

Генерал-лајтнант ЗДЕНКО УЛЕПИЋ

УПОТРЕБА АВИЈАЦИЈЕ ВЕЛИКИХ ДРЖАВА У ДРУГОМ СВЕТСКОМ РАТУ

Други светски рат карактерише се углавном:

- учешћем милионских армија на фронту;
- масовном применом ратне технике сваке врсте, која је обезбедила армијама силну ударну моћ и маневарску способност и у великој мери повећала темпо и замах операција;
- масовном употребом авијације на фронту и у дубокој позадини зараћених страна;
- учешћем целокупне позадине, целокупног становништва и привреде ратујућих земаља у снабдевању армија борбеном техником и осталим материјалним потребама.

Последњи рат јасно је потврдио или побио правилност усвојених ратних доктрина појединих армија, јасно определио улогу појединих родова војске, ваздухопловства и морнарице. Поред тога, нарочито се истакла важност морално-политичког стања армије, као и условљеност успеха армије од чврстине, организованости и залагања целокупне позадине.

У периоду од Првог до Другог светског рата тумачена је улога ваздухопловства на разне начине. Тако је, на пример, према оштепознатој „Дуетовој доктрини“, авијација способна да самосталним дејством на позadinу и изворе снабдевања натера противника да капитулира. Због тога треба, по Дуету, макар и на рачун сувоземне војске, чија је улога дефанзивна, развијати снажно ваздухопловство, које ће уствари обезбедити победу, док ће сувоземна војска већ добијену победу само искористити.

Иако се о овој доктрини много дискутовало, иако је много критикована, иако у потпуности није примењена ни у једној армији, ипак је ова, чисто реакционарна доктрина, имала у империјалистичким земљама много присталица. Идеја тоталног рата, коју су пропагирали Дует, Лудендорф и њихови следбеници у империјалистичким земљама, имала је снажан утицај и на одређивање улоге ваздухопловства не само у фашистичкој Италији и Немачкој, већ и ваздухопловства Енглеске и Америке.

Ово свакако није случајно када се има у виду карактер тих армија и чињеница да све империјалистичке армије у својој суштини почивају на истим основним принципима.

Богата искуства Совјетске армије, која је до отварања Другог фронта, и доцније, носила главну тежину рата, доказују да се победа може извојевати само уништењем армије противника и да се овај задатак може решити

једино најцелисходнијим искоришћењем свих борбених средстава саобразно датој ситуацији, тј. садејством свих родова војске и видова оружане силе. У савременом боју и операцији учествују, осим основног рода — пешадије, огромне количине техничких борбених средстава свих врста: артиљерије, тенкова, авијације, инжењерије и др. Ниједно од тих борбених средстава није савршено, свако има своје специфичности, свако је способно да решава извесне, мање или више ограничене задатке. Зато савремени бој и операција захтевају савршено усклађивање свих борбених средстава, искоришћујући предности сваког рода у конкретној ситуацији уз узајамно допуњавање једних другима.

Ако укратко анализирамо особине авијације видимо да се авијација одликује:

— великом маневарском способношћу, која јој омогућава брзу концентрацију на било којем делу фронта, па чак и ратишта;

— способна је да дејствује у тактичком и оперативном садејству са јединицама сувоземне војске и морнарице, а може и самостално да извршава извесне задатке;

— захваљујући великом домету и начину дејства може дејствовати и против оних циљева, који су због удаљености или мртвог угла заштићени од дејства осталих борбених средстава;

— може испољити јако ватрено дејство захваљујући моћном бомбардерском и ватреном наоружању.

Поред ових одлика авијација има и низ недостатака, који ју чине веома осетљивом и зависном од осталих родова војске и служби. Тако на пример:

— постојање авијације условљава солидну материјално-техничку базу, тј. развијену и сировинама обезбеђену индустрију, која је способна да у рату знатно повећа свој потенцијал;

— дневно напрезање јединица авијације је релативно мало. Због великог замора и брзог трошења особља, авијација захтева у једној години рата вишеструко замјњивање летача;

— тешкоће око базирања. Подесно земљиште за базирање авијације не може се увек наћи у потребном рејону, нарочито у планини, јер захтева специјалне уређаје и добре комуникације;

— зависност од метеоролошких прилика. Иако савремени авион мање зависи од временских прилика, ипак се под тешким атмосферским приликама дејство авијације квантитативно и квалитативно знатно смањује, нарочито у планинским пределима, а понекад је то дејство потпуно онемогућено;

— дејство авијације у току прошлог рата, и поред великог усавршавања нишанских справа и примене радиолокатора, било је непрецизније од дејства артиљерије.

