

Потпуковник **БОРБЕ КЕШЕЉЕВИЋ**

ДА ЛИ ЈЕ ПОТРЕБНО ПОСЕБНО „МОРНАРИЧКО“ ВАЗДУХОПЛОВСТВО?

У нашим војним часописима („Морнарички гласник“, „Војно дело“ и „Ваздухопловни гласник“), као и у разним материјалима за изучавање тактике авијације и тактике морнарице, изнета су разна мишљења о томе да ли Ратна морнарица може да извршава задатке без свога „морнаричког“ ваздухопловства (ваздухопловства које би било у њеном саставу). Другим речима, поставља се питање треба ли да постоји само једно или два ваздухопловства?

Пре но што одговоримо на постављено питање, изнећемо неколико карактеристичних мишљења, која се мање или више разликују, или су потпуно опречна.

1) Савремена морнарица је непотпуна без ваздухопловства; морнаричка авијација постала је саставни и неопходни део савремене морнарице¹).

2) Јединице „сувоземног“ ваздухопловства не могу извршавати задатке које би извршавало оно ваздухопловство које би се налазило у саставу морнарице²).

3) Пошто је ваздухопловство неопходно у свим операцијама на мору, па и у вршењу свакодневних задатака мањих јединица ратне морнарице, то је сасређено командовање („концентрација авијације у једном центру“) штетно. Морнарица треба да има своје ваздухопловство³).

4) Морнаричка авијација је потребна великим поморским државама због пространства океана, јер би било мало вероватно да би оне организовале морнаричку авијацију само због једног уског мора (као што је, на пример, Јадранско⁴).

5) Уским морима се овлађује углавном борбом на копну; према томе, треба „тежиште дејстава авијације усмеравати на садејство са

¹ Морнарички гласник бр. 1/51, „Улога ратне морнарице, њени задаци и основни видови дејства“, поднаслов „Морнаричка авијација“, стр. 10.

² Исто као и под 1).

³ Морнарички гласник, бр. 6/52, „Авијација у рату на мору“.

⁴ Војно дело, бр. 5/51, „Организација и употреба авијације на уским морима“.

основном одлучујућом снагом на уском мору — са сувоземном армијом⁵⁾.

6) „Ваздухопловство, услед своје велике мобилности и јаког ватреног и разорног дејства, претставља идеално покретну ударну резерву, поготову за стварање релативне надмоћности на бојишту и маневровање на једном или више бојишта, односно фронтова“⁶⁾.

Поред ових опречних мишљења, има и таквих која претстављају неку средину, као на пример да је морнаричка авијација потребна у саставу ратне морнарице, али да није неопходно да она у своме саставу има и ловачку авијацију и да при томе треба имати у виду и могући економски и индустријски потенцијал малих земаља⁷⁾.

У задње време појавила су се и два потпуно супротна гледишта, на име:

1) да ваздухопловство не треба да буде саставни део сувоземних, односно поморских снага и да га треба организовати као засебан вид оружаних снага. „Ово је гледиште потпуно правилно... и није нарочито потребно доказивати његове предности“⁸⁾ и

2) „Лишити морнарицу авиона значи лишити је њеног главног борбеног средства, значи учинити узалудним све напоре који се у току мира улажу у морнарицу. У данашње време се постављањем питања да ли је потребна морнаричка авијација или не, уствари поставља питање да ли је или није потребна морнарица“⁹⁾.

Да бисмо допринели правилном решењу овог питања, овде ћемо изнети још неколико података и своје лично мишљење, с тим да при томе немамо претензија да је оно непогрешиво. Овде нећемо говорити о значају морнарице и ваздухопловства, о потребама морнарице за садејством ваздухопловства и о значају тога садејства, јер је то већ довољно познато, а и Други светски рат и напори који се сада улажу у изградњи морнарице и ваздухопловства, као и вежбе које се на морима изводе после рата, то очигледно показују.

У страниј, нарочито америчкој литератури, често се расправља да ли је важнија морнаричка авијација и носачи авиона или „сувоземна“ авијација. Генерал Мичел се међу првима замерио морнарима САД. Он је још 1920 године тврдио да треба укинути морнарицу, изузев подморница, и сматрао да ће ваздухопловство имати главну реч у вођењу рата како на суву, тако и на мору. Због тога су га поморци прогласили својим непријатељем и „незналицом поморских питања“¹⁰⁾.

