

RATNO VAZDUHOPLOVSTVO U DRUGOM SVETSKOM RATU

General-pukovnik avijacije u penziji Zdenko Ulepić, dugogodišnji komandant RV i PVO i poznato ime vojne publicistike u nas, dugo je, savesno i pedantno prikupljao iz strane literature podatke o dejstvu vazduhoplovstva u drugom svetskom ratu na svim ratištima, s posebnim naglaskom na osnovna doktrinarna pitanja, organizaciju i formaciju, jačinu i naoružanje, način upotrebe i dejstvo u domenu strategije i operatike, i to od uočiratnih godina do Dana pobeđe. Posve je prirodno što je autor pri tome najveću pažnju posvetio glavnim ratujućim silama i što se u analizi dejstva avijacije u domenu taktike — i zbog obima materijala i namene ovog štiva — ograničio samo na neka najinteresantnija i najpoučnija pitanja. Tako je sačinio knjigu »Ratno vazduhoplovstvo u drugom svetskom ratu«, koju je krajem prošle godine izdao Vojnoizdavački zavod. Ta knjiga je sazdana od 650 stranica veoma dokumentovanog, pregledno prezentovanog i zanimljivo izloženog štiva koje sveobuhvatno, jasno i korektno osvetljava dejstvo ratnog vazduhoplovstva u svetskom požaru koji je trajao šest godina, obuhvatio 61 državu sa 1,7 mi-

liona stanovnika, angažovao 10 miliona vojnika, od kojih je svaki peti poginuo, dobrim delom i od dejstva borbenih letelica.

U ovoj vrsti literature to je prvi i, sudeći prema tome kako su ga armijska javnost i stručni krugovi primili, posve uspeo pokušaj da se sistematično i sveobuhvatno izlože dejstva jednog tako široko angažovanog vida oružanih snaga, a, koliko se zna, to je jedan od prvih pokušaja te vrste i u svetskim okvirima, čime je značaj pojave ove knjige uoči Dana pobede tim veći. O vrednosti ove knjige svedoči i činjenica da je autor za nju dobio i visoko društveno priznanje — nagradu »22. decembar« za 1974. godinu.

Dejstva avijacije na ratištima od Normandije do Dalekog istoka, od Atlantika do nepreglednih prostranstava Pacifika, na kopnu, moru i u vazduhu, prikazana su tekstom, brojnim shemama, pregledima i skicama za svaku zemlju učesnicu rata posebno, uz kratke i opšte zaključke, pri čemu je i dejstvu našeg mladog ratnog vazduhoplovstva, naročito dve avio-divizije u završnim operacijama, dato odgovarajuće mesto u kontekstu zamašnih operacija Saveznika. Pošto je u 12 poglavlja izložio građu koju je brižljivo prikupio i znalački sredio, autor je dao sedamdesetak priloga kojima uverljivo dokumentuje gotovo sva pitanja izložena u knjizi — od uočirane organizacije vazduhoplovstva pojedinih država do podataka o naprezanju avijacije, proizvodnji i potrošnji tečnog goriva, i, što je od posebne vrednosti, prikupljenih i sređenih taktičko-tehničkih podataka za oko 500 tipova lovaca, bombardera, izviđača, transportnih letelica i hidroaviona i njihovih najrazličitijih varijanti, kao i naoružanja i opreme.

U želji da što veći broj svojih čitalaca zainteresuje za ovo delo, preko potrebno za pitomce i slušaoce vojnih škola i za samoobrazovanje svih starešina, »Vojno delo«, povodom Dana pobede, objavljuje integralni tekst IX glave ove knjige i Opšti zaključak.

OPŠTA ISKUSTVA IZ UPOTREBE VAZDUHOPLOVSTVA U DRUGOM SVETSKOM RATU

1) NAMENA, ORGANIZACIJA I ZADACI

Pogledi na namenu, ulogu, organizaciju, naoružanje i upotrebu ratnog vazduhoplovstva na početku II svetskog rata bili su veoma različiti, što je zavisilo od ratne doktrine dotične zemlje, njenih ekonomskih mogućnosti, ostvarenja planova razvoja i drugih činilaca.

U toku šestogodišnjih ratnih operacija vazduhoplovne snage zemalja u ratu neprekidno su se razvijale. Broj i kvalitet aviona u operativnoj upotrebi bio je, naročito u savezničkim avijacijama, u neprekidnom porastu. Strategijski i operativni razvoj ratnih operacija nametnuo je nekim silama da u toku rata izvrše krupne izmene u prvobitnoj koncepciji vazduhoplovnih snaga. Nemačka avijacija se u završnoj fazi rata morala preorijentisati pretežno na defanzivna dejstva, anglo-američka avijacija, prvobitno namenjena prvenstveno za samostalna strategijska dejstva, morala je u toku rata da formira jake snage taktičke avijacije.

Ratna vazduhoplovstva su se u II svetskom ratu afirmisala kao veoma moćan vid oružanih snaga, koja su svoju ulogu ispoljavala kroz samostalna-strategijska dejstva, operativno-taktičko sadejstvo sa KoV i RM i vodeće mesto u okviru PVO.

U skladu sa ovakvom ulogom RV svih velesila, avijacija je, u raznim organizacijsko-formacijskim oblicima i pod raznim nazivima, organizovana u tri glavne grupacije: strategijsku avijaciju, taktičku avijaciju i avijaciju u sastavu PVO.

Neke pomorske zemlje razvile su i jake snage *pomorskog vazduhoplovstva*, koje je delom baziralo na kopnu, delom bilo ukrcano uglavnom na nosačima aviona, a delom naoružano hidroavionima. Jedinice pomorskog vazduhoplovstva vršile su dejstva iz okvira zadatka taktičke i strategijske avijacije i učestvovala u PVO.

U nekim zemljama u sastavu RV bile su i vazdušnodesantne trupe i svi rodovi iz sastava PVO.

Za popunu ljudstvom sva vazduhoplovstva su formirala veliki broj škola za letački i tehnički sastav, razne nastavne centre, poligone i drugo.

Za opsluživanje letačkih jedinica — borbenih i ostalih, razvijen je potreban broj pozadinskih jedinica i ustanova.

U sadejstvu sa KoV (RM) *taktička avijacija* je trebala da rešava sledeće zadatke:

- da zaštiti najvažnije grupacije KoV, RM, i RV od dejstva neprijateljskog vazduhoplovstva i vodi borbu za prevlast u vazduhu;

- da kopnenim snagama obezbedi posrednu i neposrednu vatreanu podršku;

- da vrši operativno i taktičko izviđanje;

- da izvršava prevoženje i podršku vazdušnih desanata, evakuaciju ranjenika i snabdevanje vazdušnim putem (u nekim vazduhoplovstvima za ove zadatke postojale su posebne organizacije, a u sovjetskoj avijaciji transportna avijacija je bila u sastavu ADD, a vazdušnodesantne jedinice u KoV).

Za izvršenje ovih zadataka taktička avijacija je imala u svom naoružanju lovce, lovce-bombardere (jurišnike), lake i srednje bombardere, izviđačke, transportne, avione za vezu i avione za specijalnu namenu.

Osnovna namena *strategijske avijacije* bila je uništenje ili neutralisanje ciljeva važnih za ratni potencijal i moralnu snagu protivnika (industrijski objekti, ekonomski i politički centri, komunikacije, krupni vojni objekti, izvori za snabdevanje pogonskim materijalom i dr.)

Za izvršenje ovih zadataka strategijska avijacija imala je u svom sastavu teške i srednje bombardere, lovce velikog radijusa dejstva i izviđačke avione za strategijsko izviđanje.

U sredstva za samostalna strategijska dejstva iz vazduha pred kraj rata uvrstila su se i nova nemačka oružja V-1 i V-2, koja su najavila novu eru u tom domenu.

Protivvazдушna odbrana sa svim svojim komponentama, u prvom redu sa lovačkom avijacijom, bila je namenjena za zaštitu teritorije i važnih objekata od dejstva neprijateljske avijacije i drugih sredstava za napad iz vazduha.

Zavisno od cilja, jačine i načina upotrebe snaga, borbena dejstva avijacije mogu da se svrstaju u sledeće kategorije:

Borba u vazduhu sa protivničkom avijacijom i *dejstva na ciljeve na kopnu i moru*, koju vode pojedini avioni, odeljenja i ostale manje jedinice taktičkog značaja, a odigravaju se uglavnom u okviru dejstava u PVO i taktičke avijacije.

