

Teorijski problemi vazduhoplovne operacije

Savremena ratna dejstva karakterišu se jednovremenim operacijama na kopnu, moru i u vazdušnom prostoru. Pretežno otpočinju snažnim udarima iz vazduha, u obliku vazduhoplovne operacije, čiji je cilj zadobijanje prevlasti u vazduhu i obezbeđenje prodiranja sopstvenih snaga u dubinu teritorije protivnika.

U vojnoj publicistici mnogo više se piše i raspravlja o operacijama na kopnu i moru nego o dejstvima u okviru vazduhoplovne operacije. Ponekad se ta dejstva prikazuju jednostrano, pri čemu ih pojedini autori svode na dejstva koja se praktikuju u vazduhoplovnoj podršci, iako postoje bitne razlike između ovih dejstava i dejstava u okviru vazduhoplovne operacije. Razlog tome nerazumevanju leži, verovatno, u činjenici što neki teorijski problemi vezani za vazduhoplovnu operaciju još nisu dovoljno razjašnjeni. Bez pretenzija da se ti problemi raščiste, ovo je pokušaj da se dâ skroman prilog teoriji vazduhoplovne operacije. Identifikovanjem i definisanjem činilaca koji opredeljuju vazduhoplovnu operaciju, teži se ukazati na njene osnovne parametre i na mogućnost njenog realizovanja u opštenarodnom odbrambenom ratu. Pri tome su istorijski pristup i analiza empirijskih podataka neophodniji nego u bilo kojoj raspravi druge vrste.

1. Nastanak vazduhoplovne operacije

Operacija kao kategorija borbenih dejstava, razvijala se u teoriji i praksi počev od Napoleonovih ratova, a u drugom svetskom ratu doživela punu afirmaciju. To poglavito važi za kopnenu i pomor-

sku operaciju. Vazduhoplovna operacija, međutim, u tom se ratu prvi put ispoljila kao poseban oblik borbenih dejstava, iako je ratno vazduhoplovstvo našlo svoje mesto i odigralo značajnu ulogu još u prvom svetskom ratu. Tek u drugom svetskom ratu došlo je do tzv. strategijskog vazdušnog rata, odnosno do izvođenja vazduhoplovne operacije kao kvalitativno i kvantitativno nove pojave u oružanoj borbi. S tim u vezi podsetićemo na neke činjenice koje se tiču borbe za prevlast u vazdušnom prostoru. Još u prvom svetskom ratu vođena je borba za prevlast u vazduhu. Pred početak nemačke ofanzive na Verdenu, 21. februara 1916, najpre je lovačka avijacija ostvarila nadmoćnost u vazduhu i omogućila podršku sopstvenoj pešadiji prilikom proboja fronta. Francuzi i Britanci su bitku na Somi 24. juna 1916. otpočeli borbom za prevlast u vazduhu i na bojištu, kao što su to učinili Britanci sedamnaest dana ranije u velikoj bici za Flandriju.¹ Ali, sva ta dejstva po svom značaju nisu prevazilazila taktički nivo. To je period stvaranja bombarderske avijacije, čiji su avioni početkom 1916. godine bili veoma malog dometa i upotrebljavani samo za dejstva po taktičkim ciljevima, dakle, onima u blizini fronta. Međutim, kako su se avioni stalno usavršavali, njihov prosečni dolet je 1918. godine dostigao 800 km a nosivost im je bila i do 3.000 kg ubojnih sredstava, što je odgovaralo dubini prodiranja kopnenih snaga oko 320 km. Tako su Nemci izvodili vazdušne napade na London, Denkerk i Pariz već u toku 1917. godine. Istovremeno su Francuzi i Britanci izvodili vazdušne napade na nemačka industrijska postrojenja na gornjoj Rajni i u Rurskoj oblasti. Ta dejstva su poprimala strategijski značaj, tako da se može govoriti o prvim začecima vazduhoplovne operacije već krajem prvog svetskog rata, ali ta dejstva još nisu imala sva obeležja vazduhoplovne operacije.

U periodu između dva svetska rata javljaju se i prve vazduhoplovne teorije, među kojima je najpoznatija Duetova teorija o vođenju vazdušnog rata. Kao što je poznato, on je zagovarao vazduhoplovnu operaciju kao osnovni oblik ratnih dejstava, prema kojoj se rat može dobiti strategijskim bombardovanjem. Uticaj te teorije na neke savremenije vazduhoplovne doktrine nije teško uočiti, iako ona nije u praksi nikad potvrđena, čak ni u takvim ratnim uslovima kakvi su vladali, na primer, u vijetnamskom ratu. Time, naravno, nije negiran značaj vazduhoplovnih dejstava.

¹ Fojter: *Istorija vazdušnog rata*, Vojnoizdavački zavod »Vojno delo«, Beograd, 1962, str. 37 — 39.

Naprotiv. Već prva iskustva iz upotrebe avijacije u prvom svet-skom ratu i kasnija, naročito u španskom nacionalnooslobodilačkom ratu, potvrdila su da prevlast u vazduhu ima značajan uticaj na bor-bena dejstva na kopnu i moru. Sem toga, u tom ratu avion se poka-zao i kao izvanredno pogodno sredstvo za snabdevanje i transport trupa.