У току Другог светског рата, као и раније, било је разних мишљења о томе да ли су носачи авиона (тј. авијација) или бојни бродови главна ударна снага ратне морнарице. Тако, на пример, када је по-

⁵⁾ Исто као и под 4).

⁶⁾ Ваздухопловни гласник, бр. 6/52, „Ваздухопловство мањих држава“.

⁷⁾ Морнарички гласник, бр. 1/53, „Поводом чланка „Авијација у рату на мору““.

⁸⁾ Ваздухопловни гласник, бр. 6/52, „Ваздухопловство мањих држава“.

⁹⁾ Морнарички гласник, бр. 6/52, „Авијација у рату на мору“.

¹⁰⁾ S. E. Morison у књизи „The Battle of the Atlantic“, стр. XLIX („He was ignorant of naval affairs“).

четком децембра 1941 године јапанска флота пловила ка Перл Харбору — поморској и ваздухопловној бази САД на Хавајима — на командном мосту носача авиона „Акага“ авијатичар Генда и поморски официр Оиши питали су се да ли ће у луци бити и бојни бродови и носачи авиона... Генда, авијатичар, за 3 носача авиона дао би свих 8 бојних бродова. Међутим, ако у луци не би били и једни и други, морнар Оиши би више волео да затекну бојне бродове. Они су за њега важнији. Њих избацити из строја!

Данас се у САД сматра да језгро флоте сачињава група носача авиона и да су они главно у флоти. Том групом командује авијатичар — наравно „морнарички“, а и сви важнији чланови његовог штаба су авијатичари. Команданти носача авиона су такође авијатичари. Признаје се да авијација врши главни задатак. Носачи авиона, дакле, бродови, служе само као покретни, добро обезбеђени аеродроми. Па ипак је то „Морнаричка авијација“, а не — што би било логичније — „Авијацијска морнарица“. У вези са тим постоји тежња код неких ваздухопловаца у САД да се бар заврши историја „Морнаричке авијације“ и да се морнарици одузму носачи авиона, тј. авијација.

Ми сматрамо да код нас треба још писати о томе да ли је успешно дејство ратне морнарице која дејствује у уском мору условљено постојањем ваздухопловства у органском саставу морнарице. С друге стране, по нашем мишљењу, не би биле целисходне расправе о томе да ли се ратови око уских мора добијају сувоземном војском или морнарицом и да ли је ваздухопловство потребније једном или другом од ова два вида оружаних снага¹¹⁾. Дакле, треба дискутовати само о томе: *да ли ваздухопловство — када није у органском саставу ратне морнарице — може успешно извршавати задатке на мору и успешно садејствовати ратној морнарици, или не?*

Шта у том погледу можемо видети код страних држава? Информацију, која је дата у једном од досадашњих радова по овом питању, мислимо да треба допунити, а делом и исправити. Тамо стоји да готово свака држава „која има или се труди да има имало озбиљнију морнарицу“ данас има у свом саставу морнаричку авијацију¹²⁾.

Међутим, ако посматрамо Шведску, видећемо да је то поморска држава на уском мору која се налази и у захвату могућих дејстава непријатељске ратне морнарице и авијације са копна и са океана, држава која има и „озбиљну“ морнарицу и модерно и јако ваздухопловство, а да ипак ваздухопловство није у органском саставу њене ратне морнарице. Она нема „морнаричко“, већ једно, јединствено ваздухопловство. Пример Шведске уједно говори да ни јаки економски и индустријски потенцијал не оправдава постојање два ваздухопловства у једној мањој држави на уском мору. Ако се, пак, погледа стање у том погледу код осталих мањих поморских држава, онда није чудо што се и код нас појављују потпуно опречна мишљења. Док су

¹¹⁾ Види „Војно дело“, бр. 5/51, „Организација и употреба авијације на уским морима“.

¹²⁾ Морнарички гласник, бр. 6/52, стр. 505.

према расположивим подацима из почетка Другог светског рата¹³⁾ ратне морнарице: Аргентине, Бразилије, Норвешке, Данске, Холандије и Португалије располагале својим органским ваздухопловством, дотле су: Чиле, Перу, Грчка, Турска, Румунија, Летонија и Пољска имале једно јединствено ваздухопловство. Из овога можемо запазити две појаве: 1) да мале поморске државе које располажу колонијама (као, на пример, Холандија и Португалија) имају „морнаричко ваздухопловство“ и 2) да мале поморске државе које се граниче неком јаком копненом силом немају морнаричког ваздухопловства, већ једно које служи за садејство и са сувоземном војском и са ратном морнарицом. Финска је чак држала ваздухопловство у саставу сувоземне војске.