Ценећи објективне способности и могућности авијације долазимо до закључка да она претставља снажно борбено средство и да може, ако се правилно развија и употребљава у склопу оружаних снага једне земље, много допринети победи над непријатељем. Према томе, употребу авијације треба заснивати на правилној процени њених могућности, на правилној оцени њене улоге у склопу задатака оружаних снага. Јасно је, да у тој процени, ва-

жан чинилац претставља економски потенцијал, материјално-техничка база дотичне земље.

Циљ овог чланка је да се, у најкраћим цртама, изнесе каква је била улога, место и задатак авијације у оружаним снагама великих сила у току Другог светског рата.

Фашистичка Немачка. Поред моторизованих јединица немачка авијација требало је да одигра најважнију улогу у остварењу замисли „муњевитог рата“, а то значи: не поштујући никакве међународне законе изненада напасти непријатеља снажним бомбардерским нападима, уништити његово ваздухопловство, терористичким нападима на државне центре унети растројство у државни и војни апарат, а једновремено јаким мотомеханизованим јединицама, уз подршку авијације и десантних јединица, разбити и уништити главнину његових сувоземних снага и тако створити услове за капитулацију нападнуте државе. Врло важну улогу при томе треба да одигра унапред припремљени квислиншки апарат у тој земљи.

Према немачким званичним правилима ваздухопловство је требало да освоји превласт у ваздуху, да оперативно садејствује сувоземној армији и морнарици бомбардерским нападима и ваздухопловним десантима, да оствари тактичко садејство, у првом реду са мотомеханизованим јединицама.

У тим званичним правилима не говори се у коју категорију задатака спадају терористички напади на отворене градове, које су хитлеровци примењивали у препадима на све државе држећи се свога начела да „треба примењивати сва средства за уништење непријатеља, ако она помажу брзом постизању победе, без обзира да ли та средства одговарају међународним законима или не“ (из књиге „Тотални рат“ од Лудендорфа).

У склопу нацистичке агресивне армије „Luftwaffe“ је развијена као чисто офанзивни вид оружане силе, рачунајући на слабост противника и брзи завршетак операција, са снажно израженом лакошћу и средњом бомбардерском авијацијом. У почетку Другог светског рата на ловачку авијацију отпадало је само 22% целокупне авијације. Обзиром на слабост авијације земаља које су као прве постале плен немачке агресије — Пољске, Белгије, Холандије, Норвешке, Француске и Југославије — организација и употреба немачке авијације се на изглед оправдала, иако је у овом периоду доживела један крупан неуспех. Наиме, августа 1940 године немачка авијација је отпочела тзв. „битку за Британију“ у чијој су почетној фази Немци сасредили своје дејство на уништење поморских база и конвоја, примењујући велике формације бомбардера у пратњи ловаца (понекад до 500 авиона). Пошто су наишли на снажни отпор енглеске ловачке авијације, пренели су део својих снага на дејство по аеродромима ловачке авијације. Но, пошто отпор енглеске ловачке авијације није опао, Немци су били принуђени да дејствују по индустријским објектима, а касније и по Лондону мањим бомбардерским формацијама са снажном ловачком заштитом. У крајњој фази ове „битке“, у октобру исте године, Немци су били принуђени да потпуно прекину са дневним бомбардерским нападима, да дају дејствују само ловачком авијацијом, а да бомбардере користе само ноћу.

У овој „бици“, која је завршена крајем 1940 године, Немци су изгубили (према енглеским подацима) 2375 авиона, а да при томе стварно нису

постигли никакав циљ, јер је операција „изумрла“ губећи стално свој интензитет, а без везе са операцијама сувоземних снага и морнарице остало је неискоришћено дејство авијације и поред извесних постигнутих резултата.

У нападу на Совјетски Савез Немци су применили свој већ „прове- рени шаблон“ из ранијих операција. Користећи се преимућством агресора, изненадношћу напада, већ стеченим ратним искуством, надмоћношћу у авија- цији и тенковима и недовољном припремљеношћу Црвене армије, Немци су постигли у почетним операцијама, уз огромне жртве, извесне територијалне успехе, али је одмах било јасно да је у овом случају процена противника погрешно извршена. Совјетска армија, вешто користећи маневарску одбрану, задајући нацистичким нападачима све снажније ударце, како на земљи, тако и у ваздуху, успела је да стабилизује своју одбрану и да већ крајем но- вембра 1941 године пређе у противофанзиву под Москвом и зада озбиљан ударац „непобедивој“ Хитлеровој армади.

