštajni oficir, koji je sposoban za utančano istraživanje i koji ume da proseje avijacijsku pšenicu i da je odvoji od pleve. Razmotrimo pitanje raspoznavanja neprijateljskih aviona. U bici za Britaniju piloti britanskog vazduhoplovstva su tvrdili da su uočili na desetine nemačkih lovaca „hajnkel 112“ i „hajnkel 113.“ Neki piloti su tvrdili i da su ih obarali. A ipak nema nikakvih dokaza iz ma kog izvora da je ijedno odeljenje obeju vrsta „hajnkela“, 112 i 113, ikada poletelo na zadatak u okviru bitke za Britaniju. Stvarno je Nemačka prodala te avione Jugoslaviji*) i SSSR-u pre izbijanja drugog svetskog rata. Ima i mnogo drugih slučajeva pogrešne identifikacije neprijateljskih aviona. Jedna eskadrila Poljaka je tvrdila da je uočila eskadrilu nemačkih „meseršmita“ pored francuske obale, da je stupila sa njom u borbu i da ju je razbila. Oni su podnosili svoj uobičajeni borbeni izveštaj pri povratku u bazu, gde je ustanovljeno da su oni u stvari uočili i napali jednu eskadrilu savezničkih britanskih „spitfajera.“ Takvi slučajevi su se povremeno dešavali u nemačkom i japanskom ratnom vazduhoplovstvu. Broj primera da je

*) Bivša Jugoslavija nije imala uopšte i nikada avione tipa „hajnkel“. — Prim. prev.

u drugom svetskom ratu protivavionska artiljerija gađala svoje avione zbog grešaka u raspoznavanju mora da doстиže nekoliko stotina.

Piloti borbenih aviona ne samo što greše u raspoznavanju tipova aviona nego i njihova procena jačine neprijatelja često žalosno obmanjuje. Kada su, prema podacima zaplenjenih dokumenata, prekontrolisane procene koje su o broju protivdejstvujućih „meseršmita“ i „foke vulfova“ vršili letači učesnici u napadima ratnog vazduhoplovstva SAD na Nemačku, u leto 1943. i 1944. godine, pokazalo se da je broj uočavanja nemačkih lovaca od strane američkih letača prelazio stvarni iznos za dva do tri puta, a često i četiri do pet puta. To je normalna pojava. Jedan isti lovački avion može da izvrši dva do tri napada na isti bombarderski avion. Ljudi u borbi često preuvečavaju jačinu neprijatelja. Oni su retko skloni umanjivanju u tom pogledu. A ipak je u Koreji obaveštajna služba Ujedinjenih naroda produžila da prima i objavljuje te procene letača koji su učestvovali u borbenim zadacima i davali podatke o broju uočenih komunističkih lovaca MiG-15, ne propuštajući te podatke prethodno kroz gusto sito smanjivanja, koje je neophodno da bi se dospelo do tačne procene.

Od svih predmeta vojne obaveštajne službe najslabije rezultate imaju poslovi oko procene neprijateljskih gubitaka i oštećenja. Ne postoji ni jedno ratno vazduhoplovstvo koje bi s pravom moglo tvrditi da nije preuvečavalo svoje uspehe u vazdušnim borbama. U pojedinim danima bitke za Britaniju 1940. godine, britansko vazduhoplovstvo je objavilo manji broj nemačkih aviona no što ih je stvarno bilo oborenog. Ali je ukupan zbir nemačkih aviona za koje je britansko vazduhoplovstvo tvrdilo da ih je oborilo u toku cele bitke, neosporno optimistički. Vazdušnim napadima na brodovlje sledovala su naročita preterivanja koja su vredna zapažanja. Jedan nemački vazduhoplovni komandant 1941. godine u Norveškoj nije više znao šta da radi u uzaludnim pokušajima da podatke svoje jedinice o uspesima u napadima na neprijateljsko brodovlje održi u granicama mogućnog. On u tome nije

uspeo i u očajanju je izdao sledeće saopštenje: „Svaki pripadnik mojih eskadrila koji podnese izveštaj da je potopio ili oštetio neki neprijateljski brod, biće odmah stavljena pod vojni sud“. U vazduhoplovstvu SAD bile su s vremena na vreme iste te slabosti. Aleksandar Severski u „*Air Power: Key to Survival*“ (str. 183): kaže „Preterana tvrđenja o vazduhoplovnim uspesima koja je saopštio Vašington za bitku nad Švajnfurtom 1943. godine na nesreću nisu bila nikakav izuzetak od pravila. Od početka je postojala tendencija u krugovima ratnog vazduhoplovstva — naravno u Vašingtonu, a ne u operativnim centrima — da se ulepšavaju vesti da bi se pobjede prikazale tako da izgledaju veće, a porazi manji no što su bili u stvarnosti“.

Naravno, lako je naći dobre razloge da se udare na doboš činjenice i brojke o neprijateljskim gubicima i na netim mu razaranjima. Od 228 američkih bombardera koji su poslati na Švajnfurt, 62 su bila izgubljena, a 138 oštećena. Preko 500 američkih letača bilo je ubijeno toga dana. Da li bi to pomoglo moralu SAD da su dati dobro promišljeni i manji rezultati dejstva toga dana 1943. godine kada su Amerikanci pretrpeli teške gubitke, kao što je to učinila dve godine kasnije Komisija SAD za istraživanje rezultata strategijskog bombardovanja? Ona je zabeležila da je šteta naneta fabrici kugličnih ležajeva u Švajnfurtu bila relativno mala i da nikada nije zakasnila isporuka ni jednog nemačkog sredstva zbog toga što bi nedostajali kuglični ležajevi. Da li bi pomoglo moralu naših pilota koji su učestvovali u bici za Britaniju da se je insistiralo da se neće dozvoliti nijedno tvrđenje o oborenom nemačkom avionu bez dokaza foto-snimkom ili istovremenog prisustva obaranju jednog druga, pilota, kao očevica? Činjenica je da je borba plahovita, da se u njoj ne preza ni od čega i da se lično preživljava, a dobra vazduhoplovna obaveštajna služba je potpuno hladna, nepristrasna i naučno analitička. Moguće je zadovoljiti obe potrebe ako se preuveličani podaci o uspesima koriste samo za podizanje morala i u saopštenjima za javnost i ako se ti zahtevi javnosti drže na minimumu. Trebalo je da bude jedna od ve-

likih pouka rata da treba vremena za prikupljanje i ispitivanje podataka o pričinjenim razaranjima i nanetim gubicima i da se o njima ponekad čak nedeljama i mesecima posle izvršenih napada mogu praviti samo najgrublje procene. Čak i tada, stvarna šteta koja je naneta neprijatelju može da deluje u pravcu koji podaci ne otkrivaju. Najznačajniji gubici koji su naneti nemačkom vazduhoplovstvu početkom 1944. godine bili su piloti koji su im poobarani u vazdušnim borbama. U daljem toku 1944. i u 1945. godini Nemačka je imala dovoljno lovačkih aviona, ali su joj nedostajali vešti, odlično uvežbani piloti da tim avionima pilotiraju. O tome ima obilnih dokumentovanih podataka i to je posebno komentarisano u memoarima nemačkih generala³⁾. U vreme napada na nemačke, japanske i italijanske železničke i druge komunikacijske centre, nikada se, ili se retko kada znalo kolika su ratna sredstva od velike važnosti tim napadima zadržana da ne stignu na mesto opredeljenja. Vojni komandanti se retko sećaju toga da će ocena nanetih oštećenja i gubitaka, verovatno, ostati stalna „Ahilova peta“ vojne veštine. Iznenadujuće je da pisci kao što su Klauzevic, Napoleon, Severski i drugi nisu to više istakli.

Na žalost, posleratni podaci ne ukazuju da je ta lekcija naučena. Na nekim generalštabnim akademijama problemima i zamkama procene oštećenja i gubitaka se, kada se razmatraju problemi obaveštajne službe, daje malo ili nimalo mesta. I u Koreji smo imali ona ista stara, preuranjena tvrđenja o postignutim uspesima i preuranjene ocene pričinjene štete neprijatelju. Hanson Baldwin, dojen američke vojne kritike „Njujork Tajmsa“, izneo je da su neka od vazduhoplovnih tvrđenja iz 1951. godine, o uništenju severnokorejskih tenkova preuveličana više no trostruko. Kao što su zaplenjene arhive pokazale, bila su preterano optimistička tvrđenja i britanskog i američkog vazduhoplovstva o uništenim nemačkim tenkovima u

³⁾ Guderian, *Panzer Leader*; v. takođe: Chester Wilmot (Cester Vilmot), *Struggle for Europe* (Borba za Evropu, izdanje Minerve, Subotica, 1956)

leto 1944. godine. Ali, sedam godina kasnije, u Koreji, još nije bila prihvaćena pouka o potrebi umerenosti u tvrđenjima o uništenim neprijateljskim tenkovima. Mora se razumeti samo po sebi da se ne može znati koliko je tenkova uništeno bez potpunog poznavanja neprijateljske organizacije, popune gubitaka i opravki, kao i stanja rezervnih delova. Sve to ne može biti poznato na vreme da bi se ranim jutarnjim novinama pružio kominike sa punovažnim podacima o broju tenkova koji su uništeni prethodnog dana.

Krajem 1950. godine u korejskom ratu je uveden nov način označavanja gubitaka i štete nanete neprijatelju. On se sastojao u tome što je označavan određen broj ubijenih neprijateljskih vojnika usled vazdušnih napada. Jednim saopštenjem Komande trupa Ujedinjenih naroda tvrdilo se, na primer, da je, između novembra 1950. i januara 1951. godine, ubijeno 50 000 vojnika. Službeni predstavnici ratnog vazduhoplovstva su s mukom pokušavali da to opravdaju dodajući da su saopštenja o neprijateljskim gubicima potkrepljena podacima prikupljenim od ratnih zarobljenika. Ali je teško shvatiti kako se mogu ikada i pomoći ma kojeg izvora proveriti takva tvrđenja. Ne postoji nijedan poznati način kojim bi se posle pogibije vojnika moglo punovažno dokazati da li su smrt prouzrokovala puščana zrna, granate, bombe ili avionske rakete, jer se sve to, u pustošenju bitke upotrebljava jednovremeno.

Postoje neka pitanja pri kojima vojna lica moraju biti nepristrasni matematičari i verovatno je jedno od njih određivanje štete i gubitaka koji se nanose neprijatelju. Preterane ocene pričinjenih razaranja u drugom svetskom ratu ponekada su vodile do pogrešnih zaključaka u najvišim štabovima, što je remetilo ceo program strategijskog bombardovanja. To bi se moglo ponoviti ako se ne održava umerenost i realizam pri ocenjivanju pričinjenih razaranja i nanetih gubitaka.

Osim problema procene nanetih gubitaka i pričinjenih razaranja, možda je privredna obaveštajna služba najteži oblik rada obaveštajnog oficira. On je, naravno, usko

vezan sa procesom pričinjenih razaranja. Izveštaj pilota, fotografije, agenti i drugi izvori mogu da pruže ocene oštećenja neprijateljske industrije. Ali koliko je uspela jedna operacija strategijskog bombardovanja može realno kazati samo stvarno poznavanje ukupne radne snage, sировина i sredstava za popravke, i to zajedno sa detaljnim podacima o brzini popravke i kapacitetu proizvodnje. Zbog toga što nije bilo takvih poznavanja, došlo je u bici za Britaniju kod britanske privredne obaveštajne službe do precenjivanja broja nemačkih rezervnih aviona. Britanska i američka privredna obaveštajna služba su 1944. godine imale ogroman neuspeh takođe zbog nepoznavanja tih činjenica. Za vreme anglo-američkih teških bombarderskih napada na nemačku proizvodnju aviona nije bilo dovoljno podataka o nemačkoj proširenoj proizvodnji lovačkih aviona istočno od Berlina, u Istočnoj Pruskoj i Poljskoj. Otuda je upoznavanje pravih mogućnosti proširene nemačke proizvodnje lovačkih aviona obesnažilo datu ocenu pričinjenih oštećenja toj proizvodnji. Skoro je potpuno opravdano uopštavanje da je vojna obaveštajna služba uvek potcenjivala sposobnost neprijatelja da se oporavi od bombarderskih napada. Sopstveni izveštaji koji se na licu mesta sastavljaju odmah posle razaranja prouzrokovanih teškim vazdušnim napadom takođe su obično pesimistički. Japanska službena reakcija na napade atomskim bombama u letu 1945. godine bila je u izvesnoj meri pesimistička i ubrzala je završetak rata. Život se u Nagasakiju i Hirošimi oporavio mnogo većom brzinom no što se zamišljalo u to vreme. Oporavljenje industrije i stanovništva u Koventriju posle masovnog nemačkog napada novembra 1940. godine bilo je mnogo brže no što su dan posle napada bili ukazali tmurni izveštaji britanskih stručnjaka.

Jedna od najvećih slabosti u privrednoj obaveštajnoj službi u drugom svetskom ratu bio je neuspeh britanske i američke obaveštajne službe u ocenjivanju stanja Nemačke u pogledu nafte. Lord Teder i Haris Bombarde samo su dvojica od mnogih vazduhoplovnih rukovodioca koji su to istakli. Odluka da se intenzivno bombarduju

nemačke fabrike benzina u početku leta 1944. godine nije se uopšte zasnivala na nekoj dobroj privrednoj obaveštajnoj službi. U toku marta i aprila te godine nemački lovci su bili skoro prestali da vode ozbiljne bitke u odbrani nemačkih objekata. U britanskim i američkim obaveštajnim krugovima bila su u to vreme dva mišljenja o uzroku te pojave. Po jednome, tvrdilo se da je ta neaktivnost bila u stvari čuvanje posada i aviona za životno važne vazdušne bitke nad mostobranima u Normandiji, koje su imale da uslede u leto 1944. godine, po drugome, neopravdano optimističkom gledištu organa obaveštajne službe, išlo se tako daleko da se govorilo da je nemačka lovačka avijacija tako osakaćena američkim i britanskim bombarderskim napadima u februaru i martu da ona ne može dalje podizati jednu združenu snagu od 500—600 dnevnih lovaca sa borbeno sposobnim posadama, što je bio minimum koji je zahtevala odbrana protiv američkih teških bombardera 8. i 15. vazdušne armije. Problem vazduhoplovne službe i operativnog planiranja bio je u tome da se proceni koju bi vrstu objekata trebalo bombardovati da bi to primoralo nemačke lovce da vode vazdušne bitke velikih razmara. Imajući taj cilj u vidu, bili su izabrani objekti industrije nafte. Oni su bili izabrani zbog toga što su bili raštrkani po jednom velikom području zapadne, centralne i istočne Nemačke, kao i Austrije i Čehoslovačke. Oni su zahtevali duboka prodiranja američkih bombardera i nudili su nemačkim lovцима dosta lokalnih taktičkih prednosti, koje su ih mogle ohrabriti da poleću i vode borbe sa napadajućim bombarderima. Razaranje i smanjivanje nemačkih rezervi nafte bilo je u maju 1944. godine drugorazredni strategijski cilj. U stvari, vazdušni napadi na nemačka postrojenja za preradu nafte postigli su izvanredan uspeh, počev od prvih dana. Do aprila 1945. godine, ukupan iznos rafiniranih produkata nafte pao je na 2% od količine iz proleća 1944. godine. U nemačkom vazduhoplovstvu su letovi radi obuke i borbeni letovi morali biti strogo ograničeni. Saveznici su našli hiljade nemačkih tenkova koji su bili napušteni zbog nemanja goriva. Sve je to bilo po-

stignuto izvršenjem jednog programa bombardovanja koje je u početku bilo prvenstveno upereno na to da primora nemačku lovačku avijaciju da se bori.*)