Како стоји са поморском авијацијом код великих држава?

Док су САД, Велика Британија, Јапан и Француска имале морнаричку авијацију и носаче авиона, дотле Немачка и Италија нису имале морнаричке авијације. Морнарица СССР-а је располагала само извиђачким хидроавионима укrcаним на крстарицама и бојним бродовима.

У почетку Првог светског рата авијација у данашњем смислу није ни постојала. Постојали су само „авиони војске“ и „авиони морнарице“. Ни у току овога (Првог) рата ваздухопловство уопште, а ни морнаричко посебно, није се развило до те мере да би постало самосталан вид оружаних снага. Тако су и сувоземна војска и ратна морнарица САД и Јапана у свом саставу задржали своја ваздухопловства. Па ни у току целог Другог светског рата ове државе нису имале самостално ваздухопловство и поред тога што су САД створиле ваздухопловство огромне јачине, које је тек после рата признато као самосталан вид оружаних снага.

С друге стране, Немачка и Италија су имале ваздухопловство као самосталан вид оружаних снага, а нису имале морнаричку авијацију. Неки страни писци у томе виде узроке неуспеха италијанске и немачке ратне морнарице. Тако је, на пример, „Геринг крив што није дао авијацију Редеру“... „Бојни брод „Бизмарк“ је потопљен зато што Немци нису имали носаче авиона“. Међутим, могла би се поставити, на пример, и оваква питања: ко је „крив“ што су Немци градили (и то после 1933!) бојне бродове, а нису пре тога или бар упоредо са њима градили и носаче авиона? Ако је немачка морнарица из субјективних разлога била лишена носача авиона, зашто је она онда градила бојне бродове? Ко је крив што је „Бизмарк“ упућен у воде Атлантика, ван радијуса дејства немачке авијације? Није ли ту дошло до изражаја потцењивање могућности авијације (конкретно британске) у односу на бојне бродове? Уосталом, Дениц је 1940 године рекао: „Ја ћу показати да подморница сама може да добије овај рат... ништа за нас није немогуће“.

За односе који су постојали између немачког морнаричког (Редер) и ваздухопловног (Геринг) командовања карактеристичан је један случај. 606 ваздухопловна група поморске обалске авијације

¹³⁾ Weuers Taschenbuch der Kriegsflootten, за 1939 и 1940 годину.

била је 1940 године, за време „Ваздушне битке за Енглеску“, оперативно потчињена морнарици. Командант те групе сам се био обратио Команди ваздухопловства с молбом да са својом групом учествује у ваздухопловним нападима на Енглеску, пошто у то време „група нема тежак задатак на мору“¹⁴). Тако је та група, између 24 и 29 августа, учествовала у „бици за Енглеску“. А кад је Редер за то сазнао, забранио јој је даље учествовање у тој операцији „да би се одржала оперативна готовост групе“. Ноћу 6/7 септембра, официр за везу авијације са ратном морнарицом пренео је Герингово наређење да група учествује у нападу на Лондон. Избио је отворен сукоб, који је 7 септембра решила Врховна команда. Генерал Јодл је одлучио да група учествује у нападу на Лондон, јер је тада битка за Енглеску била у најжешћој и одлучујућој фази. Потпуно је јасно да дуже задржавање летачких јединица на неком неактивном фронту, за време док се на другом одигравају судбоносни догађаји, може да буде двоструко штетно. То би значило не само нарушавање начела о сасређивању снага на правцу главног удара, већ би и штетно утицало на сам морал летача те авијације. Увежбане посаде и јединице специјалиста стварно треба штедети, али се у томе не сме претеривати.

Иако није била у саставу ратне морнарице, немачка авијација је успешно дејствовала на мору. То најбоље показују примери потапања енглеских крстарица и разарача у бици за Крит и потапања бродова из конвоја који су северно од Норвешке возили ратни материјал за СССР. То су била самостална дејства немачке авијације.

Што се тиче садејства оно, како је познато, не зависи само од једне стране. Немачка авијација је одлично садејствовала подморницама у Атлантику. Кад су при окупацији Норвешке неке обалске батерије отварале ватру на поморски десант авијација их је одмах ућуткивала. Тако је било, на пример, при искрцавању у Кристијансанду и у Бергену.