За овај период, који обилује примерима крајњег залагања совјетске авијације, хероизма и пожртвовања совјетских пилота у борби са тада над- моћнијом нацистичком авијацијом, веома је карактеристично да је немачка бомбардерска авијација, и поред тога што су предњи делови немачких једи- ница једно време били на свега неколико десетина километара од Москве, до- живела потпуни неуспех у нападима на Москву. У октобру 1941 године, за време првог општег напада, од 2018 немачких полетања успело је да се про- бије над Москву свега 72 авиона, тј. 3,5%, а од 15 новембра до 6 децембра од 1953 полетања стигло је до Москве свега 28 авиона, или 1,4%.

Иако се ови напади, у смислу искоришћења авијације, не могу пот- пуно идентификовати са нападима авијације у „бици за Британију“, јер се у првом случају ради о самосталном, стратешком дејству авијације, док је у нападима на Москву дејство авијације било оперативно повезано са ра- дом сувоземне војске, ипак ова два примера јасно показују да су Немци у оба случаја погрешно оценили сопствене снаге, високо преценили могућности дејства бомбардерске авијације, потцењујући противника. У „бици за Бри- танију“ јасно се показала слабост немачке ловачке авијације — мали про- центуални однос према бомбардерској авијацији — што је довело до тога да она није успела да обезбеди надмоћност у ваздуху и слободно дејство бомбардерске авијације.

Неуспех немачке авијације код Москве претставља велики успех про- тивавионске одбране Москве, која је резултирала из правилно организова- ног садејства авијације, артиљерије и осталих средстава, заснивала се на правилној оцени противника и на дубоком патриотизму и мржњи према не- пријатељу противавионских заштитника совјетске престонице.

Пораз немачке армије код Стаљинграда уједно је и пораз немачке авијације. Може се рећи да је у завршној фази ове битке немачка авијација први пут заиста изгубила оперативну превласт у ваздуху, док битка на Ку- бану, у којој су учествовале најелитније јединице немачке авијације, прет- ставља изразити прелом у карактеру дејства немачке авијације, која после тога добија све више одбранбени карактер — смањује се снага бомбардерске за рачун ловачке авијације. Користећи до крајних могућности капацитет своје

јаче развијене индустрије и индустрије окупираних земаља, и до крајњих граница експлоатишући, уз највећи терор, радну снагу поробљених народа, Немачка, додуше, успева да одржи, па чак и повиси, капацитет своје ваздухопловне индустрије, али ни изблиза у сразмери у којој је расла авијација СССР-а и Англоамериканаца. У немогућности да за време рата знатније преоријентише продукцију за израду савремених типова авиона, Немци покушавају при крају рата да своју немоћ надокнаде техничким роботима „V-1“, „V-2“. Но све то није могло да одгоди потпуни слом авантуристичке стратегије фашистичке Немачке, која није била у стању да одоли моћној Совјетској армији наоружаној најнапреднијом идеологијом, са најнапреднијим социјалистичким друштвеним уређењем.

Шта је, дакле, карактеристично за употребу немачке авијације у Другом светском рату?

1 — Немачка авијација, као саставни део немачких оружаних снага, одраз је нацистичке авантуристичке стратегије, која се базирала на сасвим нереалној процени политичке и војне ситуације, потцењивању својих противника, и високом прецењивању способности и могућности сопствених снага.

Када је већ у првој години рата са СССР-ом пропала стратегија „мундштета“ и када је требало прећи на дуготрајни рат, у коме долази до пуног израза виталност једне државе и њена економска снага, било је јасно да немачке оружане снаге, а у њеном склопу и авијација, нису биле припремљене за такав рат, ни морално ни материјално; за такав рат недостајале су јој како људске тако и материјалне резерве.

2 — Немачка је била, због све снажнијег дејства совјетске, а доцније и англоамеричке авијације, принуђена да у току рата скоро потпуно преоријентише карактер своје авијације, да њену потпуно офанзивну улогу замени дефанзивном и да при томе што више сужава обим њених оперативних и тактичких задатака. На почетку рата ловачка авијација претстављала је 22% од целокупне авијације, 1944 године 69%, а на крају рата 77% целокупне авијације. Бомбардерска авијација заузимала је на почетку рата 58, а на крају рата свега 12% целокупне авијације. Немачка је покушавала да снажним ојачањем ловачке авијације поврати изгубљену ваздушну превласт, но то није могло изменити ситуацију, јер су главни узроци лежали у самој суштини немачке авантуристичке стратегије.