Vazdušni boj je borba u vazduhu taktičkog značaja ograničena po cilju, vremenu i angažovanim snagama, a može da bude dnevni i noćni, ofanzivni i defanzivni, i da iz jednog kvaliteta prelazi u drugi. Vazdušni bojevi odigravali su se najčešće u borbi za prevlast u vazduhu na pojedinim delovima fronta pred početak operacija kopnenih snaga, pri obezbeđenju bombarderskih formacija nad protivničkom teritorijom i pri presretanju bombarderskih formacija. Vazdušni bojevi su bili samostalni ili su se odvijali u okviru vazdušnih bitaka i vazdušnih operacija. Noćne bojeve su činile mnogobrojne borbe u vazduhu pojedinih aviona ili manjih formacija na marš-rutima ka cilju, nad ciljem i u povratku bombarderskih formacija ka svojoj teritoriji.

Vazdušna bitka je sudar velikih vazduhoplovnih snaga u vazduhu ili niz borbenih dejstava jakim snagama *protiv neprijateljskog vazduhoplovstva* na zemlji i u vazduhu, objedinjenih po cilju, vremenu i prostoru.

Do sudara velikih vazdušnih snaga može da dođe u odbijanju jakih snaga napadača u cilju postizanja *lokalne prevlasti u vazduhu*. U II svetskom ratu nije došlo do »odlučne« vazdušne bitke, koju su na početku rata Nemci želeli da nametnu RAF-u. Vazdušna bitka u borbi za operativno-strategijsku prevlast u vazduhu sastoji se iz niza borbenih dejstava — bojeva, koji zajedno mogu da traju i više meseci (kubanska bitka). Odvija se na velikom prostoru, pa i celom ratištu, i u njoj učestvuju više hiljada aviona. Iz ofanzivnih dejstava prelazi se i u defanzivna, i obratno, dok se ne postigne konačno rešenje.

Prvu vazdušnu bitku u II svetskom ratu — bitka za V. Britaniju, Nemci su vodili ofanzivno, a Britanci defanzivno, premda su njihova defanzivna dejstva izvođena ofanzivnim načinom borbe. U savezničkoj vazdušnoj ofanzivi protiv Nemačke odigralo se više vazdušnih bitaka (Švajnfurt, Berlin, Rur i dr.). Na istočnom frontu borba za prevlast u vazduhu vodila se u više vazdušnih bitaka (Staljingrad, Kuban, Kursk i dr.).

Vazдушna operacija je skup usklađenih dejstava većih vazduhoplovnih formacija da bi se postigao određen strategijsko-operativni cilj na kopnu, moru i u vazduhu. Vazdušne operacije mogu da imaju razne ciljeve i, prema tome, *mogu da budu samostalne* ili u sklopu kopnenih, pomorskih ili kombinovanih operacija.

Samostalne vazdušne operacije mogu da budu samostalne celine ili deo vazdušne ofanzive ili defanzive, a izvršavaju ih jedna ili više vazdušnih armija (flota), ređe vazduhoplovni korpusi i divizije. Nova borbena sredstva za napad omogućiće da i manje snage mogu da postižu rezultate operativnog, pa i strategijskog značaja. U samostalnim vazdušnim operacijama učestvovala su sve vrste avijacije, prvenstveno strategijska, a, po potrebi, i delovi taktičke avijacije. Izvršavane su danju, noću i kombinovano.

Vazдушna operacija može da se završi odlučujućom vazdušnom bitkom ili, što je bilo normalno, sa više uzastopnih vazdušnih bojeva ili udara.

Za jedinice avijacije koje učestvuju u izvođenju vazdušne operacije uređuje se posebna operacijska osnovica, koja svojim prostranstvom, operativnim i materijalno-tehničkim uslovima i mogućnostima obezbeđuje izvršenje planirane operacije. Na nemačkoj operacijskoj osnovici za dejstva protiv V. Britanije 1940. g. bilo je 400 aerodroma, a površina je iznosila 265.000 km². Operativna osnovica taktičke VA u II svetskom ratu imala je širinu 150—200 km i dubinu 50—250 km, tj. oko 35.000 do 50.000 km².

U sovjetskoj terminologiji učešće avijacije u velikim zajedničkim ofanzivnim operacijama sa KoV (RM) okategorisano je kao »avijacijski napad«¹.

Ofanziva je jedan od glavnih načina vođenja ratnih dejstava i karakteriše se ofanzivnim dejstvima OS u celini ili njenih većih delova sa ciljem da se postigne rešenje jednog ratnog perioda ili rata u celini. Najčešće se sastoji iz više operacija povezanih jedinstvenim strategijskim ciljem. Ofanzivi se suprotstavlja defanziva. U opštoj ofanzivi oružanih snaga avijacija ima svoju ulogu i zadatke koje izvršava na već objašnjene načine.

Samostalna *vazдушna ofanziva* na Nemačku u II svetskom ratu imala je samostalni strategijski cilj, kojim je trebalo postići odlučujuće rezultate — slamanje nemačkog ratnog potencijala i moralne snage nacije i time dovesti do slamanja nemačkog otpora — što, kao

¹ Sokolovski: »Vojna strategija«.

što znamo, nije postignuto. Učešće avijacije u svim ofanzivama Nemačke a kasnije i Saveznika, odigralo je veoma važnu ulogu i dalo operacijama nov tempo, zamah i dubinu prodiranja.

Sve je ovo dalo II svetskom ratu pečat integralnih trodimenzionalnih operacija: kopneno-pomorsko-vazdušnih. Rat je u punom smislu prenet u treću dimenziju, pa se zato u zapadnoj terminologiji pojavio i pojam »vazdušnog rata« kao posebne strategijske kategorije, koji se vodi i rešava vazduhoplovnim snagama jedne zemlje za postizanje političkih, ekonomskih i vojnih ciljeva. Međutim, vazdušni rat — bar za doba II svetskog rata, može da se posmatra samo kao integralni deo opšteg rata, koji se vodio u vazdušnom prostoru, posebnom vrstom oružja, ali sa istim strategijskim ciljem i u sadejstvu sa ostalim vidovima oružane sile².

3) PREVLAST U VAZDUHU

Uspeh svake veće operacije u II svetskom ratu na kopnu, moru i u vazduhu zavisio je u velikoj meri od prevlasti u vazduhu, koju je trebalo obezbediti do početka operacije kako bi se time obezbedila sloboda dejstva sopstvenih snaga i da bi avijacija najveći deo svojih kapaciteta mogla da angažuje za podršku KoV, odnosno RM. Zato je za brzo postizanje prevlasti u vazduhu, naročito u prvom periodu rata, presudnu ulogu imala iznenađenje, kvantitativna i kvalitativna premoć agresora.

Nemačka avijacija je u prvoj fazi rata relativno lako i brzo postizala strategijsku prevlast u vazduhu (potpuna kontrola vazdušnog prostora, apsolutno gospodarenje u vazduhu i dr.). Kada su se u daljem toku rata avijacije ratujućih strana sve više razvijale i rat preneo na velika prostranstva, prevlast u vazduhu dobila je još veći značaj. Borba za njeno postizanje postaje stalan i dugotrajan proces u kome učestvuju sve vrste avijacije i to većim delom svojih kapaciteta, sva sredstva PVO zaraćenih strana, ostali vidovi i rodovi.

Kakav će biti karakter ove borbe zavisilo je od opšte strategijsko-operativne situacije i cilja koji se mora postići, tj.:

— da se neprijateljsko vazduhoplovstvo oslabi do te mere da se na celom ratištu ili njegovom većem delu obezbedi sloboda dejstva sopstvenih kopnenih, pomorskih i vazduhoplovnih snaga (opšta strategijska prevlast); protivnička avijacija mogla je i u ovakvoj situaciji povremeno da osvaja taktičku, a za kraće vreme i operativnu prevlast u vazduhu;

² Podaci iz Vojne enciklopedije.

— da se nad delom fronta na kome se izvode glavne operacije ili bar nad najvažnijim delom fronta obezbedi sigurna zaštita sopstvenih snaga i omogućiti im potrebna vazduhoplovna podrška (operativna prevlast);

— da se stvore povoljni uslovi za dejstvo taktičkih snaga KoV — RM na ograničenom prostoru i sa ograničenim trajanjem (taktička prevlast);

— da se sopstvena teritorija zaštititi od dejstva neprijateljskih snaga iz vazduha, što je glavni zadatak PVO, a u njegovom rešavanju mogu da učestvuju i druge jedinice.

Borba za operativnu i taktičku prevlast u vazduhu vodila je uglavnom taktička avijacija, a, po potrebi, učestvovao je i deo strategijske i avijacije PVO, a vodila se neposredno pre početka operacije.