Vazduhoplovne operacije u drugom svetskom ratu predstavlja-ju samostalna dejstva avijacije i mogu se grupisati prema cilju koji se želeo postići:

— radi razbijanja i uništenja avijacijskih grupacija protivnika. To su, u suštini, operacije za prevlast u vazdušnom prostoru. Vođe-ne su u defanzivnoj i ofanzivnoj komponenti;²

— radi rušenja vojnoindustrijskih objekata i drugih potencijala i izvora energetike u dubokoj pozadini protivnika;³

— radi narušavanja komunikacija, razbijanja rezervi neprija-telja i onemogućavanja njihovog dovođenja na vojištu, to jest radi izolacije vojišta.⁴

Analiza tih operacija ukazuje na neke bitne karakteristike koje imaju vrednost kao iskustva i za savremena vazduhoplovna dejstva.

Prvo, ratna dejstva otpočinjala su iznenadnim masovnim uda-rima avijacije po vazduhoplovstvu napadnute države i postrojenjima na zemlji. Takvi masovni napadi iz vazduha po avijaciji i objektima infrastrukture RV i PVO izvođeni su i pred početak ili u početku svake strategijske operacije. Cilj je bio uništenje neprijateljevih vaz-duhoplovnih snaga, pre svega na zemlji, i obezbeđenje prevlasti u vazduhu. Za ta dejstva su angažovane glavne snage avijacije, izvo-đena su istovremeno, na širokom prostoru i u dubinu do granica taktičkog radijusa upotrebljenih aviona.⁵ Za razliku od, uglavnom, kratkotrajnih operacija za prevlast u vazduhu (obično dva do tri

² U defanzivnoj komponenti primer je vazдушna bitka za V. Britaniju, a u ofanzivnoj komponenti napadi Nemaca na Poljsku, Jugoslaviju, SSSR itd.

³ Vazdušni rat protiv Nemačke — dejstva po vazduhoplovnoj (fabrikama aviona) i pomoćnoj industriji (fabrikama kugličnih ležaja i drugih delova), po fabrikama sintetičkog benzina i rafinerijama nafte.

⁴ Napadi na nemačke suvozemne komunikacije, na KoV i RV, pre iskr-cavanja savezničkih snaga u Normandiji. Vazduhoplovna operacija je otpočela oko tri meseca pre desanta u Normandiji, a dejstva su obuhvatala objekte na širokom prostoru od Bresta i Sen Nazera na zapadnoj obali Francuske ka unu-trašnjosti do Pariza, Orleansa, Tura i, dalje, istočno do Anvera, Liježa i Kelna.

⁵ Napad Nemačke na Poljsku otpočeo je sasređenim masovnim udarima iz vazduha po avijaciji i postrojenjima na zemlji. Za dva dana bio je uništen glavni deo poljskog vazduhoplovstva uglavnom na zemlji. Računa se da je Poljska raspolagala sa oko 900 borbenih aviona. Na sličan način Nemačka je izvršila napad na zapadne zemlje, Jugoslaviju i SSSR.

dana), bilo je i operacija koje su veoma dugo trajale (na primer, bitka za V. Britaniju).⁶

Drugo, nakon sasređenih udara po avijacijskim snagama i vazduhoplovnoj infrastrukturi radi osvajanja prevlasti u vazduhu, težište dejstva avijacije prenošeno je na izolaciju vojišta i podršku trupa.

Treće, vazduhoplovne operacije vođene radi rušenja vojnoindustrijskih objekata, gradova i drugih energetskih izvora trajale su i po nekoliko meseci. Karakterisale su se učešćem velikog broja bombardera i lovaca za pratnju. Tako velike formacije nosile su, za ono vreme, ogromne količine ubojnih sredstava. Slično je bilo i u operacijama za izolaciju vojišta u kojima je učestvovalo po nekoliko stotina, pa i hiljada aviona (na Zapadnom frontu). Međutim, bilo je operacija i sa znatno manjim brojem angažovanih aviona koje su dale značajne rezultate, kao što su, na primer, dejstva po lukama i pomorskim komunikacijama koje vode od Italije ka severnoj Africi (uglavnom sa Malte). U tim dejstvima bilo je uništeno pet tankera sa gorivom namenjenim nemačkim trupama u Africi.⁷

Dakle, masovnom upotrebom avijacije u drugom svetskom ratu afirmisana je vazduhoplovna operacija kao oblik borbenih dejstava. Zavisno od uslova, cilja, raspoloživih snaga i protivdejstva protivnika, prostora i vremena, izvođene su različitim snagama po obimu i strukturi, i različito su trajale. Iz toga se može zaključiti da je više činilaca opredeljivalo vazduhoplovnu operaciju, koji čine njene bitne parametre promenljive veličine, naročito kad je reč o snagama koje su je izvodile i vremenu trajanja. To znači da su cilj i posledice dejstva najpouzdaniji kriterijumi za razlikovanje vazduhoplovne operacije od vazdušnog boja. No, ipak se može reći da su u većini vazduhoplovnih operacija bile angažovane veoma jake avijacijske snage. Iz te činjenice proističu neke nedoumice u savremenoj teoriji vazduhoplovne operacije. Naime, pojedini teoretičari broj angažovanih aviona i dužinu trajanja dejstva prenaplaćavaju kao njene parametre, što implicira zaključak da su samo velika vazduhoplovstva sposobna da preduzmu i izvede samostalna dejstva operativnog i stra-

⁶ U bici na V. Britaniju učestvovala su 2. i 3. nemačka vazдушna flota. Nije postignuto iznenađenje kao u Poljskoj i drugim napadnutim zemljama. Trajala je oko osam meseci i imala više faza. U masovnim napadima učestvovalo je 300 do 700 bombardera uz odgovarajuću pratnju lovaca. Poslednji masovni napad na London sa oko 500 bombardera izvršen je u noći između 10. i 11. maja 1941. (Fojter: *Isto*, str. 190.)