Glavna pouka privredne obaveštajne službe, koja proizilazi iz mnogih grešaka koje je ona počinila u drugom svetskom ratu, jeste da nijedan složeni obaveštajni problem ne može u dovoljnoj meri proučiti izolovani organ koji nosi etiketu „privredna obaveštajna služba“, naročito ako je to odvojeno ministarstvo, kao što je bio slučaj u Britaniji prvih godina drugog svetskog rata. Svi veliki problemi obaveštajne službe zahtevaju da se na njihovom rešavanju upotrebe svi izvori i vidovi prikupljanja sirovih obaveštajnih podataka. Izveštaji agenata, pa čak i zaplenjena dokumenta, mogu da pokazuju da neprijatelj proizvodi izvesne tipove aviona i projektila, ali ako u stvari neprijatelj preoružava svoje jedinice drugim tipovima tih sredstava, onda se moraju odbaciti ti izveštaji privredne obaveštajne službe o neprijateljskoj proizvodnji. Slučaj je prost kao što je u suštini i većina problema obaveštajne službe. Ali, privredna obaveštajna služba je, katkad, bila u protivrečnosti i sa mnogo važnijim i stvarnim činjenicama koje su se mogle izvesti iz naoružanja i jačine eskadrila neprijateljske avijacije, koje su se u to vreme borile. Na primer, britansko Ministarstvo za ratnu privredu je, 1940. godine mnogo posle vremena kada su obalske jedinice nemačkog pomorskog vazduhoplovstva bile naveliko preoružane kopnenim dvomotornim bombarderima tipa „junkers“, još uvek smatralo da Nemačka proizvodi znatan broj hidroaviona na plovke i hidroaviona na čamac tipa „hajnkel“. Ta zabluda je trajala još mnogo, veoma važnih, meseci zbog toga što je bila nedovoljna povezanost između obaveštajne službe Ministarstva vazduhoplovstva i Ministarstva za ratnu privredu. Slično savremenom ratu, i savremenima vojna obaveštajna služba mora biti totalna. Izolovana deljenja ili ministarstva, ili uskraćivanje izvesnih

*) To je bio način da se obaranjem nemačkih lovaca u vazdušnim borbama oslabi nemačka lovačka avijacija pre desanta u Normandiju. — Prim. prev.

izvora podataka nekim oficirima obaveštajne službe koji rade na istim ili sličnim problemima, može samo da dovede u budućnosti do ponavljanja grešaka prošlosti. Bezbednost je retko razlog da se neki podatak ne saopšti kome treba, iako se ona često navodi kao opravdanje. Uvek je moguće prikriti izvor podataka i modificirati detalje teksta vezane za ličnost, bez umanjenja vrednosti informacije. Vešto redigovanje je isto tako važan posao u obaveštajnoj službi kao što je i u novinarstvu.

Materijal koji se dobija dešifrovanjem radio-saobraćaja je izvor koji, iz razloga bezbednosti, izaziva najvatrenije diskusije. Neizbežno je da je to tako u miru i ratu, i upečatljivi primeri vrednosti te vrste obaveštajnog rada, bili su, s vremenom na vreme, publikovani. Teškoća u korišćenju dešifrovanih poruka je u tome što ih retko kad ima dovoljno da bi se dobila povezana slika. Iz tehničkih razloga, retko kad je moguće dešifrovati neprekidni tok važnih obaveštenja i izveštaja, koji bi dali kompletan pregled neprijateljskih namera ili rasporeda. Američki stručnjaci za dešifrovanje su imali glavnu šifru japanske ratne mornarice, koju je maja 1940. godine, bio našao jedan norveški brod *kitolovac*⁴⁾. Oni su u leto i jesen 1941. godine pružili Vašingtonu dovoljno podataka o namerama Japana da stupi u rat da bi u Malaji, Indokini, Sumatri i drugim područjima došao do sirovina koje su mu bile potrebne. Ali, taj podatak nije bio saopšten svima onima koji su imali da znaju za njega. To obaveštenje, u brižljivo preinačenom obliku, sigurno se moglo poslati svim američkim komandantima na Pacifik, uključujući tu i Perl Harbor. Ono bi moglo uroditи opreznjom budnošću sudbonosne nedelje 7. decembra 1941. godine, kada je bio razoren ili oštećen veliki deo Pacifičke flote SAD.

Treba se nadati da ta nepredusretljivost u saopštavanju najvećih tajnih dešifrovanih podataka, zbog bezbednosti, neće produžiti da sputava obaveštajnu službu Zapada u budućnosti, kao što je radila u prošlosti. Pret-

⁴⁾ *Flames in the Sky*, Pierre Closterman (Chatto and Windus), str. 83.

postavimo da je Kremlj imao žestoku prepirku sa Mao Ce Tungom u vezi sa isporukom sovjetskih mlaznih aviona i da su poznati najintimniji detalji te prepiske. Za zapadne komandante je važna stvar da znaju o sovjetskim teškoćama u snabdevanju Kine mlaznim avionima, kakve su vrste ti mlazni avioni i da li su teškoće kratkotrajne ili će biti dugotrajne. Daleko je važnije od dešifrovanog doslovog teksta tog obaveštajnog podatka dodatak nekog obaveštenja o pozadini te pojave, kao što je ocena broja tih mlaznih aviona koje SSSR izrađuje svakog meseca i podatak o razmerama popune tim avionima drugih komunističkih vazduhoplovstava, koja zavise od proizvodnje fabrika aviona SSSR. Dešifrovane poruke nisu uvek pouzdan izvor, iako se one skoro uvek prihvataju kao takve! Jedno naređenje koje bi Vrhovna komanda sovjetskih oružanih snaga izdala u 10 časova, može da bude opozvano u podne. Poništavanje naređenja je, gotovo, jedna vojnička razonoda. Ako je početno naređenje dešifrovano, a nije i naređenje kojim je ono početno opozvano, onda bi obaveštajni oficir bio mnogo bogatiji bez tog podatka iz radio-saobraćaja. Malo znanje je, odista, opasna stvar.

Radar je važan ali nepostojan izvor podataka. On je spasao Englesku u bici za Britaniju, a nepoznavanje njegovog značaja i njegovih tehničkih ograničenja, sprečili su nemačko vazduhoplovstvo da leti svojim avionima ispod visina na kojima je radar bio efikasan. Britanska nesposobnost da se prizna činjenica da je rad njihovih obalskih radarskih stanica bio ometan, bila je delimično odgovorna za uspešno bekstvo „Šarnhosta“ i „Gnjajzenaua“ februara 1942. godine, po rđavom vremenu duž kanala Lamanša, pošto su ta dva bojna krstaša dotle bili zatvoreni u luci Brest, još od marta 1941. godine. „Tajms“ je pisao o tom umicanju usred bela dana na sledeći način: „Ništa što bi bilo tako ponižavajuće za ponos pomorske moći nije se desilo od XVII veka naovamo, u britanskim domaćim vodama“.

Perl Harbor je bio drugi primer u kome je radarsko izviđanje moglo bitno da izmeni ratnu situaciju. Radarski

uređaji su tamo stigli iz Britanije jula 1941. godine i sa njima su rukovale neiskusne posade. Postojao je nedostatak rezervnih katodnih cevi i nedostatak poverenja u mogućnost radara da pruži sigurne podatke o visini i brzini leta i veličini neprijateljskih grupa aviona koje napadaju. Više od jednog sata pre no što su napadači, Japanci, bacili svoje prve bombe na Perl Harbor, Lokard, dežurni radarski osmatrač, koji je bio jedan od malog broja onih koji su verovali u tu novu mašinu za otkrivanje aviona u letu, koju je on koristio, ugledao je odraze na ivici zastora svoga radara. Kada je on, odmah posle 7 časova objavio da je otkrio veliku grupu aviona na 220 km udaljenja, dežurni oficir je odgovorio: „U redu! Razumeo sam. Ne brini ti ništa. Sve je u redu“⁵⁾. Svet je ubrzo imao da shvati da to uopšte nije bilo „u redu“. Upravo pre 8 časova toga jutra štab admirala Kemela (Kemmel) u Perl Harboru predao je preko radija sledeće saopštenje: „Vazdušni napad. Perl Harbor. Ovo nije vežba.“ Upravo je neizvođenje radarskih vežbi kod Amerikanaca omogućilo Japancima da postignu potpuno iznenađenje.

U sadašnjoj situaciji je radarsko izviđanje važnije nego ikada ranije. Sovjetsko ratno vazduhoplovstvo je od kraja drugog svetskog rata razvilo njegovu upotrebu u velikoj meri. Korejski rat nam je pokazao da sovjetska radarska oprema radi dobro. Kineski „Mig-ovi“ su skoro uvek poletali na vreme da presretnu „tanderdžete“ i „sejbrove“ eskadrile Ujedinjenih naroda, koje su dejstvovalе protiv ciljeva u blizini reke Jalu. Inferiornost komunističke taktilike u borbi i njihov nedostatak u prvoklasnim pilotima lovecima omogućio je saveznicima da održe vazdušnu nadmoćnost u vazdušnim bitkama iznad Koreje u blizini mandžurske granice. Čehoslovački „Mig-ovi-15“ i „Mig-ovi-15“ koji baziraju u SSSR-u takođe su, u nizu presretanja američkih aviona, koji su leteli blizu komunističkih granica u Nemačkoj, nad Baltikom i na Dalekom istoku, pokazali da komunistički radari rade uspešno. Iako su ti

⁵⁾ *Flames in the Sky*, str. 25. Videti takođe razne izveštaje u istražnim spisima Kongresa SAD, kojih ima 40 tomova.

incidenti bili za žaljenje u političkom pogledu, oni su jasno pokazali da se do 1953. godine, ogromno usavršila komunistička radarska mreža ranog upozorenja i da je postala relativno efikasna. To nije iznenađujuće, jer su prve sovjetske radarske jedinice za rano upozorenje bile formirane već 1946. godine. Za sedam godina oni su, naravno, napredovali uz okolnost da su ih potpomogli neki prvoklasni operatori nemačkog vazduhoplovstva, isto kao i mnogi tehnički stručnjaci iz nemačkih radarskih firmi „Simens“ i „Telefunken“.

Radar, ipak, retko kada može da bude siguran izvor podataka u ukupnom broju neprijateljskih aviona u letu. On može, kada su uslovi povoljni, da oceni grubo da li je neki nalet veliki napad sa 100 ili više aviona, ili je to neka skromnija grupa od oko 20 aviona ili izviđanje sa 1 ili 2 aviona. Nekih dana on će biti tačniji od ovoga, ali će zato drugih dana biti daleko neprecizniji. Rad radara, slično televizoru, zavisi od svojstava katodne cevi. Imaoci televizora znaju kako automobili koji prolaze, antene u susjedstvu i promenljivo stanje u atmosferi utiču da se prijem televizora poboljšava i pogoršava slično temperaturnoj listi bolesnika od groznice. Radarski uređaj isto tako radi neujednačeno. Samo iskusan i bistar radarski osmatrač može dati najbolje podatke o veličini, brzini, visini i postojanosti leta grupe neprijateljskih aviona, koja napada, uzimajući u obzir i činioce kao što su udvostručenje tragova, uticaji radarskih odjeka od brda, uticaj oblaka koji se kreću itd. U bici za Britaniju britanski radarski osmatrači, tada najbolji na svetu, ponekad su najavljivali nalte od po preko 1000 aviona, u danima kada je bilo izvršeno samo oko 500 nemačkih avio-poleta. Zaplenjena dokumenta nemačkog radarskog izviđanja su pokazala da su obaveštajni oficiri nemačkog vazduhoplovstva imali iste teškoće u ocenjivanju jačine grupe američkih bombardera koje su napadale, kada je američko vazduhoplovstvo vršilo svoje velike napade u toku poslednje godine drugog svetskog rata. Nemci, takođe, često nisu uspevali da otkriju koji je bio glavni diverzionalni napad, a koji pomoćni, britanskog vazduhoplovstva, kada je od 1943. godine britan-

ska bombarderska komanda dejstvovala grupama teških „lankastera“ i „halifaksa“ protiv Trećeg Rajha. Japansko radarsko izviđanje je bilo još neefikasnije u ocenjivanju jačine snaga napadajućih američkih „supertvrđava“ poslednjih godina rata na Pacifiku.

Pouka za vazduhoplovnu obaveštajnu službu je ovde jasna. Radarsko izviđanje je upotrebljivo i veoma važno. Lovci, rakete, protivavionski topovi i vođeni projektili moraju da stupaju u dejstvo odmah čim radarsko izviđanje dâ podatke o naletu neprijateljske avijacije. Ali radarske stanice mogu da daju precizniju ocenu jačine grupe ako raspolažu najsvežijim podacima o jačini i mestima raspolođenja neprijateljskih snaga, koji se dobijaju dugim poučavanjem. Ako se jedna grupa bombardera koja dolazi recimo iz pravca Kine prikazuje na radaru kao snaga od, na primer, 500 bombardera, ta ocena se može pouzdano prekontrolisati na osnovu poslednjih podataka o rasporedu jedinica neprijateljske bombarderske avijacije. To u praksi znači da se najnoviji podaci o rasporedu borbenih snaga neprijatelja iz svih izvora, računajući njihovu svežinu takoreći u minutima, moraju u ratu slati svim operativnim štabovima, bar jednom dnevno.

Metode ispitivanja ljudi su važan deo obuke u obaveštajnoj službi, osobito u doba kada stotine i hiljade raseljenih izbeglica i mnogi repatriirci nose novosti iz istočnog sveta na zapad. U početnom periodu vojne istorije ispitivanje zarobljenika, civilnog stanovništva i sopstvenih špijuna vršeno je primitivno i čak brutalno. U toku oba svetska rata izrasla je veština obaveštajne službe koja je, u mnogo slučajeva, od zarobljenika i izbeglica načinila pouzdane izvore obaveštenja. Te nove metode su postale veoma podesne kada su mnoge desetine izbeglica iz Sovjetskog Saveza i njemu satelitskih zemalja prešle na Zapad i pružile vredan sirovi materijal o vojnem razvoju iza „gvozdene zavese“. Ima nekih podataka da obaveštajni oficiri Zapada nisu najbolje iskoristili te begunce tokom kraja četrdesetih i početkom pedesetih godina. To nije iznenadujuće, jer je veliki procenat oficira koji su vršili

ispitivanje bio rđavo obučen i imao je malo iskustva iz drugog svetskog rata, kada su metode ispitivanja ogromno usavršene. Sovjetski Savez je, u stvari, izvukao najveću korist iz tih novih metoda. Na početku rata oni su nestrpljivo ispitivali svoje nemačke zarobljenike po jednom spisku političkih i vojnih pitanja, nabacanih zajedno i to na način o kome je odlučivao obaveštajni oficir dotične jedinice. Dolazak jednog lovačkog puka britanskog vazduhoplovstva na front u severnoj Rusiji 1941. godine otkrio je sirovost sovjetskih metoda ispitivanja. Podaci koje su oni dobijali od svojih nemačkih zarobljenika bili su protivrečni i nepouzdani. Pod britanskim rukovodstvom oni su kroz rat usavršavali svoje metode, iako su ostali divlje nepoverljivi prema britanskim savetima na ovom i na drugim poljima obaveštajne službe.