Енглеска. Енглеска је у периоду између Првог и Другог светског рата држала под оружјем професионалну армију, која јој је била довољна за заштиту њених посела у колонијама.

Иако је у периоду пред Други светски рат заузимала у капиталистичком свету треће место по развијености индустрије (иза Америке и Немачке), са јако развијеном тешком индустријом (око 50% од укупног индустриског потенцијала), ипак је капацитет њене војне индустрије био сразмерно мали — свега 5—6% од целокупног индустриског потенцијала. За овакво стање има свакако великих заслуга профашистичка спољна политика Чемберлена, подржавана од капиталистичких монополиста. Наоружање енглеске војске и ваздухопловства било је, непосредно пред Други светски рат, врло слабо. Стање се није поправљало ни онда, када је целом свету било јасно да се на-

цистичка Немачка отворено припрема за рат, када је 50% целокупне немачке индустрије радило искључиво за војне потребе.

У предратном периоду ваздухопловству Велике Британије одређена је следећа улога: „Обезбедити интегритет британског острва јаком ловачком авијацијом, а рат у ваздуху пренети на територију противника.“

Ловачка авијација формирана је у „Ловачку команду“, која је имала првенствени задатак да заштити британска острва, док је бомбардерска авијација, формирана у „Бомбардерску команду“, углавном имала задатак да пренесе рат у ваздуху на територију противника. Извиђање мора, сарадња са морнарицом, праћење конвоја и сличне задатке примила је „Обалска команда“.

Док је нацистичка ратна машина поробљавала европске земље, Енглеска је, уз највеће напоре, успела да ангажује за војну продукцију свега око 20% своје индустрије од чега је приличан део био искоришћен, у првом реду, за потребе ловачке авијације. Ловачка авијација је заузимала у почетку рата око 28% целокупних енглеских ваздухопловних снага. Себично чувајући највећи део ваздухопловних снага за одбрану Острва, Енглеска је у почетним фазама рата у Европи, нарочито за време операција у Норвешкој и Француској, показала сву беспринципијелност своје политике и нелојалност према тим савезницама. Док су те земље у првим нападима Немаца изгубиле сву авијацију, Енглеска је, базирајући у главном на Острво, сачувала највећи део својих јединица и ангажовала се у пуној мери тек када је требало спасавати енглеске трупе после неуспеха код Денкерка и доцније у „бици за Британију“. Велику услугу и помоћ пружили су енглеској авијацији у том периоду избегли пилоти чешког, пољског, белгиског и француског ваздухопловства које су Енглези због слабости своје авијације врло радо прихватили у своје јединице.

Као што је већ раније изнето, енглеска ловачка авијација, у заједници са ПАО и уз највеће напоре, решила је у своју корист „битку за Британију“ што је несумњиво њен успех. Добро организована радиолокаторска служба (са којом Немци нису рачунали) дала је велики допринос у овој бици.

Даљи развој политичких догађаја у свету — напад Немачке на Југославију, три месеца касније напад Немачке на СССР и ангажовање највећег дела немачких оружаних снага за ове операције ослободио је енглеско ваздухопловство немачког притиска и створио енглеској индустрији могућност за скоро несметани развој продукције, која 1943 године постиже свој максимални потенцијал.

Интегритет енглеског острва, па и осталих енглеских поседа, више није био у питању пошто је Црвена армија у потпуности ангажовала све офанзивне снаге немачке авијације.

Како је енглеска авијација решавала други задатак — преношење рата у ваздуху на непријатељску територију? Малобројна бомбардерска авијација са којом је располагала Енглеска на почетку рата била је, по својој бројној јачини, а нарочито по своме квалитету, неспособна да реши било какав озбиљнији задатак. Авиони „Bristol-Blenheim“, „Welignton“ и сл. због слабог наоружања и мале брзине претрпели су у првим дневним акцијама над Немачком и окупираном европском обалом огромне губитке, тако да се енглеска бомбардерска авијација већ у почетку рата преоријентисала на ноћни

рад, на чему је остала углавном у току целог рата, када су уведени у строј нови четворомоторни авиони, боље наоружани и бољих летачких особина.

