

VAZDUHOPLOVNE DOKTRINE — GLEDIŠTA I TEHNIKA

General-potpukovnik Zlatko Rendulić autor je dela »VAZDUHOPLOVNE DOKTRINE, GLEDIŠTA I TEHNIKA« o kojem su nedavno na tribini Doma JNA u Beogradu raspravljali: pukovnici avijacije Živko Blagojev, Vojislav Mikić i Stevan Radovanov. Oni su izložili svoje ocene i zapažanja o ovom interesantnom delu iz oblasti vazduhoplovnih doktrina, a autor general Rendulić je potom dao odgovor na postavljena pitanja.

Donosimo nešto skraćene diskusije sa pomenute tribine uvereni da će biti zanimljive i korisne za širi krug čitalaca u pogledu doktrinarnih shvatanja o ulozi i upotrebi avijacije.

Živko BLAGOJEV

Smatram da je najpre potrebno nešto reći o karakteru i osnovnoj koncepciji dela »Vazduhoplovne doktrine, gledišta i tehnika«. Naime, karakter ove knjige određen je, u prvom redu, nastojanjem autora da na pristupačan način prezentira međuzavisnost vazduhoplovnih doktrina, odnosno doktrina o upotrebi i ulozi ratnog vazduhoplovstva i odgovarajućeg razvoja vazduhoplovne tehnike. To je osnovna ideja koju autor dosledno vodi od početka do kraja knjige. On na najprihvatljiviji način prezentira tu međuzavisnost i ostvario je to u tolikoj meri da je, prema mom mišljenju, vazduhoplovna tehnika sa svojim osnovnim rešenjima čak i lajicima postala mnogo jasnija. S druge strane, autor daje sasvim prihvatljivo, jasno i logično objašnjenje onih operativnih zahteva koji usmeravaju i opredeljuju razvoj savremene vazduhoplovne tehnike i tehničkog faktora u celini.

Mislim da je autor u svom delu dao, u osnovi, vrlo kompleksan prikaz razvoja ratnog vazduhoplovstva, ali ne u obliku udžbenika

obrade, već, pre svega i gotovo isključivo, u funkciji argumentovane analize osnovne teze — međuzavisnosti vazduhoplovnih doktrina i tehničkog faktora, odnosno razvoja vazduhoplovne tehnike.

Treće što bitno opredeljuje karakter ovog dela jeste činjenica da nam autor prezentira do sada najkompletniju kritičku analizu osnovnih vazduhoplovnih doktrina i gledišta koja su bitno uticala na razvoj vazduhoplovstva u svetu. Istina, moglo bi se o tome mnogo raspravljati i čistuncima će delo verovatno dati dosta materijala za raspravu o tome šta je u tom domenu doktrina, a šta nije. Međutim, mislim da je autor i u tom pogledu imao elastičan pristup i jasnu nameru — da iskaže kritičku ocenu i da prezentira sva ona gledišta koja su bitno uticala na razvoj vazduhoplovnog faktora, ali bez pretenzija da sva ta gledišta moraju obavezno imati sve kvalifikative doktrine. U delu se prvi put na jednom mestu daje tako kompetentan, celovit i svestran prikaz svih značajnijih vazduhoplovnih doktrina, što je takođe vrlo značajno. To se kod nas do sada i u objavljenim delima moglo naći samo uzgred, parcijalno i samo u izvodi-ma. Međutim, sada prvi put dobijamo delo u kojem je to sistematizovano u jednu celinu i povezano jedinstvenom mišlju od početka do kraja knjige. Sve je to dato u takvoj interpretaciji koja je sasvim dovoljna da se osnovne postavke svake doktrine mogu jasno sagledati i da kod čitalaca ne ostavlja nikakve dileme u pogledu njihovih poruka i osnovnih intencija.

Najzad, vazduhoplovne doktrine su u ovom delu date kao neodvojivi deo i samo jedan od aspekata opštih vojnih doktrina, ratnih doktrina odgovarajućih zemalja, urpavo onako kako je to jedino moguće i prihvatljivo. Verujem da je autor bio u velikoj opasnosti i iskušenju da u njegovom delu preovlada jednostrani pristup, pri čemu bi se vazduhoplovne doktrine prezentirale prenaplašeno, kao samostalno egzistentne vojne teorije. Velika vrednost ove knjige je upravo u tome što se u njoj vazduhoplovne doktrine razmatraju u kontekstu celovitih ratnih doktrina, kao njihov integralni deo. Naoko u tome možda ima i nekih preterivanja, na primer, u onom delu u kojem autor obrađuje kopneno-pomorsku doktrinu francuskog Generalštaba, zatim na mestima gde obrađuje teoriju i doktrinu maseovne nuklearne odmazde itd. No, lično mislim da su to, naprotiv, jači delovi knjige, jer se u njima daje veoma celovit i kvalifikovan prikaz ratne doktrine jedne zemlje i da se na toj osnovi grade i ističu bitne osobine vazduhoplovne doktrine. Treba posebno istaći i to da je autor izbegao da da samo jednu suhu, teorijsku interpretaciju vazduhoplovnih doktrina. On je razjasnio i njihovo ponašanje, njihovo reflektovanje na upotrebu i dejstva ratnog vazduhoplovstva u

borbenim uslovima, u praksi prvog i drugog svetskog rata, kao i u nekim ratovima novijeg doba.

Za shvaćanje karaktera ove knjige posebno je značajno što autor ne daje ceo prikaz vazduhoplovnih doktrina samo radi njihovog poimanja i objašnjenja, kao neke posebne oblasti koja bi sama za sebe mogla biti interesantna, već je njegov prilaz s idejom i namerom da sve to posluži široj prospekciiji, jednom ocrtavanju trendova u daljem razvoju vazduhoplovne tehnike i ratnog vazduhoplovstva u celini. Autor je i dosledan u nastojanjima da objasni razloge koji su bitno uticali na definisanje sadašnje uloge RV i da pruži objašnjenje otkud upravo danas takvo tretiranje uloge, mesta i zadataka ovog vida oružanih snaga u raznim zemljama i u okviru različitih doktrina. Uporedo s tim on izlaže i jednu prospekciju i predviđanje, i to onoliko koliko je to moguće za dogledno vreme, za narednih 15—20 godina.

Za ocenu valjanosti jednog dela mislim da su, pored ostalih, značajna dva kriterijuma.

Prvo, koje područje delo pokriva, koje objektivne društvene potrebe zadovoljava i, drugo, koliko je delo zasnovano na valjanim i prihvatljivim činjenicama i, konačno, na kakvoj je naučnoj osnovi fundirano.