Bilo bi pogrešno shvatiti da su izbeglice i ratni zarobljenici nepouzdan izvor obaveštajnih podataka. Verovatno je tačno da oni pružaju veći procenat besmislica no mnogi drugi obaveštajni izvori, izuzev možda mešanog društva sumnjivih agenata koje koriste sve države. Ali rezultati pokazuju da su oni koristan izvor obaveštajnog materijala. U drugom svetskom ratu neki od najznačajnijih podataka proizvodnji nemačkih mina i mlaznih motora dobijeni su ispitivanjem ratnih zarobljenika. U posleratnom periodu izbeglice s one strane „gvozdene zavese“ su pružile dragocene podatke o rudnicima uranijuma, identifikovanju novih sovjetskih mlaznih aviona, razvoju komunističkih radara i dugom nizu drugih važnih vojnih stvari. Slično lančanoj reakciji atomske energije, jedna poznata vojna činjenica može da bombarduje drugu i da tako proizvede potpun lanac dinamičkog razmišljanja koje može da obasija problem novom svetlošću. Da razmotrimo samo jedan primer te lančane reakcije. Početkom januara 1943. godine, Kazablanku, u zapadnoj Africi, su bile posele američke trupe i ona je bila neočekivano bombardovana. Ni sutradan posle toga slučaja nije bilo nikakvog podatka koji bi pokazao ko je izvršio to bombardovanje. Američki general koji se tu nalazio htio je to da zna odmah. Je li to

bila italijanska ili nemačka avijacija? Kolika je bila jačina grupe koja je izvršila taj napad? Kog kalibra su bile bombe koje su bačene? I kako će verovatno neprijatelj napadati ubuduće? To je bila hitna stvar, jer je luka stvarno bila nezaštićena, a preko nje se vršio dotur naoružanja i sredstava za snabdevanje savezničkog fronta u Alžiru. Jedna jedina reč u nemačkom komunikeu, koji je emitovan preko „Radija Gebels“ — nadimak kojim je nazivana nemačka propagandna mašina — ukazao je da su taj zadatak izvršili avioni „foke vulf 200“. Ovo je odvelo identifikaciji njihove baze u Bordou. Dosije jedinice koja je tu bazirala bio je tako popunjeno detaljnim obaveštajnim podacima da su bili dobro poznati i njeni budući zadaci, te je bilo moguće poslati šifrovani odgovor tome uznemirenom američkom generalu i reći mu sve što je htio da zna. Tu je spadalo i poverljivo predviđanje da se napad neće ponoviti. I to predviđanje se opravdalo. Tako se pomoću te niti koju je u tom slučaju predstavljala ta jedina radiom emitovana reč, mogao odaslati jedan važan obaveštajni izveštaj. Odavde je jasna pouka da ne treba ostaviti nijedan tekst neproveren u pogledu tajnosti, ako se on otvorenno emituje preko radija. Ali to proveravanje mora da vrši obrazovani obaveštajni stručnjak — čitalac tekstova, koji dobro poznaje neprijatelja i taktiku borbe. Desetine neobučenih čitalaca tekstova mogli su da ne uoče tu presudnu važnu nit.

Jedan od najprivlačnijih izvora obaveštajnih podataka, koji se ukratko pominje u nekoliko knjiga o ratu, jeste prisluskivanje radiofonskih razgovora „zemlja-vazduh“ i „vazduh-vazduh“. Oni su klasičan primer izvora koji može da pruža neograničeni obaveštajni materijal, koji često nije dovoljno ni cenjen ni korišćen. Tačno je da se radiofonski razgovor maskira kodom, ali taj kod neizbežno mora da bude jednostavan. Inteligentni prisluski vači, sa malo specijalne obuke, mogu razumeti kodirani razgovor i prevoditi ga istovremeno kada ga i slušaju. Takav jednovremenih rad je omogućio britanskom obave-

štajnom osoblju da odmah daje borbena uputstva britanskim i američkim bombarderima, kada su već bili u vazduhu i na putu ka ciljevima u Nemačkoj. Prisluškivanje je, takođe, nesumnjivo ukazalo na nedostatke borbene veštine komunističkih pilota u korejskom ratu, u periodu 1951—1953. godine. Ali, ono bi moglo bolje da otkriva jačinu neprijateljskih jedinica, nego prvih godina drugog svetskog rata. Ono bi moglo da pruža više podataka o stanju morala neprijateljskih pilota. „Pažnja, spitfajer“ iz bitke za Britaniju i bujica psovki i konfuznih pitanja koja su krajem leta 1944. godine postavljali preko radija piloti nemačkog vazduhoplovstva, bili su najbolji znak da je opao moral toga vazduhoplovstva. Taj zaključak je naravno bio potkrepljen podacima iz borbenih izveštaja, ali je uvek ugodno dobiti obaveštenje, takoreći, iz prve ruke.

Očigledno je jedan od glavnih zadataka vazduhoplovne obaveštajne službe da predviđa operativne potrebe i da im prethodi svojim radom. Manje je jasno da je sama obaveštajna služba vojna operacija sa planovima, prioritetom zadataka, svojom taktikom i čak svojim zahtevima za specijalnom opremom i naoružanjem, kao što su uređaji za radio-prisluškivanje i avioni sa osmatračkim radarima. Sada, pošto vazduhoplovna obaveštajna služba mora da unapred zadovoljava operativne potrebe, ona treba do maksimuma da koristi svoje operativne snage i sredstva i mora imati samopouzdanja da će postići cilj svojih dejstava. Neće nikada biti moguće da jedan obaveštajni sistem na zadovoljavajući način obuhvati više od jednog malog dela zemlje. Zato se objekti moraju brižljivo odbратiti. Tačno je da sovjetski moral, sovjetska civilna odbrana i sovjetski proces proizvodnje zaslužuju proučavanje zapadnih obaveštajnih službi. Ali jednom objektu kao što je radarska i radio-mreža sigurno pripada prioritet nad njima, zato što je on glavni ključ za svetsku strategijsku vazdušnu situaciju. Ako je komunistička radarska mreža jaka i efikasna, zapadno strategijsko vazduhoplovstvo možda neće uspeti da prodre u dovoljnog broju do najvažnijih objekata SSSR-a. Ako je komunistička radarska

mreža nepouzdana i neefikasna, kao što je bila japanska radarska oprema u drugom svetskom ratu, onda će zapadni strategijski bombarderi često biti u mogućnosti da lete do svojih objekata, uz slabo protivdejstvo. Nerealno je očekivati da će podaci o sovjetskim radarima sami pricati u dosjea jednog obaveštajnog sistema. Mora se izvršiti specijalan napad za rešenje toga problema. Taj napad mora biti tako stručan i sasređen kao neki napor izvanredno uvežbane bombarderske grupe za rušenje brana hidrocentrale. Moraju postojati karte položaja sovjetskih radara ili verovatnih njihovih položaja, specijalni izviđački avioni i pretraživački avioni opremljeni prijemnicima za prisluškivanje. Moraju se imati naročito vešti oficiri za ispitivanje izbeglica i ratnih zarobljenika i specijalne grupe pitanja namenjenih za ratne zarobljenike ili izbeglice. Moraju se izvršiti specijalna istraživanja kroz ranija dosjea. Najzad moraju se proučavati zapadni radijari pod svim njihovim aspektima, tako da je obaveštajni oficir potpuno upoznat sa terminologijom i specijalnim znanjima koja se zahtevaju pri proučavanju radara.

Britanska naučna obaveštajna služba je izvršila u drugom svetskom ratu jednu takvu kombinovanu operaciju protiv nemačkih radarskih stanica, sa najsrećnjim rezultatima. Oni su odredili mesta 99 % stvarnog broja nemačkih radarskih stanica. Veliki uspeh je postignut 1944. godine u toku priprema za oslobođenje Francuske. Operativni štab saveznika u to vreme nije delio uverenja obaveštajne službe da je bilo veoma važno da se odrede mesta i da se bombarduju i uniše nemačke obalske radarske stanice u područjima iskrcavanja i u njihovoј blizini. Ali je obaveštajna služba išla napred, prikupljala je podatke i pripremala dosjea ciljeva. Sada je istorijska činjenica da su britanski „tajfuni“ sa raketnim zrnima i drugi avioni, serijom smelih i tačnih napada, izbacili iz upotrebe preko 4/5 nemačke obalske radarske mreže. Kada je došao dan desanta u Normandiju, to je pomoglo da se mnogo lakše izvede uspešno obmanjivanje nemačke radarske i

radio-mreže, koje je ubedilo Nemce da su saveznici krenuli u desant u području Kalea, istočno od Sene. To odvraćanje nemačke pažnje i smera protivdejstva bio je presudni faktor prvih dana desanta. Pored toga, slabost nemačke radarske mreže omogućila je mnogim anglo-američkim eskadrilama da stižu nad ciljeve neotkriveni i da tako prave pustoš na linijama snabdevanja i veze nemačke kopnene vojske.

U vojnim knjižarama ima mnogo knjiga iz oblasti strategije, taktike, planiranja i pozadine. Ali ne postoji nijedno detaljno uputstvo o obuci savremenog obaveštajnog oficira. Jedno takvo uputstvo treba napisati, sa nizom primera koji bi tačno pokazali kako i zašto obaveštajna služba uspeva i trpi neuspehe. Kako vojna oružja dobijaju veću moć pustošenja, a komunistička bezbednost postaje jača, tako postaje veća potreba za odgovarajućom obaveštajnom službom na Zapadu. 1939. godine, pri jednom iznenadnom nemačkom napadu, mogla se, u najgorem slučaju na jedno područje ciljeva baciti količina bombi koja bi imala razornu moć ravnu razornoj moći koju ima 1000 t trinitrotoluola. Danas bi iznenadan napad mogao da zbrishe velika područja nekog glavnog grada i da nanese štetu ravnu šteti koju bi nanelo mnogo hiljada najtežih bombardera iz drugog svetskog rata. Pitamo se da li će ikada biti napisan udžbenik o vojnoj obaveštajnoj službi i da li će se sva sredstva i metode obaveštajne službe zapadnih sila zajednički založiti za izvršenje opšteg zadatka. Proces spajanja obaveštajnih štabova i sredstava je spor. Ne bi trebalo da zaboravljamo da Francuska, Belgija i Norveška mogu imati mnoga sinova i kćeri čije intelektualne sposobnosti mogu veoma mnogo da doprinesu izvršenju opšteg zadatka obaveštajne službe. Amerika i Britanija nemaju monopol na zapadne umove, iako one monopolisu obaveštajne izvore Zapada. I uvek se mora pridavati osobita važnost visokom kvalitetu, obaveštajnjog ljudstva onoliko koliko i prvorazrednim obaveštajnim izvorima. Starije obaveštajno ljudstvo mora da ima ne samo prvoklasne

umne sposobnosti, nego i posebnu naklonost za obaveštajnoistraživački rad. A istraživati to znači ostati do kraja na tom poslu. U zapadnim ratnim vazduhoplovstvima rukovodioci obaveštajne službe se smenjuju posle nekoliko godina provedenih na tom poslu. To je retko kad dovoljno da se uradi išta više do da se sagledaju problemi obaveštajne službe. Da bi se oni rešavali, često je potrebna mnogo veća postojanost.

XI

BUDUĆNOST

U poslednjoj deceniji je vazdušna moć revolucionarno izmenila svoje naoružanje. Atomska bomba, koja je 1954. godine uspostavila novi stupanj razaranja u ofanzivnom ratu, ustupila je svoje đavolski gordo mesto hidrogenskoj ili možda kobaltnoj bombi. Sad možemo očekivati avione koje pokreće atomska snaga, isto kao i kopnene vojske koje će na bojištu redovno podržavati taktičke atomske bombe i atomska artiljerija. Pre deset godina vođeni projektili su bili u fazi eksperimentisanja i teorijskog istraživanja. Danas su neki od njih u upotrebi i neće dugo proći a oni će biti sastavni deo normalnog naoružanja ratnih vazduhoplovstava za strategijsku ofanzivu i taktički napad, isto kao i za strategijsku odbranu. Helikopter je trajno zauzeo svoje mesto. Pre deset godina on je bio veoma sumnjiv kao praktična leteća mašina, bilo za civilne bilo vojne potrebe. Danas se kopnena vojska, ratna mornarica i ratno vazduhoplovstvo utrkuju ko će ga više imati a civilna avijacija zna da će se helikopterima vršiti veliki deo budućeg putničkog saobraćaja i prenosa tereta vazdušnim putem na manja udaljenja. Pre deset godina, raketa „velikog dometa“ bila je taktičko oružje sa dometom manjim od 500 km i sa skromnom bojevom glavom razorne moći ravne razornoj bombi od jedne tone. Danas znamo da je vođena raketa velikog dometa na atomski pogon ono važno strategijsko oružje budućnosti koje je na redu da bude pronađeno. Prvo, zato što se ona može ispaljivati sa podmornica na ciljeve koji su udaljeni po nekoliko hiljada

kilometara od podmorničkih baza i, drugo, zato što se do met samih raket može u bliskoj budućnosti povećati do strategijskih udaljenja od preko 1500 km. Ako se to može postići, onda se u sledećoj deceniji još može pojaviti poslednje vojno sredstvo — vođeni strategijski atomski ili hidrogenSKI rakETNI projektil. To bi dalo podstrek za dalji razvoj kosmičkih raketa i tako bi interplanetarno putovanje moglo da postane mogućnost dvadesetog veka. Najzad, mlazni avioni, koji su 1945. godine bili više taktičko oruđe i to neefikasno u mnogim borbenim uslovima, sada su postali glavna pojava na celoj avijacijskoj pozornici. Mlazni bombarderi i transportni avioni velikog radijusa dejstva biće u početku šezdesetih godina standardno naoružanje svih savremenih ratnih vazduhoplovstava.

Do kog će stepena sledeća vazduhoplovna decenija uspešno razviti oružja i druga sredstva na pravcima koje su već položili savremeni vazduhoplovni inžinjeri i naučni radnici? U kojoj će meri nova oruđa i mašine izmeniti vazduhoplovnu strategiju? Aeronautički proroci koji pilje u budućnost počiniće isto onoliko grešaka koliko su ih učinili proroci i stručnjaci u prošlosti. Nemački oficiri koji su 1912. godine bez ustezanja izjavljivali da avion spada prikladnije u jednu cirkusku izložbu nego u ozbiljne vojne planove, već odavno su povukli svoje reči. Vazduhoplovni stručnjaci koji su se protivili razvijanju helikoptera u Britaniji, imaju sada dobre razloge da žale što su bili u opoziciji. Američki štabni oficiri koji su tridesetih godina bili protiv razvoja strategijske bombarderske avijacije SAD, bez sumnje bi se sada složili da je ona postala najveće sredstvo savremene vojne politike SAD. Oni koji su verovali da u drugom svetskom ratu bojni brodovi neće biti stvarno osetljivi na napad aviona, doživeli su da vide propast britanskih brodova „Prins ov Vels“ i „Ripalsa“ pod udarcima japanskih bombardera i da posmatraju kako se dugačka lista japanskih bojnih brodova ruši i tone pod napadima američkih aviona sa nosača aviona ili bombardera sa baza na kopnu. Oni koji su 1940. godine strasno branili obrušavajuće bombardere slične nemačkom avi-

onu „junkers 87 — štuka“, kao veoma važno oruđe za buduću podršku kopnene vojske, ubrzo su požalili zbog te velike privrženosti i prihvatali lovca koji nosi bombe ili raketna zrna, kao zadovoljavajuću alternativu. Malo ljudi je verovalo na početku drugog svetskog rata da će lovci ikada biti sposobni da prate bombardere od Britanije do Berlina i nazad. Ali to su američki avioni tipa „mustang“ upravo radili poslednje godine rata.

Svaki pisac koji očekuje da će biti potpuno uspešan aeronautički prorok je, jasno, preteran optimista. U teoriji, vazdušna moć može da postane bliža stadijumu rata sa „pritiskom na dugme“ i otuda bi trebalo da naučnici i inženjeri postanu važniji no posade aviona i ekipi tehničkog ljudstva na zemlji. Zbog toga se može pomisliti da bi bilo lakše predvideti smerove razvoja vazduhoplovnih potencijalnih oruđa. Ali postoji velik razlog zašto će se razvoj vazdušne moći u budućnosti moći manje predviđati no ikada ranije. To je činjenica da će elektronska oprema imati sve više i više uticaja na vazduhoplovne stvari, kao što je više puta isticao general Karl Spac. Koliko radio i radarska oprema mogu biti efikasni to, u prvom redu, zavisi od kvaliteta konstrukcije i proizvodnje. Ali, odmah zatim, ta efikasnost zavisi od dva nepoznata faktora koji su isto tako važni. Prvi je, stepen valjanosti upotrebe i opsluživanja te opreme a drugi je nepoznati faktor veštine i uspešnosti radio-protivmera neprijatelja. Sva sudsudina noćnih bombarderskih napada britanskih teških bombardera „halifaksa“ i „lankastera“ na Nemačku, zavisila je ponekad od efikasnosti radarskih i radio-uređaja nemačkog vazduhoplovstva i od radio-uređaja za elektronsko ometanje i pronicljivosti ljudstva koje je njima rukovalo, na strani Britanaca kao napadača i Nemaca kao branilaca.

