

ВОЈНО ДЕЛО

ОРГАН МИНИСТАРСТВА НАРОДНЕ ОДБРАНЕ ФНРЈ

БРОЈ 5

СЕПТЕМБАР—ОКТОБАР 1951

ГОДИНА III

Пуковник ДРАГОСЛАВ СИМОНИЋ

ОРГАНИЗАЦИЈА И УПОТРЕБА АВИЈАЦИЈЕ НА УСКИМ МОРИМА

Извиђачка и ловачка авијација

У нашој и страниј литератури има врло мало података о употреби авијације на уским морима. Неповезани чланци обично дају само приказе појединачних дејстава бомбардерске, ловачке или извиђачке авијације, на основу којих се тешко може доћи до сигурних закључака о укупности авијацијских дејстава бар кроз један период рата или једну важнију и временски дужу операцију. А уколико и има неких делимичних података, као например, за дејство око Констанце 1944 године, затим за дејства наше и савезничке авијације на Јадранском Мору и за акције италијанске авијације 1941 године, ипак су та дејства извођена у таквој несразмери снага и различитим осталим условима, да се не могу донети одређенији закључци о евентуалној будућој употреби на уским морима. Поред тога, велике разлике стратегиско-географског положаја сваког појединог уског мора искључују неко значајније уопштавање гледишта о борбеним дејствима авијације. Због тих разлика долази и до различитог значаја и важности поморског фронта. Те разлике су, углавном, изражене у простирању и дужини поморских граница; у различитим могућностима обухвата са копна; у важности, дужини и осетљивости операцијских праваца од мора ка унутрашњости; у значају поморске комуникације у датим односима; у могућем односу снага, нарочито у флоти и авијацији, као и у већој или мањој погодности обале за извршење десанта, итд.

Протезање поморског фронта само на једно или више уских мора и океана, по нашем мишљењу, има одлучујући утицај на организацију, а тиме, донекле, и на борбена дејства авијације на уским морима. Мало је вероватно да би поједине земље организовале морнаричку авијацију ради потребе дејства само на једном уском мору. Напротив, најбитнији су интереси и потребе дејства на океанима, а тек потом долазе до изражаја број, значај и изложеност осталих мора. Из морнаричке авијације, која је формирана у том циљу и са таквом главном наменом, издваја се и један део за дејства на уским морима. (Например, СССР за дејства на Црном, Балтичком, Касписким и Азовским Морима). У каснијем излагању покушаћемо да образложимо ово мишљење.

По нашем мишљењу, при формирању гледишта о организационом решењу и употреби авијације на уским морима, не би било целисходно да се у већој мери ослањамо на досадашњу, овако уопштену литературу, па чак ни на ратна искуства у свима појединостима, и да се служимо примером те организације у осталим земљама, јер би нас то одвело на широка, чисто теоретска разматрања, која су далеко од наше стварности и услова дејства у Јадранском Мору. Ово тим пре што се досад у војно-поморској и ваздухопловној литератури, као и у званичним правилима и уџбеницима, уопште није разматрало питање авијације на уским морима, као посебни делокруг њеног дејства, па чак ни поморских снага. Тактику морнарице стварале су велике земље, које поморску стратегију и тактику заснивају на дејствима и условима океана, а уска мора, уколико их поседују, чине само њихов привесак, тако да и борбена дејства на њима претстављају само један мањи — допуњујући део борбених дејстава на океану. Тако, например, сви уџбеници, правила и литература (па и наши) почињу са тешким крсташима и носачима авиона за које су уска мора постала сасвим несигурна због пораста авијације, те су и начела борбених дејстава и флоте и авијације постављена и усмерена, углавном, на услове и околности ратишта на океану. Иако то не значи да та начела не садрже и заједничке елементе, ипак она досада нису обрађена у смислу специфичности дејства на уским морима и поред тога што за тим постоји очигледна потреба. Један од разлога због чега се у литератури малих земаља, које се границе уским морима, није ни до данас приступило конкретнијој обради овог питања, свакако лежи у томе што су оне у току Првог и Другог светског рата биле привесци великих сила, тако да су и борбена дејства на уским морима улазила у склоп борбених дејстава на океанима.