U domenu »borbe za prevlast u vazduhu« terminologija je veoma različita, što lako može da dovede do nesporazuma ako se tačno ne definiše šta se pod kojim pojmom podrazumeva.

Borba za prevlast u vazduhu vodila se *ofanzivnim i defanzivnim* dejstvima.

Ofanzivna dejstva obuhvatala su napade na protivničke formacije u vazduhu, aerodrome, fabrike, vazduhoplovnu i sličnu industriju, izvore za snabdevanje gorivom, komunikacije, blokiranje aerodroma i slobodan lov.

Defanzivna borbena dejstva vršile su lovačka avijacija i ostala sredstva PVO teritorije, taktička avijacija zaštitom KoV i RM i trupna PVO. U stvari i ovaj zadatak avijacija je rešavala ofanzivnim dejstvima — napadima na neprijateljske formacije, u prvom redu bombarderske i jurišne, ali samo na prilazima i nad rejonom koji se štiti.

Efikasnost pojedinih načina borbe za prevlast zavisi od situacije u kojoj se taj način primenjuje. Iznenadni napadi na aerodrome povezani sa borbom u vazduhu, koje je nemačka avijacija koristila u nekoliko agresija u prvoj fazi rata, bili su najefikasniji i postignuti su veliki rezultati sa najmanje sopstvenih gubitaka. Ovaj tipičan vid ofanzivne borbe za prevlast u vazduhu mogao je da dà rezultate operativno-strategijskog značaja zbog toga što je protivnik u većini slučajeva bio inferioran (brojno i po kvalitetu materijala), što je postignuto iznenađenje, a i zbog nespremnosti i izrazite slabosti PVO napadnute zemlje. Kada su Nemci isti sistem primenili u napadu na V. Britaniju, očekivani brzi uspeh je izostao zbog spremnosti britanske PVO i nedoslednosti nemačkog rukovodstva u vođenju borbe

za prevlast u vazduhu. Da početni uspesi u borbi za vazdušni prostor ne znači definitivno izvojevanje prevlasti u vazduhu, pokazalo se već u nemačkoj agresiji na Francusku, Belgiju i Holandiju, a još više u bici za V. Britaniju i nešto kasnije u nemačko-sovjetskom ratu. Borbu je trebalo voditi bez prekida, sve dok se ne postigne željeni cilj — strategijska ili operativna prevlast u vazduhu.

Ofanzivna dejstva u borbi za vazdušni prostor su normalna komponenta ofanzivnih operacija, dok su defanzivna dejstva odlika odbrambene operacije, iz koje se, kada se stvore povoljni uslovi, može preći u protivofanzivu. U takvim slučajevima avijacija bi, normalno, ne prekidajući defanzivna, morala pre početka protivofanzive da preduzme i ofanzivna dejstva da bi osvojila vazdušni prostor i obezbedila operativnu prevlast u vazduhu. Defanzivna borba za vazdušni prostor može biti veoma uspešna i iscrpljujuća po neprijatelja, ali samo kada je *odnos snaga relativno povoljan*, kada borbena moć branioca ne opada ispod neophodnog minimuma i kada postoje uslovi da u određenom periodu snage branioca narastu do te mere da mogu preći u ofanzivu (npr. sovjetska avijacija u moskovskoj i staljingradskoj bici i dr.)

Strana koja otpočne sa vazdušnom ofanzivom da bi postigla strategijsku, pa i operativnu prevlast u vazduhu, mora da obezbedi za sebe povoljan odnos snaga (kvantitativni i kvalitativni), i dovoljne rezerve da, po potrebi, pojačava intenzitet dejstva i popunjava gubitke, kao i da organizuje odlično funkcionisanje svih organa komandovanja, uključujući i službu VOJIN. Ako su ti uslovi zadovoljeni, može se očekivati krupan operativni pa i strategijski uspeh, a u protivnom napadač rizikuje da se prevremeno iscrpi, ne postigne postavljeni cilj i time ugrozi i osnovne strategijsko-operativne planove kopnenih snaga (flota), kao što je učinila, na primer, nemačka avijacija u bici za V. Britaniju.

U defanzivnoj borbi za vazdušni prostor mogu i slabije snage da postignu povoljne rezultate pod uslovom da se koriste najekonomičnije, u najpogodnijem momentu i protiv ciljeva koji se mogu uništavati slabijim snagama uz relativno male gubitke. Važno je dobro upoznati neprijateljevu taktiku i tehniku i koristiti se svim njegovim nedostacima i greškama.

Osetljivost pojedinih rodova na dejstva avijacije je veoma različita, pa, prema tome, i potreba za njihovu zaštitu od dejstva iz vazduha. Svakako da su najmanje osetljive jedinice pešadije pogotovo u rastresitom rasporedu i na pokrivenom ili ispresecanom zemljištu. Ukoliko je armija više opremljena tehnikom, utoliko je osetljivija

na dejstva iz vazduha i traži snažniju zaštitu. To se, u prvom redu, odnosi na oklopne i moto-mehanizovane jedinice, pogotovo kada su prikupljene ili u marševskoj koloni danju. Oklopne formacije zaraćenih strana, kadgod bi se našle bez odgovarajuće lovačke zaštite pod udarom protivničke jurišne i bombarderske avijacije, pretrpele bi vrlo velike gubitke (npr. kurska bitka, nemačka ardenska protivofanziva). Tenkovske bitke su uvek pratili žestoki vazdušni bojevi.

Ratna praksa je veoma drastično ukazala na potrebu da se oklopne snage i snage sopstvene avijacije, pogotovo lovačke, moraju razvijati u izvesnom racionalnom odnosu koji garantuje nužnu sigurnost dejstva oklopnih snaga.

Raspored artiljerije, koji zbog raznovrsnosti kalibra i zadataka pokriva znatnu dubinu, lako se uočava iz vazduha i relativno je slabo obezbeđen sopstvenim PAV sredstvima. Zbog toga je uvek bio veoma ugrožen od protivničke avijacije ako je ovladala vazdušnim prostorom. Slično je i sa drugim tehničkim jedinicama i postrojenjima, važnim mostovima, skelama, transportom, KM, skladištima i drugim objektima.

U kasnijem periodu rata borba za prevlast vodila se svim vrstama oružja, ali je lovačka avijacija bila njen glavni nosilac. Kvalitet letaća i aviona, odnos snaga u vazduhu i primenjena taktika bili su odlučujući faktori. Za efikasnost lovačke avijacije u dnevnim, a pogotovo noćnim dejstvima radar je u svim svojim funkcijama postojao sve važniji činilac.

Pojavom atomske bombe na kraju II svetskog rata otvorena je nova era u vođenju rata a dalje usavršavanje sredstava za napad, u prvom redu projektila svih vrsta uz snažan napredak elektronike, iz osnove je izmenila ratne mogućnosti prvenstveno supersila i blokova. Budući ratni sukobi mogu biti totalni, nuklearni, lokalni, ograničeni samo na klasično oružje, a može biti i niz međustepena. Osvajanje kosmosa i veliki uspesi postignuti u tom domenu, pružaju još šire mogućnosti i razmere — što sve veoma usložnjava ovaj problem.

U lokalnim ratovima u periodu posle II svetskog rata, koji su vođeni klasičnim sredstvima, vazduhoplovstvo je učestvovalo sa usavršenijom borbenom tehnikom (mlaznim avionima, helikopterima, jačim sredstvima za napad i dr.), a borba za prevlast odvijala se po principima iz II svetskog rata. U Koreji je nadmoćna američka avijacija lako savladala slabu severnokorejsku avijaciju i u uslovima prevlasti uspešno koristila avijaciju za podršku. Pojavom mlazne avijacije na strani Severne Koreje nastala je faza borbi u vazduhu američke i severnokorejske (kineske) avijacije, koja je dala korisnih pou-

ka iz upotrebe mlazne lovačke avijacije. Pošto su kineski lovci bazirali uglavnom van teritorije Severne Koreje, izostala je upotreba avijacije za napade na aerodrome.

U dva napada na Egipat 1956. i 1967. godine primenjen je klasičan postupak iz II svetskog rata — iznenadni napad na vazduhoplovne baze sa dejstvom lovačke avijacije u vazduhu. U oba slučaja agresor je postigao pun uspeh i potpuno isključio egipatsku avijaciju iz daljih borbenih dejstava.