Za vreme nemačkih napada na Britaniju 1940. i 1941. godine, britanski izvođači radio-smetnji su otpočeli radio-rat protiv napadajućih bombardera. Britanski ometači rada elektronskih sredstava nemačkog vazduhoplovstva bili su u stanju da doprinesu da mnoge neprijateljske bombe, koje su bile namenjene objektima u velikim gra-

dovima, padnu na nenaseljene predele ili u more. Ali to je bila oštra borba kao što će verovatno biti svaki rat radio-smetnjama. Britanska obaveštajna služba je otkrila frekvenciju koju je koristio nemački navigacijski radio-far za vođenje njihovih bombardera, koji je nazvan aparat „X“, ali u toku nekoliko meseci britansko ometanje toga aparat-a bilo je neuspešno zbog jedne nesrećne tehničke greške. Drugi far koji su Nemci koristili za pomoć u navigaciji bombardera nazvan je aparat „Y“. Ovoga puta, zahvaljujući nekolikim srećnim nagađanjima i daljnjim izviđanjima, britansko ometanje je bilo delimično uspešno a docnije je i usavršeno. Sve radio i radarsko-ratovanje će verovatno biti podvrgnuto takvim plimama i osekama sreće. Ko će pogoditi koji će sistem šifre dati neki važan podatak? Niko to ne može reći. Tehničko i naučno izviđanje neprijateljskih radara biće uvek jedna od neizvesnosti savremenog rata.

Što se tiče dejstva vođenih projektila, u drugom svetskom ratu se dovoljno naučilo da se može ukazati na nesigurnost njihove efikasnosti čak i bez primene ikakvih radio-protivmera protiv njih. Vođene bombe nemačkog vazduhoplovstva „henšel“ i „Fx 1400“ su 1943. godine u nekoliko prilika sa uspehom dejstvovale protiv neprijateljskih brodova. Ali, teškoće proizvodnje, opsluživanja i upotrebe su, 1944. i 1945. godine, osujetile njihovu upotrebu, uprkos nizu privlačnih ciljeva, brodova, koji su im se nudili prilikom desanta u Normandiju i južnu Francusku.

Sovjeti su u toku poslednjih deset godina usavršili nemačke eksperimentalne vođene projektile, kao što su „rajntohter“, „fojerlilije“, „vaserfal“, „henšel 298“, „X-4“, i druge. Međutim, „šmeterling“ je, od tih nedovršenih nemačkih vođenih projektila koje su Sovjeti nasledili, bio ponajviše odmakao. „Šmeterling“, koga je konstruisala i proizvela firma „Junkers“, planiran je kao projektil za lansiranje sa zemlje, sa dometom od oko 30 km, plafonom od 15 000 m i maksimalnom brzinom od 970 km/čas. Čak i pre deset godina, da je dovršen, on je mogao da bude

više no takmac za mnoge od najnovijih bombardera pedesetih godina. U vreme sloma Nemačke dovršeni su bili prvi modeli za njegovu proizvodnju. Ali, danas su sovjetski vođeni projektili mnogo savršeniji. Oni sada imaju ruska kodirana imena i nadimke koji do sada nisu objavljeni na Zapadu. Poljaci i Čehoslovaci izrađuju delove za vođene projektile SSSR-a.

SAD su u drugom svetskom ratu takođe izrađivale vođene projektili, ali u mnogo manjem obimu no Nemci. Prilično obimno je upotrebljavana u ratu na Pacifiku samonavodena radarska planirajuća bomba zvana „bet“ (Bat). Postojao je i „litl džo“ (Little Joe) — vođeni projektil snabdeven radarskim blizinskim upaljačem, koji je uspešno upotrebljavan protiv japanskih samoubilačkih vazdušnih napadača „kamikaza“, a isto tako i protiv nemackih letećih bombi V-1, koje su dejstvovali protiv Britanije i Belgije. U toku deset godina posle drugog svetskog rata, oružane snage SAD su proizvodile više od 20 vrsta vođenih projektila. Početkom 1955. godine nekoliko ih je bilo spremno za široku borbenu upotrebu. Snage kopnene vojske SAD u Evropi već su tada imale baterije projektila na raketni pogon „korporal“, za borbu „zemlja-zemlja“. Ti vođeni projektili imaju domet od 120 km i mogu biti snabdeveni atomskom bojevom glavom. „Korporal“, i „onist džon“ (Honest John), koji je nevođena atomska artiljerijska raketa i baterija topova koji ispaljuju atomska zrna, (oba ta balistička oružja imaju domet od oko 30 km), izmenili su sve okolnosti buduće borbe na zemlji između velikih sila. Odbrambene snage koje će ubuduće upotrebljavati takva oružja biće u mogućnosti da odbijaju mnoge masovne napade oklopnih snaga kopnene vojske. Odista, takvi bi napadi mogli da budu stvar prošlosti, ako se bude uvela široka upotreba taktičkih atomskih sredstava. Ona će znatno doprineti da se uspostavi ravnoteža vojnih snaga između Istoka i Zapada, naročito kada se dopune eskadrilama takvih vođenih taktičkih bombardera kao što je „matador“ SAD. Njih ima već oko 150 u Evropi. Oni imaju domet oko 800 km.

Za protivavionsku odbranu, kopnena vojska SAD već ima oko 1000 projektila „najk“ (Nike). Ta radiom vođena oružja imaju domet od oko 27 km. Ratna mornarica SAD može da sa izvesnog broja svojih krstarica lansira oružje sličnih taktičko-tehničkih svojstava, koje se zove „terier“ (Terrier). Ona isto tako ima ekvivalent „matadoru“, „regulus“, koji se može ispaljivati sa podmornice. I ratna mornarica SAD i ratno vazduhoplovstvo upotrebljavaju za presretanje projektile „vazduh-vazduh“ „sperou“ (Sparrow) i „foken“ (Falcon). Ratno vazduhoplovstvo SAD je izvršilo masovnu narudžbinu raketnih vođenih bombi „raskal“ (Rascal).

To je prvo pokolenje posleratnih vođenih projektila. Njima će se ubrzo dodati atomsko protivavionsko vođeno oružje i novi projektili sa većim dometom. „Matador“, bombarderski avion bez pilota će, na primer, biti zastarelo oružje u upoređenju sa dalekometnim vođenim oružjem ratnog vazduhoplovstva „B-62 snark“, klase „zemlja-zemlja“ kome se po nekim podacima već pripisuje domet od preko 1500 km.

Britanija je objavila malo detaljnih podataka o razvoju njenih vođenih projektila. Ipak je poznato da je posle opsežnih proba u Britaniji i Australiji angažovano nekoliko firmi za serijsku proizvodnju, a 1955. godine trebalo bi da se pojave operativne jedinice koje bi imale u upotrebi ta nova sredstva.

U kojoj će meri na buduća avijacijska dejstva uticati vođeni projektili koji će se primenjivati u odbrani i napadu? Oni će sigurno nametnuti potrebu za mnogo većom koordinacijom među vidovima oružanih snaga. Oni će kopnenoj vojsci nametnuti da se taktička napadna dejstva moraju preciznije izvoditi no u drugom svetskom ratu. Oni će zahtevati jedinstvenu organizaciju protivvazdušne odbrane u kojoj će, u opštenacionalnom interesu, potpuno utoruti nesuglasice među vidovima oružane sile. Oni će nametnuti viši stepen tehničke obuke i povećati značaj savremenog inžinjera elektrotehnike. Kopnena vojska i ratno vazduhoplovstvo moraju dati onakav prioritet teh-

ničkom obrazovanju, kakav obaveštajni organi daju izučavanju stranih jezika.

Osim toga, nijedan naučnik ne može danas tvrditi da je već iznađen neki siguran uspešan sistem upotrebe vođenih projektila, kao sastavnog dela organizacije protivvazdušne odbrane. Niti bi, zbog radarskih faktora, neko mogao da tvrdi da postoji ikakva sigurnost da se može u budućnosti iznaći takav jedan sistem. Glavni problemi su zajednički za sva četiri vida projektila; „vazduh-vazduh“, „vazduh-zemlja“, „zemlja-vazduh“ i „zemlja-zemlja“. Svrha je da se ispali projektil u opštem pravcu ka cilju — bilo da je to avion, raketa, stalan ili pokretan zemaljski cilj, a zatim da ga projektil traži pomoću uređaja za vođenje i da ga tako pogodi. Kada je vođenje pasivno, projektil se jednostavno upravlja na energiju koju zrači cilj. To može da bude toplota, šum, energija struje koja se stvara pozadi broda koji se kreće, infracrveno zračenje, statički elektricitet — u stvari skoro svi oblici energije. Neki oblici energije kao, na primer, energija elektrostatičkog polja, mogu se otkriti sa udaljenja od mnogo kilometara. Drugi oblici energije kao, na primer, energija struje pozadi broda, imaju mnogo kraći radijus dejstva. Vođeni projektil je snabdeven detektorom ili primačem koji hvata struju energije koja potiče od cilja, pojačava je i daje uređajima za upravljanje projektila podatke o pravcu u kome se nalazi izvor te energije. To automatski vodi projektil na cilj. To je metoda pasivnog navođenja koja je primenjivana u ratu na Pacifiku, a primenjivala ju je i američka artiljerija u operacijama protiv nemačke kopnene vojske u Evropi, u zimu 1944/45, kao i britanska protivavionska artiljerija protiv nemačkih letećih bombi 1945. godine.

Ali, moramo se setiti da, pre no što pasivno navođenje na cilj dođe do izražaja, radarski sistemi ranog otkrivanja moraju da funkcionišu tačno. Bombardere koji će u budućnosti ići u napad pratiće avioni sa davačima radiosmetnji, ili će ih podržavati takvi davači sa zemlje ili čak sa nekog broda. Pasivno navođenje je, u suštini, metoda navođenja na bliskim odstojanjima i mnogo ga je lakše

primeniti no aktivno navođenje na velika udaljenja. Lord Trenčard je 1953. godine dao vrlo logičnu izjavu da su vođeni projektili pogodniji za odbranu — čiju potrebu zadovoljavaju i oni sa malim radiusom dejstva — nego za strategijsku ofanzivu. Tačno je da oni imaju velike mogućnosti protiv napadačkih mlažnih bombardera, ali će verovatno biti manje efikasni protiv raketa koje napadaju i vođenih bombi.

A kako стоји ствар са „активним“ вођењем, tj. самонавођењем, које је подесније за вођене ракете великог дometа и тактичке bombardere без пилота, као што је амерички „matador“? Сам пројектил у том случају опрема енергију и приhvata нjen одјек од циља. Он због тога треба да носи и радио-деваč и примић. Ако се деваč користи на великим удалjenjима, онда он треба да буде велики и моћан, јер радио-енергија деваčа брзо слаби када је подручје циља на иоле већем удалjenju. Ипак, могуће је поставити деваč на већи avion који садејствује са пројектилима или се такав деваč поставља на неки брод или на kopно. За сада је радијус таکвог активног вођења ограничен на око 150 km, tj. она је тачно до приближно те daljine. „Jahanje na radarskom snopu“ (beam riding) је један други начин navođenja. У овом случају се место циља одређује радаром и njegov snop se veže за циљ. Пројектил је snabdeven примићем и uređajem за upravljanje, koji ga osposobljava да leti duž centra snopa и да tako najзад pogodi циљ. Ипак, што је пројектил удалjeniji od glavnog predajnika, то су netačniji podaci i вођење које се mehanički prenosi на njega. Међутим, природно, уколико је пројектил bliže циљу, нарочито ако је он pokretan, утолико njегова navigacija треба да буде tačnija. Чак и ако је usavršen sistem вођења на velika udaljenja који omogућује navođenje, manevar i kontrolu ракета i пројектила на odstojanjima od nekoliko stotina kilometара, управљање ће ipak biti podložno neprijateljsким smetnjama. Prepostavimo да је ракетни пројектил lansiran da ubrzo достиже nadzvučне brzine od možda 8000 ili чак 16 000 km/čas. On ће se поставити на putanju kontrolisanog leta. Ali od momenta kada uređaj za

vođenje radarskim snopom i davači preuzmu navođenje, njihov rad je odmah podvrgnut otkrivanju i smetnjama.

Može se smatrati da su već rešeni glavni tehnički problemi aktivnog navođenja. Kormilima za pravac i visinu može se tako upravljati da se može postići da se projektil penje, ponire i zaokreće baš kao avion. Usavršene su dve glavne metode upravljanja: metod Dekartovih i metod polarnih koordinata. Projektili kojima se upravlja po prvom metodu imaju po dve garniture krila, koja su najčešće postavljena u vidu krsta oko trupa. Polarni sistem koristi samo dva krila slično običnom avionu sa eletrorima i kormilima za visinu. Horizontalni let se u oba sistema održava pomoću sistema žiroskopa. Ali će proći nekoliko godina pre no što se pojave vođene rakete velikog dometa, snabdevene atomskim, hidrogenским ili kobaltnim bojevim glavama i sposobne za prekoceanske letove. To je možda poslednje bojno oružje. Proći će verovatno decenija dok ono postane praktično vojno sredstvo, a možda i mnogo više. Ako se i kada se Nemačkoj dozvoli da se ponovo naoruža kako ona hoće, ona će sasrediti sve svoje mogućnosti na stvaranje jednog takvog oružja i za kratko vreme može postati dominantna vojna sila. Trebalo bi se uvek sećati toga da je 1945. godine Nemačka u razvoju vođenih projektila i raketa velikog dometa bila odmakla dalje no ijedna druga sila. Napredak ostvaren u toku narednih deset godina nije bio tako veliki da bi prouzrokovao neki tehnički i naučni jaz koji bi Nemačka imala da premošćava sa teškoćama. 1954. godine, u blizini Diseldorf-a i u drugim nemačkim istraživačkim centrima u Rajnskoj oblasti, nemački naučnici su pratili savremeni razvoj raketa velikog dometa, radara i atomske energije. Mnogi nemački naučnici na polju raketne tehnike stekli su, u ovim oblastima nauke, posle ratno iskustvo u SAD i SSSR-u, i oni su se već ponovo okupili u svojoj domovini da bi nastavili svoju raniju delatnost. Dr Telman, koji je u nemačkim oružanim snagama bio glavni specijalista za raketne, pobegao je iz SSSR-a preko Grčke u Argentinu (koja je uvek bila „Meka“ za

izbegle nemačke aeronautičke, raketne i radarske specijaliste) i potom se vratio u Nemačku. Mnogi tehnički stručnjaci za vođene projektile firmi „Simens“ i „Telefunken“, ljudi kao što su Šlajmel i Miler, sada su se vratili u Nemačku i zarađuju svoj hleb radom na uređajima za televiziju i stvaranjem projekata budućih vođenih projektila. Najznačajnije od svega je činjenica da je na sedmoj godišnjoj konferenciji tehničkih stručnjaka za rakete i istraživača kosmosa, koja je održana u Hamburgu u letu 1954. godine, bila uključena i velika grupa nemačkih tehničkih stručnjaka, koji su se u toku poslednjih godina rata bavili izradom raketa V-2 u Penemindeu.