Специфичности уских мора с обзиром на борбена дејства авијације

Појам уског мора у ваздухопловно-географском смислу обележен је тиме што сви циљеви на мору, обали и обалском подручју улазе у захват тактичког полупречника дејства свих врста авијације базиране на копну, односно на аеродромској мрежи обалског подручја.

На уским морима, углавном, дејствују лаке поморске снаге (лаке крстарице, разарачи, подморнице, стражарски и торпедни чамци итд.), док главне поморске снаге (бојни бродови, носачи авиона, тешке крстарице) нормално не долазе у обзир за дејство на тако тесно ограниченом поморском ратишту. Дејство авијације на лаке поморске снаге знатно је отежано због тога што се ове снаге одликују великом брзином, добром маневарском способношћу, снажним ПА наоружањем и малим размерама. Поред тога, ове снаге се само у врло ретким случајевима групишу на једном месту или у ужим рејонима за дуже време. Већи број лука и база које се налазе на малим међусобним удаљењима и велика брзина лаких снага дозвољавају им да се у случају потребе могу брзо груписати (за 6—7 часова). Растресити распоред ових снага отежава извиђање и смањује величину и осетљивост циљева на једном месту, односно у уже ограниченим рејонима.

Дужина поморских комуникација на уским морима у већини случајева омогућава да се редовни транспорт, као и транспортовање при десантним операцијама, врши током ноћи. Ту нема вишедневних непрекидних покрета као на океанима, тако да и то неповољно утиче на резултате дејства авијације.

Због малог пространства уског мора, стална заштита циљева на мору, обали и целој дубини обалског подручја своди се углавном на ПА артиљерију и поред потпуно и савремено организоване службе ВООВ. А због малог пространства пресретање, па чак и гоњење бомбардерских формација од стране ЈА, знатно је отежано. С друге стране, то повољно утиче на могућност наношења изненадних бомбардерских удара тако да и знатно бројно слабија авијација може повремено ефикасно да дејствује по свим циљевима на мору и у захвату обалског подручја. Због тога је повећана и осетљивост сталних и трајно важних циљева на обалском подручју (увозне луке, индустрија, итд.). У сличним условима одбране налазе се и циљеви у близини државних граница, само с том разликом што на обалском подручју увек има већи број важних и сталних циљева него у близини државних граница. Ако упоредимо могућност ловачке заштите циљева у непосредној близини сувоземног фронта са могућношћу заштите флотних јединица на уским морима, онда ћемо доћи до закључка да су важни циљеви у непосредној дубини фронта ипак заштићени извесном дубином распореда јединица и да нису тако отворено и непосредно изложени дејству авијације као што су јединице флоте.

Ловачка авијација може лакше да штити циљеве на фронту зато што се један њен део и иначе чешће налази над бојиштем и што се време дејства непријатељске авијације може лакше предвидети, с обзиром на утицај тих циљева на ток операције (на пример, тенкови у рејонима прикупљања или на полазном положају), тако да у том времену и јаче снаге ЈА могу вршити заштиту патролирањем. Поред тога, циљеви на земљи нису дуже времена изложени дејству непријатеља. Напротив, јединице флоте, на пример разарачи који ометају непријатељска дејства или комуникацију, претстављају важан циљ тако да у току целог рата не престаје њихова изложеност, због чега је, у условима уских мора, неодржива њихова трајна заштита ловачком авијацијом. Из наведеног се може извући закључак да се трајна заштита јединица флоте, обале и обалског подручја на уским морима од напада из ваздуха највећим делом може постићи стратегском превлашћу у ваздуху. Међутим, услови борбе за превласт у ваздуху на океанским ратиштима, а тиме и услови заштите ловачком авијацијом, битно се разликују од услова борбе на уским морима. У првом случају, довољно је добити превласт над поморским ваздухопловством, а у другом над целокупним авијацијским снагама.