⁷ Pred bitku kod El Alamejna grof Čano je pisao: »Romel je optimista u pogledu vojničkog kvaliteta trupa, ali je doslovno prestravljen stanjem dotura. Upravo sada ne samo da nedostaje goriva nego i municije i hrane ...«

(Ešer Li, *Vazдушna moć*, Vojnoizdavački zavod »Vojno delo« 1962, str. 46).

tegijskog značaja, odnosno da vazduhoplovstva malih zemalja nisu sposobna za takva dejstva. Prema tim gledištima mogućnosti vazduhoplovstva za vođenje samostalne operacije, u merilima koja je opredeljuju u pogledu težišta borbe za prevlast u vazдушnom prostoru, vezuju se gotovo isključivo za obim angažovanih snaga. Na taj način se ovaj parametar apsolutizuje, mada iskustvo iz drugog svetskog rata govori, kako je već rečeno, suprotno. Prema tome, logičan put da se prevaziđu te dileme je adekvatno vrednovanje svih činilaca koji opredeljuju vazduhoplovnu operaciju. Pri tome treba imati u vidu i to da se savremeni uslovi bitno razlikuju od onih u drugom svetskom ratu.

Iskustva iz lokalnih ratova posle drugog svetskog rata, naročito vijetnamskog, trećeg i četvrtog izraelsko-arapskog rata, to posebno potvrđuju. Mada se ta iskustva ne mogu mehanički primeniti kao model za sve uslove, ona su značajan izvor saznanja, i kritičkim vrednovanjem mogu poslužiti za šire sagledavanje primene vazduhoplovne operacije kao oblika borbenih dejstava uopšte, a posebno u ratovima opštenarodnog tipa.

2. Neke karakteristike vazduhoplovnih operacija u vijetnamskom i drugim lokalnim ratovima

Rat u Vijetnamu se karakterisao, osim ostalog, i time što je u njemu dominirala vazduhoplovna operacija kao oblik borbenih dejstava. Naime, vazдушnim ratom trebalo je ostvariti i one ciljeve koji se, u drugim prilikama, postižu dejstvima snaga KoV uz podršku avijacije.

Taj rat u pogledu upotrebe RV i PVO vođen je u dva različita operativna ambijenta — dejstva američke avijacije u Južnom Vijetnamu bila su prilagođena partizanskom obliku oružane borbe koji su primenjivale oslobodilačke snage Fronta nacionalnog oslobođenja (FNO), a protiv Severnog Vijetnama Amerikanci su izvodili vazduhoplovne operacije kakve do tada nisu bile poznate. U isto vreme, snage PVO S. Vijetnama, braneći se od masovnih udara iz vazduha, izvodile su protivvazdušne operacije velikih razmera i intenziteta. Prema tome, vazduhoplovna dejstva bila su različita ne samo u odnosu na ona iz drugog svetskog rata, već su se bitno razlikovala u pomenuta dva ambijenta — Severnom i Južnom Vijetnamu. Radi potpunijeg sagledavanja iskustava iz toga rata sa stanovišta upotrebe vazduhoplovnih snaga, valja ukazati na neka njegova bitna obeležja.

Prvo, dejstva iz vazdušnog prostora i u njemu imala su strateški značaj za obe zaraćene strane. Obim angažovanja avijacije bio je ravan vazduhoplovstvu glavnih ratujućih sila pojedinačno uzetih u drugom svetskom ratu. Naravno, lavovski deo je pripadao Amerikancima. U stvari, oslobodilačke snage J. Vijetnama nisu ni raspolagale avijacijom, dok su vazduhoplovne snage S. Vijetnama bile skromne. Takav odnos snaga dao je osnovno obeležje vazduhoplovnim dejstvima u tom ratu i u pogledu ofanzivnih dejstava ona se mogu označiti kao *jednostrana*. Amerikanci su izvodili isključivo napadna, a Vijetnamci odbrambena dejstva, u uslovima potpune američke prevlasti u vazduhu.

Drugo, rat koji je trajao punih osam godina imao je tri karakteristična perioda: u prvom (od početka 1965. do novembra 1968), avijacija SAD dejstvovala je po objektima na teritoriji oba Vijetnama;⁸ u drugom (od novembra 1968. do kraja marta 1972), težište dejstva američke avijacije bilo je po objektima u J. Vijetnamu i Laosu, a u S. Vijetnamu, mada formalno obustavljena, samo u ograničenom obimu;⁹ u trećem (od aprila 1972. do januara 1973), američka avijacija ponovo intenzivno dejstvuje po objektima na teritoriji oba Vijetnama.¹⁰

Treće, vazdušni rat protiv S. Vijetnama imao je za cilj razaranje ekonomskog potencijala, slabljenje borbenog morala i sprečavanje pružanja pomoći FNO, odnosno izolaciju vojišta J. Vijetnama. U J. Vijetnamu dejstva američke avijacije bila su težišno usmerena na uništenje ljudi (žive sile, stanovništva i njegovih materijalnih dobara) radi slabljenja volje za otporom i stvaranja nepodnošljivih uslova za život i na oslobođenim teritorijama. Glavni objekt dejstva iz vazduha bio je čovek.

Četvrto, u dejstvima američke avijacije praktično nije bilo nikakvih ograničenja u pogledu izbora objekata dejstva i ubojnih sredstava (osim N b/s). U dejstvima po naseljenim mestima i nevojnim objektima primenjena su nova ubojna sredstva velike razorne moći i povećanih učinaka na živu silu i stanovništvo. Ta moć nije uslovljena samo povećanom količinom eksploziva, bombi i raketa kojima su bili naoružani avioni, nego povećanom preciznošću pogađanja uvođenjem televizijskog i laserskog vođenja.