U vezi sa prvim kriterijumom mislim da je ovo korisno delo upravo zbog toga što pokriva jedno područje koje kod nas do sada nije bilo zadovoljeno. Za knjigom ovakvog sadržaja osećala se posebna potreba u nastavnoj praksi naših vojnih škola, a to je, razumljivo, bilo posebno naglašeno u školovanju vazduhoplovnih starešina. Ne kažemo da je njima bio do sada uskraćen pristup jednoj ovakvoj materiji, no u svakom slučaju ovako kompletno i kvalifikovano obrađeno delo je neosporno nedostajalo.

Prema tome, mislim da objektivno ova knjiga pokriva jednu prazninu koja je u našoj ne samo vazduhoplovnoj teoriji nego u vojnoj literaturi u celini postojala. U tom pogledu smatram da je knjiga dobro došla.

Ovakva knjiga ima i svoju obrazovnu, a istovremeno i čisto praktičnu funkciju i namenu, jer mislim da će biti veoma široko primenljiva ne samo u nastavnom procesu u našim školama nego kao jedna korisna literatura za informisanje širokog kruga naših starešina, a uveren sam i daleko šire — van sastava oružanih snaga. Ovako kako je pisana i kako je interpretirana ona sadrži vrlo čitljiv materijal i za građane, a posebno za omladinu koja se interesuje za vazduhoplovstvo.

U odnosu na drugi kriterijum mislim da je ovo delo nesumnjivo korektno fundirano, zasnovano na valjanim činjenicama koje su vredne uvažavanja. Imponuje pri svemu izvanredna obaveštenost autora. Mislim da svaki čitalac može bez ikakve teškoće da zaključi da je ovo neosporno kvalifikovano obrađena materija, a posebno je značajno što je autor konsultovao izvanredno širok krug vrlo kompetentnih autora. Teško je naći i jednog kvalifikovanog autora iz ove oblasti da ga autor ove knjige nije konsultovao ili koristio. Posebno naglašavam one koji neosporno imaju istaknuto mesto u ovoj oblasti, kao na primer: Dueta, Ružerona, Harisa, Bubnja, koje je autor očigledno više koristio, a isto tako i Fojhtera, Fulera, Jakovljeva, Serverskog, Kisindžera Brodija, Lidl-Harta, Tejlora, Kenana, Sokolovskog, Galoa i ostale.

Mislim da sam dužan da u najkraćem istaknem neke delove knjige koji, prema mome shvatanju, predstavljaju posebnu vrednost i na koje zbog toga treba na neki način ukazati.

Prvo, to je korektan i objektivan prikaz osnovnih vazduhoplovnih doktrina koje čine neodvojiv deo celokupne vojne, odnosno ratne doktrine.

Drugo, u ovoj knjizi posebnu vrednost predstavljaju izvanredne analize svojstava glavnih predstavnika vazdušne sile u raznim periodima razvoja ratnog vazduhoplovstva u svetu, a posebno — objektivna uslovljenost osnovnih tehničkih rešenja. Mislim da se teško može na nekom drugom mestu naći ovako popularno data, a u isto vreme vrlo stručna i kvalifikovana analiza bitnih svojstava glavnih predstavnika vazduhoplovne moći u raznim periodima razvitka ratnog vazduhoplovstva, ovakva interpretacija i objašnjenja koja su upravo neophodna, čini mi se, baš komandno-štabnim starešinama. Mnogo što-šta posle čitanja knjige postaje u ovoj oblasti jasnije, a naročito ta kauzalna veza između pojedinih tehničkih rešenja i uzroka koji su ih uslovili i zbog čega su pojedina sredstva upravo tako upotrebljavana kako jesu, odnosno zašto nisu dala ono što se od njih očekivalo i obrnuto. Smatram da su to i najvredniji delovi ove knjige, jer će se izvanredno moći koristiti, bezmalo poput jednog priručnika. Treba samo uporediti ovakvu analizu osobina pojedinih vazduhoplova sa onim suhim taktičko-tehničkim podacima kakvima se često operiše kada se raspravlja u svakodnevnoj praksi o odlikama i svojstvima pojedinih vazduhoplova ili vrsta avijacije.

Posebno mislim da treba istaći izvanredno dobar izbor stvarno reprezentativnih činjenica, a isto tako adekvatnih primera iz istorije koje je autor vrlo spretno koristio kao argumentaciju svojih gledišta i zaključaka.

Autor je u nekim delovima knjige otišao dalje od okvira obeleženog svojom osnovnom koncepcijom dela. Naročito je otišao dalje u analizi nekih vladajućih ratnih doktrina u celini, a među njima posebno u analizi doktrine »kolektivne bezbednosti« i strategijske koncepcije »masovne nuklearne odmazde«, zatim teorije »preventivnog rata« i »elastičnog reagovanja«, sovjetske doktrine sveopšteg svetskog nuklearnog rata itd. Mislim da je autor učinio poseban napor da osvetli neke strategijske koncepcije velikih sila. Smatram da su ovi delovi veoma neposredno i korektno prezentirani, te predstavljaju korisnu i interesantnu materiju za svakog onog ko se šire interesuje za probleme savremene strategije, jer je reč o solidnoj analizi koja daje valjanu predstavu o suštini savremenih kretanja i promena u ovoj oblasti, a istovremeno obiluje interesantnim informacijama. U knjizi je posebno vredan pažnje prikaz svih onih lutanja, oscilacija i protivrečnih uticaja koji su se ispoljavali u definisanju uloge vazduhoplovnog faktora koji smo mogli pratiti u posleratnom razvitku u svetu. Smatram istovremeno da to spada u kvalitetnije delove celokupne knjige.

Sa druge strane, neophodno je ovom prilikom takođe ukazati na neka pitanja koja bi mogla biti sporna, diskutabilna ili možda ne sasvim dorečena. Iako nisu u pitanju neke fundamentalne opaske i primedbe, mislim da ima mesta i potrebe da se neke od njih posebno istaknu.

Najpre, mislim da ima mesta diskusiji, na primer, o malo jednostranom procenjivanju uzroka zbog kojih je Hitlerova Nemačka izgubila bitku za Britaniju. Autor, istina, nije tu kategoričan. On nije isključiv u tvrdnji da je samo vazduhoplovno-tehnički faktor i nedostatak adekvatnog tipa aviona bio jedini uzročnik za taj poraz, ali mislim da on ovaj faktor ipak prenaglašava. U tom smislu bih skrenuo pažnju na jednog autora koga i sam general Rendulić pominje kao jednog od izvora koga je konsultovao u toku pisanja svoje knjige. To je Piter Tausend, poznati engleski pilot iz drugog svetskog rata i aktivni učesnik u bici za Britaniju koji je upravo tvrdio suprotno, iako ja ovde ne plediram da je i to prava istina, već samo ističem da je tu vrlo teško biti kategoričan. U svojoj knjizi »Sukob orlova« P. Tausend, na primer, tvrdi da bi Nemci čak i sa onim avionima koje su imali i u onim uslovima u kojima su dejstvovali — imali izgleda na uspeh da su samo produžili dalje sa udarima po aerodromima i po lovačkoj avijaciji. On je uveren da bi protivvazдушna odbrana Britanije to teško dalje izdržala. Slobodno interpretiram i ne plediram na potpunu preciznost navoda. Želim da ukažem da je ceo ovaj problem kompleksniji jer upravo i sam autor ne daje do-

voljno potpuna objašnjenja otkud to da je nemačka »Luftvafe« u daljem toku bitke za Britaniju prešla na bombardovanje Londona i drugih gradova, a njihov glavni cilj u ovoj bitki je upravo bio — osvajanje prevlasti u vazduhu i stvaranje uslova za invaziju itd.