Уска мора нису неко изоловано поморско ратиште, већ се на њих редовно ослањају крила и бокови копненог фронта. (У Другом светском рату Балтичко Море са Финским Заливом било је десни, а Црно Море леви бок Црвене армије. Бокови савезничких армија у Италији такође су били ослоњени на море. При ослобођењу Хрватског Приморја лево крило наше Четврте армије ослањало се на обалу Јадрана, итд.). Према

томе, најбитнија специфичност уских мора, у односу на океане, огледа се у томе што у борбеним дејствима непосредно учествују сувоземне, морнаричке и авијацијске снаге. При томе, авијација једновремено садејствује и са сувоземним и са морнаричким снагама. Бац на основу те чињенице треба и доносити закључке о борбеним дејствима авијације и тежиште тих дејстава усмеравати на садејство са основном одлучујућом снагом на уском мору. Од правилног решења овог питања, тј. одређивања одлучујуће снаге, зависи не само целисходна употреба авијације, већ и правилност решења организациског питања, односно да ли је потребна морнаричка авијација и које јачине.

У савременом рату постоји тенденција да се сувоземном армијом, обухватом са копна, овлада поморским ратиштем. Разумљиво је да се ово не може применити на пространа океанска ратишта, на којима флота има одлучујућу улогу, нити онда када су сувоземне снаге очигледно недовољне за извршење таквог задатка, као и при заузимању острва, јер се то не може извршити без учешћа ратне морнарице.

На тај начин, надмоћност на уском мору може се постићи ако сувоземна армија, у садејству са авијацијом и уз веће или мање учешће флоте, постигне стратегиски циљ. Тако, на пример, 1941 године Јадранским Морем овладано је са копна. У току Другог светског рата, због окупације Албаније, Југославије и Грчке, Енглези су били лишени свих база и аеродрома са којих би могли дејствовати на Јадранском ратишту. После пада Јонских Острва кроз Отрантски Канал у току три године није прошао ни један савезнички брод. Поједини напади савезничке авијације на луке и базе и повремене улаз у њих неке њихове подморнице ниуколико нису изменили суштину стања. То значи да приступ у Јадранско Море није бранила флота, већ непријатељска армија.

У фебруару 1945 године остаци италијанске флоте у саставу немачких снага нису чекали крај рата у лукама Трста и Венеције због дејстава савезничке флоте и авијације у Средоземном и Јадранском Мору, већ због заузимања са копна Анконе, Барија и Бриндизија од стране савезничких трупа и заузимања Котора, Дубровника, Сплита и Шибеника од стране наших јединица. При томе треба имати у виду да је од новембра 1943 године непријатељска флота, по појединим класама бродова и у укупној јачини, била јача од савезничке флоте у Средоземљу.

У борби за Црно Море немачко-румунске поморске снаге биле су знатно слабије од совјетских. Совјетска Црноморска флота није била потиснута флотом, већ сувоземном армијом непријатеља. Исто тако, совјетске сувоземне снаге биле су решавајући фактор, који је касније довео до промена стратегиског положаја на Црноморском ратишту, и поред велике улоге флоте (заузимање Новоросијска и Варне). Остаци немачке флоте, чак и подморнице, нису уништени у поморској бици и од авијације, већ услед губитка свих база са копна. Исти је случај и са Балтичким и Азовским Морем. Због губитка база, Балтичка флота била је присиљена да се повуче у Кронштат и Лењинград, тако да је захваљујући само успешној одбрани ових градова са копна могла да продужи своје дејство.

Наведени примери показују да се обухватом и заузимањем обала и база уских мора са копна у исто време парализују дејства ратне морнарице и непријатељ лишава поморских комуникација. Према томе, нема никакве сумње да ће засада, па и убудуће, копнене снаге и даље остати одлучујуће средство за крајњи исход битке за уска мора. Међутим, ова констатација ниуколико не умањује значај флоте, али је неопходна да би се тежиште борбених дејстава могло правилније усмеравати и у вези са тим вршити одговарајућа организација авијације. Разумљиво је да се разни циљеви могу лакше постићи уколико је јача флота која садејствује са сувоземном армијом у нападу. С друге стране, самим постојањем и дејствима ратне морнарице умањују се могућности изненадних дејстава на обалу, наносе се губици непријатељу, ометају његове припреме и ствара потребно време за груписање и развој сувоземних снага. Јасно је да и само постојање флоте спутава слободу маневра непријатеља на поморском ратишту, што је, само по себи, огроман допринос сувоземној армији.