Користећи ловачку авијацију углавном за одбрану своје територије, а бомбардерску за стратегиска бомбардовања, Енглеска је занемарила авијацију за сарадњу са сувоземном војском, што се у пуној мери одразило у операцијама Енглеске армије после десанта. Недостатак ове авијације надокнађиван је применом ловачких авиона који су, опремљени бомбардерским наоружањем, добили назив ловци-бомбардери, и учешћем бомбардерских авиона у непосредној сарадњи са сувоземним снагама. Но све те импровизације показале су низ слабости које су се огледале нарочито у слабој увежбаности јединица за такве задатке, у слабој сарадњи између штабова сувоземне војске и ваздухопловства, несразмерно великом утрошку снага и слабом резултату дејства. Можемо рећи да је енглеска авијација успешно извршила први задатак — тј. заштиту енглеског острва. Резултате дејства стратегиске авијације видећемо из даљег излагања о америчкој авијацији.

Сједињене Америчке Државе¹⁾. Главна снага ваздухопловства САД у светском рату била је стратегиска авијација, састављена углавном од тешких четворомоторних бомбардера и ловаца даљег дејства. Ова авијација дејствовала је дању у масовним бомбардерским формацијама са снажном ловачком заштитом. По начину дејства њена примена се у основи разликује од примене енглеске авијације. Дневна примена требала је да обезбеди америчкој авијацији масовност и тачност дејства. Улога одређена стратегиској авијацији најбоље се види из директива које је дао „Уједињени Комитет штабова америчког и енглеског ваздухопловства“ у јануару 1943 године, у којој је предвиђено: „да треба разрушити немачку ратну индустрију и привредни систем, поткопати морални дух немачког становништва до тога степена да се ослаби способност Немачке за оружани отпор“. Требало је најпре освојити превласт у ваздуху, после приступити систематском уништавању саобраћаја и веза, и на крају уништити најважнија индустријска постројења која снабдевају оружане снаге Немачке.

Највећи амерички ваздухопловни капацитети, — као на пример генерал Арнолд, командант америчких ваздухопловних снага у Другом светском рату и генерал Спатс, командант стратегиске авијације у Европи, — упорно су доказивали још за време рата, да је стратегиска авијација средство које ће парализовати непријатељску борбену снагу пошто ће, кроз уништење извора, лишити непријатеља потребних борбених средстава и уништити његову моралну снагу за продужење отпора. Провидност ових поставки потпуно је јасна, када се зна да је, у време када почињу масовни напади америчке стратегиске авијације, а то је почетком 1944 године, судбина фашистичке Немачке већ била давно запечаћена победама Црвене армије на источном фронту. Овом перфидном пропагандом требало је уз што мање жртава обезбедити што већи удео у победи, која је тако рећи већ била добијена, умањити улогу Црвене армије у победи, а, с друге стране, створити дојам о огромној снази Англо-американаца.

„Правилност“ поставки америчке ваздухопловне војне стратегије најбоље ће се видети из следећих података који су узети из западне штампе.

¹⁾ Односи се само на дејства америчке авијације на европском ратишту.

У борби за превласт у ваздуху требало је да стратегиска авијација бомбардерским нападима уништи немачку ваздухопловну индустрију.

Доња таблица даје нам податке по годинама о количини бачених бомби на Немачку и окупиране земље и кретање производње двеју главних грана ваздухопловне индустрије у Немачкој и окупираним земљама.

Година	бачено бомби у тонама	Производња авиобензина у хиљадама тона	Број произведених авиона
1940	13.500	966	10.826
1941	37.100	910	11.776
1942	50.400	1.472	15.576
1943	206.200	1.917	25.527
1944	201.500	1.105	39.807

Пада у очи да је у периоду најжешћих бомбардовања производња авиона била највећа. Вешта децентрализација немачке ваздухопловне индустрије, разне фортификациске мере и ПАО биле су снажне противмере стратегиској авијацији у испуњењу њених задатака.

По оцени самих Американаца ваздушна бомбардовања су смањила производњу целокупне немачке војне индустрије:

у другој половини 1943 год. за 5%
у првој половини 1944 год. за 10%
у другој половини 1944 год. за 15%

Под претпоставком да су горњи подаци тачни — што уосталом за утрошена средства није нарочито завидан резултат — треба узети у обзир и остале, вероватно важније факторе, који су утицали на опадање производње, а то је губитак важних извора сировина у Пољској, Румунији и Данској, као и све већа несташица радне снаге због све већих губитака на источном фронту, а у мањој мери и због „стратегиског бомбардовања отворених градова“. (Од свих бомбардовања погинуло је у Немачкој укупно око 500.000 људи — од тога много жена и деце. На једног убијеног позадинца утрошено је око 2,8 тона бомби).