Ne mislim da je ovo neko presudno pitanje za knjigu, već jedno od onih koje bi moglo biti predmet možda jedne rasprave. Isto tako diskutabilna je tvrdnja autora da je lovačka avijacija glavni činilac i glavna snaga sistema protivvazdušne odbrane. Nema nikakve svrhe, niti smisla pokretanje rasprave o tome koji deo sistema PVO je najvažniji. Ovo pitanje ističem u prvom redu zbog toga da ukažem da je u jednom takvom složenom sistemu kakav je PVO teško reći šta je glavno, jer svaki elemenat ima svoju definisanu ulogu i samo svi elementi međusobno povezani daju punu borbenu vrednost sistema kao celine. Na istoj osnovi bilo bi jednako pogrešno, na primer, tvrditi da glavnu snagu sistema PVO čini VOJIN ili raketne jedinice PVO. Čini mi se da je ovakva tvrdnja autora previše jednostrana.

Jedno od pitanja koje u knjizi nije sasvim dorečeno (iako nisam siguran da li je to možda autor namerno učinio budući da se nije orijentisao da piše knjigu kao udžbenik) jeste da u ovom delu nisu date kompletne vazduhoplovne doktrine sa svim elementima kojima su one obično izražene. Doktrina nije samo jedno gledište o ulozi vazduhoplovstva, to je i gledište o tome kakva je struktura tog dela oružanih snaga, koje su njegove glavne komponente i kakve proporcije postoje u njegovoj strukturi, koliko recimo procentualno u jednom RV čine lovci, lovci-bombarderi, bombarderi itd., kakva je njegova organizacija, kakav je sistem komandovanja, koja su načela upotrebe itd. Da budem korektan — sve to je na neki način u knjizi prisutno i dato, možda se samo oseća nedovoljno kompleksno i sistematizovano prezentiranje toga.

Ako već govorimo o nekim manjkavostima u knjizi, mislim da bi imalo mesta i jednom prigovoru da u objašnjenju razloga zbog kojih je došlo do prevaziđenosti doktrine »masovne odmazde«, do njene zamene i prihvatanja doktrine »elastičnog reagovanja« nije jedino i prevashodno samo stvar u postignutoj ravnoteži u nuklearnom paritetu, u toj, kako autor kaže, »ravnoteži nuklearnog terora«. Stvarni uzroci ovim promenama ništa manje, ako ne i prvenstveno, su i u nekim društvenim činionicima koji su upravo nastali kao rezultat širokog razvoja revolucionarnih, naprednih pokreta u svetu, oslobodilački ratovi itd. Za ovakve ratove i pokrete bio je neadekvatan samo nuklearni zastrašivač, već je trebalo stvoriti jedno sred-

stvo gradiranog reagovanja i zastrašivanja. Samim tim trebalo je stvoriti odgovarajuća elastična sredstva koja bi mogla biti respektivna pretnja i pri ovakvim nižim nivoima vojnog angažovanja SAD.

Ponavljam da ne pridajem preveliki značaj ovim primedbama. Više ovo ističem kao moguće razmišljanje o nekim pitanjima koja bi bila interesantna da se eventualno rasprave.

Inače od onoga što bi bilo korisno da je dodatno obrađeno u ovome delu mislim da bi tu, pre svega, bila opravdana odgovarajuća analiza uloge i namene helikopterskih jedinica i helikoptera uopšte u jednom posebnom delu knjige. To prvenstveno zbog mogućnosti njihove svestrane primene i perspektive, naročito za uslove lokalnih i ograničenih ratova, a posebno za uslove vođenja jednog opštenarodnog odbrambenog rata.

Na kraju treba reći nešto i o metodološkom postupku autora u ovome delu. Mislim da knjiga u tom pogledu predstavlja celovito i dosledno obrađeno delo prema jednoj čvrsto definisanoj koncepciji od početka do kraja. Autor je posebno našao pravu meru između neophodnog stručnog nivoa i vrlo popularnog objašnjavanja. Čini mi se da to predstavlja posebnu vrednost ove knjige. Zaslužuje posebnu pažnju umešnost autora da vrlo složene, ozbiljne stručne probleme prezentira na vrlo popularan način, lako razumljiv za širok krug čitalaca. Naročito zaslužuje svako priznanje autorovo nastojanje da nas nigde ne ostavi bez svoga stava, bez svoga opredeljenja. Čitalac u celom tekstu knjiga nikada nije u nedoumici šta autor misli. On je u tom smislu čak ponekad vrlo smeo pri svom izjašnjavanju o nekim vrlo delikatnim pitanjima, no to je rizik sa kojim mora da se susretne svaki autor koji zalazi u tako osetljivu oblast. Iako je u nekim delovima teksta išao hronološkim redom, smatram da se autor oteo iskušenju da previše zapadne u istoricizam. Njemu istorija služi samo kao argumentacija, upravo kao metodski postupak radi potkrepljenja svojih tvrdnji i objektivnog posmatranja, a ne sama za sebe kao materija kojom se posebno bavi.

Zaključio bih na kraju da knjiga generala Rendulića predstavlja značajno delo koje će zauzeti zapaženo mesto u našoj domaćoj stručnoj literaturi i koje predstavlja nesumnjivi doprinos razvoju ne samo naše vazduhoplovne teorije nego i vojne misli u celini.

Uveren sam da će ova knjiga veoma korisno poslužiti za stručno obrazovanje vazduhoplovnih starešina, a i kao korisna literatura širem krugu vojnih starešina, a lično mislim i šireg kruga ljudi u građanstvu, posebno omladini koju interesuje vazduhoplovna problematika i vazduhoplovstvo uopšte.

Smatram da ovo delo po svom osnovnom pristupu, argumentovanoj analizi, po naučnoj zasnovanosti i metodološkom postupku nesumnjivo stoji ispred nekih stranih, u nas prevedenih dela iz ove oblasti.

Vojislav MIKIĆ

Želeo bih da ukažem na onaj deo knjige koji analizira pojavu i bitne karakteristike vazduhoplovnih doktrina između dva svetska rata i, kako kaže autor, »surovu proveru vrednosti predratnih gledišta o upotrebi vazduhoplovstva« u toku drugog svetskog rata.