Danas se može reći da za *ograničene ratne sukobe*, koji se vode ili će se voditi *klasičnim oružjem*, prevlast u vazduhu ostaje i dalje značajan faktor ratne situacije i da se borba za nju vodi svim vrstama oružja i načinima koje ta sredstva omogućavaju, podrazumevajući pri tom sve specifičnosti, koje su posledica većih brzina, promena u ofanzivnom naoružanju i postojanja snažnog zemaljskog odbrambenog naoružanja (PAV raketa, automatskog radarskog navođenja, artiljerijska oruđa i dr.). Glavnu ulogu u toj borbi imaće lovačko-bombarderska avijacija — po potrebi ojačana bombarderskom avijacijom iz sastava taktičke ili strategijske avijacije (ukoliko agresor njime raspolaže). Važnu ulogu imaće i PVO sa svim svojim komponentama, naročito PAV raketama i lovačkom avijacijom. Dirigovani projektili — rakete Z-Z za srednje daljine sa klasičnim bojevim glavama, verovatno neće biti upotrebljene.

Borba za prevlast u vazduhu u totalnom nuklearnom ratu imaće karakter strategijske operacije najširih razmera koje će izvoditi vodeće supersile svim ofanzivnim i odbrambenim sredstvima raketne i antiraketne tehnike. Međutim, ova problematika prevazilazi razmatranja o ratnom vazduhoplovstvu.

4) STRATEGIJSKA DEJSTVA

Glavni nosioci samostalnih strategijskih dejstava na evropskom ratištu bile su britanska Bombarderska komanda i američka 8. i 15. armija strategijske avijacije. Dejstva sovjetske ADD uglavnom nisu imala karakter samostalnih strategijskih operacija. Samostalna vazдушna ofanziva protiv V. Britanije bila je jedina veća samostalna operacija nemačke avijacije. Neke operacije japanskog i američkog vazduhoplovstva na Pacifiku imale su karakter samostalnih strategijskih operacija.

Zaključci o tim dejstvima izneti su u odeljcima koji govore o tim operacijama, pa se na ovom mestu daje samo sumarni zaključak:

Dati potpuno realnu ocenu o značaju samostalnih dejstava avijacije na osnovu podataka koji su bili dostupni nije moguće. Dok se, s jedne strane, ova dejstva ocenjuju kao odlučujuća za savezničku pobjedu, dotle se, s druge strane, nailazi na potpuno negiranje vrednosti savezničke bombarderske ofanzive protiv Nemačke, a u isto vreme se visoko ocenjuju dejstva sovjetske ADD. Svakako da su to ekstremna i propagandna tvrđenja i da je istina verovatno negde na sredini. Saveznička bombarderska ofanziva protiv Nemačke — najobimnija saveznička strategijska dejstva, nesumnjivo su znatno uticala na smanjenje ratnog potencijala nemačkog Rajha i tok ratnih operacija. Značajnije posledice ove ofanzive počele su da se ispoljavaju tek kada je ofanzivna snaga savezničke bombarderske avijacije postala dovoljno jaka, što se odnosi i na pacifičko ratište. Znači, da bi se postigao željeni rezultat strategijskog značaja, mora se raspolagati odgovarajućim snagama, koje su za *klasične uslove ratovanja veoma velike*.

Izgleda da su savezničke bombarderske snage sa borbenim teretom od 10.000 tona u jednom poletanju — pri kraju rata — odgovarale tom zadatku.

Načela koja su izneta za taktičku u najvećoj meri su važila i za strategijsku avijaciju, tj. da se njeno dejstvo mora sasuštiti na uništenje manjeg broja ključnih objekata na celoj dubini neprijateljske teritorije, da se mora održati kontinuitet dejstva sve dok se ne unište ili neutrališu određeni objekti, da se snage ne smeju usitnjavati dejstvima na mnoge manje važne ciljeve i da se moraju preduzeti odgovarajuće mere za paraliziranje neprijateljske PVO (danju lovačkom zaštitom, raznim merama neutralnosti aktivna sredstva PVO, koristiti velike visine leta, noćna dejstva i dr.).

Upotreba strategijske avijacije u posrednoj podršci KoV dala je zadovoljavajuće rezultate (napadi na komunikacije, aerodrome i dr.), dok je u neposrednoj podršci uspeh bio slabiji, rezultati nisu odgovarali utrošenim sredstvima i u više mahova su bombardovane sopstvene trupe.

Atomska bomba znatno je povećala udarnu moć američke strategijske avijacije i u posleratnom periodu predstavljala je najjaču komponentu hladnog rata. Atomsko naoružanje uskoro posle II svet-skog rata proizvode SSSR i V. Britanija, nešto kasnije Francuska, a potom i Kina.

Bombarderska avijacija u posleratnom periodu vrlo brzo se razvijala i njen letачki materijal je bio sve kvalitetniji. Od aviona sa klipnim motorom (tipa B-29 i B-36), a zatim i elisno-mlaznim, konačno je naoružana mlaznim četvoro i višemotornim avionima veli-

kih podzvučnih brzina i velikog radijusa, a pored klasičnih i nuklearnih bombi i dirigovanim raketama velike težine i dometa. U međuvremenu sve snažnije su razvijani razni tipovi raketa Z-Z, među njima i one interkontinentalnog dometa, sposobne da ponesu sve vrste nuklearnih bojevih glava. Time je strategijski avion izgubio svoj monopol i njegova dalja perspektiva je postala neizvesna zbog mnogih prednosti koje imaju rakete Z-Z. Pored toga, neki savremeni lovci-bombarderi (npr. Fantom) imaju takvu nosivost i taktički radius da mogu uspešno izvršavati neke zadatke koje je donedavno izvršavao samo strategijski bombarder. Razvoj bombarderskog aviona je zbog toga privremeno zaustavljen, neki supersonični bombarderi skinuti su sa proizvodnih lista, ali o definitivnom napuštanju bombarderskog aviona kao borbenog sredstva još uvek se ne može govoriti. Verovatno će bombarderska avijacija, u smanjenom obimu, osposobljena za nošenje raketa, klasičnih i termonuklearnih bombi i dalje postojati, ali sada samo kao jedna od komponenti strategijskog oružja za napad iz vazduha — pored raketa Z-Z, podmornica sa raketama M-Z, kao i u perspektivi kosmičkih ratnih brodova.

Karakter ratnih sukoba posle II svetskog rata bio je takav da strategijska avijacija nije mogla da dođe do izražaja. Teški bombarderi SAD u vijetnamskom ratu, i pored ogromnih količina bačenih bombi, nisu postigli očekivane rezultate, jer na tom ratištu nema ciljeva čijim bi se uništenjem mogli postići strategijski ili bar veći operativni rezultati.

Uloga strategijske avijacije u eventualnim lokalnim ratovima, sa ograničenim ciljem, a koji bi se vodili klasičnim oružjem, zavisice od karaktera protivničke zemlje i osetljivosti njene unutrašnje strukture na napade iz vazduha.

5) PROTIVVAZDUŠNA ODBRANA

Iskustvo II svetskog rata pokazalo je da je PVO teritorije neophodan i veoma važan faktor odbrane svake zemlje.

U momentu nemačke agresije PVO većine zemalja bila je slabo organizovana, neuvežbana, malobrojna i opremljena nesavremenim naoružanjem, pa su zbog toga i rezultati odbrane bili slabi. Izuzetak je bila PVO V. Britanije, koja je veoma uspešno izvršila svoj zadatak i sprečila izvršenje nemačkog plana invazije *MORSKI LAV*, što je imalo dalekosežne strategijske posledice. Važnu ulogu je odigrala i sovjetska PVO, naročito Moskve, Lenjingrada i Staljingrada. Naj-snažniju organizaciju PVO razvila je Nemačka pod pritiskom savezničke bombarderske ofanzive.

Već u završnoj fazi II svetskog rata na ratnu pozornicu stupila su potpuno nova oružja koja su jasno ukazala da će se u najbližoj perspektivi pred PVO postaviti mnogo složeniji i teže rešivi zadaci, jer se pored aviona u vazдушnom prostoru mogu pojaviti i nova mnogo snažnija ofanzivna oružja. Ako bi se imali u vidu ograničeni lokalni ratovi, onda na osnovu iskustava II svetskog rata i vojnih sukoba do danas, mogu da se daju sledeći zaključci:

(1) Protivvazдушna odbrana mora biti od svih elemenata odbrane jedne zemlje uvek u najvećem stepenu borbene spremnosti. I ubuduće će ratni sukobi, najverovatnije, otpočeti — bez objave rata. Za stanje u vazдушnom prostoru, odnosno situaciju, najvažniji je prvi dan, odnosno prvi minut prvog dana agresije.

(2) Organizacija PVO je složen mehanizam u kome svi sastavni delovi moraju da funkcionišu besprekorno, ali je od presudnog značaja savršeno funkcionisanje službe VOJ.