⁸ Za ta dejstva SAD su angažovale oko 1.200 savremenih borbenih aviona, 400 — 600 aviona lake borbene i transportne avijacije i oko 2.400 helikoptera. Za dejstva po objektima na teritoriji S. Vijetnama angažovano je u proseku 300 — 400 borbenih aviona, ili oko 30%.

⁹ Tada je na vijetnamskom ratištu bilo angažovano oko 600 — 800 borbenih aviona i deo lake borbene avijacije i helikoptera.

¹⁰ U ovom periodu povećane su vazduhoplovne snage na 1.200 — 1.500 najsavremenijih mlaznih borbenih aviona.

Peto, borbena dejstva američke avijacije na vijetnamskom ratištu izvođena su planski u vidu kompletnih vazduhoplovnih operacija koje su trajale 1 do 2 i više dana, pa i nedelja. Iako su dejstva protiv S. i J. Vijetnama i na drugim vojištima Indokine bila odvojena po prostoru i angažovanim snagama, ipak su bila tesno povezana sa dejstvima snaga KoV i izvođena su planski, na osnovu dugoročnih planova operacije. Praktično, svakoj većoj operaciji snaga KoV u J. Vijetnamu, Laosu i Kambodži prethodila su pojačana dejstva avijacije po S. Vijetnamu. U početku su dejstva glavnih snaga avijacije u operaciji izvođena u zahvatu fronta, da bi kasnije vršile jednovremen napad po vitalnim objektima u svim delovima teritorije.¹¹ Posebne operacije su izvođene protiv sistema PVO. U suštini, upotreba avijacije bila je centralizovana. Sva dejstva je objedinjavala 7. vazduhoplovna armija RV SAD, i izvođena su po jedinstvenom planu sa čestim promenama težišta po vojištima. Vazduhoplovne operacije u J. Vijetnamu, Laosu i Kambodži izvođene su u potpuno drugim uslovima i u njima su angažovani svi tipovi vazdušnih letelica — laki izviđački avioni, najsavremeniji lovci-bombarderi, helikopteri i strategijski bombarderi (B-52).

Šesto, posledice dejstava avijacije bile su veoma teške. Ceni se da je proizvodnja električne energije u S. Vijetnamu smanjena za oko 90%, a proizvodnja uglja za više od 50%; uništena je ili onespособljena većina velikih skladišta i rezervi goriva; razorena je industrija i saobraćajna infrastruktura. Većina gradova i sela bila je srušena sa zemljom, tako da se stanovništvo, škole, industrijska postrojenja i dr. preseljavalo pod zemlju. Gubici u ljudstvu, pre svega iz redova civilnog stanovništva, bili su ogromni. Bio je to u doslovnom smislu reči — teror iz vazduha. Prema američkim podacima, na celom indokineskom ratištu od 1960. do sredine 1971. godine bačeno je 10 miliona tona ubojnog tereta, od čega na borbenu avijaciju otpada oko 5 miliona, što je pet puta više nego na Nemačku u drugom svetskom ratu. Na drugoj strani, Vijetnamci su u protivvazdušnim operacijama nanosili velike gubitke američkoj avijaciji. Njihove jedinice protivavionskih raketa u toku toga rata su izvršile oko 3.360 gađanja i pritom oborile 1.371 avion, utrošivši oko 5.776 raketa, ili u proseku 4,3 rakete po jednom oborenem avionu. Obim angažovanja lovačke avijacije u sistemu PVO S. Vijetnama bio je vrlo skroman. Ona je za sve vreme rata imala ukupno 480 vazdušnih borbi, u kojima je oborila 352 aviona i pritom izgubila 174 sopstvena.

¹¹ Napadi su izvođeni iz dana u dan ešeloniranim udarima, manjim (6 — 16) i većim grupama aviona (30 — 100) sa prosečnim dnevnim naprezanjem 400 — 500 a/p.

Njena dejstva su imala karakter neočekivanih, brzih i kratkotrajnih prepada na pojedine slabije zaštićene grupe američke avijacije. Svojim dejstvima lovačka avijacija je prisiljavala američku avijaciju da odvaja velike snage za sopstvenu zaštitu (ponekad čak 40 — 60%). Osim toga, ispoljena efikasnost sistema PVO u celini naterala je američku avijaciju da preduzima noćna dejstva koja su dostigla 30% ukupnih naleta. Tako je savlađivanje sistema PVO dobilo istaknuto mesto u planiranju vazduhoplovnih operacija.¹²

Sa stanovišta izvođenja vazduhoplovnih operacija, lokalni ratovi na Bliskom istoku imaju neka druga obeležja. Treći izraelsko-arapski rat počeo je iznenadnim masovnim napadom izraelske avijacije na 10 egipatskih aerodroma, vatrene položaje raketnih jedinica PVO i položaje radarskih stanica. Napadi su izvođeni uz primenu aktivnih i pasivnih smetnji sistema za osmatranje i javljanje, u talasima svakih 10 minuta. Za tri časa uništeno je 280 egipatskih aviona i dve baterije PAR, čime je ostvarena prevlast u vazduhu nad Egiptom, da bi se odmah zatim, težište dejstava prenelo na Siriju i Jordan. Tako su arapske države već prvog dana rata izgubile oko 400 borbених aviona uz svega 19 oborenih izraelskih aviona, čime je bitka za prevlast u vazduhu bila završena. Posle toga izraelska avijacija je prenela težište dejstava na podršku snaga KoV, stvarajući uslove za slobodu manevra i brzo prodiranje oklopno-mehanizovanih snaga. Iako su arapske države imale savremena borbena sredstva PVO (avione, PAR, radare), brojno manje izraelsko vazduhoplovstvo izvelo je vrlo uspešnu vazduhoplovnju operaciju. Zapažaju se dve bitne karakteristike ove operacije: (1) u operaciji su angažovane gotovo sve raspoložive snage izraelske borbene avijacije (za PVO su ostavljene minimalne snage — jedna nepotpuna eskadrila LA), što predstavlja procenjeni rizik; (2) postignuto je operativno-taktičko iznenađenje sa strategijskim posledicama. Iznenađenje je postignuto izborom najpogodnijeg vremena za otpočinjanje napada, pravca napada, profila leta (do objekata dejstva leteli su na ekstremno malim visinama 10 do 15 metara iznad površine mora) i načinom napada.