Pre svega, valja se podsetiti da ni pre, a ni posle drugog svetskog rata mi nismo imali prevedenu izvornu literaturu, tj. najvažnije radove iz pera samih autora pojedinih doktrina. Umesto toga imali smo kritičke prikaze, osvrte i različite interpretacije vazduhoplovnih doktrina, često obojene ličnim ili nacionalnim opredeljenjima, mahom stranih autora, i u delima koja nisu bila posvećena u celini ovoj temi.

Jasno je da se u takvim uslovima nije moglo očekivati objektivno sagledavanje vrednosti, uticaja, značaja i naučne zasnovanosti bilo koje od doktrina koje su se pojavile u tom razdoblju. Ne ulazeći u posledice takvog pristupa izučavanju vazduhoplovnih doktrina, koje su došle do izražaja u upotrebi bivšeg jugoslovenskog vazduhoplovstva u drugom svetskom ratu, svakako se nameće zaključak da svaka vojna nauka, pa i naša, ne može prenebregavati doktrine koje mogu postati osnova ratne prakse.

U vezi sa iznetim istakao bih da ova knjiga predstavlja prvo celovito delo u našoj vazduhoplovnoj literaturi na ovu temu, gde se autor služi tako obimnim izvornim materijalom i na osnovu njegove kritičke analize donosi svoje zaključke i ocene i ističe osnovne pouke.

Svakako da su vremenska distanca i istorijska provera valjanosti svih postavki u pojedinim doktrinama omogućili autoru da ih realno i objektivno oceni i da ukaže na osnovne pouke od kojih mnoge imaju univerzalnu i trajnu vrednost. Međutim, i to je bilo omogućeno upravo realizovanim pristupom — korišćenjem bogate izvorne građe. To je omogućilo solidnu naučnu zasnovanost ove knjige, što može biti veoma dobra pouka autorima sličnih dela, a inače predstavlja njenu značajnu vrednost.

Ovakvim pristupom čitaocu je ponuđena prva potpuna slika vazduhoplovnih doktrina koje su ostavile dubok trag u vojnoj teoriji i praksi i bile povod mnogih diskusija i polemika u svetu.

Duet je u ovoj knjizi ocenjen svestrano i objektivno. Autor se nije poveo za često prihvatanim odbacivanjem svega što je Duet ponudio, već je ukazao i na neke njegove ideje koje predstavljaju trajan doprinos u rešavanju uloge ratnog vazduhoplovstva.

Fenomen Duet, koji je svojevremeno svojim stavovima uzburkao vazduhoplovnu javnost, i ne samo nju, svakako je ostavio dubok trag. On je pomalo i istorijska nepravda. Oni autori koji su objektivnije u tom vremenu sagledavali probleme upotrebe vazduhoplovstva, njegovo mesto u oružanim snagama i ulogu u vođenju oružane borbe ostali su daleko manje poznati široj javnosti, možda čak i zato što se većini njihovih stavova nije moglo skoro ništa zameriti. Duet je pružio priliku za velike polemike, za zauzimanje različitih stavova, za opredeljivanje za i protiv njega. I upravo zbog toga što je u njegovom delu bilo toliko stavova koji nisu mogli da izdrže ozbiljnu kritiku on je bio predmet mnogih rasprava, pa se ni danas ne može mimoći u retrospektivi razvoja vazduhoplovne misli.

U tom smislu ni Rendulić nije mogao da izbegne a da mu ne dodeli značajno mesto u svojoj knjizi. Prostor koji je posvećen Duetu omogućio je da se prikažu njegovi osnovni stavovi i utvrde koreni duetizma kao značajne pojave u razvoju pojedinih vazduhoplovstava i pravaca razmišljanja o njegovoj upotrebi sa svim praktičnim posledicama.

Ostalim doktrinama iz ovog perioda dato je po prostoru nešto manje mesta nego Duetovoj, ali ipak sasvim dovoljno da se one shvate i razumeju i da se vidi njihov uticaj na izgradnju pojedinih vazduhoplovstava.

Rendulić u tome sledi osnovnu nit u postavci knjige — predočiti čitaocima uticaj vazduhoplovne tehnike na borbenu upotrebu vazduhoplovstva, kao i uticaj te tehnike na formiranje vazduhoplovnih doktrina i obratno, kako i sam navodi u predgovoru.

U tom pogledu razvoj tehnike je zaista prikazan vrlo jasno i to sigurno ostavlja jednu dinamičnu predstavu kod čitaoca, utoliko pre što je na veoma pogodan način ukazano i na praktične konsekvence svakog novog dostignuća u vazduhoplovnoj tehnici.

Za potpunije ocenjivanje vazduhoplovnih doktrina posle prvog svetskog rata svakako bi bilo celishodno da je autor pokušao dati i neke kvantitativne pokazatelje o vazduhoplovstvima toga vremena, što bi potpunije objasnilo okvire njegove upotrebe i dimenzije u sastavu pojedinih oružanih snaga. Tako bi, svakako, slika o upotrebi

vazduhoplovstava u prvom svetskom ratu bila potpunija, a kao osnova za razvoj doktrina razumljivija, da su dati podaci o veličini pojedinih vazduhoplovstava ili o proizvodnji aviona u toku rata. Broj od preko 150 hiljada proizvedenih aviona u prvom svetskom ratu ipak daje jednu od dimenzija neophodnih da se shvate okolnosti koje su bile prisutne i ispoljavale određen uticaj pri stvaranju pojedinih doktrina. Bez toga predstava nije potpuna i može se pojaviti dilema o tome da li su uzimane u obzir realne mogućnosti stvaranja određenih snaga koje su se razmatrale u pojedinim radovima tvoraca ovih doktrina.

U tom smislu učinjen je korak napred u obradi upotrebe vazduhoplovstava u drugom svetskom ratu, ali ni tu nisu dati svi oni pokazatelji koji bi predstavili stvarne dimenzije vazduhoplovnog faktora u tom periodu. Sigurno je značajan podatak da je u drugom svetskom ratu u šest vodećih zaraćenih zemalja izrađeno preko 750.000 aviona! To pokazuje značaj koji je pridavan vazduhoplovstvu i napore da se ono održava u dimenzijama potrebnim za uspešan ishod rata. Statistikama o broju pojedinih vrsta aviona potpuni je bi se ilustrovala realizacija usvojenih doktrina ili njihove korekcije nametnute ratnom praksom.

Bez mnogo novog prostora ove dopune bi učinile još plastičnijim inače vrlo zanimljivo prikazane osnovne događaje na polju primene pojedinih ratnih vazduhoplovstava. Ovo utoliko pre što su inače dati neki pokazatelji o proizvodnji aviona u SSSR i SAD.