(3) Svi sastavni delovi ove organizacije moraju da budu na nivou savremene tehnike, a ljudstvo do automatizma uvežbano. Sve najbolje što zemlja može da stvori treba da bude u toj organizaciji.

(4) Protivvazдушna odbrana može da se vodi *ofanzivno* — napadima na aerodrome i raketna postrojenja protivnika, i *defanzivno* — dejstvom jedinica PAR, lovačke avijacije i PAA na prilazima i nad teritorijom koju brani.

U naoružanju PVO sve važnije mesto zauzima PAR, koja je skoro potpuno zamenila PAA srednjeg kalibra, dok je za odbranu od napada sa malih visina višecevni Pav top kal. 20 do 50 mm još uvek efikasan, ali se i za te već vrlo uspešno koriste posebne — vođene rakete.

Lovački avion, opremljen vođenim raketama i vatrenim naoružanjem, upravljani iz zemaljskog centra za navođenje, zauzima još uvek važnu poziciju u okviru PVO, jer se, zahvaljujući visokim manevarskim sposobnostima može za najkraće vreme pojaviti na bilo kojoj tački vazdušnog prostora u granicama svog taktičkog radijusa, koji nije mali. Manevarska sposobnost PAR ograničena je njihovim efikasnim, relativno malim poluprečnikom dejstva.

Bez obzira koje je sredstvo u pitanju — ranije navedeni osnovni zahtevi za PVO moraju se striktno ispunjavati.

6) PODRŠKA KOPNE NE VOJSKE I RATNE MORNARICE

Osnovni zadatak taktičke avijacije u II svetskom ratu bio je zaštita kopnenih snaga od dejstva neprijateljske avijacije, što je bio ujedno i deo opšte borbe za prevlast u vazduhu. Koliko snaga i za

koje vreme će se angažovati za izvršenje ovog zadatka zavisilo je od situacije i zadatka kopnenih snaga. Sve dok je nemačka avijacija predstavljala ozbiljnu opasnost za dejstvo KoV, sovjetska avijacija je za ove zadatke trošila i do 50% ukupnog broja raspoloživih avio-poletanja, uključujući tu i deo jurišne i bombarderske avijacije.

Komandanti jedinica KoV tražiće i ubuduće, u prvom redu, zaštitu od dejstva neprijateljske avijacije. To će biti zbog sve veće složenosti naoružanja lovačko-bombarderske avijacije, koja je glavna snaga za zadatke neposredne i posredne podrške — znatno složeniji problem no u II svetskom ratu. Pri tom treba imati u vidu i to da je zaštita od dejstva raketa protiv kojih je danas jedina efikasna odbrana njihovo uništenje pre lansiranja, poseban i teško rešiv problem.

Pa, ipak, lovačka avijacija ostaje i dalje, pored malokalibarske PAA i raketa Z-V, jedno od sredstava za zaštitu KoV, s tim što će se njena upotreba prilagoditi novim uslovima.

Izvršenjem zadataka *neposredne i posredne podrške* avijacija se potpuno i neposredno uključuje u tok kopnenih i kombinovanih operacija. Kojim zadacima dati prednost — posrednoj ili neposrednoj podršci, zavisi od mnogih faktora, pre svega od toga šta je u konkretnoj situaciji od primarne važnosti. I danas, a, verovatno, i ubuduće važiće pravila koja se zasnivaju na ratnom iskustvu premda nisu poštovana:

- avijaciju u podršci upotrebljavati samo protiv onih ciljeva koji se ne mogu uništavati drugim sredstvima;

- težiti da se postigne iznenađenje;

- dejstvo najvećeg dela snaga sasrediti na težištu operacija, i to na one ciljeve čijim se uništenjem rešava uspeh operacije;

- avijaciju upotrebljavati, načelno, centralizovano — izuzetno da se armijama na zasebnom pravcu ili naročito isturenim oklopnim snagama pridoda deo snaga avijacije u operativnu potčinjenost na ograničeno vreme;

- da bi uspešno izvršili podršku kopnenih snaga fronta ili grupe armija, vazduhoplovna grupacija (vazдушna armija) trebalo je da ima oko 2000 do 2500 borbenih aviona — izviđačkih, lovačko-bombarderskih (jurišnih) i bombarderskih. S obzirom na mnogo snažnije naoružanje savremenih lovačko-bombarderskih aviona i pošto je deo zadataka otpao na druge rodove, ubuduće će sve snage biti, verovatno, slabije, a težiće se da se broj tipova svede uglavnom na lovačku i lovačko-bombardersku avijaciju.

Uspeh avijacijske podrške zavisi u najvećoj meri od pravilno organizovanog i efikasno sprovedenog *sadejstva*, pri čemu je vrlo važno

uzajamno poznavanje mogućnosti i operativno-taktičkih postupaka u dejstvima KoV i RV. U međusobnom kontaktu vazduhoplovnih i kopnenih komandanata i štabova mora doći do takvih rešenja u kojima se poštuju napred izneti principi. Sistem organizacije sadejstva u toku rata je neprekidno usavršavan sa ciljem da se raspoloživim sredstvima postigne što veći efekat, da se skрати mrtvo vreme od momenta traženja podrške do njenog izvršenja, kao i da se navođenjem sa zemlje i iz vazduha, obeležavanjem prednjeg kraja, pre svega detaljnim upoznavanjem izvršilaca vazduhoplovne podrške sa zemaljskom situacijom, izbegnu gubici od sopstvene avijacije. Postupci u organizaciji sadejstva pojedinih vazduhoplovstava međusobno su se razlikovali. Bez obzira kako je bila tehnički sprovedena organizacija sadejstva, komandant kopnenih snaga bio je nadležan da posle konsultacije sa vazduhoplovnim komandantom odredi ciljeve koje treba postići, a vazduhoplovni komandant je donosio odluku kako će to postići. Nadležnost i postupke, svakako, treba tačno utvrditi da bi se izbegli svi nesporedumi.

Može se sa dosta sigurnosti predvideti da i u perspektivi, bez obzira na jačanje vatrene moći KoV, avijacija za podršku neće izgubiti na važnosti — naprotiv njena uloga biće još značajnija s obzirom na važnost objekata za dejstvo (npr. pokretne projektilske rampe i sl. koje će jedino ona moći efikasno da uništava.

7) IZVIĐANJE IZ VAZDUHA

Kada se govori o vazдушnom ratu, najčešće se tretiraju dejstva lovačke i bombarderske avijacije. Vrlo se retko govori o dejstvima, koja se izvode skoro nečujno, često u najtežim uslovima i od čijeg efekta zavise i najkrupnije operacije na kopnu i u vazduhu, a to je izviđanje iz vazduha i rad službi koje su vezane za oba dejstva.

Prethodnica izviđačkih službi bile su sve mirnodopske delatnosti obaveštajnih službi, koje je pred rat preko svih mogućih agentura maksimalno razvijala nacistička Nemačka, a i neke druge zemlje. Sa početkom ratnih operacija otpočeo je rad izviđačkih jedinica RV, koji se u toku rata silno razvio.

Svaki učesnik II svetskog rata dobro je upamtio nemački izviđački avion Henšel (kod nas pogrešno nazvan »roda«), koji je bio oko oklopnih i drugih kolona u nastupanju i koji je najčešće navodio Štuke na tačke otpora. Sličnu funkciju imao je i britanski Lisander. Ta vrsta izviđanja za potrebe trupnih komandi, vezana za taktička dejstva, nazvana je *taktičko izviđanje* i njega su normalno vršili avi-

oni iz sastava avijacije KoV, a u nedostatku ovih iz jedinica podrške vazdušne armije (ili sličnih formacija). Na aktivnim delovima fronta ovu funkciju su vršili i lovački avioni, jurišni i laki bombarderski avioni (noću).

Svim pripremama zemaljskih operacija predhodilo je vrlo intenzivno izviđanje iz vazduha — *operativno izviđanje*, pri čemu su redovno vršena i veoma obimna snimanja zemljišta i objekata na delu teritorije predviđene za razvoj operacije. Ove zadatke su vršile specijalne jedinice iz sastava frontovske avijacije (VA, flote). U ovoj vrsti izviđanja bilo je nužno pridržavati se određenih pravila, kao:

- da se podaci prikupljaju kontinuelno, u određenom periodu svakog dana, a neposredno pred početak operacije i po nekoliko puta u jednom danu;

- da se podaci, kad god je bilo moguće, provere pomoću drugih izvora;

- da se određeni podaci što brže dostave zainteresovanima, i

- da se brzo iskoriste.