Ове поставке које су изнете у оквиру целокупног рата на уским морима, углавном важе и при нападу или одбрани упоришта, крила и боква сувоземних армија, ослоњених на уска мора. Тако, на пример, Анкона, Ливорно, Бриндизи, Бари, Напуљ и већи број осталих приморских градова и лука били су крилни ослонац фронтва 1944 године. При нападу и одбрани ових упоришта, у већини случајева, сва тежина борбе падала је на копнене јединице, док су се задаци флоте ограничавали на краткотрајно садејство са крилима својих армија. У овом рату било је ново и то да није било ниједног случаја у коме није употребљавана авијација у великом броју. Претходна бомбардовања у циљу омекшавања одбране и непосредно садејство са сувоземним снагама, као и борба за превласт у ваздуху над овим деловима ратишта, били су саставни и недељиви део свих операција на уским морима. У прошлом рату није било случајева да је нападом са мора уништен ослонац крила армије. Исто тако, забележен је и врло мали број помоћних удара са мора, који су пратили напад са копна. Међу ретким примерима треба поменути десант у Новоросијску Луку који је вршен уз једновремено наступање Црвене армије на сам град са истока.

Ако размотримо задатке совјетске морнаричке авијације у Другом светском рату (за који постоје доста тачни подаци) онда ћемо, такође, доћи до закључка да су сувоземне снаге имале одлучујућу улогу. Тако, на пример, на задатке извиђања употребљено је 60.000 летова, за заштиту комуникација 40.000 (највећим делом за заштиту од напада из ваздуха, а врло мали број за заштиту од поморских снага), за напад на непријатељске комуникације 50.000 (највише у току 1945 године), за напад на луке и базе 20.000, за одбрану лука и база и обале, углавном, од непријатељске авијације, 95.000, за нарушавање непријатељског оперативног режима у његовом оперативном подручју и за осигурање оперативне зоне своје флоте 60.000 (борба за превласт у ваздуху над оперативном зоном своје флоте, напади на непријатељске поморске снаге, извиђања и остали задаци у вези са одржавањем повољног оперативног режима) и за задатке на копненом фронту 82.000 летова.

Као што се види, највећи број задатака долази на заштиту обале и комуникација од напада из ваздуха, тј. на ловачку авијацију, а потом на задатке на копненом фронту. При томе треба имати у виду да су у број летова за све остале групе задатака урачунати и летови на океанима, док су задаци на копну, тј. напади на непријатељске сувоземне снаге и технику вршени на приморским крилима фронтова уских мора, а у првим годинама рата и на главним правцима непријатељског наступања. Према томе, више од половине свих извршених задатака у току целог Другог светског рата могла је да изврши и копнена авијација. А ако бисмо се при томе ограничили само на уска мора и одбацили летове на океанима, као и летове по задацима напада на обалске циљеве, затим нападе на аеродроме који се врше у циљу стварања повољних услова за дејство на комуникацијама и неке извиђачке задатке, које би могла да врши и копнена авијација, тада би био знатно мањи проценат задатака, који изискује употреба морнаричке авијације на уским морима. Иако овај проценат, тј. однос летова, одговара условима и потребама Другог светског рата, тако да се не може узети као дефинитивно мерило при организацији авијације, он ипак пружа извесне индиције за закључак о њеној организацији и дејствима, који ћемо донети пошто претходно размотримо задатке и могућности борбених дејстава авијације на уским морима.

Извиђачка авијација

Брзина и снажно ватрено наоружање савремених борбених средстава ратне морнарице дају поморским снагама високу маневарску способност, а у вези с тим и могућност доношења изненадног, брзог и ефикасног удара. Ако упоредимо могућност доношења удара једне модерно опремљене сувоземне армије са удаљења од 200 км и могућност доношења удара поморских снага са истог удаљења, онда ћемо видети да ће за марш, развој и удар сувоземне армије бити потребно 5—7 дана, а за снаге морнарице само неколико часова. То значи да је у првом случају расположиво време за извиђање, упознавање ситуације и доношење одлуке знатно дуже и да је и опасност за непријатеља од изненађења осетно мања но при дејству поморских снага. Међутим, при дејству поморских снага на уским морима изненађење се може сигурније постићи зато што ту нема вишедневних покрета на отвореном мору и што већи број база и лука на малим међусобним удаљењима омогућава брзо груписање снага.