Obrada upotrebe vazduhoplovstava velikih sila u drugom svetskom ratu data je potpuno u skladu sa osnovnom idejom knjige. Ona slikovito prikazuje kako su se predratna gledišta sprovodila u ratnoj praksi, koja od njih su izdržala ispit rata a koja su odbačena ili modifikovana.

Svakako da je ovaj zadatak autora bio olakšan i vremenskom distancom i brojnom literaturom i materijalima pogodnim za analizu i uopštavanje zaključaka. I ovde se mora odati priznanje autoru za izvanredno bogatu literaturu korišćenu pri izradi dela.

Vrlo bogata iskustva drugog svetskog rata prikazana su jasno i ilustrovana mnogim primerima, uvek u koloseku osnovne ideje da se prikažu u kontekstu realizacije pojedinih doktrina. Autor je uspeo da u tom pogledu održi potrebnu meru i da vrlo pristupačno iznese svoje zaključke. Stoga se knjiga čita sa interesovanjem, a njena sadržina neće biti korisna samo za pripadnike RV i PVO, već i za sve ostale starešine iz naših oružanih snaga, pa i za građane. Na kraju vazduhoplovstvo kao jedan od osnovnih nosilaca totaliteta savreme-

nog rata treba da bude prisutno na određen način u svim priprema-
ma koje naše društvo u celini i svaki radni čovek kao subjekat opšte-
narodne odbrane vrši danas u miru.

Iz ovog dela rezultira i jedna trajnija poruka — potrebno je još
više pristupačne, što znači prevedene, izvorne literature o svim zna-
čajnijim temama, kako onim koje su se uvrstile u klasična dela vojne
misli, tako i savremenim sa neposrednim uticajem na izgradnju i
pripreme vazduplovnih snaga danas. Autor je pokazao da se vredna
dela iz ove oblasti, i ne samo iz nje, mogu stvarati samo uz uslov da
se ta poruka i ostvari.

Stevan RADOVANOV

Ovaj osvrt usmeriću samo na dva pitanja:

— prvo — na koncepciju i metod kojeg se u pisanju knjige au-
tor držao i

— drugo — da podržim autora u nastojanjima da objasni važ-
nost mesta i ulogu koje vazduhoplovstvo ima u savremenim oruža-
nim snagama.

Po mom mišljenju knjiga je, gledajući u celini, veoma dobro
napisana, lako se čita i pristupačna je širokom krugu čitalaca. Za
jedan deo čitalaca, koji poseduju šira vojna i vazduhoplovna znanja,
ona je možda previše popularno napisana. Ovo objašnjavam time
što u knjizi nema egzaktnih dokaza, odnosno ne iznosi se analitički
aparati, makar i u smanjenom obimu, pomoću kojeg su vršene ocene
i procene pojedinih pitanja — tvrdnji i pomoću kojeg su izvođeni
zaključci, čime bi knjiga samo dobila još više na kvalitetu, odnosno
bila uverljivija. Istina, u tom slučaju, knjiga bi postala nešto teže
štivo i po svojoj prilici izgubila jedan broj čitalaca. Pa, ipak, ne treba
zaboraviti da savremeni čitalac, a u ovom slučaju naročito vazdu-
hoplovac, poseduje najčešće visoka stručna znanja i da se u obilju
informacija i često međusobno oprečnih tvrdnji može snaći jedino
uz korišćenje objektivnog naučnog metoda.

Kako autor u knjizi mnogo pažnje posvećuje vazduhoplovnoj
tehnik i naoružanju, takve metode mogao je izložiti pri oceni savre-
menih vazduhoplovnih ubojnih sredstava o čijoj vrednosti ima raz-
ličitih mišljenja, počev od onih koja ih precenjuju do onih koja ih
nipodaštavaju. Iz istog razloga može se dogoditi da poneki čitalac

podvrgne sumnji tvrdnju autora da je lovačka avijacija najefikasnije sredstvo u PVO. Tim pre kada se zna da se ona u poslednjim ratovima nije svugde takvom pokazala. Ili, pak, za istu tu lovačku avijaciju autor dalje navodi da joj efikasnost znatno opada ako sistem VOJIN, na koga se ona oslanja, nije adekvatno rešen. Međutim, ne kaže se koliko ta efikasnost lovačke avijacije opada zbog uticaja sistema VOJIN da bi se mogla potpunije sagledati njegova važnost u obezbeđenju lovačkih dejstava, a i inače za PVO zemlje u celini. U razmatranju takvih i sličnih pitanja nedoumice koje pri čitanju knjige mogu nastati bile bi otklonjene delimičnom primenom pomenutog naučnog metoda.

Na ovom skupu neću prepričavati knjigu zbog koje smo se ovde sastali iznoseći međusobni uticaj vazduhoplovnih doktrina i vazduhoplovne tehnike posle drugog svetskog rata. Tome je autor posvetio polovinu knjige. Umesto toga podržao bih autora u nastojanjima da objasni mesto i ulogu vazduhoplovstva u savremenim OS i savremenom ratu uopšte.

Naučnotehnička revolucija, čiji nagli uspon beležimo tokom i posle drugog svetskog rata, omogućila je dobijanje novih i kvalitetnijih oružja, pre svega, nuklearnog, raketnog, veliki skok u kvalitetu vazduhoplova, njegove opreme i naoružanja, kao i krupne korake u osvajanju kosmičkog prostora. Najveći uticaj na mesto i ulogu vazduhoplovstva u savremenim OS i u vođenju oružane borbe izazvala je pojava nuklearno-raketne tehnike. Njeno posedovanje u većoj masi, naravno u OS supersila, omogućilo je potiskivanje bombarderske avijacije u drugi plan.

U momentu kada je došlo do relativne ravnoteže nuklearnih snaga supersila sagledava se besmislenost jednog opšteg nuklearnog rata, te doktrina »masovne odmazde« biva zamenjena. Javljaju se nove doktrine kao »elastičnog reagovanja« i druge, kako to već autor dela navodi. U novim uslovima kada do nuklearnog rata ne mora doći — ili ne bar obavezno — dolazi do nove revizije stavova o mestu i ulozi strategijske bombarderske avijacije, a kao posledica toga ponovo se pristupa razvoju novih savremenih bombardera. Ovome je sa svoje strane znatno pogodio razvoj vođenih vazduhoplovnih projektila vazduh-zemlja na temelju odgovarajućeg razvoja elektronike. Tako, na primer, proračuni pokazuju da je za uništenje jednog fortifikacijski uređenog objekta tipa KM potrebna nuklearna avio-bomba od 50 KT. Kada se ona baca primenom složenih manevara (»petlja« i dr.) iz aviona tipa F-100 i sličnih, a kada se upotrebljava vođeno raketno zrno vazduh-zemlja tipa »bulpap« dovoljna je bomba snage svega 1 KT. Otuda nije ni malo čudno što se Amerikanci pono-

vo zalažu za širu upotrebu taktičkog nuklearnog oružja, jer najveći broj zadataka mogu rešiti malim taktičkim kalibrima od 1 do 10 KT.