Strategijska izviđanja vršena su u cilju prikupljanja podataka na osnovu kojih su se mogli donositi zaključci najšireg značaja. Ove zadatke vršile su specijalne jedinice izviđačke avijacije za strategijsko izviđanje specijalno opremljenim višemotornim avionima, a i jednosedima.

Važnost izviđanja iz vazduha ističe se naročito u upotrebi strategijske avijacije, za koju je još pre upućivanja na zadatak bilo neophodno pribaviti niz podataka o objektu, njegovoj odbrani, meteorološkim uslovima i druge. Posebnu važnost imalo je izviđanje nakon izvršenih bombarderskih zadataka sa fotografisanjem rezultata dejstva da bi se pri ponovnom napadu ispravilo propušteno. Izviđačke jedinice naoružane avionima Moskito donosile su savezničkim komandama dragocene podatke.

Ne manje važna bila je izviđačka delatnost obe zaraćene strane na širokim prostranstvima Pacifika i Atlantika u borbi za pomorske komunikacije, otkrivanje protivničkih flota, konvoja, podmornica, pomorskih zaseda i drugo.

Pored izviđanja iz vazduha i uobičajenih sredstava i metoda kojima se služi obaveštajna služba, u toku II svetskog rata naročito je razvijena radio-obaveštajna služba sa službom protivmera za radar-sko i infracrveno izviđanje — doduše u početnom stadijumu, ali već tada dosta uspešno.

Značaj izviđanja iz vazduha postaje sve veći uslozňjavanjem ratnih operacija i to za sve stepene komandovanja. Sredstva za izvi-

đanje se stalno usavršavaju i arsenal toga oružja je neobično bogat — od helikoptera, aviona svih tipova, pa preko bespilotnih letelica do izviđačkih satelita.

Možemo pretpostaviti da će u budućnosti izviđanje iz vazduha biti, u stvari, splet mnogih vrsta i grana izviđanja, specijalizovanih za korišćenje raznih sredstava. Kao takvo ono će i u buduće znatno doprinositi ostvarenju osnovne maksime obaveštajno-izviđačke delatnosti: videti, čuti, proveriti, izvesti, iskoristiti.

S obzirom na mogući i verovatni karakter budućeg rata, stara podela na taktičko, operativno i strategijsko izviđanje moraće da pretrpi odgovarajuće promene u pogledu nadležnosti i načina organizacije, naoružanja, metoda korišćenja sredstava i podataka itd.

8) VAZDUŠNODESANTNE OPERACIJE

Vazdušnodesantne jedinice Nemci su u prvom periodu II svet-skog rata u okviru svojih munjevitih operacija uspešno upotrebili u Holandiji i Norveškoj, gde je otpor bio relativno slab. U osvajanju Krita pretrpeli su velike gubitke.

Saveznici su skoro u svim kombinovanim, a i većini značajnih kopnenih operacija u Evropi upotrebili vazdušnodesantne jedinice, čak do jačine vazdušnodesantne armije. I u operacijama na Pacifiku vazdušnodesantne jedinice su učestvovalе u mnogim kombinovanim operacijama, a izvršavale su i samostalne zadatke.

Crvena armija, koja je u predratnom periodu razvila znatne efektivne toga roda vojske, u II svetskom ratu upotrebljavala je samo manje vazdušne desante zbog nedostatka transportne avijacije, a delom i zbog jakih partizanskih jedinica u pozadini neprijateljskog fronta.

Iskustva II svetskog rata mogla bi da se svedu na sledeće:

(1) Zavisno od cilja i upotrebljenih snaga, vazdušnodesantne jedinice mogu da budu upotrebljene u samostalnim ili kombinovanim operacijama. Samostalna dejstva manjih jedinica imaju karakter prepada sa ograničenim ciljem.

Vazdušnodesantna operacija u sadejstvu sa KoV (RM) predstavlja sredstvo vertikalnog obuhvata i ima za cilj zauzimanje ključnih tačaka ili prostorije u pozadini neprijatelja (taktička ili operativna dubina) čijim se zauzimanjem bitno narušava čvrstina neprijateljskog odbrambenog sistema.

(2) Za izvršenje vazdušnih desanata korišćene su specijalno obučene padobranske i vazdušnodesantne jedinice (u stvari, jedinice stre-

ljačkih divizija, uvežbane i sa naoružanjem koje je prilagođeno za vazdušni transport). Padobranske jedinice prenošene su transportnim (izuzetno bombarderskim) avionima, a vazdušnotransportne — transportnim avionima i jedrilicama.

Ove jedinice su brojno slabije i sa lakšim naoružanjem od jedinica streljačkih divizija.

(3) Uslovi za uspešnu upotrebu VDJ, prema iskustvu, su:

- prevlast u vazduhu, koja mora da omogući bezbedno prevoženje od aerodroma poletanja do mesta iskrcavanja, odnosno prizemljenja, i zaštitu spuštenog desanta od dejstva neprijateljske avijacije;

- vrlo detaljno izviđanje terena predviđenog za spuštanje vazdušnog desanta i tačno određivanje mesta spuštanja padobranaca, jedrilica i transportnih aviona;

- vazdušni desant mora da se izvršava u tesnom sadejstvu sa kopnenim snagama koje nastupaju i proračunati rokovi moraju da se poštuju; mora se imati u vidu da su vazdušnodesantne jedinice zbog lakog naoružanja nesposobne da izdrže jače nalete, naročito oklopnih snaga;

- priprema za vazdušni desant mora da se vrši u punoj tajnosti, jer i desantom mora da se postigne iznenađenje; u protivnom gubici mogu da budu veliki, izvršenje zadatka dovedeno u pitanju; za ovakvu operaciju nije nužno prikupljanje transportnih aviona i jedinica na jednom aerodromu — poletanje se vrši sa raznih aerodroma, dok se formacije obrazuju u vazduhu pod lovačkom zaštitom;

- vazdušnodesantnim jedinicama se posle spuštanja mora, pored zaštite iz vazduha, obezbediti sigurna vazduhoplovna podrška, i to: neposredna — u uništavanju glavnih tačaka neprijateljskog otora, i posredna — izolacijom prostorijske borbenih dejstava od prodora neprijateljskih pojačanja, prvenstveno oklopnih jedinica. Pored toga, vazdušnodesantnim jedinicama mora da se obezbedi snabdevanje borbenim potrebama vazdušnim putem;

- sastavni deo svakog većeg vazdušnog desanta mora da bude i plan organizacije diverzija i mera za neutralisanje neprijateljske službe VOJ i veza;

- dobra veza između pojedinaca, odeljenja i većih jedinica međusobno, kao i komandi na desantnoj prostoriji sa njihovom matičnom komandom, ima prvorazredan značaj;

- vremenski uslovi su za vazdušnodesantne operacije od presudnog značaja, što ukazuje na veliku važnost izviđanja vremena i tačnost meteoroloških prognoza;

— posade aviona i jedrilica, kao i vazdušnodesantne jedinice, moraju da budu odlično uvežbane, visokog morala i stručno vođene.

Prema tome, možemo konstatovati da je organizacija ove vrste operacija veoma složena i uslovljena mnogim činiocima, od kojih se neki ne mogu tačno predvideti. Neispunjenje predviđenog plana u nastupanju kopnenih snaga, koje treba da sa vazdušnodesantnim snagama zatvore »klješta«, imalo je uvek teške posledice, jer je protivniku omogućeno da prikupe potrebne snage, u prvom redu oklopne, i izvrši protivudar sa ciljem da uništi vazdušni desant. Primer Arnhema je veoma poučan.

Pored vazdušnih desanata operativno-taktičkog značaja, u prošlom ratu primenjivani su i desanti u cilju diverzija, sabotaza, unošenja nereda u neprijateljsku pozadinu i sl. Nemci su npr. prilikom desanta u Holandiji koristili grupe odevene u holandske uniforme; slično su postupili i u ardenskoj operaciji gde su izbacili padobranske grupe odevene u američke uniforme, koje su unele dosta pometnje u američkoj pozadini.

Vazdušnodesantne operacije izvršavaju se u tri faze:

I faza:

— izviđanje iz vazduha, planiranje i organizacija dejstva vazdušnodesantnih jedinica,

— borba za prevlast u vazduhu, uključujući i neutralisanje PAA,

— neutralisanje zemaljske neprijateljske odbrane.

II faza:

— prevoženje vazdušnodesantnih jedinica i spuštanje,

— nastavljanje borbe za prevlast i vazduhoplovna podrška spuštanjem desantu.

III faza:

— eksploatacija uspeha u kojoj avijacija učestvuje posrednom i neposrednom podrškom.