Četvrti izraelsko-arapski rat se, takođe, sa stanovišta upotrebe avijacije, karakteriše iznenađenjem, ali je ovoga puta totalno iznenađenje doživela — izraelska avijacija u prvom pokušaju masovnog udara. Izraelci su i u tom ratu polazili od pretpostavke da je ratno vazduhoplovstvo osnovno sredstvo vojne strategije pa su, leteći na

¹² Približna podela naprezanja avijacije u tako organizovanim dejstvima bila je: oko 40 — 50% a/p za izvršavanje osnovnog zadatka, a oko 50 — 60% a/p za obezbeđenje borbenih dejstava, od čega: 25 — 30% a/p za lovačku zaštitu, 15 — 20% a/p za neutralisanje PVO, 10% za ometanje i zavaravanje PVO.

malim visinama i primenjujući taktiku kao u prethodnom ratu, u samom početku pretrpeli značajne gubitke, zahvaljujući efikasnosti sistema PVO arapskih zemalja, u kojem su okosnicu činili raketni sistemi za dejstvo na svim visinama. Stoga su Izraelci bili prisiljeni da odustanu od snažnih ofanzivnih dejstava, koja su bila predviđena u svim varijantama rata sa arapskim zemljama. S druge strane, egipatsko vazduhoplovstvo je bilo delimično angažovano u PVO i podršci trupa, tako da u ovom ratu nije bilo uspešno izvedene vazduhoplovne operacije. Drugu bitnu karakteristiku tog rata predstavlja nedovoljno sadejstvo između avijacije i KoV, posebno između avijacije i trupne PVO. Ceni se da je više od 30% gubitaka arapska avijacija imala od sopstvene PVO.

Sumirajući, možemo zaključiti da su iskustva iz lokalnih ratova pokazala da su se bitno izmenili uslovi za izvođenje vazduhoplovnih operacija. Znatno su povećane brzine aviona i njihove borbene mogućnosti. Osim povećane nosivosti ubojnih sredstava, višestruko je porasla udarna i rušilačka moć tih sredstava. Isto tako, znatno je povećana preciznost dejstva vođenim bombama i raketama.

Ogromno je porastao značaj sistema PVO. Elektronska dejstva i svi aktivni i pasivni postupci za izbegavanje radarskog otkrivanja postali su nužan, sastavni deo borbenog obezbeđenja avijacije u savlađivanju sistema PVO. Operacije su izvođene u talasima kombinovanjem masovnih naleta (30, 50, 100 i 200 aviona) sa naletima malih grupa (4, 6, 8 i 12 aviona), sa svih visina. Dejstvovalo se energično, ostvarujući gustinu naleta i zasićenost sistema PVO u zoni napada angažovanjem svih vrsta letelica, od najsavremenijih mlaznih borbених aviona (izviđači, lovci, lovci-bombarderi i strategijski bombarderi) do sporijih tipova iz sastava avijacije KoV, uključujući i helikoptere za diverzantske desante. Iznenađenje je skoro u svim slučajevima predstavljalo osnovu uspeha.

S tim u vezi menjaju se i merila o mogućnostima izvođenja vazduhoplovne operacije i njeni parametri, koji se usklađuju sa ostalim uslovima na određenom vojištu ili delu ratišta.

Kritičko sagledavanje svih tih iskustava značajno je za našu teoriju i praksu, pre svega kao saznanje da mogućnosti za samostalna vazduhoplovna dejstva nisu određene samo kvalitetom i kvantitetom tehničkog faktora, već da se one skrivaju u kompleksu uslova. Sposobnost subjektivnog faktora da spozna mogućnosti i da adekvatno deluje u skladu sa njima, bitan je činilac uspešnosti svake, pa i vazduhoplovne operacije. To se jasno pokazalo i na nekim našim vežbama na kojima su upotrebom raspoloživih savremenih ubojnih sredstava postignuti rezultati operativnog značaja, uz tolerantne sopstvene gu-

bitke. Prema tome, i težište borbe za prevlast u vazдушnom prostoru u ofanzivnoj ili defanzivnoj komponenti, zavisiće od konkretnih uslova i cilja operacije. Načelno, u uslovima nepovoljnog odnosa snaga težište je na defanzivnoj komponenti borbe za vazdušni prostor, u kojoj i slabije snage mogu da postignu povoljne rezultate ako se koriste ekonomično i u najpogodnijem momentu protiv ciljeva koji se mogu uništavati uz relativno male gubitke. Ali, ni ofanzivna komponenta borbe za vazdušni prostor nikada ne sme biti zapostavljena. Ofanzivna dejstva po elementima neprijateljevog RV i PVO deo su jedinstvene borbe za prevlast u vazдушnom prostoru i predstavljaju jedan od najefikasnijih načina njenog vođenja. Izvodiće se u svim uslovima u kojima takva dejstva budu mogućna, a njihov obim zavisiće od odnosa snaga i realnih mogućnosti sopstvene avijacije. Kombinovana dejstva po jedinstvenom planu za celo ratište predstavljaju optimalno rešenje.