Analizirajući primenu vazduhoplovnih doktrina u periodu posle drugog svetskog rata, ne samo u pogledu izgradnje ratnog vazduhoplovstva nego i primene u mnoštvu lokalnih ratova, autor nas upućuje na zaključak da strategijska avijacija gubi svoju primarnu ulogu i ustupa ovaj primat ili ga deli sa raketno-nuklearnim snagama, naravno samo u uslovima svetskog nuklearnog rata, dok avijacija i helikopteri za podršku zadržavaju svoje mesto. U nekim zemljama vazduhoplovstvo dobija prioritet, tako da po svom značaju čak izbija na prvo mesto u OS.

Kao što znamo, u KoV i RM došlo je do velikog napretka u kvalitetu naoružanja i njegovom kvantitetu. Sve je to višestruko povećalo njihove vatrene mogućnosti pri čemu su ovi delovi OS postali zasićeni mnoštvom borbene i druge tehnike. Savremene divizije raspolažu, na primer, sa nekoliko hiljada borbenih i drugih vozila i oruđa. Nuklearne taktičke jedinice z-z spuštene su u nekim OS na nivo divizija — korpus.

U uslovima borbenih dejstava, gde se primenjuju takve i slične snage, branilac najčešće nije u stanju da slomi i zaustavi napad protivnika samo kopnenim snagama. Čak ni taktičke raketne snage (zemlja-zemlja) sa nuklearnim punjenjem, upotrebljenim u masi, nisu dovoljno efikasne protiv brzo pokretnih kopnenih snaga u napadu. Pri tome ne treba zaboraviti da napadač po pravilu teži da prethodno ostvari prevlast u vazduhu. U takvim uslovima, kako autor knjige ističe, koriste se vazduhoplovne snage (avijacija i helikopteri) da odseku, uspore, omekšaju napad neprijatelja, a u nekim uslovima da budu čak i osnovna snaga u zajedničkom boju sa KoV (RM). Dakle, operacije poprimaju zajednički — međuvidovski karakter.

Sve nam to govori da jurišna avijacija, odnosno avijacija za podršku (vatrene i izolaciju bojišta) neće izgubiti svoje mesto bez obzira na vrstu i karakter rata. Isto je tako sigurno da i lovačka avijacija neće pasti u zasenak novih vrsta oružja, pre svega, raketnih jedinica PVO. Njeno mesto može biti i biće različito u pojedinim vazduhoplovstvima. Setimo se poslednjeg rata na Bliskom istoku. Prevlast u vazduhu nad teritorijom arapskih zemalja ostvarivale su RJ PVO, a nad teritorijom koju je držao Izrael — njegova LA. U tom ratu prevlast u vazduhu nad protivničkom teritorijom RV Izraela nije moglo da obezbedi, pre svega, zato što nije bila u mogućnosti da ostvari njegova jurišna avijacija. I kod lovačke avijacije isto kao i kod bombarderske došlo je do prave renesanse, što je posebno

karakteristično za ratno vazduhoplovstvo SAD, a lovcu se ponovo stavlja u zadatak učešće u borbi za prevlast u vazduhu.

Umesto zaključka o mestu i ulozi vazduhoplovnih snaga u naše vreme citiraću jedan pasus iz dela o kome je reč, gde autor kaže: »... avijacija je ponovo dobila vrlo važnu ulogu. Lokalni ratovi i u samoj Evropi postaju mogući. Niko u takvoj situaciji ne može zanemariti avijaciju koja doživljava pravu renesansu u svome razvoju. Pošto i supersile za početak eventualnog sukoba predviđaju upotrebu samo klasičnog naoružanja, to upravo one ponovo forsiraju razvoj avijacije. Otuda i manje sile, pa sve do zemalja u razvoju koje teže da zadrže nezavisnost, ne mogu više da zanemare avijaciju. Konačno, lokalni ratovi vođeni posle drugog svetskog rata, ukazali su na ogromnu važnost avijacije kao i na sve posledice koje će doživeti onaj ko njome ne raspolaže«.

Zlatko RENDULIĆ

Dao bih neka moja gledišta i motive koji su me u izvesnoj meri ponukali za pisanje ovakve knjige.

Ovih dana je upravo bila neka od godišnjica bitke kod Trafalgara gde je Nelson, komandujući svojim admiralskim brodom koji je bio star oko 40 godina, što znači otprilike star kao i on, izvojevao potpunu pobedu. Kada se vratimo nazad, vidimo da su operativni istraživači probali da analiziraju tu bitku. Oni su došli do zaključka da oni primenom svih matematičkih metoda ne bi mogli postaviti bolji raspored brodova nego Nelson koji verovatno nije znao da reši jednačinu sa jednom nepoznatom. Kada se malo dalje istorija ratne veštine posmatra pa se gledaju Napoleonove bitke, opet se dođe do zaključka da je on na glavu okrenuo čitavu dotadašnju ratnu veštinu, postigao ogromne uspehe, a da u svom naoružanju nije imao ni jedno jedino novo sredstvo koje nisu imali njegovi protivnici. U stvari, francuska armija je imala samo neki mali izum na lafetizaciji topa, te im je lafet topa postao nešto lakši od protivničkih, a ništa drugo. Znači da je u ono vreme za period jednog celog čovečijeg veka jedan vojskovođa ili uopšte jedan čovek, koji se bavio vojnim zbivanjima, bio siguran da ga nikakva tehnika ne može iznenaditi u smislu nagle promene taktičkih postupaka. Na žalost, to mišljenje se kod mnogih vojnih stručnjaka suviše dugo zadržalo. Kada se vrati-

mo na prvi svetski rat, vidimo da ni jedan od najvećih vojskovođa zaraćenih strana nije mogao ni približno da predvidi kakav će taj rat biti, te se desilo upravo naopako od svih ranijih predviđanja, Naime, i Šlifenov plan napada na Francusku i francuski »plan 17« su propali jer su predviđali pokretni rat u stilu Napoleona. U stvari, neka nova borbena sredstva, a to je mitraljez, magacinske puške i topovi koji imaju relativno brže punjenje, pretvorila su pokretni vid rata, kakav je dominirao od doba Napoleona, u rovovski, stacionarni tip.

Želeo sam da kažem da su predviđanja čak i u vreme devetstotih godina, ako nisu uzimala u obzir i mogući razvoj tehnike, mogla dovesti do strahovito krivih zaključaka. Defakto, jedini je Engels predvideo šta će se desiti u prvom svetskom ratu. Ako se pogledaju njegova dela, može se videti da je on na oko 30 godina pre prvog svetskog rata rekao da će sledeći rat biti svetski rat, ukoliko do njega dođe, i da će u njemu milioni ljudi daviti druge milione ljudi, da će doći do opšte podivljialosti gde će krune padati a neće biti nikoga da ih podigne. Engels je najviše radio na tome da poveže tehnička dostignuća sa promenama u postupcima i sa odgovarajućim uticajem na taktiku.