Po završetku drugog svetskog rata, nastupila je znatna promena u gledištu u odnosu na međuplanetarna putovanja. Pre toga rata malo je vojnih naučnih radnika i inžinjera smatralo to pitanje ozbiljnim. Ali je razvoj radara, atomske energije i raketnog pogona u toku ove poslednje decenije uticao tako da je interplanetarno putovanje postalo skoro univerzalno prihvaćeno kao naučno zasnovana mogućnost. Pitanje je samo kako je ono izvodljivo? Posleratna omladina, podsticana novom literaturom, prepunom maštice o međuplanetarnom putovanju, prirodno očekuje da u svom veku pravi dnevne izlete na Veneru i Mesec. Ali profesionalni naučnici i inžinjeri, koji su angažovani na tom polju, svakako sumnjaju da će to biti postignuto u ovom stoleću, iako po tehničkoj teoriji to može biti postignuto u toku života jednog pokolenja. Međuplanetarni brod se ne može izumeti odjednom. On se mora stvarati postepeno kao rezultat daljeg istraživačkog i tehničkog progrusa na polju raketnog pogona. Nemci mogu s pravom tvrditi da su još od 1935. godine mnogo doprineli sadašnjem pionirskom delu. Nemačka armija je 1937. godine osnovala raketni istraživački institut u Penemindelu, koji je konačno stvorio V-2 kao upotrebljivo oružje. I ljudi koji su radili na toj raketi od 12 tona — Dornberger, fon Braun i Obert — verovatno su najviše doprineli interplanetarnom letu, iako su sovjetski raketni instituti, pod rukovodstvom profesora Rinina i Pareljmana, takođe

izvršili dragocene matematičke studije i iskoristili dostignuća nemačkog rada na tome polju.

Dokle je danas doprlo rešenje problema međuplanetarnog putovanja? V-2 je za vreme sagorevanja raketnog punjenja postizao visinu od preko 35 km i krajnju visinu od oko 120 km. To mu je davao domet od 320 km. Njegova brzina se menjala u toku leta, dostižući maksimum od 5600 km/čas i opadajući na oko 1600 km/čas pri njegovom udaru u cilj. Posle rata su Amerikanci gradili usavršene varijante V-2 i njihove modifikacije rakete, kao što su „aerobi“ i „viking“, dostizale su visine od 160—190 km. Od tada su i Amerikanci i Sovjeti gradili dvostepene rakete, koje su početkom pedesetih godina dostizale visine od 400 km, maksimalne brzine preko 8000 km/čas i domete od 960—1200 km. Te rakete su pružile dragocene podatke o kosmičkim zracima i drugim fizičkim svojstvima stratosfere i slojeva iznad nje. Sledеći glavni korak u razvoju međuplanetarnog leta jeste izgradnja višestepene rakete koja može da postane „nosilac Zemljinog satelita“.

Interesantno je da je nedavno osnovani zapadnonemački institut za rakete i kosmičko putovanje saopšto u proleće 1954. godine da bi njegov prvi službeni zadatak bio da konstruiše poštansku raketu koja bi mogla da preleti Atlantski okean. Među članovima toga instituta nalazi se većina vodećih veteranâ iz centra nemačkih oružanih snaga za izradu raka kod Penemindea, iz drugog svetskog rata. Tu su doktori Braun i Dornburger, koji su u Novom Meksiku usavršili posleratne američke rakte velikog dometa; doktor Telman, koji je blizu Tomska i Irkucka izvršio sličan posao za SSSR; profesor Obert, koji je jedan od glavnih matematičara za rakte i koji je radio u Nemačkoj i SSSR-u i, najzad, doktor Zenger, koji je 1945. godine izradio projekat jedne prekoatlantske rakte kojom je Staljin pretio Trumanu na oko godinu dana pred svoju smrt. Na polju budućih vojnih rakte velikog dometa doktor Dornburger je, avgusta 1954. godine — baš kada je osnivan zapadnonemački raketni institut — nagovestio jednom izjavom da bi se mogla izraditi rakte sposobna

za let brzinom od 16 000 km/čas, kojom bi upravljao čovek. U docnijim intervjuima u Insbruku, gde je on učestvovao na jednoj međunarodnoj astronautičkoj konferenciji, on je dalje objasnio svoje pomenuto gledište i rekao da bi se takva raketa mogla konstruisati na osnovama sadašnjih dvostepenih raket od 16 000 km/čas, na čijem usavršavanju su angažovane SAD i SSSR (i po svoj prilici Velika Britanija, na njenom raketnom poligonu u Australiji). Planirani domet sadašnjeg projekta rakete doktora Dornburgera dostiže 16 000 km, sa korisnim teretom od oko 2,5 tone, što znači da bi ona mogla da nosi malu atomsku bojevu glavu.

Potpuno je očigledno da će se taj nemački razvoj raketa iz 1954. godine veoma ubrzati kad jednom Nemačka ponovo stekne svoju suverenost. Zbog toga bi se moglo desiti da se sadašnje nespokojsvo u Francuskoj i drugim državama zapadne Evrope, zbog ponovne pojave divizija nemačke kopnene vojske i pukova lovaca i bombardera nemačkog vazduhoplovstva, posle, recimo, pet do deset godina zameni mnogo većom brigom, jer se Nemačka nalazi na čelu ostalog sveta u izradi poslednjeg vojnog oružja — strategijske rakete koja nosi atomsku ili hidrogensku bombu ili bojevu glavu.

Teško je oceniti buduće razmere napada raketama velikog dometa sa podmornica koje će ploviti okeanim, ali to je oblik vazdušnog ratovanja koji protivvazdušnu odbranu može da svede na ništavnost. Jasno je da glavni zadatak podmornica mora uvek biti da napadaju trgovacke ili ratne površinske brodove. Ali kako su Sovjeti u toku poslednje dve-tri godine vršili probe ispaljivanja raket sa podmornica u istočnom delu Baltičkog mora, i kako SSSR izgrađuje najveću u pomorskoj istoriji poznatu flotu okeanskih podmornica velikog radiusa dejstva, oni će verovatno imati specijalnu flotilu podmornica sposobljenu za ova ofanzivna dejstva. Moglo bi biti mnogo lakše sovjetskim podmornicama da prođu u luke Njujorka i San Franciska nego sovjetskim dalnjim bombarderima da prelete duž jako branjenih vazdušnih prilaza ka tim

ciljevima. Na isti način, američke podmornice bi mogle biti u stanju da napadaju ciljeve u obalskim gradovima, kao što su Riga, Lenjingrad i Odesa, mnogo lakše nego bombarderi B-47 i B-52 koje će žestoko napadati sovjetski mlažni i raketni lovci kao i vođeni projektili u toku poslednje etape puta ka cilju. Otuda izgleda potreбno da neki novi oblik protivvazdušne odbrane obala dopuni buduću organizaciju nacionalne odbrane. Britanci su već konstruisali jedan avion koji zadovoljava tu potrebu. To je „simju“, koji ne zahteva velike terene ili aerodrome za svoja poletanja i sletanja. Jasno je da će i helikopteri biti od neprocenjive vrednosti za dejstvo protiv podmornica koje leže duž obala i ispaljuju rakete na velike luke. Sasvim je jasno da bi hidroavioni na čamac takođe bili korisni u toj veoma važnoj budućoj odbrambenoj ulozi, jer, slično helikopterima, oni mogu da dejstvuju i kada su aerodromi pod atomskim napadom.

Pre no što strategijske rakete velikog dometa postanu upotrebljive u velikom broju, raketni projektili malog dometa i lovci će biti sastavni deo odbrambenog sistema nekih savremenih vazduhoplovstava. U toku prošle godinu-dve dana intenzivno su usavršavana ta oružja u SAD, SSSR-u i u britanskom centru kod Vumere u Australiji. U Americi su firme avionske industrije „Bel“ i „Daglas“ proizvele raketne lovce sposobne za let brzinom od preko 2400 km/čas, a ima sigurnih znakova da SSSR ima sličnog raketnog lovca koji je sposoban za let brzinama sigurno većim od 1600 km/čas. Izgleda da su na njemu radili Jakovljev i verovatno drugi konstruktori. Većinu sovjetskih posleratnih aviona stvarale su grupe konstruktora. Na primer „Mig-ove“ su konstruisali Mikojan, Iljušin i Gurevič, a mlažni bombarder „Tug“ Tupoljev, Iljušin i Gurevič*).

Taj razvoj raketnih lovaca će biti od velikog taktičkog značaja za sledećih nekoliko godina. Avgusta 1954.

*) Pisac nije dobro obavešten — Iljušin nije učestvovao u konstruisanju ovih aviona. — Prim. prev.

godine „skajroket“, američki lovac na raketni pogon firme „Daglas“, oborio je visinski rekord koji je prethodne godine bila postavila britanska dvomotorna mlazna „kanbera“, nadmašivši ga za 6000 m. Jasno je da raketni lovac može da se penje mnogo brže nego mlazni lovac ili mlazni bombarder. Sledstveno tome znači da bi do 1960. godine bilo moguće da britanski, američki i sovjetski raketni lovci savladaju neke teškoće presretanja brzih, srednjih bombardera koji lete na velikim visinama, kao što su dvomotorni mlazni: „kanbera“, „iljušin“ i „tupoljev“, kao i mlaznih lovaca koji nose atomsku bombu, kao što je „tanderdžet“. U posleratnim manevrima s obe strane „gvozdene zavese“ ponekad je bila najupadljivija prednost dvomotornih i jednomotornih mlaznih lovaca bombardera visokog plafona leta nad mlaznim lovcima koji su vršili odbranu. Pošto takvi avioni kao napadači mogu da nose male atomske bombe, ta prednost taktičkog bombardovanja bi mogla da bude kobna za protivvazdušnu odbranu. Ali, sada su mogućnosti raketnog lovca, koji leti brzinom od 2400 km/čas i dostiže visinu od preko 24 000 m, prevazišle neka preim秉stva napadačkih mlaznih lovaca, bombardera i srednjih bombardera. To taktičko stremljenje savremenog naoružanja je značajnije za protivvazdušnu odbranu zapadne Evrope nego za SAD. Otuda se treba nadati da će velikodušna Amerika do 1960. godine povisiti proizvodnju raketnih lovaca.

Savremeni mlazni bombarder će se kroz približno sledećih pet godina suočiti sa jednim drugim oblikom protivvazdušne odbrane. To je avion sa vertikalnim poletanjem, na mlazni pogon. Ta mašina nema običnih krila i uzgon za poletanje joj pruža mlazna struja motora koja je usmerena naniže. Britanija je izradila avion te vrste i Amerika ima njegove dvojnice u eksperimentalnom avionu „XFY-1“ firme „Konver“ (Convair) i u jednoj sličnoj mašini koju je izgradio „Lokid“ (Lockheed). Po tehničko-taktičkim osobinama avion sa vertikalnim poletanjem može biti slabiji od raketnog lovca, ali, slično helikopteru i suprotно raketnom lovcu, on može da dejstvuje skoro sa svakog mesta. Za njegovu upotrebu nije potrebna uobiča-

jena poletno-sletna staza ni aerodrom. To je, u veku atomskog napada, ogromna operativno-taktička prednost. Ti „leteći kreveti“ — kako nazivaju lovce vertikalnog poletanja — biće izvanredno korisni za dejstvo sa malih ostrva i trgovačkih brodova, gde nema mogućnosti ni uređaja za poletanje i sletanje drugih aviona.

Jedna od velikih glavobolja protivvazdušne odbrane u toku sledećih pet-šest godina će biti borba protiv vođenih bombi. Nekoliko puta je javljano da su Sovjeti veoma usavršili dve nemačke vođene bombe, od kojih su 1945. godine zaplenili mnogo uzoraka. To su bile krilata bomba „henšel 293“ i veća, raketna bomba Fx-1400. Jedinice „junkers 88“, bombardera nemačkog vazduhoplovstva, koji su nosili te bombe, izvršile su poslednje godine drugog svetskog rata veći deo svoje borbene obuke sa baza u istočnom delu Baltičkog mora. Sasvim je sigurno da su naučni radnici i tehnički stručnjaci sovjetskog vazduhoplovstva morali dobiti najmanje po 25, a verovatno i više od po 50 komada svake od ovih bombi, jer je tamo, od kraja 1944. do leta 1945. godine bilo preko 120 aviona sa posadama koje su se vežbale u Istočnoj Pruskoj i Pomerniji. Nemačke vođene bombe, koje su 1943. godine imale uspeha u borbi protiv britanskih i američkih brodova, danas su, jasno, zastarele. Njihov domet je bio mali, nosile su malo eksploziva u bojevoj glavi, a njihov sistem navođenja je bio nepouzdan. Ali one su bile osnova za posleratni sovjetski i američki razvoj na tom polju.

Sigurno je da će vođene bombe krajem pedesetih godina imati brzinu od najmanje 1600 km/čas, biće na raketni pogon i imaće atomsku bojevu glavu. Imaće domet od oko 30 km a možda i više, recimo čak nekih 160 km. Taj veći domet bi mogao zavisiti od efikasnosti pratećih bombardera, koji će pomoći radara upravlјati njihovim letom za sve vreme od momenta njihovog otpuštanja. Ipak, čak i sa dometom od 30 km one sigurno mogu biti velika opasnost za savremenu protivvazdušnu odbranu. Bombarder koji leti u brišućem letu iznad mora i dejstvuje protiv neke luke, može da otpusti svoju vo-

đenu bombu pre no što bude otkriven. Takvi nisko leteći avioni i vođene bombe praćene drugim bombarderima koji nose predajnike za ometanje braniočevih rada, mogu da budu skoro tako veliki problem za protivvazdušnu odbranu, kao rakete koje se ispaljuju sa podmornica velikog radijusa dejstva.

Prema mnogim stručnjacima, sa pojavom hidrogenske i kobaltne bombe zastarele su sve ranije vojne i političke zamisli. Winston Čerčil je, u letu 1954. godine u jednom izlaganju u britanskom Parlamentu izjavio da je hidrogenska bomba izmenila britanski strategijski položaj na Srednjem istoku*) i da je uticala na odluku vlade da povuče britanske snage sa delte Nila. Klement Atli, njegov glavni politički protivnik u toku jedne decenije, odgovorio je, sa izvesnom opravdanošću, da se strategijska situacija nije promenila, jer u tom slučaju se atomske bombe, strategijski, nisu razlikovale od hidrogenske. Bilo bi dobro kad bi se moglo smatrati da to važi za celokupnu svetsku situaciju.

Prva američka hidrogenska bomba eksplodirala je na Enivetoku na Pacifiku, novembra 1952, a prva sovjetska eksplozija dogodila se u centralnoj Aziji avgusta 1953. godine. Marta 1954. godine Amerika je izvršila još dve probne eksplozije. Kakva je, sada, u vojnem pogledu, glavna razlika između termonuklearne bombe na principu fuzije i atomske nuklearne bombe na principu fisije? Atomske bombe bačene 1945. godine na Hirošimu i Nagasaki imale su eksplozivnu snagu ekvivalentnu snazi 20 000 tona običnog eksploziva bačenog na jedno mesto. Ta vrsta bombe može sigurno da proizvede potpuno razaranje u poluprečniku od 1,6 km od centra eksplozije, mada stepen rušenja zavisi od visine epicentra eksplozije, vrste građevina u neposrednom području cilja, meteoroloških uslova itd. Od 1945. godine su stvorene mnogo moćnije atomske bombe. One mogu da ruše u poluprečniku od 6—8 km i smatra se

*) Britanci nazivaju Srednjim istokom područje koje je kod nas poznato kao Bliski istok. — Prim. prev.

da imaju snagu eksplozije 50 puta veću od bombe iz 1945. godine.¹⁾ I SSSR i Amerika su u toku nekoliko godina stvarali zalihe atomskih bombi. SSSR je izvršio svoju prvu eksploziju atomske bombe septembra 1949. godine. Čak iako je kapacitet njegove proizvodnje mnogo manji no u SAD, on sada (1955. godine) mora da ima oko 1000 bombi, dok Amerikanci mogu da imaju i više od pet puta toliko. Sigurno je da je za čovečanstvo postojala opšta opasnost od masovnog razaranja i posebna opasnost za britanske pozicije na Srednjem istoku, pre no što su počele da se stvaraju zalihe vodoničnih bombi. I sigurno je da sve do 1955. godine, i za sledećih godinu-dve dana, glavna opasnost razaranja za istočne i zapadne teritorije mora da dolazi od velikog broja atomskih bombi i artilje-rijskih zrna, sa kojima se već raspolaže, pre no od vodoničnih bombi.