За упознавање ситуације на поморском ратишту треба прикупити велики број података о непријатељским поморским и осталим снагама на мору, у базама и лукама, о свим припремама на обали и обалском подручју, о материјално-техничком снабдевању, као и о базирању авијације и њеним дејствима са аеродрома у захвату целог обалског подручја.

Откривање десанта и припрема марша евентуалног десанта претставља један од најважнијих и најодговорнијих задатака извиђања, којим су подједнако заинтересоване сувоземна артиљерија, морнарица и авијација. Да би морнарица са успехом могла да подржава приморско крило сувоземне армије, неопходно је да се врши стално извиђање и контрола

већих подручја. Сталност извиђања је потребна зато што се тактички десант, до једне ојачане дивизије, може извршити у току 48 часова од момента доношења одлуке (једна ноћ за припрему и концентрацију снага и средстава, друга ноћ за марш). То значи да понекад за тако кратко време извиђањем треба установити: уже рејоне прикупљања непријатељских сувоземних и поморских снага; јачину и састав снага у појединим местима прикупљања; место, број и састав непријатељских пловних јединица; распоред и систем непријатељске ПАО; време укрцавања и полазак десанта; маршевски поредак, смер и брзину кретања, јер од благовремености и потпуности ових података у великој мери зависи брза и правилна организација и извршење противдејства.

У погледу извиђања непријатељских копнених обалских снага задаци су у основи исти као и код сувоземних операција, али сам борбени поредак браниоца на обали, као што је познато, има низ специфичности — групно поседање, друкчији ватрени систем (нарочито распоред артиљерије), фортификациски објекти, препреке на мору и обали, јачина резерви итд.

Задаци извиђања углавном се могу поделити у три основне групе: извиђање на отвореном мору, извиђање обалског подручја и извиђање непријатељске авијације. Иако се о задацима извиђања на отвореном мору не може говорити у овом чланку због њиховог великог броја, ипак ћемо напоменути да се њихово извршење знатно разликује од извршења задатака на копну.

У задацима за извиђање непријатељске авијације нема неких изразитих специфичности, сем што се задаци проширују и на хидроавијацију ако је непријатељ има.

Услови извршења извиђачких задатака. Добра видљивост и отежано маскирање (нема рељефа терена као на копну, нити скривене дубине флотне позадине), олакшавају извршење извиђачких задатака на мору. Велики број маркантних оријентира на обали олакшава проналажење циљева, јер је њихово маскирање тешко, нарочито ако је околно земљиште слабије пошумљено. То се углавном односи и на извиђање лука и база.

С друге стране, веома јако противдејство непријатеља, с обзиром на савремено ПА наоружање ратне морнарице и услове одбране лука и база, као и на могућност дејства ЈА патролирањем и из заседа, отежава извршење задатака извиђања, тим пре што постоји густо развијен систем службе осматрања мора и ваздуха, допуњен савременим средствима осматрања са бродова у вожњи и у лукама. Поред тога, мала величина и сличност циљева отежава уочавање и одређивање класа пловних средстава, а велики број лука и база, које треба извиђати, и могућност врло брзе промене дислокације изазивају велика напрезања извиђачке авијације. Бројност и разноврсност циљева на мору и обалском подручју такође има велики утицај на извиђање. А ако се при томе узме у обзир да код савремених брзина авиона циљеви остају у зони извиђања 30—40'' и то уз снажно дејство ПАО, онда је јасно да су веома тешки услови извиђања и да особље извиђачке авијације, поред широке опште војне

и поморске спреме, безусловно мора да има и дуго искуство у извиђању на мору, које се може постићи дугим и сталним вежбама. Солидна општа војничка спрема извиђача такође је потребна и због специфичности извиђања копнених — обалских снага. За ноћна извиђања, која су неопходна и врло честа у уским морима, нарочито при извиђању комуникације и откривању припрема тактичких десаната, још више је потребно искусно особље које је специјализовано за извиђање на мору.