Да ли се може говорити о попуштању моралне снаге нацистичке Немачке под утицајем бомбардовања стратегиске авијације? И највећи поборници „пресудне улоге авијације“ у прошлом рату не могу порицати низ чињеница које говоре о противном, као на пример:

— да су наступања Англоамериканаца у Италији, која је потпомагала најснажнија техника, успешно спречавале немачке бројно слабије снаге од оних прогив којих се у исто време победоносно борила НОВ Југославије;

— да су англоамеричке снаге, после десанта у Француској, проживљавале тешке кризе иако је Немачка на западу држала само незнатне снаге слабијег квалитета, а да је при томе само авијација западних савезника била десет пута јача од противпостављених немачких ваздушних снага;

— да у Немачкој није дошло до унутрашњег слома због попуштања морала становништва, већ је капитулација Немачке наступила тек после потпуног уништења Немачке армије, када је Црвена армија побила своју победоносну заставу на јазбину нацизма, у Берлину.

Каква су била дејства стратегиске авијације у борби за превласт у ваздуху?

Из ранијег излагања видели смо какви су резултати постигнути дејством стратегиске авијације против индустрије уопште, а понаособ против главних грана ваздухопловне индустрије. Из тих података можемо закључити да стратегиска бомбардовања нису била пресудан чинилац у освајању превласти у ваздуху, већ да је то била ловачка авијација. Ево још неколико података из америчке штампе: од свих уништених немачких авиона у прешлој рату од стране америчке авијације било је 75% оборених у борбама у ваздуху, од свих уништених немачких авиона од енглеске авијације било је 77% оборених у борбама у ваздуху, а совјетска авијација оборила је око 80% од свих уништених авиона на источном бојишту.

Процентуални однос ловачких авиона према свим осталим врстама кретао се овако:

	На почетку рата	На крају рата
код Енглеза	28%	43,5%
код Американаца	25%	40%
код Немаца	22%	77%

Када још упоредимо и податке укупно произведених авиона код Енглеза и Американаца с једне стране и Немаца¹⁾ с друге, јасно се види да су огромна бројна као и техничка надмоћ енглеске и америчке ловачке авијације на западном фронту, а у првом реду поражавајуће дејство совјетске ловачке авијације, — били главни фактори који су условили превласт у ваздуху, а не дејство стратегиских бомбардовања.

Према томе, стратегиско дејство авијације је могло имати само помоћну улогу у освајању превласти у ваздуху. Није нам циљ да оспоравамо потребу постојања стратегиске авијације нити да потцењујемо њене могућности, јер би нас то могло довести до погрешних закључака, али сматрамо да можемо извести закључак да англоамеричка стратегиска авијација није била „пресудан чинилац“ у победи над фашистичком Немачком, него је само допринела — иако уз потрошак огромних средстава — смањењу отпорне снаге нацистичке Немачке.

Совјетски Савез. Совјетска авијација се развијала, од самог почетка, у тесном садејству са осталим родовима војске. Њен развој оснивао се на поставкама совјетске војне доктрине, засноване на марксистичком гледању на свет.

Млада Совјетска република од самог почетка је правилно оценила улогу авијације у склопу оружаних снага и њен однос према осталим родовима. Стварањем сопствене ваздухопловне индустрије обезбеђена је потребна материјална база, а паралелно са тим масовно су обучавани најбољи синови Совјетске републике за борце младог ваздухопловства. Омасовљењем ваздухопловног спорта створене су велике резерве ваздухопловног кадра.

Већ прва совјетска правила предвиђају следећу улогу авијације: — да учествује заједно са сувоземном војском и морнарицом у решавању задатака оперативно-тактичког значаја;

¹⁾ Према америчким подацима у току 1941 године закључно са 1944 годином произведено је у Америци 257.000, у Енглеској 98.000, а у Немачкој 91.000 авиона. Познато је да су се англоамеричке ваздухопловне снаге сукобиле са знатно мањим делом немачке авијације но Црвена армија.

— да извршава самосталне задатке оперативно-стратeгиског значаја и води борбу за превласт у ваздуху.

На основи конкретно постављених основних задатака, чија се суштина није изменила до краја рата, совјетска авијација имала је правилно усмерен пут који се одражавао како на развијању војне мисли, тако и на правилно усмеравање технике. Може се рећи да је једино совјетска војна доктрина правилно оценила улогу авијације и да се захваљујући томе совјетска авијација развијала и усавршавала плански, без икаквих трзавица и преоријентација, што је омогућавало стално побољшавање како метода њене употребе тако и њене материјалне базе.