Naši su uslovi specifični pa, s obzirom na to i na iskustva iz dosadašnje ratne prakse u pogledu primene vazduhoplovnih operacija, postoje različita mišljenja o mestu vazduhoplovne operacije u našoj teoriji i praksi oružane borbe. Ono što je nesporno jeste da naša vazduhoplovna operacija ne može biti identična ni po ciljevima ni po osnovnim karakteristikama sa vazduhoplovnim operacijama iz prošlog svetskog rata. Ona ne može biti identična ni sa vazduhoplovnim operacijama velikih sila u savremenim ratovima, jer se njihova doktrinarna načela temelje na tehnološkoj superiornosti i tehnokratskoj strategiji. Drugim rečima, naša vazduhoplovna operacija ne može i ne treba da bude ničija kopija. Ona mora biti autentična, i u punom skladu sa našim osobenim uslovima i našom koncepcijom odbrane, jer samo tako može da koristi našim prednostima, naročito u pogledu načina upotrebe snaga. Naravno, to ne znači da ne treba da se koristimo iskustvima drugih, koja se mogu primeniti i u našim uslovima. Polazeći od tih premisa, pokušaćemo da definišemo vazduhoplovnju operaciju u ONOR-u i identifikujemo i obrazložimo njene odrednice.

3. Vazduhoplovna operacija kao oblik borbenih dejstava u ONOR-u

Vazduhoplovna operacija je oblik ofanzivnih dejstava borbene avijacije po snagama i objektima RV i PVO ili drugim najvažnijim sastavima oružanih snaga i objektima agresora. Izvodi je RV i PVO u borbi za prevlast u vazдушnom prostoru, radi sprečavanja i zadržavanja pokreta jačih oklopno-mehanizovanih snaga neprijatelja iz du-

bine ka frontu, ili kada ove ispolje dublje prodore u odbrambenim zonama strategijskooperativnih grupacija. Operacija se izvodi jačim snagama, s jednim ili više snažnih i uzastopnih napada, po jedinstvenom planu i na širem prostoru, u trajanju od jednog ili više dana, da bi se postigli efekti operativnog značaja. Zavisno od cilja, može biti samostalna ili u sklopu kombinovanih operacija KoV, RM i TO. Najčešće se izvodi u okviru strategijske operacije.

Bitni činioci koji je opredeljuju kao poseban oblik borbenih dejstava su: cilj, snage i sredstva, prostor, vreme, zamisao i plan i jedinstveno komandovanje.

Cilj označava ono šta se određenom vazduhoplovnom operacijom želi postići i kakvi se efekti mogu ostvariti dejstvima po neprijateljevim snagama i objektima. Utvrđeni cilj predstavlja polaznu osnovu za rešavanje svih pitanja u pripremi, organizovanju i izvođenju operacije. Proizilazi iz konkretne operativno-strategijske situacije na određenom prostoru i u određenom vremenu, a uslovljen je snagama i namerama neprijatelja, sopstvenim mogućnostima i ostalim činiocima koji mogu uticati na operaciju.

Gledano u celini, vazduhoplovna operacija u uslovima ONOR-a može se organizovati i izvoditi radi:

- uspostavljanja ravnoteže snaga u vazдушnom prostoru, ili ispoljavanja znatnijeg uticaja na promenu nepovoljnog odnosa vazduhoplovnih snaga, na delu ratišta ili glavnog vojišta, nanošenjem što većih gubitaka snagama neprijateljevog RV i PVO;

- ostvarivanja odgovarajućeg stepena prevlasti u vazдушnom prostoru na vojištu ili delu ratišta za određeno vreme, dejstvom po avijaciji na zemlji i objektima infrastrukture neprijateljevog RV i PVO;

- dejstva po snagama KoV, pre svega oklopno-mehanizovanim, koje se pripremaju ili izvode napad, koje se dovode iz dubine, ili po onima koje prodiru u dubinu naše odbrane na najvažnijem pravcu, radi sprečavanja njihovog pokreta ili zadržavanja za određeno vreme, nanoseći im značajne gubitke.

Izbor objekata po kojima se dejstvuje u direktnoj je zavisnosti od cilja operacije. Ako se ona izvodi radi postizanja ravnoteže, promene odnosa vazduhoplovnih snaga i ostvarenja odgovarajućeg stepena prevlasti u vazдушnom prostoru za određeno vreme, najvažniji objekti dejstva su: avijacija, prvenstveno ofanzivna, zatim poletno-sletne staze, skladišta ubojnog i pogonskog materijala, operativni centri i komandna mesta na aerodromima. U obezbeđujućim dejstvima to su: artiljerijsko-raketne jedinice za neposrednu odbranu aerodroma baziranja avijacije, elementi sistema VOJIN, vatreni po-

ložaji raketnih jedinica PVO u širem rejonu i odgovarajući objekti za demonstrativna dejstva.

Međutim, ako je cilj operacije sprečavanje pokreta snaga KoV ili njihovog zadržavanja za određeno vreme, najvažniji objekti dejstva su oklopne i mehanizovane snage u rejonima prikupljanja, u pokretu ka frontu ili prilikom prodora u dubinu naše teritorije, raketne i artiljerijskoraketne jedinice, bliže strategijske i operativne rezerve, kao i važniji objekti na komunikacijama, čijim se rušenjem postiže odgovarajući efekat usporavanja ili zadržavanja pokreta trupa i planskog izvođenja napada. U svim slučajevima osnovni cilj operacije je nanošenje što većih gubitaka neprijatelju u ljudstvu i materijalu, i od toga treba polaziti prilikom definisanja i preciziranja zadataka angažovanim snagama kada se biraju ubojna sredstva radi postizanja željenih efekata.