U tom mrtvilu ideja kako je bilo u vreme prvog svetskog rata, rodila se avijacija i zato su u njoj mnogi videli mogućnost da se takvo stanje naglo preokrene, te da se napadne pozadina protivnika, da se unište njegovi tokovi snabdevanja i njegova dublja pozadina. To je opsesija sadašnjeg vremena koja je avijaciju konačno dovela na scenu. Naravno da su u početku vladale teorije koje su ovde u ovoj raspravi dosta spominjane i od prethodnika dobro interpretirane, da je u tim teorijama bilo mnogo i krivih zaključaka.

Dakle, hteo bih zaključiti da se mi približavamo jednom periodu kada u vojnim razmišljanjima ne može biti više nikakvog ozbiljnog procenjivanja bez stalnog uzimanja u obzir mogućih promena u tehnici. Kao što je nekada pre sto godina neko morao biti siguran da ga neće zadesiti bitne promene, tako smatram da će danas jedan vojni stručnjak, koji nije u stanju da za vreme od 5 do 7 godina potpuno sagledava mogućnosti promena u tehnici koje mogu uticati na taktičke postupke, ako je na nekom odgovornom mestu zapasti u veoma teška iskušenja. Upravo želim da kažem da bi to bila jedna od inicijalnih ideja sa kojom sam pristupio radu na ovoj knjizi.

Ako uzmemo primere samo iz lokalnih ratova koji su za nas mnogo interesantniji nego što izgleda, iz njih se može mnogo toga naučiti. Komparirajmo samo treći i četvrti izraelsko-arapski rat. U trećem izraelsko-arapskom ratu ni jedan jedini avion nije oboren

projektilom zemlja-vazduh. Isto tako gotovo ni jedan jedini avion nije oboren ni projektilima vazduh-vazduh, mada su izraelski avioni »miraž« još onda imali najsavremenije projektele vazduh-vazduh koji su postojali u svetu. Projektili vazduh-zemlja manjeg dometa za udar po specijalnim ili malorazmernim ciljevima nisu uopšte bili upotrebljavani. Znači, da je neko bazirao svoje zaključke samo na tome, rekao bi da projektili zemlja-vazduh nisu efikasni (a bilo je takvih mišljenja) i da projektele vazduh-zemlja ne treba razvijati. Ako se osvrnemo na četvrti izraelsko-arapski rat vidimo da su, na protiv, projektili vazduh-vazduh postali osnovno sredstvo i da su ravnopravno upotrebljavani sa topom, da su projektili zemlja-vazduh doživeli strahoviti uspeh i da su postali glavno sredstvo protivvazdušne odbrane arapske strane. Iz ovoga se može zaključiti da onaj ko za period od 5 do 7 godina nije u stanju da uoči novine i prihvati nova gledišta, taj može biti totalno iznenađen. A ta se totalna iznenađenja baš dosta često događaju. Mornarica, na primer, da nije bilo drugog svetskog rata još bi i sada paradirala sa velikim bojnim brodovima. Svi američki admirali su tvrdili da avijacija ne može potopiti bojni brod i oni bi to svoje gledište i dalje zastupali, no avijacija je već prvi dan rata u Perl Harburu zbrisala bojne brodove. Pokazalo se, zapravo, da velike RM ako nemaju pomorsku avijaciju ne mogu na moru da opstanu. Mnogo toga ima za razmišljanje u pogledu odnosa današnje mornarice i avijacije.

Mnogi su takođe doživeli veoma velika iznenađenja u vezi sa borbenom primenom helikoptera, a naročito u pogledu njegove upotrebe kao letećeg protivtenkovskog sredstva. Dok se na Zapadu u tom pravcu vrlo intenzivno radilo, druga strana je zaostajala za nekoliko godina. Ovako zanemarenje borbenog helikoptera neizbežno je imalo svoju cenu. Sada konačno, kada su sagledana iskustva i posledice četvrtog izraelsko-arapskog sukoba, borbeni helikopter očigledno niko ne sme zanemarivati. Ovde je navedeno samo nekoliko ovakvih primera i to je bila jedna od mojih osnovnih intencija pri radu na ovoj knjizi.

Pokušao sam da naglasim potrebu da se stvari povezuju, te da se uvek gleda na svaki postupak u upotrebi vazduhoplovstva u uskoj vezi i u povratnoj sprezi sa mogućom tehnikom i mogućom reperkusijom kroz tehniku i njenim razvojem, uz neophodno predviđanje šta se može očekivati u jednom doglednom periodu u budućnosti.

Poslednje velike promene koje smo doživeli baš u razvoju raketnih sistema vazduh-vazduh i zemlja-vazduh nisu toliko posledica samog razvoja rakete ili njene aerodinamike, nego naročito elektronike. Elektronika je obezbedila to da je raketa zemlja-vazduh

sposobna za uništenje ciljeva i na visinama od 25 i 50 metara. Ta ograničenja uglavnom je razrešila elektronika a ne novi baruti, niti nova aerodinamika. Isto tako, za razvoj televizijski vođenih oružja upravo je najviše doprinela elektronika, a ne novi pogon niti aerodinamika. Znači, najveća iznenađenja očekujemo od razvoja elektronike, a sada smo u stadijumu da svakih 4—7 godina možemo očekivati iznenađujuće pojave u domenu elektronike. Novi tehnološki procesi se javljaju u elektronici nakon svake 3 godine, ali kardinalne promene kao što su, na primer, zamena radio-cevi tranzistorima, upotreba integralnih kola, pa pojava mikroelektronike itd. to su sve pojave koje se dešavaju u periodu od 5 do 7 godina. Znači, u periodu od 5 do 7 godina mi moramo očekivati temeljite promene u usavršavanju nekih sredstava, kao što su projektili za uništenje niskotelećih ciljeva, kao što su vođene bombe itd. i za te periode moramo biti vrlo spremni da unapred očekujemo šta se može novo pojaviti.