Изненадни напад Немачке на СССР затекао је совјетску авијацију у фази преорукања на нови — савремени летачки материјал, који је тек почео да пристиже у јединице. Поред тога, изненадни напад немачке авијације на велики број аеродрома нанео је озбиљне губитке авијацији у пограничној зони. Због брзог напредовања Немаца у првој години рата онај део ваздухопловне индустрије, који се налазио у угроженој зони морао је да обустави рад и да се сели на Исток. Све ове чињенице условиле су да се совјетска авијација у почетној фази рата нашла како бројно тако и по савремености материјала у слабијем положају, али је поред свега тога часно испуњавала своје задатке, заштићавала своју армију и активно садејствовала у борбама на земљи.

Да би испунила свој главни задатак, то јест да успешно учествује са осталим родовима војске у решавању тактичких и оперативних задатака, а поред тога обезбеди слободу дејства сувоземне војске, совјетској авијацији је престојао тежак задатак — да постигне надмоћност у ваздуху.

Пошто је, на почетку рата, укупни однос ваздухопловних снага био на страни немачке авијације, требало је у почетку постићи надмоћност макар на најважнијем делу фронта и у решавајућем периоду операција, тј. постићи тактичку, а потом и оперативну превласт у ваздуху.¹⁾

Совјетска авијација развила се на основи свестране студије специфичних услова под којима је дејствовала. Типови авиона одговарали су циљевима и задаћама које је авијација имала у склопу оружаних снага.

Тако се ловачки авион совјетске авијације — лак, брз и веома покретљив — показао одмах надмоћнији над немачким ловцем. Умешно примењујући предности свог авиона совјетски пилоти створили су нове методе ваздушне борбе увођењем „вертикалног маневра“ и користећи стални пораст совјетске авиоиндустрије, за непуну годину и по дана рата, потпуно преузели иницијативу у ваздуху, коју су задржали до краја рата.

Исто тако потпуно оригинално је решење совјетског јуришног авиона, оклопљеног „Иљушина“ који је за врло кратко време постао најопаснији про-

¹⁾ Тактичка правилност у ваздуху значи онемогућити непријатељској авијацији да организовано и у маси дејствује по нашим трупима на бојишту на главном правцу дејства. Оперативна превласт у ваздуху треба да обезбеди иницијативу авијације фронта тако да може у потпуности извршавати одређене задатке у оквиру једне операције, а да непријатељској авијацији онемогући масовно и организовано дејство по нашим трупима на фронту и у оперативној дубини.

Борбу за оперативну превласт воде сви видови авијације, док борбу за тактичку превласт води, углавном, ловачка авијација.

тивник немачких тенкова и артиљерије, а најбољи ратни друг своје пешадије и тенкова. Непрекидно усавршавајући методе садејства и навођења совјетска јуришна авијација постала је незаменљиво средство подршке својих трупа.

Бомбардерска авијација, оспособљена за дејство из хоризонталног лета и обрушавања, могла се употребљавати због прецизности дејства како у непосредном садејству тако и за оперативне задатке.

Обзиром на улогу и опште задатке, који су постављени авијацији у склопу оружаних снага, авијација за даљно бомбардовање слабије је развијена и употребљавала се углавном ноћу за дејство по циљевима у оперативној дубини, а ређе за самостална, стратемиска бомбардовања.

Напоредо са развојем главних врста борбене авијације развијале су се и остале врсте, као: извиђачка, артиљериска, транспортна и авијација за везу.

Еластична организација командовања омогућавала је брзу концентрацију главних снага авијације на најважнијем фронту или на најважнијим деловима фронта, што је омогућавало совјетском командовању већ у првом периоду рата — када је однос снага био још повољнији за немачку авијацију — да на датом правцу и у дато време створи повољније услове за дејство своје авијације. Битка за Стаљинград и битка за Кубан претстављају крупан успех совјетске команде у употреби авијације.

У свим великим биткама које су вођене 1943 г. па до краја рата совјетска команда успевала је да правилном концентрацијом авијације створи однос своје ловачке авијације према немачкој 3 : 1, касније 5 : 1, а на неким одвојеним фронтовима чак и повољнији, и да приближно тај однос одржи до краја рата, што је обезбеђивало превласт совјетске авијације, стварало повољне услове за употребу осталих врста авијације и гарантовало слободно дејство сувоземних снага.