Snage i sredstva obuhvataju ukupne ljudske i materijalno-tehničke potencijale koji se u operaciji angažuju, a izražavaju se kvantitetom i kvalitetom snaga. Što se tiče kvantiteta, tj. obima snaga angažovanih u operaciji, teško je, a to nije ni nužno, određivati precizan parametar, budući da to zavisi od svih drugih činilaca u njihovoj interakciji. Kao orijentacioni kriterijum u tom smislu mogu da posluže iskustva iz minulih ratova. U drugom svetskom ratu za postizanje cilja operativnog značaja bilo je potrebno dnevno u proseku oko 1.000 poletanja aviona koji dejstvuju klasičnim borbenim sredstvima.¹³ U određenim uslovima, kako je već konstatovano, postizani su krupni operativni rezultati i manjim brojem angažovanih snaga i u kratkom roku.¹⁴

Iskustva iz vijetnamskog rata i ratova na Bliskom istoku ukazuju na značajan napredak u razvoju aviona i njihovog naoružanja, što je omogućilo da se sa manje aviona postižu mnogo veći efekti dejstva. Maksimalno dnevno naprezanje u operacijama protiv S. Vijetnama bilo je 400 — 500 avio-poletanja, što je duplo manje nego u drugom svetskom ratu.

Kad se razmatraju snage sa stanovišta njihovih kvalitativnih svojstava, treba imati u vidu da su znatno povećane brzine, nosivost i ostale performanse savremenih aviona, a u zadnjih 10 godina povećana je i razorna moć ubojnih sredstava za deset puta. Naročito značajan napredak je postignut u tačnosti pogađanja pojavom vođe-

¹³ V. Bubanji: *Treća dimenzija rata*, str. 83.

¹⁴ Još 1921. godine američka avijacija je izvršila više uspešnih demonstracija napada na razne tipove ratnih brodova i za kratko vreme i malim brojem aviona uništila podmornicu, razarač, krstaricu 'Frankfurt' i bojni brod 'Ostfridland' (svi brodovi iz nemačkog ratnog plena).

Z. Ulepič: *Ratno vazduhoplovstvo u drugom svetskom ratu*, str. 63.

nih bombi i raketa. S tim u vezi nastupile su promene u načinu upotrebe i taktici dejstva. Prema tome, savremeni avioni i borbena sredstva, angažovanje svih vrsta avijacije (u prvom redu borbene) u operaciji, te angažovanje drugih snaga i subjekata društva na bojištu (delu ratišta) — sve to omogućuje da se vazduhoplovna operacija izvede sa manje snaga nego u prošlom ratu, a da se postignu rezultati operativnog, pa i strategijskog značaja. U principu, za vazduhoplovnu operaciju se angažuju jače snage RV i PVO.

Prostor, sa stanovišta cilja operacije, označava granice ili okvire dela ratišta — bojišta na kojem se ona priprema i izvodi. Obuhvata potrebnu osnovicu za raspored sopstvenih snaga angažovanih u operaciji i prostor na kojem su raspoređene snage i sredstva neprijatelja, čijim se uništenjem postižu efekti operativnog značaja. Iskustvo iz drugog svetskog rata ukazuje na to da je operativna osnovica za vazduhoplovne snage koje su izvodile operaciju bila širine od 150 do 200 km i dubine od 50 do 250 km,¹⁵ zavisno od cilja (strategijskog, odnosno operativnog), doleta lovačko-bombarderske avijacije, sistema PVO neprijatelja, mogućnosti zaštite i dr. činilaca.

Vreme označava trajanje operacije, a izražava se određenom vremenskom jedinicom. Uslovljeno je snagama i sredstvima, operativnim efektima koji se žele postići i drugim činiocima. U poređenju sa kopnenom operacijom, vazduhoplovna se može izvesti za kraće vreme, zavisno od vrste operacije i operativne situacije na bojištu — delu ratišta. Ako se izvodi radi promene nepovoljnog odnosa snaga, odnosno postizanja ravnoteže snaga ili ostvarenja određenog stepena prevlasti u vazдушnom prostoru, može trajati više dana.

Kada se operacija izvodi radi postizanja prevlasti u vazduhu, počinje prvim masovnim udarom po neprijateljevoj avijaciji i objektima infrastrukture, i traje sve dok se odvajaju snage za održavanje ili pojačavanje postignutog stepena prevlasti u vazдушnom prostoru nad određenim delom ratišta — bojišta. Ako se, pak, radi o vazduhoplovnoj operaciji po određenim snagama KoV, može trajati i jedan dan, pa da se dejstva narednih dana nastave u vazduhoplovnoj podršci strategijsko-operativne grupacije na bojištu. Prema tome, vazduhoplovna operacija u našim uslovima može trajati *jedan ili više dana*, što će zavisiti od cilja i vrste operacije i uslova u kojima se izvodi.

Zamisao izražava ideju manevra i način angažovanja snaga radi realizovanja postavljenog cilja, a *plan* predstavlja usklađenost svih dejstava u vazduhoplovnim operacijama.

¹⁵ Isto, str. 477.

Jedinstveno komandovanje odražava princip prema kojem jednu operaciju priprema i izvodi jedna komanda koja komanduje svim snagama koje se u njoj angažuju, bez obzira na njihovu formacijsku pripadnost. U našim uslovima to znači da svim snagama, predviđenim da se angažuju u operaciji, komanduje Komanda RV i PVO, odnosno određena vazduhoplovna komanda operativnog sastava.