Pokušao bih da odgovorim na neka pitanja. Nekoliko puta je spomenuta bitka za Britaniju. Naravno, ja sam tu pokušavao da u sklopu različitih gledišta zauzmem svoj stav i mislim da se iz knjige to može sagledati. Prvo, ja mislim (a u knjizi sam to i napomenuo) da Britanci u toj bici žele da svoj položaj prikažu uglavnom teži nego što je on u stvari bio, mada je on bio težak. To je bila jedna od njihovih najvećih bitaka u novijoj istoriji, jer nisu imali prilike da se na kopnenim bitkama naročito istaknu, ali ovde jesu jer je to bila prva pobeda u drugom svetskom ratu. Oni zato namerno naglašavaju svoj težak položaj i to treba imati u vidu kada se o ovome raspravlja. Njihova vazduhoplovna industrija je proizvodila još uvek više aviona nego što su oni mogli da ih sa dobrim posadama podmire. Ali ipak i za vreme bitke za Britaniju oni nisu smanjili vreme školovanja svojih pilota. Znači, još uvek nisu sve rezerve u pilotima iscrpli. Po mome mišljenju glavna je stvar u tome da Nemci nisu shvatili šta je glavno oružje Britanaca, a to je bila njihova radarska služba i radarska mreža. Nisu shvatili šta ona znači za avijaciju, niti su shvatili kako se ona može onesposobiti. U to vreme ona je bila vrlo improvizirano sprovedena u nadzemnim komandnim centrima. Zato sam i spominjao u svojoj knjizi kako je načelnik obaveštajne službe »Luftvafe« Šmit pogrešno radio i loše procenjivao. On je, na primer, prikupljao sve moguće podatke, ali pored te mase podataka on nikada nije sagledao ulogu radara jer nije imao nikakvih ozbiljnih stručnih ljudi, nego je samo gomilao sve vrste podataka. Po mome mišljenju da su se napadi na aerodrome i dalje produžili to ipak nije moglo dovesti do konačnog sloma Britanaca. Pažljivo sam čitao knjigu Tauseda, jer je bio dobar pilot-lovac, a u svo-

joj knjizi opisuje mnoge taktičke postupke u vazдушnim borbama. No, on prenaglašava samo udare po aerodromima. Da su Nemci napadali na komandne centre i izvršili trajne napade po radarskim stanicama pored napada po aerodromima, to bi bio možda pravi udarac. Britanci su još uvek imali mogućnosti manevrisanja svojim lovcima po aerodromima pošto nemačka bombarderska avijacija nije zahvatala više od dve trećine britanske teritorije i nije uopšte mogla doći do nekih aerodroma. To je moje mišljenje o bici za Britaniju.

Kada izražavam mišljenje u knjizi da je lovačka avijacija osnovna snaga u protivvazdušnoj odbrani (u onom osvrtu na budućnost), tu ja stavljam u ravnopravni položaj i povezano sa projektilima koji se razvijaju. Ja sam tvrdio da je u početku postojala neka »projektilomanija« koja je nesumnjivo nanela štete ukupnom razvoju avijacije, ali projektil zemlja-vazduh postaje stvarno ozbiljan protivnik avijacije. U mom osvrtu na sledeći period možda nisam bio dovoljno jasan, ali se podrazumeva da svakako projektili zemlja-vazduh postaju ravnopravan sudionik u sistemu PVO sa lovačkom avijacijom. Ne bismo smeli opet sva iskustva iz poslednjeg rata na Bliskom istoku preneti direktno kao opštevažeća iskustva, jer lovačka avijacija Egipta i Sirije nije bila potpuno ravnopravni protivnik avijaciji Izraela. U jednom drugojačijem sukobu svakako da bi lovačka avijacija igrala veću ulogu kao što se delom ona i pokazala na izraelskoj strani. Ali, ako bih dao neki moj odgovor, tada je moj zaključak da u perspektivi lovačka avijacija treba da deli mesto sa projektilima zemlja-vazduh. Međutim, smatram da ne treba statički gledati na ulogu projektila jer oni neće biti tako svemoćni da avijacija ne bi mogla naći dosta mesta i načina za njihovo izbegavanje. Ono obaranje aviona koje se na Sinaju desilo Izraelcima usledilo je jer su oni suviše samouvereno naleteli potcenjujući egipatsku protivvazdušnu odbranu. Znači, moj zaključak bi bio da će u perspektivi (a mislim da sam se tako i u knjizi izrazio) lovačka avijacija svakako deliti mesto i ulogu sa projektilima zemlja-vazduh, i to od onog momenta kada su ovi projektili postali sposobni da obaraju i niskoleteće avione.

O avionu koji bi našem RV mogao najviše da koristi pokušao sam u knjizi nešto da kažem. Tretirao sam to u sledećem smislu. Jedan supersonični avion, upotrebljen kao lovac-bombarder, nema stvarnih prednosti u odnosu na podzvučni avion ako se upotrebi zapravo kao jurišnik ili za podršku trupa i za napade na tačkaste ciljeve. Jer supersonični avion može svoju prednost iskoristiti samo nakon odbacivanja borbenog tereta. Ako bi svi oni odbacivali borbeni teret posle nagoveštaja da su u vazduhu lovci, tada oni ne bi nikad izvr-

šili svoju misiju, a svaki pilot zna da supersonični avion ima malo šanse da se izvuče ako nije na vreme odbacio borbeni teret i ukoliko je protivnik do tada već postigao veću brzinu.

Po mom mišljenju taj supersonični avion nema baš nikakvih prednosti ukoliko nije naoružan vođenim projektilima vazduh-zemlja, a ja mislim da sam to obradio na kraju knjige. Reč je o tome da ciljeve kao što su mostovi ili pojedini tačkasti ciljevi izrazite važnosti, koji će biti naročito branjeni, može napadati vođenim projektilima vazduh-zemlja koji će mu omogućiti gađanje na udaljenosti barem 12 — 14 kilometara. Moje je mišljenje da ovakav projektil vazduh-zemlja mora biti samonavođen (kao što su »Meverik« »Volej« itd.) i da to bude oružje »lansiraj i zaboravi«. Smatram da je to sredstvo i na podzvučnom avionu daleko efikasnije nego klasične rakete i bombe na nadzvučnom avionu koji prilikom napada mora da preleti iznad cilja. Znači, po mome mišljenju, mi ne moramo imati nadzvučne lovce — bombardere za podršku nego jedan jeftiniji avion, ali koji bi imao ta samonavođena oružja u svojem naoružanju. Kao što ste u knjizi videli, ja sam pokušao da analiziram iskustva iz Vijetnama. Tamo je na primer, za jedan čelični most bilo potrebno i oko 150 avio-poletanja, a uništenje toga mosta je postignuto sa svega 4 ili 3 vođena projektila »bulpap«. Znači, ono što bi bilo najvažnije za ovaj savremeni avion jeste da on pored određenih osobina, a to je da ima brzinu oko 0,9 maha, raspolaže ovim samonavođenim oružjima. Avion, koji je i nadzvučan po svojim brzinama, čim je opterećen spoljnim teretima postaje podzvučan. Smatram inače da bi posebna obrada naših gledišta o ulozi vazduhoplovnog faktora i ratnog vazduhoplovstva bila prilično teška ako se ne bi ulazilo u pojedinsti. To me je ponukalo da ovu vazduhoplovnju komponentu naše doktrine ONO nisam u knjizi obrađivao jer bi tada trebalo ipak ući malo više u razmatranje nekih realnih operativnih problema o kojima bi se vrlo teško moglo javno raspravljati u jednom ovakvom kontekstu.