На основу овог кратког излагања о значају, задацима и дејствима извиђачке авијације на уским морима можемо донети неколико закључака. Пре свега, потребан је авион са најбољим тактичко-техничким карактеристикама, способан да маневром, брзином и ватром савлада противдејства непријатеља. Авион мора бити опремљен радаром, јер се без њега ноћно тражење непријатеља на мору своди на случајност (с обзиром на услове и најбоље ноћне видљивости бродова, 4—6 нм). Летачко особље за извиђачку авијацију мора да има врло добру тактичку и поморску спрему и дуже искуство у извиђању мора и копна. А пошто се ово особље у току рата не може брзо оспособити, потребно је да се још за време мира припреми већи кадар способних летача за извиђачку авијацију, тим пре што се у рату трпе велики губици и што је потребна непрекидност у извиђању и велико напрезање извиђачке авијације. С обзиром на велики број задатака, као и на могућност наглих промена, командовање и употреба треба да буду централизовани у рукама команде ратне морнарице, у чији састав треба да уђе и извиђачка авијација за дејство на уским морима. Осим тога, при планирању извиђачких задатака треба обавезно повезивати оперативно извиђање на мору и обалском подручју непријатеља са оперативним извиђањем команде фронта и углавном га усмеравати на потребе обезбеђења приморског крила и бокова сувоземне армије.

Јачину извиђачке авијације треба одређивати на основу пространства уских мора и предвиђања борбених дејстава. Тако, на пример, ако претпоставимо да само један десети део површине Јадранског Мора (који износи 13.500 км²) долази у обзир за чешћа извиђања, онда би био потребан најмање један пук извиђачке авијације. А ако томе додамо потребе за извиђањем дубине обалског подручја и за контролу комуникације и већег броја лука и база, онда број авиона свакако треба повећати.

Ноћно извиђање, а нарочито тражење циљева, захтева да се авион дуже задржава у ваздуху и да буде опремљен радаром. А пошто један члан посаде, и поред аутоматизације многих средстава, тешко може да рукује радиостаницом, радаром, фотокамером, светлећим и фотобомбама и да управља њавионом, неопходно је да авион за ноћно извиђање буде двосед већег акционог радиуса.

Ловачка авијација

Основна разлика борбених дејстава авијације на уским морима, у односу на океанска ратишта, лежи у борби за превласт у ваздуху. Док се превласт у ваздуху на океанима постиже у борби поморским ваздухо-

пловством, дотле се на уским морима борба за добијање превласти мора водити и са копненом авијацијом, тј. са целокупним авијацијским снагама. Немци су у току Другог светског рата на Црном Мору дејствовали само копненом авијацијом, као и Савезници у току 1944 и 1945 године на Јадранском Мору. Пошто карактер и створ земљишта, као и метеоролошки услови на обалским подручјима уских мора у највећем броју случајева дозвољавају уређење великог броја оперативних аеродрома, могуће је извршити брзу концентрацију потребних снага за дејство по целој површини и обалском подручју уских мора, тим пре што је данас знатно повећан акциони радиус свих врста авијације.

Само дејство ловачке авијације на уским морима, у односу на копнена дејства, углавном се разликује по томе што нема дубине фронта, тако да је пресретање врло тешко остварљиво и поред потпуно развијене службе ВООВ и погодног аеродромског распореда (близина и изложеност лука, база, обалске одбране и флоте), нарочито на неразуђеним деловима обале. Сигурна заштита обалских циљева и флоте може се вршити само патролирањем у ваздуху јачих снага, јер би полетањем ловачке авијације по обавештењу, у великом броју случајева, било тешко остварити заштиту и над самим циљем, а у извесним случајевима и гоњење непријатељске авијације. Друга разлика је у томе што ловачка авијација, при десантним операцијама и приликом заштите комуникација од дејства непријатељске бомбардерске авијације (чије је најпогодније време удара само свануће, до 30 минута пре изласка сунца, јер се покрети, углавном, врше ноћу и извршавају до овог времена, те има доста вероватноће да размештај, истовар и маскирање још није у потпуности извршено) мора да изврши полетање и збор још за време ноћи, што је тешко остварити са већим снагама.