Razume se da je tačno da vodonična bomba ima mnogo veću razornu moć no atomska bomba, kao što bi je odista imala i kobaltna bomba. Ali nju je mnogo teže proizvesti, mada je to danas mnogo lakše no pre dve-tri godine. Opšti naučni principi njene proizvodnje su već neko vreme javno poznati. Dva laka jezgra atoma se dovedu do spajanja i pri njihovoј fuziji se proizvede ogromna količina topotne energije. To je onaj proces koji održava topotu sunca. Ali, da bi se ostvarila ta fuzija, potrebna je ogromna količina inicijalne topote. Te topote ima u izobilju na suncu, ali je nema na zemlji. Jedini do sada poznati način da se proizvede ta visoka temperatura, potrebna za otpočinjanje fuzije, jeste da se upotrebi eksplozija atomske bombe napravljene od jedne vrste uranijuma ili plutonijuma. To stvara eksplozivnu snagu stotinama puta veću od one koju ima ta atomska bomba. To je užasna stvar. Ona je neizbežno prouzrokovala mnoštvo dramatičnih preterivanja isto kao što su to učinile prve atomske bombe koje su pale na Nagasaki i Hirošimu. Bilo ih

¹⁾ Profesor X. M. Blacket, *New Statesman*, 21. avgusta 1954, str. 202.

je koji su govorili da vodonična bomba može da započne dalje razorne lančane reakcije izvan samog njenog područja eksplozije, tako da može biti progutana cela zemlja, kopno i more. Naučnicima je potpuno jasno da to nije tako. Izgleda da je eksplozija vodonične bombe na Enivetoku 1952. godine bila nepravilno izvršena i da je to bio razlog što su njome bili pogodjeni japanski ribari, za koje se smatralo da su izvan radijusa dejstva te bombe.

Problem procene maksimalne snage koju može da razvije vodonična bomba je rešen u SAD, a bez sumnje i u SSSR-u. Ipak su naučnici celog sveta ukazali na ogromne troškove izrade tritiuma ili vodonika trostrukе težine, koji se, koliko je poznato, uopšte ne nalaze u prirodi. Da bi se izvukao kilogram tritiuma potrebno je preko 60 kg plutonijuma. To je u svetu, verovatno, najskuplji materijal u pogledu proizvodnje. On je radioaktivno tako nepostojan da ga polovina isčezne za svakih desetak godina. Ali izgleda da je u toku poslednje godinu-dve dana i u SAD i u SSSR-u konstruisana manja vodonična bomba, koja zahteva manje tritiuma. Toj bombi se pripisuje snaga razaranja na 15—25 km od centra eksplozije, mada to mora da je samo nešto više od nedomišljatog nagađanja.

Stvarno važan zaključak je ovo: atomska i hidrogen-ska bomba su revolucionisale ratna sredstva i opteretile pleća političkih i vojnih rukovodilaca bremenom novih i teških odgovornosti. General, a možda i pukovnik, imaće mogućnost da u deliću sekunde izbaci taj ekvivalent stotina, a možda i hiljada, običnih artiljerijskih zrna ili bombi onih vrsta koje su upotrebljavane u drugom svetskom ratu. U rukama veštog komandanta i ako se raspolaže naj-svežijim podacima o neprijatelju, nova oružja masovnog razaranja mogu da nadoknade inferiornost u broju divizija.

Iako nijedna velika sila ne može dozvoliti da u svom sistemu odbrane ignoriše biološki i hemijski rat, ipak je neverovatno da postoje neki ozbiljni planovi za upotrebu takvih sredstava u sklopu ofanzivne strategije. Nije se nikada pokazalo da su osnovane komunističke optužbe da

su američki avijatičari bili preduzeli bakteriološki rat u Koreji. Otuda će opšta situacija u tom pogledu ostati kao što je bila u drugom svetskom ratu. I mada ćemo i dalje čitati o razvoju moćnijih bojnih otrova koji razaraju čoveće telo i nervni sistem i o novim istraživanjima o dejstvu mikroba, bakterija, plesni i virusa na ljude, životinje i biljke, glavni napori će i ubuduće biti na preventivnim merama da bi se moglo uspešno odgovoriti na upotrebu takvih sredstava. Ratna vazduhoplovstva svih država s obe strane „gvozdene zavese“ će kao i u prošlosti produžiti da se obučavaju u upotrebi bioloških sredstava, ali može se očekivati da će jedino priroda voditi biološki rat protiv čoveka. Biće iskušenja da se ta sredstva upotrebe protiv zemalja koje su žestoko porušene u borbama ili od bombardovanja i protiv zaostalih zemalja koje su naročito osetljive od ove vrste ratovanja. Ali, savremeni zdravstveni uredaji i higijena sačinjavaju, sami po sebi, stvarnu odbranu. Mnogi od tih organizama uginu u skladištima i kada se bacaju po vedrom, sunčanom vremenu. Drugi se mogu efikasno upotrebiti samo u napadima iz niskog leta, koji mogu i napadača skupo stati. Efikasnost biološkog i hemijskog ratovanja iz vazduha je veoma neizvesna i ta sredstva su u velikoj meri neispitana. Nije verovatno da će ta vrsta ratovanja imati neki veći značaj u vojnoj politici u ma kom delu sveta.

Ali, kako se biološka sredstva mogu masovno proizvoditi bez velikih industrijskih naprezaanja, ona će se uvek nalaziti u skladištima kao potencijalna opasnost, sve dok ne uspeju napor u pravcu međunarodnog razoružanja.

Krupno je pitanje hoće li se, u ovo doba masovnog razaranja, iko usuditi da otpočne svetski rat i dozvoliti da se on razvije do stepena međusobnog uništenja. U jednoj radio-emisiji 1954. godine, general-pukovnik avijacije Džon Slesor je rekao ono što su mnogi ljudi mislili i čemu su se nadali: „Stotinama godina ljudi su pokušavali da ukinu rat i istorija je prepuna propalih paktova, saveza i pobožnih rezolucija svake vrste. Ono što se desilo sada jeste, po mom mišljenju, to da je rat ukinuo sam sebe, što

je i jedini način na koji se on mogao ukinuti, a to su učinila sredstva za masovno uništavanje, kako ih nazivaju.“

Da li to gledište uopšte odgovara stvarnosti? Zamislimo dva boksera teške kategorije — dva borca za prvenstvo sveta. Obojica imaju udarac kojim mogu smrviti protivnika i koji mogu zadati u ma kome trenutku i iz ma kog ugla, a ni jedan nije dovoljno vešt da omete protivnički udarac ili da mu izmakne. Da je to bio slučaj u prošlosti, onda ne bi bilo takmičenja za prvenstvo između Dempseja i Firpoa, niti između Luisa i Šmelinga. To je ono zbog čega smo skloni da verujemo da neće biti borbe SAD protiv SSSR-a. Nemačka — tehnokratska, energična, nacionalistička i žudeći da povrati svoje izgubljene teritorije — ostaje, možda, najveća opasnost za mir u svetu.

XII

URAVNOTEŽENOST VAZDUŠNE MOĆI

Od 1955. godine, kada su bile završene prethodne glave ove knjige, vazdušna moć nije dobila nikakvo izrazito novo obeležje jer se nije pojavilo nijedno novo nepredviđeno sredstvo. Vođeni raketni projektili su se učvrstili kao savremena borbena sredstva koja bi mogla šezdesetih godina delimično da istisnu presretače i lovce bombardere za operativno-tehničku upotrebu. Prirodno je da su zastareli mnogi od mlaznih aviona onih kategorija, koji su pominjanici na ranijim stranicama ove knjige, kao što su američki „sejbrovi“ i „tanderdžeti“, britanski „hanteri“ i sovjetski dvomotorni mlazni, „iljušini 28.“ Ako se pomenu njihovi naslednici — američki F-100, F-102 i F-104, britanski „P-1 elektrik“ i sovjetski Jak-25 — onda su bez sumnje samo izabrani avioni koji, kad na njih dođe red, mogu zastaveti kroz samo nekoliko sledećih godina. Razume se, isto to važi za savremene podzvučne mlazne bombardere. Američki osmomotorni mlazni bombarder B-52 može biti zastareo od 1960. godine skloniti se s puta nadzvučnom mlaznom bombarderskom avionu, upravo kao što će sovjetski strategijski mlazni bombarder, koji leti brže od zvuka, zameniti sovjetske četvoromotorne mlazne „bizone“, koje su konstruisali Tupoljev i Iljušin. I, naravno, postoje svi znaci da će se šezdesetih godina pojaviti interkontinentalni balistički projektili, sa motorima od 45 000 do 70 000 kg statičkog potiska, sa dometom od 8000 km, maksimalnom brzinom od preko 16 000 km/čas i koji će dostizati visinu od oko 500 km. Oni će koristiti trostepene rakete i nositi atom-

ske i termonuklearne bojeve glave, te će zbog njih biti stareli neki oblici bombardovanja strategijskom mlaznom avijacijom, kao na primer bombardovanje velikih gradova. Nijedna od ovih stvari nije nova. Američke interkontinentalne rakete „atlas“ i „titan“ u toku sadašnjih nekoliko godina prolaze kroz njihove dečje bolesti, a tako je i sa njihovim ekvivalentima u SSSR-u.

Ipak, postoje dve stvari u kojima je u toku prošle dve-tri godine promenjena opšta ravnoteža vazdušne moći. Prva je odnos između komunističkih i nekomunističkih vazduhoplovstava. Skorašnji veliki tehnički napredak sovjetske strategijske vazdušne moći i porast pokretljivosti sovjetskih avijacijskih jedinica neodložno zahtevaju neopходне војне mere Zapada da se osigura vazdušna nadmoćnost nad sovjetskim ratnim vazduhoplovstvom. Sada odista ne postoji nikakav razlog da sovjetska vazdušna moć do 1960. godine ne bude tehnički jednaka američkoj vazdušnoj moći skoro u svemu što je od bitnoga značaja i da ima odlučnu brojnu nadmoćnost u strategijskim mlažnim bombarderima i strategijskim mlažnim lovcima, a možda i tehničku nadmoćnost u upotrebi atomskih raket srednjeg dometa. Tako će, najzad, u toku sledećih nekoliko godina biti uspostavljena ravnoteža između Istoka a Zapada, te nijedna strana verovatno neće hteti da udari na drugu zbog neizvesnosti ishoda. Druga promena je u ravnoteži vazduhoplovног naoružanja. Kako koja godina prolazi, preim秉ство je izgleda, sve više na strani snaga napada.

Pre samo nekoliko godina ovakvo prosuđivanje moglo bi se ocrtati kao čisti senzacionalizam ili možda zastupanje nekih specijalnih interesa u kritičnim budžetskim periodima. Ali više se ne može sumnjati u sposobnost Sovjetskog Saveza da u tehnološkom pogledu napreduje isto kao i Zapad i to na svim poljima vazdušne moći — u avijaciji, elektronici, atomskim bombama i drugim atomskim sredstvima, raketama i vođenim projektilima. U izveštaju koji je posle jedne posete SSSR-u 1956. godine podnet američkom udruženju mašinskih inžinjera izneto je da je u SSSR-u bilo na kursevima za usavršavanje više tehničara

i inžinjera no u svim zapadnim državama zajedno. Dok je u SAD 1955. godine bilo samo 20 000 novih inžinjera, smatra se da će tokom pedesetih godina godišnji prosek biti 20 000 do 25 000 inžinjera, SSSR ih dobija dva i po puta toliko. Računajući samo fizičke i tehničke nauke vezane za vazduhoplovstvo, Sovjetski Savez već ima oko 3/4 miliona svršenih inžinjera i tehničara. Rapidno raste broj izučenih inžinjera i naučnih radnika od koga sovjetska vazduhoplovna industrija može da uzima potrebne kadrove; kvalitet profesionalnih tehničkih i naučnih studija u SSSR-u je dobar, a standard sovjetskih diplomskih radaova iz oblasti nauke i tehnike je sada isto tako visok kao na britanskim i američkim univerzitetima ili njima ravnim ustanovama. Ima dosta ironije u tome da su sovjetski socijalistički rukovodioci podstakli veoma razvijen sistem takmičenja da bi dobili najbolje rezultate svojih mlađih diplomiranih službenika u industrijskim granama, koje doprinose jačanju sovjetske vazdušne moći. Postoje mnogi podsticaji u vidu premija i nagrada. Glavni radnici, direktori, epipe konstruktora, probni piloti i specijalisti za rade mogu očekivati da im sistem premija donese čitavih 50% njihove plate, ili, ako im je rad neuspisan, da budu proterani u neki zaostali kraj Sibira ili u neki logor na prisilni rad. Doista Tupoljev, glavni posleratni konstruktor sovjetskih višemotornih mlaznih aviona, i dobitnik je Staljinove nagrade i bio je u progonstvu u Sibiru. Ma kakav bio sistem, krajnji rezultat je vrlo dobar, sa dobrom opremom i organizacijom.

Šta da se kaže o snagama za udar i posebno o strateškom bombardovanju, bombarderima velikog radiusa dejstva i projektilima koji upotrebljavaju atomske bombe i bojeve glave? I šta, naravno, o hidrogenskoj bombi? Sada ima oko osam godina otkako je Sovjetski Savez izvršio eksploziju svoje prve atomske bombe i četiri godine otkako je javljeno o eksploziji hidrogenske bombe u SSSR-u. Iako niko na zapadu ne zna tačan broj atomskih sredstava u sovjetskim skladištima, njih sigurno mora biti nekoliko stotina, a možda i preko hiljadu — uključujući tu teške

strategijske atomske bombe, lakše, taktičke atomske bombe i atomske bojeve glave za rakete. Već davno je poznato da Sovjetski Savez ima sve potrebne sastojke da razvije atomsku energiju za mirnodopske i vojne svrhe u istoj meri kao i zapadne sile. On ima dovoljno sirovina i snaga, uključujući tu uranijum iz bogatih nalazišta u Rudnoj gori u Čehoslovačkoj i nalazišta sa nižim procentom te rude u Sovjetskom Savezu, istočno i zapadno od Urala. Kao što smo videli, on raspolaže naučnom sposobnošću, kao i dovoljnim tehničkim i proizvodnim mogućnostima. On je odlučan u kombinovanju svih tih elemenata i rešen je da zadobije vazdušnu, pa prema tome i vojnu nadmoćnost nad Zapadom. U govorima koje su sovjetski rukovodioci održali poslednjih nekoliko godina, raspravljavajući o upotrebi atomskih sredstava, stalno su ponavljali da bi ma koji agresor protiv Sovjetskog Saveza bio smrvljen upravo tim oružjem. Nije to samo jalovo hvalisanje iskazano u zaštićenom svetilištu Sovjetskog Saveza. Ima približno tri godine od kada je Sterling Koul, predsednik jedne američke združene komisije za atomsku energiju, rekao 30. aprila 1954. godine u Domu narodnih predstavnika u Vašingtonu: „Sovjetski diktatori su sposobni da izrađuju nuklearna oružja takve razorne moći da bi jedna jedina bomba mogla da razori centralni deo Njujorka, Čikaga ili Vašingtona. Da li bi Sovjeti mogli sada da organizuju napad takve jačine i da se nadaju da bi bila uništena naša sposobnost za odmazdom — to je pitanje koje može biti otvoreno za diskusiju. Ali kroz tri ili četiri godine, Sovjeti će biti sposobni da pokrenu protiv naše nacije tako intenzivan napad — napad tako obiman i snažan da naša sposobnost da na kraju odgovorimo odmazdom može biti ozbiljno dovedena u pitanje“.