У завршним операцијама Совјетске армије, као на пример у бици за Кенигсберг, совјетска авијација је концентрисала огромне снаге тако да је на једном км фронта дошло до 150 авиона. Борбено напрезање износило је за два дана 10.000 борбених летова; на непријатеља је бачено 5000 тона бомби.

У Берлинској операцији употребљене ваздухопловне снаге биле су још крупније и потпуно су парализовале немачку ПА одбрану. Великој победи Црвене армије над немачком фашистичком армијом знатно је допринела совјетска авијација и зато је добила заслужено признање.

Према томе за совјетску авијацију у Другом светском рату карактеристично је:

да је она развијена у склопу оружаних снага СССР-а саобразно усвојеној ратној доктрини, која се показала као правилна, јер се базирала на правилној процени свих елемената, а у првом реду противника и сопствених могућности.

Правилно су оцењене све могућности авијације и најцелисходније су искоришћене у конкретној ситуацији.

Правилно одређена улога авијације омогућила је њен плански развој и стално усавршавање метода употребе и дејства уз стално техничко побољшање наоружања.

У датој ситуацији најправилније је одређено тежиште дејства тј. сарадња са сувоземном војском; свако друго решење било би неправилно и не би дало жељених резултата.

Совјетска организација и командовање авијацијом омогућило је брз маневар снага и концентрацију авијације на најважнијем правцу у одлучујућем моменту.

Недостатак јачих снага совјетске тешке бомбардерске авијације не значи да ова авијација није потребна и да њену улогу треба потцењивати.

Снага совјетске авијације непрекидно је расла у току рата захваљујући тесној идејној повезаности фронта и позадине, захваљујући огромним напорима, високој свести и пожртвовању совјетских људи у позадини и њиховој чврстој решености да заједно са својом армијом ослободе своју земљу и униште нацистичког агресора.

Закључак

Нагли развитак технике, који је карактеристичан за нашу епоху, унео је како у организацију армије тако и у стратегију, оперативну вештину и тактику дубоке измене. Те измене се односе на све родове, особито на артиљерију, мотомеханизоване јединице и авијацију. Несумњиво, да је авијација у склопу оружаних снага заузела важно место и да је њено учешће у савременом боју и операцији неопходно. Последњи рат је несумњиво потврдио да је успешно вођење операција условљено снажним учешћем авијације, која мора обезбедити надмоћност у ваздуху од почетка и одржати је до краја операције, и непосредно садејствовати сувоземним снагама како у тактичкој тако и у оперативној дубини. Зато организација и унутрашњи однос врста авијације треба да одговара карактеру претстојећег рата и вероватног противника. Грешке у том правцу могу бити катастрофалне; за то најбоље служи пример немачке авијације. Потребно је користити правилно усклађивање врста авијације, њихово правилно узајамно допуњавање да би се постигла непрекидност дејства како по простору — дом ну (дејства по тактичкој и оперативној дубини и дејства стратегиског значаја), тако и по времену — дању и ноћу. Шаблонизам или круто примењивање истих метода, несаображених специфичним условима, доводи неминовно до неуспеха или бар не доноси пуни успех.

Велико преимућство има она страна, која ступи у рат са снажнијом авијацијом, савремено наоружаном и која обезбеди резерве у материјалу и довољан индустријски потенцијал који ће не само попуњавати губитке, већ стално повишавати производњу.

Благовремено предузетим мерама заштите, дислокација, децентрализација и сл. може се и у сукобу са јачим противником обезбедити рад своје индустрије. Питање обезбеђења транспорта и комуникација игра у случају децентрализације индустрије свакако врло важну улогу.

Улога позадине, њена морална снага и решеност да издржи и под највећим искушењима свакако је један од одлучујућих чинилаца, не само за одржавање авијације, већ и целе армије.

Други светски рат је још једном доказао да је тврдња империјалистичких стратега о свемоћи авијације потпуно без основе. Чињеница је: да

авијација није из основе променила карактер рата; да стратегиска дејства авијације нису била у стању да реше рат, нити да постану одлучујући фактор у решењу рата; да су резултати постигани уз огроман утрошак материјала и финансиских средстава, а да се ефекат тих резултата веома споро испољавао на борбеној способности армије на фронту.

У оцени вредности авијације код империјалистичких земаља огледа се догматско преувеличавање значаја технике на рачун човека. Но пресудна улога ипак не припада техници, јер се иза технике увек налази жив човек без кога је техника мртва.