Колико је време важан фактор за дејства ловачке авијације на уским морима, може се видети на примеру обезбеђења тактичког десанта за време концентрације средстава и укрцавања које је завршено у току ноћи. Ако непријатељ благовремено открије концентрацију и укрцавање, он мора да полети ноћу да би удар могао да изврши у најповољније време, тј. у свануће. Међутим, он не може да прикупи цео пук и да одједном изврши сасређени удар, већ га врши по одељењима, рецимо, са размаком од једног минута. Ако претпоставимо да је непријатељ откривен радаром и на 100 км, ипак, ловачка авијација — ако није оспособљена и опремљена за лет ноћу — не може да полети и стигне до циља ни са најмањим снагама, пре него што и последње одељење непријатељских бомбардера не изврши напад (удаљење аеродрома 50 км, брзина ловаца 700 км, брзина бомбардера 600 км). Из овога се види да при заштити овако важних циљева треба полетати ноћу, без података од службе ВООВ, и још од сванућа вршити заштиту патролирањем испред циља. То се односи и на заштиту лука и база, као и на заштиту јединица флоте.

Ако би, због велике важности циља, који је непријатељ открио, било потребно да се заштита врши и преко дана, под претпоставком да непријатељ може да нападне само једним бомбардерским пуком (на пример, заштиту десанта или заштиту два разарача у једној луци), онда би

било потребно најмање 3—4 пука ловаца, базираних у непосредној близини ове луке.

Дневна заштита поморских комуникација (у времену њиховог коришћења) може се вршити само патролирањем јачих снага ловачке авијације.

Према свему што је досада речено, ловачка авијација за дејство на уским морима треба да буде опремљена и обучена за ноћне летове и да располаже потпуно развијеном организацијом навођења са земље, нарочито при дејству на непријатељске ноћне извиђачке авионе.

Ловачка авијација може да дејствује и на мање пловне јединице: борбене и стражарске чамце, миноловце, мања десантна средства и транспортне бродове, а може се употребити и за неутралисање бродске противавионске одбране при заштити борбених дејстава своје флоте и авијације. Зато треба да познаје наведене циљеве, начин и метод напада на њих и да се донекле навикне на летове на мору. Али, како то не спада у основне задатке ловачке авијације, то се потребно искуство у томе може стећи и на заједничким тактичким вежбама и маневрима. (Наоружање копнене ловачке авијације довољно је ефикасно за напад на такве циљеве, те на њему не треба вршити никакве измене).

У борбеним дејствима ловачке авијације на копну и на уским морима нема других битнијих разлика, пошто техника и тактика извршавања основног задатка — борба са непријатељском авијацијом — остају исте.

Према свему напред наведеном, можемо извући следеће закључке:

— да се пресретањем бомбардерских формација тешко може остварити заштита циљева на уским морима, па чак и над самим циљем, и поред потпуно развијене службе ВООВ, тако да је патролирање у ваздуху основни начин заштите важних циљева;

— да су за заштиту циљева на уским морима потребне знатне снаге ловачке авијације и развијена аеродромска мрежа на обалском подручју;

— да у саставу ратне морнарице није нарочито потребна ловачка авијација, јер се она, при садејству са јединицама флоте приликом извршења специфичних задатака (неутралисање бродске ПАО, напад на торпедне чамце, итд.), може наводити помоћу извиђачке авијације ратне морнарице и са бродова;

— да је неопходно централизовано командовање ловачком авијацијом у команди фронта, првенствено због наведених услова дејства ловачке авијације на уским морима и потребе за већим снагама за заштиту циљева;

— да су и за одбрану обале и обалског подручја потребне јаче снаге ловачке авијације у саставу територијалне одбране;

— да организација са земље мора да буде шире и потпуније изведена и

— да авиони треба да буду опремљени за ноћно летење, а особље обучено и навикнуто на летење и ноћна дејства и оспособљено (на тактичким вежбама и маневрима) за извршење задатака на мору.

Најзад, треба напоменути да је питање организације и борбених дејстава авијације на уским морима само покренуто у овом чланку и да заслужује — с обзиром на његову актуелност — да се много потпуније обради и разјасни.