Potrebno je uporediti atomsku udarnu moć komunističkog i nekomunističkog sveta, jer to može da bude najvažniji elemenat u vojnoj istoriji preostalog dela dvadesetog stoljeća. Ali tu ima tako mnogo nepoznatih elemenata. Vojna strategija i taktika se u nekoj meri zasnivaju na ranijem stanju stvari, ali nikada ranije u istoriji ljud-

skih sukoba i nesumnjivo u istoriji vazdušnog ratovanja nisu se jedan s drugim suočili dva takva džinovska protivnika, približno jednake moći i snage, opremljeni sa tako mnogo neisprobanih oružja sposobnih za takva brza razaranja.

Važan vid sovjetske vazdušne moći, zbog koga je stvarno nemoguće da se ocene njene mogućnosti za neprekidni atomski napad pri postojanju američke strategijske bombarderske avijacije za odmazdu, jeste napredak učinjen poslednjih godinu-dve dana u oblasti helikoptera i transportne avijacije. SSSR ima sad preko 5000 tih mašina koje može upotrebiti da potpomognе obimniju rastresitost, veću pokretljivost i lokalnu gipkost na području koje, ako se tu uključuje Kina, zauzima preko 1/4 svetske površine. Sovjeti mogu razdeliti strategijske avijacijske pukove na odeljenja rasturena na milionima kvadratnih kilometara od Čehoslovačke do Arktika i od Crnog mora do Vladivostoka. Upotrebljavajući maksimalno vazdušni transport u cilju održavanja dotura svome vazduhoplovstvu velikog radiusa — „avijaciji daljnog dejstva“ — sovjetsko ratno vazduhoplovstvo, uprkos tome što bi njegove baze bile izložene napadima najveće moći slamanja i rasprostranjenosti, moglo bi biti u stanju da produži svoje dejstvo u ovom vanredno važnom periodu od samo nekoliko dana ili sedmica, koji može preokrenuti ceo tok borbe u jednom budućem ratu. Postoje svi znaci da je sovjetsko Ministarstvo odbrane svesno toga i da će rasturiti svoje mlazne bombardere na mnogo stotina vazduhoplovnih baza u SSSR-u i van njega. Svakako je u atomsко doba dispersija vazduhoplovnih udarnih snaga od presudnijeg značaja no ikada ranije i to više nije rasturanje na samo nekoliko stotina metara oko aerodroma, kako je to rađeno u drugom svetskom ratu, nego rasturanje odeljenja od 2—3 atomska bombardera na baze udaljene stotinama kilometara. Da bi se pod atomskim napadom održavao neodložni vazdušni dotur biće potreban veliki broj helikoptera i transportnih aviona da prenose opremu, gorivo, rezervne delove i bombe. I u toku prošlih godinu-

dve dana postalo je jasno da je jedna od najznačajnijih karakteristika sovjetskog vazduhoplovног progr esa bila izgradnja velikih helikoptera, zajedno sa velikim uspesima u oblasti mlaznih transportnih aviona. Jednorotorni helikopter MIL je poboljšan. On može da prenese preko 2 t opreme i naoružanja na daljinu od oko 400 km. U nedavna poboljšanja spada uvođenje četiri umesto tri kraka rotora i dodata mu je VKT radio-oprema. Sovjetski Savez izrađuje te helikoptere već preko 6 godina i to prosečno 200 komada godišnje. Još značajnija je pojava velikog broja još moćnijeg dvomotornog helikoptera tipa „Jak“ koji može da nosi 30—40 naoružanih boraca ili preko 4 tone opreme i naoružanja. Vrlo je interesantna i pojava čitavog niza sovjetskih mlaznih transpórtnih aviona. Dva tipa aviona te vrste su adaptirani sovjetski vojni laki i osrednji bombarderi, što je zlokoban znak da Sovjeti smatraju da imaju na pretek avione te kategorije.

Ravnoteža između zapadne i komunističke vazdušne moći ne zavisi samo od odnosa snaga, sposobnosti i kapaciteta prenošenja bombardera i lovaca. Obe strane imaju dopunske snage koje mogu odlučno da utiču na ishod borbe za vazdušnu nadmoćnost. Američka snaga nosača aviona veoma osetljivih na avijacijski i podmornički napad, nosi svoju sopstvenu atomsku udarnu moć, koja bi mogla da pomogne da se postigne prevaga u presudnoj prvoj sedmici vazdušnog sukoba. Sovjetski Savez poseduje veliki broj okeanskih podmornica koje mogu da koriste taktička atomska oruđa protiv ključnih obalskih i priobalskih ciljeva, kao što su Vašington i Njujork ili fabrike u području San Franciska. Britanski ministar odbrane Dunkan Sendis, dao je februara 1957. godine u Donjem domu, sledeću značajnu izjavu: „Postoje svi razlozi da se veruje da Sovjeti izrađuju varijantu nemačke rakete V-2, ali mnogo veću i sa ogromnom razlikom koja se sastoji u tome što bi ona sada nosila nuklearnu bojevu glavu. Domet tih raket je verovatno dovoljan da dostigne Britaniju sa tačaka lansiranja na teritoriji koju kontrolišu Sovjeti. Ti projektili bi se peli u stratosferu do

visine od preko 160 km i leteli bi brzinama od preko 8000 km/čas“ I ministar je produžio: „Bilo bi besmislica očekivati da ćemo moći brzo ostvariti efikasnu odbranu protiv toga oblika napada“. To se bez sumnje odnosi na dvo-stepenu raketu koju SSSR razvija već nekoliko godina. Izgleda da bi ona sada mogla da postiže domet od najmanje 1300, a možda i 1600 km. Procene Pentagona su početkom 1957. godine dale da proizvodnja tih raketa iznosi 5 komada sedmično. Nema sumnje da bi se jedno-stepena manja varijanta te rakete sa dometom od možda 400 km, mogla nositi na sovjetskim podmornicama i da bi se na njih mogle stavljati atomske bojeve glave.

Malo sumnje može biti u to da je sada vazdušni napad nadmoćniji od protivvazdušne odbrane i malo je izgleda u neposrednoj budućnosti da će se uravnotežiti naoružanje koje se tako menja. Teorijski može postojati neka odbrana protiv strategijskih raketa koje lete brzinom 8000 km/čas, ako se otkrivaju radarima velikog dometa i na velikim visinama i ako se automatski ispaljuju nuklearne i termonuklearne vođene rakete da bi presrele napadačevu raketu 150 ili više kilometara iznad zemlje. Ali radarsko otkrivanje je nepouzdan i nesiguran saveznik. Ne postoji nikakav način da se razlikuje radarski trag nekog relativno bezazlenog nenuklearnog oružja od traga atomske rakete. U teoriji nikada nije bilo pronađeno nijedno vojno sredstvo za koje nije bilo protivsredstva. Ali su bile potrebne godine da se protivsredstvo usavrši i ono je čak i tada donosilo samo delimične uspehe. Činjenica je da se od savremene protivvazdušne odbrane, da bi bila uspešna, zahteva da presreće za nju preveliki procenat napadačućih bombardera, bombi i projektila. Naneti napadačevim snagama preko 10 % gubitaka u toku drugog svetskog rata značilo je da će se po svoj prilici umanjiti njegovo oduševljenje za neprekidnim napadima. Ali kada jedan jedini današnji bombarderski avion može da baci bombu, kojoj se pripisuje stotinu puta onolika razorna moć koliku je imala bomba koja je bačena 1945. godine na Hirošimu, onda odbrana mora da teži da presreće i uništava najmanje polovinu takvih bombardera,

ako treba da se izbegnu pustošća rušenja i da protivvazdušna odbrana postiže svoj cilj. Ali kako će odbrana znati koji od bombardera koji napadaju nosi velike atomske bombe, koji manje bombe te vrste, a koji neatomske bombe da ih upotrebi za napade na manje ciljeve, kao što su aerodromi? A ako protivvazdušna odbrana ne može da razlikuje atomske od neatomske napada, onda ona ne može najkorisnije da upotrebi svoje snage.

Novi vođeni odbrambeni projektili su u nekom pogledu u preimcuštvu nad mlaznim lovcima presretačima. Oni mogu postizati veće brzine, ali njihov domet je dosad ograničen na oko 30 km, sa nekim tipovima, a dostiže možda 160 km sa kasnijim konstrukcijama koje mogu biti u opštoj upotrebi od 1958. godine, pa unapred. Američko vazduhoplovno rukovodstvo je, međutim, za isti taj period najavilo jednu novu metodu bombardovanja atomskim bombama iz niskog leta. Ta metoda dopušta bombarderima koji napadaju da lete nisko, na visinama gde će vođeni projektili verovatno biti potpuno neefikasni. U prilog napada je takođe i razvoj vođene bombe sa dometom za koji je javljeno da dostiže do 160 km. Po mraku i oblačnom vremenu, kako će savremeni vazdušni napadi većinom biti izvršeni, biće najteže razlikovati trag te bombe od traga bombarderskog aviona. Izveštaji i i iz Amerike i iz SSSR-a ukazuju da uskoro može postati upotrebljiva vođena atomska bomba i to bi bio jedan dalji činilac u nijhanju terazija vazduhoplovnog naoružanja u korist napada. Gomilanje atomske napadne sredstava u skladištima je još jedan faktor koji ide u korist napadnih snaga. Ima ih sada mnogo stotina na raspolaganju na obema stranama. Ako bi ih samo pola tuceta bilo tačno bačeno, bila bi prouzrokovana ogromna razaranja. Stalno rastući broj atomske oružja nameće sve veću potrebu za povećanom imunošću od vazdušnog napada i za većim procentom nijihovog uspešnog lova. u vreme u kome nove metode bombardovanja i pojave atomske rakete čine da je protivvazdušna odbrana manje sposobna da pruži tu imunost. Razorna moć nagomilanih atomske bombe, bez kojih bi zapadne vojne snage bile neefikasne, stvorila je

situaciju u kojoj je napad verovatno jedini način odbrane. A izvesno je da je to jedini način da se zadobije vazdušna nadmoćnost.

Kakav se plan razvoja i upotrebe vazdušne moći, koji bi imao realne izglede na uspeh, može usvojiti? Pitanje je da li besprimerna brzina sa kojom su u prošloj deceniji uvedena u naoružanje nova vazduhoplovna sredstva — sredstva velike moći razaranja, ali stvarno neisprobana u ratu — nije pred vazduhoplovne stratege i taktičare postavila niz vojnih problema, čije rešavanje prevazilazi ljudski um. Razmotrimo početne napade od kojih tako mnogo zavisi borba za vazdušnu nadmoćnost. Obe strane su po svoj prilici odabrale niz ciljeva koji obuhvata velike gradove, centre proizvodnje atomskih bombi i projektila i vazduhoplovne baze sa kojih mogu da se upućuju nuklearni napadi. Posle prvog talasa napada biće od najvećeg značaja da se najkasnije u roku od 24 sata dobiju pouzdane procene pričinjenih šteta, tako da drugi talas skupocenog atomskog napada ne bude uzaludno utrošen na ciljeve koji su već stvarno razoren. Tačno je da se pri napadu mogu vršiti fotografisanja (mada ne pri napadu projektilima), ali celokupno iskustvo drugog svetskog rata pokazuje da ona mogu dati samo delimična obaveštenja. Čak ako agenti i dešifranti telegrama pruže podatke o natim štetama, koliko često će te procene biti dobre? Često se u drugom svetskom ratu pokazalo da su britanski službeni izveštaji o štetama posle napada nemačkog vazduhoplovstva, kao i nemački posle anglo-američkih bombarderskih napada, bili netačni. Jasno je da u ovo atomsko doba više nisu od praktične koristi procene koje se vrše natenane u Ministarstvu ratne privrede ili u ma koji obaveštajnoj ustanovi koja čeka danima, pa čak i nedeljama, da se izvrše sva aerofoto-snimanja i da se dobiju druga potrebna obaveštenja, kako je to rađeno u drugom svetskom ratu. Ne može se sastaviti plan kojim bi se osiguralo da agenti ili dešifranti pruže sve važne izveštaje. Izviđački avioni verovatno neće moći da prodiru do područja ciljeva, zbog protivdeistva vođenih projektila i lovačke odbrane na velikim interkontinentalnim udaljenjima.

ma savremenog strategijskog ratovanja. Postoji li stvarno neki izvodljiv plan za ocenu nanetih oštećenja koji bi mogao biti u skladu sa razmerama razaranja.

Ali ako vazduhoplovna obaveštajna služba ne može na vreme da pruži ocene atomskih razaranja radi upravljanja sledećih talasa bombarderskog ili raketnog napada, ona još uvek može da usmeri svoje snage na zbumjivanje očekivanog neprijatelja ili na to da mu da razloga da okleva, ako Istok ili Zapad budu dovoljno ludi da stupe u oružani sukob, uprkos zdravom razumu. To se može učiniti na, najmanje, dva načina. Prvi je pokretanje široko razbacanih položaja atomskih oruđa i sredstava za njihovo prevoženje i lansiranje. Ako pored velike rastresitosti rasporeda atomskih bombardera i projektila za napad bude postojala prava i česta pokretljivost i neprekidno zavaravanje tragova koji mogu pružiti obaveštajne podatke, pri čemu će se istina i izmišljotine smešati i načiniti zbrku, onda veoma važan vojni zadatak određivanja mesta neprijateljskih atomskih napadnih snaga može postati stvarno neizvršiv. Danas se mora pratiti svaki let atomskih bombardera. Mesta neprijateljskih raketnih baterija i baza atomskih bombardera moraju se tačno ustavoviti i njihov spisak mora uvek biti ažuran, ako se hoće da plan protivbombardovanja bude izvodljiv. Doista, može se tvrditi da u pregledima borbenog rasporeda protivnika kraj znatnog broja eventualnih ciljeva стоји napomena „mesto neustanovljeno“ ili „menja mesto“. Zar to, samo po sebi, nije doprinos očuvanju mira?

Pored toga, mora se sastaviti plan obmanjivanja, ratnih lukavstava i upućivanja na lažne tragove da bi se održali u tajnosti veoma važni podaci o frekvencijama radara i projektila. Demokratija, između ostalog, znači i slobodnu štampu i krajnje radoznale novinare. To potencijalnom neprijatelju pruža mnoge dragocene vojne obaveštajne podatke. U drugom svetskom ratu, Nemci su pribavljali veliki procenat obaveštajnih podataka iz britanske i američke štampe. Zapad ima veću potrebu za kontraobaveštajnom službom nego komunisti, koji još

uvek zaslužuju međunarodnu „plavu traku“ za uspešne mere bezbednosti. Pitanje frekvencija radara je od najveće važnosti. Ako su one poznate neprijateljskim ometaćima naših radara, onda sistem ranog upozorenja može velikim delom biti poremećen a elektronski zraci za navigaciju vođenih projektila i bombardera tako preusmereni da oni napadaju svoju teritoriju. Poznavanje neprijateljskih frekvencija je ključ za uspešno elektronsko ometanje, a ukoliko vođena oružja dobijaju veći značaj u naoružanju vazdušne moći, zbungivanje neprijatelja u njegovim saznanjima toga može biti ključ uspešnog napada ili odbrane. Odista, od stanja u oblasti elektronike zavisi celokupan odnos oružja za vazdušni napad i odbranu, a možda i efikasnost nosača aviona i podmornica.