Navedeni činioци koji opredeljuju vazduhoplovnu operaciju kao oblik borbenih dejstava dobrim delom razjašnjavaju dileme u pogledu njenog realizovanja. Međutim, da bi ta razjašnjenja bila potpunija, valja sagledati neke njene *karakteristike*, odnosno istaći neka njena kvalitativna svojstva po kojima se razlikuje od drugih oblika borbenih dejstava.

Prvo, vazduhoplovna operacija je najsloženiji oblik borbenih dejstava snaga RV i PVO na vojištu ili delu ratišta. Ona objedinjava i usklađuje dejstva glavnih snaga avijacije sa ostalim aktivnostima na širokom prostoru, povezujući veći broj taktičkih dejstava po izabranim objektima u jednu celinu. Na primer, jednovremeno dejstvo po nekoliko aerodroma i drugim objektima neprijateljeve vazduhoplovne infrastrukture nije prost zbir dejstava po različitim objektima, niti zbir mnoštva borbi i bojeva avijacije na vojištu, već novi kvalitet i ujedno najviši oblik borbenih dejstava, kako u pogledu pripreme, organizovanja i izvođenja, tako i u pogledu rezultata koji se postižu. Dakle, cilj je osnovna odrednica koja je opredeljuje. Sva dejstva RV i PVO koja prevazilaze obim i okvire vazduhoplovne podrške i ofanzivnih dejstava sa ograničenim ciljem su vazduhoplovna operacija, i ona se može izvoditi:

— kao oblik borbenih dejstava za prevlast u vazдушnom prostoru, ili

— kao oblik borbenih dejstava po KoV i ostalim neprijateljevim snagama i objektima.

Drugo, vazduhoplovna operacija se izvodi po odluci Vrhovne komande, jačim snagama, po jedinstvenom planu, na širokom prostoru i u većoj dubini, po pravilu u okviru strategijske operacije. To su relativno samostalna dejstva čiji su nosioci snage RV i PVO, ali u operaciji se mogu angažovati i druge snage na datom vojištu. Naime, dejstva se planiraju kao samostalna operacija, ali se ostvaruje u sadejstvu sa ostalim strukturama i delovima oružanih snaga koje dejstvuju na vojištu ili delu ratišta. To podrazumeva angažovanje tih struktura i delova OS u određenom obimu na zadacima koji mogu doprineti opštem uspehu vazduhoplovne operacije. Radi se o angažovanju organa za informativnu i obaveštajnu delatnost (korišćenje njihovih podataka i angažovanje informativnih sredstava za opera-

tivno maskiranje), zatim angažovanje avijacije KoV i TO, drugih snaga TO i KoV, vazduhoplovnih i padobranskih jedinica, a na primorskom vojištu odgovarajućih delova vojnopomorske oblasti. Prema tome, ona je u funkciji opšte vojne operacije.

Treće, vazduhoplovna operacija kao oblik borbenih dejstava razlikuje se od vazduhoplovne podrške i ofanzivnih dejstava sa ograničenim ciljem i prema sledećem:

— Dejstva u vazduhoplovnoj podršci KoV, RM i TO planiraju se na nivou komande strategijsko-operativne grupacije ili drugih strategijsko-operativnih sastava, i izvode sukcesivno tokom njihove operacije ili drugih oblika borbenih dejstava. Cilj je da se strategijsko-operativnim grupacijama ili taktičko-operativnim sastavima KoV, RM i TO obezbede što povoljniji uslovi za dejstva i da se ojačaju i potpomognu: izviđanjem, zaštitom od dejstva iz vazduha, vatrom i transportom, u okviru odobrenih naprezanja, radi izvršavanja njihovih osnovnih zadataka. Prema tome, ta dejstva su usklađena sa manevrom i dejstvima snaga KoV, RM i TO koje se podržavaju na vojištu i predstavljaju njihov integralni deo. Razlika je i u načinu upotrebe i taktici dejstva, zavisno od toga da li se radi o posrednoj ili neposrednoj podršci.

— Ofanzivna dejstva sa ograničenim ciljem sistematski se izvode manjim grupama borbene avijacije, pa i pojedinačnim avionima, koristeći se složenim meteorološkim uslovima, letom u maski neprijateljskih avijacijskih grupa koje se vraćaju sa zadatka, u svitanje, sumrak i noću, u relativno ograničenom vremenu, na širokom prostoru, po osetljivim elementima neprijateljevog RV i PVO. Cilj je sprečavanje poletanja ofanzivne avijacije sa pojedinih aerodroma za ograničeno vreme, uništavanje aviona na zemlji, uznemiravanje i ometanje planske upotrebe neprijateljevih vazduhoplovnih snaga. Dejstva se izvode, kao i u vazduhoplovnoj operaciji, po odlukama Vrhovne komande u strategijskoj operaciji, ali se mogu izvoditi i po odlukama komandanta strategijsko-operativne grupacije, kao jedan od načina zaštite elemenata operativnog poretka snaga KoV, RM i TO na vojištu. U tom slučaju angažuju se dodeljene snage za podršku, po planu operacije strategijsko-operativne grupacije. Prilikom izvršavanja ovih zadataka ne određuju se posebne snage za obezbeđujuća dejstva već se to postiže tajnošću, iznenađenjem i taktičkim postupcima snaga koje ta dejstva izvode.

Prema tome, vazduhoplovna operacija predstavlja skup usklađenih dejstava snaga RV i PVO radi postizanja efekata operativnog značaja i izvodi se samo po odlukama VK, a za njeno realizovanje neophodno je postojanje svih činilaca koji je opredeljuju.