Usavršavanjem sredstava za prevoženje — transportnih aviona, i uvođenje u naoružanje helikoptera mogućnosti vazdušnodesantnih jedinica su povećane i manevarska sposobnost poboljšana. Povećana je i manevarska sposobnost tih jedinica na zemlji uvođenjem većeg broja posebnih vozila dok je ofanzivna i odbrambena sposobnost povećana uvođenjem pogodne borbene tehnike.

U ratnim sukobima posle II svetskog rata vazdušnodesantne jedinice upotrebljavane su uglavnom u okviru taktičkih dejstava, što su naročito često primenjivale američke i sajgonske jedinice u vijetnamskom ratu.

Dok su, s jedne strane, mogućnosti vazdušnodesantnih jedinica povećane, dotle su, s druge strane, povećane mogućnosti borbe protiv njih, pogotovo ako se imaju u vidu i nuklearna borbena sredstva.

9) RATNO VAZDUHOPLOVSTVO I POMORSKI RAT

Osnovni cilj pomorskog rata je sticanje prevlasti na moru radi zaštite sopstvenog i sprečavanja protivničkog pomorskog saobraćaja, izvršenja kombinovanih desanta i sprečavanja protivnikovih desantnih operacija.

Operacije u II svetskom ratu vođene su na najširim svetskim prostranstvima u Evropi, Africi i Aziji, na Atlantiku i Pacifiku. Ogromne mase ljudi i materijala transportovane su morima sa jednog ili više kontinenata na drugi. Od sigurnosti na tim komunikacijama zavisio je ne samo ishod pojedinih operacija već i rata u celini. Zato se najograničenija borba za komunikacije na moru vodila od prvog dana do završetka rata.

Agresivna politika sila Osovine sprovodila se osvajanjem tuđih teritorija u Evropi i na drugim kontinentima — Africi, Aziji i na Pacifiku, u kom cilju su vođene kombinovane desantne operacije veoma širokog razmaha. Nemačka je planirala kombinovanu desantnu operaciju na britanska ostrva (MORSKI LAV), ali je zbog neuspeha u vazdušnoj ofanzivi morala da odustane od toga. Saveznici su morali da preduzmu veoma krupne kombinovane desantne operacije u cilju oslobađanja porobljenih država i teritorija, kao i stvaranja uslova za definitivnu pobedu nad silama Osovine.

Pre II svetskog rata u nekim zemljama se smatralo da će glavnu bitku za prevlast na moru voditi pomorske snage u kojima će bojni brodovi biti okosnica borbene moći, a vazduhoplovstvo će imati samo pomoćnu ulogu, u drugim zemljama, međutim, vazduhoplovstvu je predviđena mnogo važnija uloga.

Već u prvim sukobima sa britanskim ratnim brodovima nemačka avijacija je pokazala svoju superiornost, iz čega se moglo zaključiti da je RM, kada su mogući neprijateljski bombarderski napadi, neophodna solidna lovačka zaštita i da samozaštita brodom PAA nije dovoljna. Uspeh japanske avijacije u napadu na Perl Harbur, kojom prilikom je potopila 3, teže oštetila 4 bojna broda, 3 krstarice, 3 razarača i više pomoćnih brodova, uništila i oštetila preko 200 aviona, a izgubila samo 29 aviona, bio je još drastičniji dokaz o premoći avijacije ako je upotrebljena tako da njene prednosti dođu do izra-

žaja. Primera te vrste bilo je mnogo na svim morima i sve je to uslovlilo da se mnogi raniji pogledi na vođenje pomorskih ratova izmene i da avijacija dobije veoma važno mesto u svim dejstvima R.M.

Osnovna izmena gledišta sastoji se u tome da borbu za prevlast na moru R.M. više nije mogla da vodi samo površinskim i podvodnim ratnim brodovima, već je u tome dobar deo obaveza prešao na avijaciju, i to kako *defanzivnim* tako i *ofanzivnim* dejstvima.

Defanzivna dejstva avijacije imaju za cilj da se zaštite sopstvene pomorske snage — borbeni sastavi, konvoji transportnih brodova, pomorske baze, pristaništa i drugi objekti. Avijacija je u tom cilju vršila:

- izviđanje u cilju otkrivanja približavanja neprijateljskog flotnog sastava,

- zaštitu od dejstva neprijateljske bombarderske i torpedne avijacije,

- zaštitu od podmornica i brzih površinskih sredstava za napad.

U okviru ovih mera veoma važnu ulogu ima sistem za vazdušno osmatranje, javljanje i uzbunjivanje.

U *defanzivnim* dejstvima učestvuju sve vrste avijacije: izviđačka, lovačka, bombarderska, torpedna i jurišna avijacija sa aerodroma na kopnu ili sa nosača aviona.

Ofanzivna dejstva avijacije mogu da imaju karakter samostalnih dejstava ili da se vrše u okviru posredne ili neposredne podrške flotnog sastava u pripremi i u toku pomorske bitke. I u ovom slučaju, zavisno od mesta i cilja, odnosno sudara, avijacija može da bude upotrebljena sa kopnenih baza ili sa nosača aviona. Uspeh *ofanzivnih* dejstava u velikoj meri zavisi od efikasnosti izvođenja iz vazduha. Razumljivo je da se u cilju prikupljanja potrebnih podataka o neprijatelju koriste i svi ostali izvori obaveštajne službe, među kojima je radio-izviđačka služba mnogo puta odigrala skoro presudnu ulogu.

Sredstva za izvođenje *ofanzivnih* dejstava avijacije bila su vrlo raznovrsna — avioni i hidroavioni, lovci, obrušavajući, srednji i teški bombarderi torpedonosci i izviđači, a ubojna sredstva od topovske vatre do bombi raznog kalibra, torpeda, planirajućih i dirigovanih projektila, kontaktne i nekontaktne mine najraznovrsnijih karakteristika. Japanci su za napade na brodove upotrebljavali i »avione samoubice« i planirajuće bombe.

Na velikim prostranstvima pomorskih ratišta — na Atlantiku i Pacifiku, nosač aviona postao je za vrlo kratko vreme kičma svakog većeg flotnog sastava (eskadre). Veoma karakterističan je podatak da je Mornarica SAD ušla u rat sa 7, a u toku rata izgradila još 137 no-

sača aviona. Velika Britanija je na kraju rata imala preko 50 nosača aviona, dok je Japan uz najveće napore održavao oko 10.

Neke pomorske bitke rešavale su se avijacijom bez vizuelnog kontakta protivničkih flota. Eskortni nosači aviona ušli su u sastav svih većih transokeanskih pomorskih konvoja. Narastanjem savezničkih, u prvom redu američkih vazduhoplovnih snaga, postepeno je uništena protivnička mornarička avijacija, čime je bitno smanjena udarna moć ratne i transportne flote. Naročito treba naglasiti da je za japansku mornaričku avijaciju bilo od presudnog značaja što je u borbama u vazduhu i potapanjem nosača aviona izgubila najveći broj kvalitetnih letaća, koji se za tu vrstu avijacije vrlo teško i sporo osposobljavaju.

Ako se uporedi efikasnost avijacije ukrucane na nosače aviona i one sa kopnenih baza, može se odmah reći da ima mnogo zadataka koje može na udaljenim morskim putevima da izvršava samo avijacija sa nosača aviona i da je njeno reagovanje najčešće brže i efikasnije. Ali, treba istaći i to da se po udarnoj moći ova avijacija nije mogla upoređivati sa mogućnostima teške bombarderske avijacije — pogotovo kada su u naoružanje uvedene »super-tvrđave« — B-29 velikog radijusa i nosivosti.

Upoređivanjem efikasnosti *bombarderskih i torpednih* napada iz vazduha dolazi se do interesantne konstatacije da torpedni napadi britanske, nemačke i sovjetske avijacije, sem u pojedinim slučajevima, nisu bili naročito efikasni, dok su japanske i američke torpedne jedinice postigle dobre rezultate. Torpedni napad iz vazduha na objekte branjenje jakom PAA bio je vrlo rizičan i gubici tih jedinica bili su dosta veliki, jer je domet avionskog torpeda bio relativno mali, pa je zato trebalo u pravolinijskom letu prići na malo odstojanje. Uvođenjem torpeda sa većim dometom i za samonavođenje, situacija se znatno promenila.

Poseban zadatak avijacije u borbi sa pomorskim snagama bio je *miniranje* akvatorija koje su bile važne za dejstva borbenih i transportnih pomorskih snaga protivnika. Nemačka avijacija je za te zadatke specijalno pripremana i u severnim i zapadnim evropskim vodama, koje su bile od interesa za britansku mornaricu, položila preko 100.000 kontaktnih i novih nekontaktnih mina. Britanci su u vodama Baltika i pred francuskim i nemačkim lukama postavili snažna minska polja. U jednom periodu Bombarderska komanda polagala je i po 1000 mina dnevno. Prema izjavi britanskog vazduhoplovnog maršala Harisa na svakih 50 položenih mina potopljen je jedan brod.