U ovo doba atomskih oružja i vođenih projektila, inžinjer može biti potučen svojim sopstvenim oružjem u više pogleda. Kako će biti obezbeđena tajnost frekvencija koje se koriste za vođena oružja? Ako su one poznate neprijatelju, on bi mogao biti u stanju da neka atomska oružja usmeri nazad ka njihovim sopstvenim područjima lansiranja. Koliko će biti efikasan radar pri postojanju savremenih radio-protivmera? Tačno je da je, u teoriji, verovatno moguće u kratkom roku promeniti frekvencije radara i radiom vođenih projektila, ali, u praksi to može znatno da poveća muke i teškoće njihovog opsluživanja. Setimo se da su nemačke vođene bombe „henšel 293“ i Fx — 1400 bile efikasne u borbi 1943. godine, ali, 1944. kada su one bile tako hitno potrebne da bi se suprotstavilo oslobodilačkim desantnim flotama u Lamanšu i Sredozemnom moru, one nisu nijednom upotrebljene i pored jednogodišnje specijalne obuke na Baltičkom moru, sa odabranim posadama i inžinjerima. To se, uglavnom desilo zbog pritiska masovnog bombardovanja, ali ono je bilo samo relativno lak poremećaj u poređenju sa verovatnim efektom prvog dvadesetčetiri časovnog napada u eventualnom budućem ratu. Savremeno vazdušno rativanje ogromno zavisi od neporemećenog funkcionisanja elektronskih elemenata i brzog i tačnog ocenjivanja iz-

veštaja o nanetim štetama. Može li neko očekivati da će moći zagarantovati uspeh u obe ove oblasti? Ako rat treba definisati kao organizovanu akciju, kako bi onda neko mogao biti siguran da će sačiniti plan za dovoljno brzo ocenjivanje rezultata borbe za vazdušnu nadmoćnost? Jedno od najvažnijih načela vazduhoplovnih operacija jeste da treba dejstvovati sve dok se ne ostvari postavljeni cilj. Ako je cilj, na primer, da se uniše neprijateljske raketne baze, a potrebne su nedelje da bi se ocenio pravi efekat vazdušnih napada, kako se onda, posle prvog dana napada, može odlučiti koliko dugo još treba dejstvovati za postizanje toga cilja? Problem savremenog vazduhoplovstva je više no ikad: kako se može znati koje ciljeve treba napasti, kada je već izvršena prva runda napada na najvažniju grupu ciljeva. Zbog velike skupoće atomskog napada i potrebe da se postigne vazdušna nadmoćnost, bilo bi kobno skrenuti atomske bombardere ili projektile na neke slučajne ili alternativne ciljeve. Potrebno je više no ikada da se ostane dosledan u postizanju već postavljenog cilja, a više no ikada je teško sagledati kako se to može ostvariti.

Može li postojati ikakav obrazac za zadobijanje vazdušne nadmoćnosti? Jasno je da ostvarenje maksimalne nuklearne udarne moći mora biti prvo načelo u vojnoj politici. Ali može li postojati ikakav praktični detaljni plan za pobedu nad neprijateljskim lovcima i za njihovo uništavanje i razaranje baterija projektila na bojištu i u fabrikama i za uništavanje neprijateljskih mlaznih bombardera i atomskih raketa na njihovim bazama i u fabrika-ma? Neprijateljske baze i fabrike će biti rasturene na velika udaljenja i atomski napad na mnoge od njih bi bio sličan upotrebi teškog artiljerijskog oruđa za lov na zeca. Da bi se dobila bitka za vazdušnu nadmoćnost, mora se izbaciti iz stroja veliki deo neprijateljskog napadnog potencijala. Ali ako su njegove fabrike raštrkane, a njegove raketne i bombarderske jedinice veoma pokretljive, kakav plan treba stvoriti da se postigne taj cilj? Koje od stotina vazduhoplovnih baza ili platformi za lansiranje treba oda-

brati kao ciljeve za početnu vazduhoplovnu ofanzivu? Zar se nije savremeni rat izmetnuo u pustošeće površinske atomske napade na gradove i naselja i slična druga mesta, za koja se zna da se u njima nalaze veliki ciljevi od bitnog značaja za vođenje rata? Iako je to tako, može li država i normalni život, uključujući vojnički život, produžiti da funkcioniše kao celina? Posle nekoliko dana atomskog napada velikih razmera, zar neće ostati nekoordinirani pojedinačni, lokalni hitni napor, koji će se oslanjati na inicijativu potčinjenih, a ne na direktive nekog štaba odbrane? Kako se mogu u takvim okolnostima održavati dovoljne veze između vlade i vazduhoplovnih snaga? Rat može da postane ne „produženje politike“, nego, pri takvim sredstvima kakva danas postoje, produženje egzistencije na slepu sreću.

Koliko bi dugo trajao jedan budući rat? Postoji li neki planer koji bi mogao da se usudi da o tom pitanju iznese mišljenje u koje bi on sam verovao? Kako se, na primer, može oceniti značaj podmornica ili pomorske avijacijske pravnje za konvoje u jednom budućem okršaju između velikih sila? A kada se pokuša da se postave podrobnija operativna pitanja, onda odgovori još više izostaju. Koliko blizu bi se američki nosači aviona usudili da se prve nedelje rata primaknu sovjetskim vazduhoplovnim snagama koje baziraju na kopnju? Koliki deo sovjetskih mlaznih bombardera mora da koristi arktičku marš-rutu ka Severnoj Americi zbog toga što oni nemaju pravi strategiski radijus dejstva? Koliko može da bude efikasno u ratu dopuniavanje goriva u letu? Koliko dugo može da opstane jedan centralni vojni organ za planiranje pod atomskim napadom? Dokle je civilna odbrana izvodljiva i koliko jaka snaga helikoptera će biti potrebna za spašavanje stanovništva? Odista, što čovek postavlja više pitanja to postaje zbumjeniji.

Je li savremena strategija svedena na jedan atomski buzdovan, sa kojim se neprijatelj mlati po glavi što jače, što brže i što češće? Sigurno je potrebno ponovo napisati udžbenike o ratu, ali ko će se poduhvatiti da napiše prva

ozbiljna dela o ratu u nuklearno doba? Ograničena uopštavanja su mogućna o značaju elektronike, o gipkosti i rastresitosti i o potrebi za što potpunijim objedinjavanjem vidova oružanih snaga. Ali ko bi danas mogao da napiše jedno realno detaljno vojno uputstvo za borbu protiv tenkova ili vazdušnih desanata pri atomskom napadu? I ako se zbog prekida veza prekine centralizovano planiranje i vođenje operacija, kakav postupak onda preporučuju generalstabna akademija ili udžbenici? Ako atomska sredstva nisu stavila van zakona rat, ona su isključila organizovani rat i učinila da zastari mnogo od naše vojničke logike i da se ona ne može uopšte zameniti nikakvom novom. Očekuje se da štabovi odbrane sa svom zbumujućom iscrpnošću stvore planove za uspeh atomskog ratovanja na celoj zemljinoj kugli, koja će se voditi nadzvučnim brzinama, sa neisprobanim sredstvima i radio-uredajima. Za to ne postoji nikakvo vojno pravilo ili nauka, a vrlo je malo zdrave pameti koja može da posluži kao vodilja. U ovom opštem stanju aeronautičkog neznanja, nadajmo se da će neizvesnosti vojne budućnosti biti tako veliko stršilo od rata, kao što je poslednjih nekoliko godina bila hidrogenska bomba. U pojmu „vojni stručnjak“ mora se sumnjati više no ikada.

VOJNA BIBLIOTEKA

— INOSTRANI PISCI —

Osnovana 1950. godine

Dosada izdala ove knjige:

- 1) knjiga: General AJZENHAUER, **OD INVAZIJE DO POBEDE**, rasprodato.
- 2) knjiga: Maršal MONTGOMERI, **OD EL ALAMEJNA DO BALTIČKOG MORA**, rasprodato.
- 3) knjiga: Kamil RUŽERON, **BUDUĆI RAT**, rasprodato.
- 4) knjiga: Pukovnik dr fil., BEŠLAJN, **RUKOVODENJE NARODNOM ODBRANOM**, rasprodato.
- 5) knjiga: Bazil H. LIDEL-HART, **STRATEGIJA POSREDNOG PRILAŽENJA**, strana 397, cena 230 din.
- 6) knjiga: Kamil RUŽERON, **POUKE IZ RATA U KOREJI**, rasprodato.
- 7) knjiga: Džordž PATON, **RAT KAKVOG SAM JA VIDEO**, rasprodato.
- 8) knjiga: General ER, **ARTILJERIJA — NEKAD, SAD I UBUDUĆE**, strana 405, cena 300 din.
- 9) knjiga: Omar BREDLI, **USPOMENE JEDNOG VOJNIKA**, rasprodato.
- 10) knjiga: Pukovnik LIKA, **EVOLUCIJA TAKTIČKIH IDEJA**, rasprodato.
- 11) knjiga: J. O. HIRŠFELDER, **ATOMSKA BOMBA I LIČNA ZAŠTITA**, rasprodato.
- 12) knjiga: Maršal PAPAGOS, **GRČKA U RATU 1940/41**, strana 400, cena 200 din.
- 13) knjiga: Džon KRESVEL, **RAT NA MORU 1939/45**, rasprodato.
- 14) knjiga: ROZBERI, **BIOLOŠKI RAT**, rasprodato.
- 15) knjiga: General-pukovnik DAPČEVIĆ, **ZNAČAJ I SNAGA MANEVRA**, strana 638, cena 500 din.
- 16) knjiga: General ŠASEN, **ISTORIJA DRUGOG SVETSKOG RATA**, rasprodato.
- 17) knjiga: SVEČIN, **STRATEGIJA**, strana 452, cena 450 din.

- 18) knjiga: AJMANSBERGER, **TENKOVSKI RAT**, strana 356, cena 400 din.
- 19) knjiga: KAMON, **NAPOLEONOVI RATOVI**, rasprodato.
- 20) knjiga: KARPOV, **OBALSKA ODBRANA**, strana 524, cena 700 din.
- 21) knjiga: MIKŠE, **TAKTIKA ATOMSKOG RATA**, rasprodato.
- 22) knjiga: MIDEILDORF, **TAKTIKA U POHODU NA RUSIJU**, rasprodato.
- 23) knjiga: AJRE, **RATNA VEŠTINA I TEHNIKA**, strana 248, cena 300 din.
- 24) knjiga: PRENTIS, **CIVILNA ZAŠTITA U MODERNOM RATU**, rasprodato.
- 25) knjiga: HITL, **VOJNI ŠTABOVI**, Studija o razvoju nemačkog, francuskog, engleskog, ruskog i američkog vojnog štaba od njihovog postanka do danas; strana 336, cena 500 din.
- 26) knjiga: JERJOMENKO, **STALJINGRAD**. Delo obuhvata staljingradsku operaciju u celini sa uništenjem nemačke 6. armije, kao i izvesne zaključke i iskustva iz ove operacije. Delo je u pripremi.
- 27) knjiga: FOJHTER, **ISTORIJA VAZDUŠNOG RATA** (prevod s nemačkog). Razvoj vazduhoplovstva i njegove taktike i strategije u toku prvog i drugog svetskog rata sa osvrtom na budućnost. Delo je u štampi, cena 850 din.
- 28) knjiga: Admiral KASTEKS, **STRATEGIJSKE TEORIJE** (Isvedska). Delo sadrži opšta razmatranja o strategiji, zadatke pomorskih snaga i izvođenje pomorskih operacija sa primerima iz istorije ratova. Strana 430, cena 600 din.
- 29) knjiga: GUDELIJAN, **VOJNI MEMOARI**, Strana 623, cena 1000 din.
- 30) knjiga: **VOĐENE RAKETE**. Delo je u pripremi.
- 31) knjiga: GRUPA POLJSKIH AUTORA, **ODABRANE OPERACIJE POLJSKE NARODNE VOJSKE**, Zbirka članaka o dejstvima jedinica Poljske narodne vojske do pada Berlina 1945. godine. Delo je u pripremi.
- 32) knjiga: GRUPA SOVJETSKIH AUTORA, **PROBOJ ORGANIZOVANE ODBRANE**, Zbirka odabranih diplomskih radova sa sovjetskih vojnih akademija iz oblasti probaja organizovane odbrane operativnim jedinicama. Delo je u pripremi.
- 33) knjiga: Herbert FAJS, **ČERČIL—RUZVELT—STALJIN**, Delo predstavlja vojnodiplomatsku istoriju drugog svetskog rata koja pokazuje „rat koji su oni vodili i mir koji su želeli“. Delo je u štampi, cena 1500 din.

- 34) knjiga: MIDEILDORF, **TAKTIKA RODOVA I SLUŽBI**, Knjiga obrađuje postupno sve osnovne taktičke radnje taktičkih jedinica. Delo je u štampi.
- 35) knjiga: GRUPA SOVJETSKIH AUTORA, **TAKTIČKI PRIMERI BORBE**, Delo predstavlja zbirku odabranih konkretnih primera borbi pešadijskih pukova i njihovih delova na istočnom frontu.
- 36) knjiga: Ešer LI, **VAZDUŠNA MOĆ**. Strana 288, cena 650 din.
- 37) knjiga: MONTROS, **NEBESKA KONJICA**, Studija o helikopterima na osnovu iskustva u korejskom ratu. Delo je u pripremi.
- 38) knjiga: MELENTIN, **OKLOPNE BITKE**, U knjizi nemački general Melentin opisuje sve važnije oklopne bitke iz drugog svetskog rata. Delo je u štampi, cena 850 din.
- 39) knjiga: GRUPA SOVJETSKIH AUTORA, **RAZVOJ TAKTIKE SOVJETSKE ARMIJE (1941—1945)**. Strana 398, cena 1300 din.
- 40) knjiga: **ZBIRKA ČLANAKA IZ STRATEGIJE** (I sveska). Strana 646, cena 900 din.
- 41) knjiga: **ZBIRKA ČLANAKA IZ OPERATIKE** (I sveska). Delo je u pripremi.
- 42) knjiga: **ZBIRKA ČLANAKA IZ TAKTIKE** (I sveska). Delo je u pripremi.
- 43) knjiga: **ZBIRKA ČLANAKA IZ VOJNE PSIHOLOGIJE** (I sveska). Delo je u pripremi.
- 44) knjiga: Maršal JERJOMENKO, **NA ZAPADNOM PRAVCU**, Strana 336, cena 600 din.
- 45) knjiga: Maršal ČUKOV, **ODBRANA STALJINGRADA**, Strana 423, cena 600 din.
- 46) knjiga: GARTHOF, **SOVJETSKA STRATEGIJA U NUKLEARNO DOBA**. Delo je u pripremi.
- 47) knjiga: GRUPA SOVJETSKIH AUTORA U REDAKCIJI GENERALA ARMije KUROČKINA, **METODIKA VOJNONAUČNOG ISTRAŽIVANJA**. Delo je u štampi, cena 650 din.
- 48) knjiga: NASTAVNICI VOJNOPOLITIČKE AKADEMIJE „LENJIN“, **MORALNO-POLITIČKI FAKTOR U SAVREMENOM RATU**. Delo je u pripremi.
- 49) knjiga: ŠTERNBERG, **VOJNA I INDUSTRIJSKA REVOLUCIJA**, (prevod sa nemačkog). Delo je u pripremi.
- 50) knjiga: **ZBIRKA ČLANAKA IZ VOJNE TEHNIKE** (I sveska). Delo je u pripremi.
- 51) knjiga: BUĐONI, **PROĐENI PUT**. (Memoari iz Oktobarske revolucije). Delo je u pripremi.
- 52) knjiga: POPELJ, **U TEŠKO VREME**, Delo je u pripremi.

EŠER LI
VAZDUŠNA MOĆ

*

Redigovao prema originalu
Vasilije Matić

*

Lektor
Stana Stanić

*

Tehnički uredio
Andro Strugar

*

Korektor
Biljana Đorđević

*

Štampanje završeno 1962

Tiraž: 3000

Cena: 650 din.

Stampa: „Prosveta”, Beograd, Đure Đakovića 21