Vrlo snažna minska polja postavila je američka avijacija i time blokirala burmanske luke, Korejski i Tokijski zaliv i moreuz Sumonosoki — što je Japancima veoma otežalo plovidbu i snabdevanje svojih kopnenih, vazduhoplovnih i pomorskih snaga.

Avijacija je, u sadejstvu sa specijalnim pomorskim jedinicama, postala najopasniji *protivnik podmornica*. — Otkrivala ih je iz vazduha i dejstvovala na njih bombama i specijalnim protivpodmorničkim minama. Jedinice Obalske komande su samo u toku 1943. g. potpoile 80 nemačkih podmornica.

Avijacija je bila *bitan faktor* u svim *kombinovanim* desantnim operacijama u kojima je morala da obezbedi taktičku prevlast u vazduhu i da zaštititi pomorsko-desantne snage od dejstva protivničke avijacije, da učestvuje u borbi sa protivničkim podmornicama i brzim ofanzivnim jedinicama, kao i da pruža vatrenu podršku iskrčanim snagama. Kada su kopnene baze bile suviše udaljene, sve ove zadatke vršila je avijacija sa nosača aviona.

Prema tome, može se s pravom reći da je avijacija u prošlom ratu postala neophodna snaga u najvećem delu pomorskih operacija i ispoljila je snažan uticaj na strategiju i taktiku pomorskog ratovanja.

Savremena borbena sredstva — vođene rakete raznih kategorija i namena sa nuklearnim bojevim glavama, vođene i samovođene rakete velikog dometa, nuklearne raketne podmornice i druga, ponovo potresaju veći deo u II svetskom ratu stečenih iskustava i ugrožavaju mesto koje su ranije stekla pojedina oružja. Klasični bojni brod već je u II svetskom ratu izgubio svoj primat i ustupio je nosaču aviona koji je zbog svojih velikih dimenzija danas ugrožen i po nekim mišljenjima u raketno doba više nema perspektive. Međutim, glavni njegov pobornik, Mornarica SAD, još ne preduzima neke radikalne mere. Ne ulazeći u detaljnije razmatranje problema pomorske avijacije i njene dalje perspektive, može se reći da ona i dalje ostaje veoma važan činilac u pomorskom ratu, da je ona — pored satelita, jedina u mogućnosti da kontroliše velika pomorska prostranstva, a ne treba očekivati ni da bude sasvim isključena iz odbrambenih i ofanzivnih dejstava u okviru pomorskog rata, sa ulogom koja će biti prilagođena konkretnoj situaciji.

*

Izneti materijal dosta je obiman, ali još uvek nedovoljan da bi se izneli svi oni podaci koji su potrebni za izučavanje dejstava avijacije u II svetskom ratu i donošenju ličnih i potpuno objektivnih

zaključaka. Zato i zaključke koji su dati ne treba shvatiti kao nepri-
kosnovenu istinu — oni treba da posluže, u prvom redu, kao stimu-
lans za razmišljanje, produbljavanje i dalje proučavanje ove mate-
rije i formiranje boljih, realnijih — za sadašnje i buduće vreme
korisnijih ideja i planova.

Pri proučavanju svih sličnih tema, najveću teškoću predstav-
lja neizvesnost i sumnja u tačnost i objektivnost raspoloživih poda-
taka, čak i kad su u pitanju izlaganja najvećih svetskih autoriteta,
jer svaka istorija nosi pečat društva u kome je rođena, pa, prema
tome, zastupa i njegove interese, tako da je, obično, u velikoj meri
subjektivna. Svakako da je vrednost ovakvog ili sličnih radova
mnogo veća ako se, u prvom redu, oslanja na izvorna dokumenta
jedne i druge strane, premda i ona često sadrže subjektivne ocene
sastavljača dokumenata. I pored ovih ograda, oslanjajući se na raspo-
loživu dokumentaciju i činjenicu da smo, iako dosta udaljeni od glav-
nih zbivanja, učestvovali u tom svetskom vohoru, izneću na kraju
nekoliko opštih misli.

1) Vazduhoplovstvo kao vid OS mora da ima u okviru usvojene
ratne doktrine tačno određeno mesto, ulogu, odgovornost i obaveze
i prema tim zahtevima mora da bude i organizovano — po unutra-
šnjoj strukturi, vrsti naoružanja, obučenosti itd.

Vazduhoplovstvo je bilo, a to je samo u izmenjenoj strukturi,
i danas, faktor stratejskog značaja. Njegova izgradnja mora da
bude briga vodećih političkih i vojnih organa i mora da se razvija
u punoj harmoniji sa ostalim vidovima OS. Borba vidova za primat
destruktivna je i dokaz pomanjkanja realnog, naučnog rasuđivanja.

2) Vazduhoplovstvo mora da ide ukorak sa vremenom i mora
da se prilagođava savremenim dostignućima, pogotovo se moraju
uvek imati u vidu mogućnosti potencijalnog protivnika i blagovre-
meno planirati odgovarajuće protivmere, od kojih je modernizacija
tehnike značajan, ali ne i jedini i ne uvek najpresudniji faktor.

3) Da se vazduhoplovstvo stvori i borbeno osposobi treba dosta
vremena i sredstava. I najsavršeniji letaćki materijal, ako ga ne op-
služuje (u vazduhu i na zemlji) savršeno uvežbano osoblje, ako ga
ne prati veoma precizno uigrana zemaljska organizacija, ne predstav-
lja veliku borbenu vrednost. Preorijentacija u jednoj usvojenoj kon-
cepciji je spora i skupa.

4) Zadataka koje može da izvršava avijacija ima mnogo, a sred-
stava redovno nema dovoljno. Zbog toga je realno i razumno da se
treba orijentisati na ono što je prioritarno i raspoloživim sredstvima
izvodljivo. Sve što mogu da urade drugi rodovi, avijacija ne treba
da rešava.

5) Rasparčavanje snaga RV vodi njihovoj neefikasnosti.

6) Kadrovi — komandni, letaćki i tehnički, pored materijalne opreme, odlučujući su faktor za vrednost jednog vazduhoplovstva.

Vazduhoplovstvo je vid najsavršenije tehnike i najveće dinamike, što traži i odgovarajući komandni kadar. Konzervativizam je direktan uzročnik zaostajanja za progresom, a to je kobna kočnica i to sve jača ukoliko je kočničar na višem položaju.

Letači, pogotovo u malim vazduhoplovstvima, moraju da imaju univerzalnu osnovnu obuku, koja im omogućava brz prelaz iz jedne vrste avijacije u drugu. Štednja na obuci, pogotovo letaća, krupan je ustupak budućem protivniku.

Osooblje koje opslužuje avijaciju na zemlji temelj je na kome se ona izgrađuje i ako nije solidan, avijaciji nema života.

7) Vazduhoplovna tehnika (kao i sva ostala ratna tehnika) mora da bude podređena strategiji, operatici i taktici i prema ovim zahtevima treba je i razvijati — nabavljati, premda neka, naročita nova sredstva, mogu znatno da utiču na promene u taktici, operatici, pa i strategiji.

Vazduhoplovstvo koje nije rešilo ratno snabdevanje osnovnim potrebama — avionima, zemaljskom opremom, gorivom, ubojnim materijalom i drugim neophodnim potrebama predstavlja borbeni faktor vrlo kratkog veka, — što KoV i RM moraju da znaju i da načine ratovanja prilagode takvoj situaciji.

8) Siromašna organizacija baziranja omogućava manevar avijacije, a time umanjuje njenu borbenu efikasnost i stvara vrlo pogodne uslove protivniku da joj na zemlji nanese osetne, možda i presudne gubitke.

9) Prevlast u vazduhu bila je, a to je i danas, jedan od vrlo važnih uslova za uspešno odvijanje kopnenih, pomorskih i vazdušnih operacija.

10) Raketna tehnika je od avijacije preuzela znatan broj zadataka, koje može sigurnije i bezbednije da izvršava. Primenom nuklearnih borbenih sredstava moć novog oružja je daleko nadmašila sve mogućnosti koje je imala ofanzivna avijacija (bombarderska i jurišna). Međutim, dok ta sredstva ne stupe na ratnu pozornicu, avijacija će još uvek vladati vazdušnim prostorom, pa će i u nuklearnom ratu ostati značajan faktor.