Немачка авијација је све до 1941 године била стварно запоставила авионски торпедо. Али треба имати у виду да су једино Енглеска и Јапан ушле у прошли рат са спремном торпедном авијацијом.

Често се истиче да италијанско ваздухопловство није добро садејствовало морнарици и то се наводи као доказ да морнарица треба да има своју авијацију. Међутим, изгледа да није zgodно узимати за пример италијанску морнарицу и њене неуспехе објашњавати чињеницом да јој је недостајала посебна, морнаричка авијација. Стварно се показало да су Италији, за остварење њених империјалистичких циљева, били потребни носачи авиона, али се анализом дејстава њене морнарице открива и то да је она била неефикасна и да је трпела велике неуспехе и онда када њена дејства уопште нису зависила од авијације. Ево неколико примера. Иако су силе Осовине за време операција на Криту имале апсолутну превласт у ваздуху (Енглези су имали свега 7 авиона на Криту и 12 ловачких авиона на једном носачу авиона који је тек 25 маја 1941, тј. 5 дана после отпочињања дејстава, испловио из Александрије), ипак италијанска флота није ни испло-

¹⁴) Часопис „Proceedings“, бр. 7/50, чланак „German Naval Aviation“.

вила из својих лука, иако је могла да употреби 4 бојна брода, док су Енглези имали само 2. Уопште, у току целог рата (од 10 јуна 1940 до 8 септембра 1943) главнина италијанске флоте имала је свега 9 пута борбени контакт са противником, и то 5 пута случајно. Она је у биткама код рта Стило (код Калабрије), 9 јула 1940, и код рта Теулада (Сардинија), 27 новембра 1940 године, избегавала борбу, иако је била у врло повољним околностима. У другој бици у заливу Сирте (западно од Киренаике), 22 марта 1942, италијанска флота није извршила задатак, иако је са 1 бојним бродом, 2 тешке и 1 лако крстарицом и 8 разарача напала заштитни одред британског конвоја који је имао само 4 лаке крстарице и 6 разарача. Док су Британци употребили само димне завесе, јер нису располагали никаквом авијацијом, дотле су италијанску флоту добро потпомагале италијанска и немачка авијација.

Италијанска флота је испољила своје слабости и у ноћним борбама. Тако су ноћу 8/9 новембра 1941 године 4 британска разарача у року од 7 минута уништили 7 италијанских великих транспортних бродова и 1 разарач. Италијани су обезбеђивали конвој са 10 разарача и 2 тешке крстарице. Опет ноћу 13/14 децембра 1941 године 4 британска разарача код рта Бон, близу Бизерте, потопила су 2 италијанске крстарице, а да ниједна од њих није испалила ниједан метак¹⁵.

Иако су Италијани у почетку рата имали 113 подморница, тј. тада најмоћију подморничку флоту, ипак су немачке подморнице нанеле највеће губитке Британцима у Средозменом Мору. Оне су потопиле један британски брод и 2 носача авиона, иако у Средоземљу нису имали никада више од 25 подморница.

Само јуна и августа 1942 британски конвоји за Малту претрпели су огромне губитке, јер је из два конвоја у Малту стигло свега по два брода. У оба случаја највеће губитке британским конвојима нанела је немачка и италијанска авијација. Овде се показало да се може остварити врло успешно садејство авијације са морнарицом, чак и онда када се авијација не налази у саставу морнарице.

Праве узроке пораза морнарице бивше фашистичке Италије, по моме мишљењу, најбоље је изразио сам командант италијанске ратне флоте, адмирал *Iachino*, кад је о британској ратној морнарици рекао: „Овај до крајности офанзиван дух, сав прожет жељом да удари на противника кад год је то могуће, а да се сам при томе не бави мишљу о сопственим губицима, провејавао је кроз читаву енглеску морнарицу...“

... Оваквој традицији агресивности и држања у борби могу се приписати најсјајнији успеси, које је британска морнарица постизала толико пута чак и слабијим снагама у последњем светском рату...“¹⁶)

¹⁵) Подаци о неуспесима италијанске ратне флоте узети су из следећих извора: *Bernotti: La guerra sui mari*, I, II и III књига, Ливорно, 1950; *M. A. Bragadin: Che a fatto la Marina?* Roma, 1949; *R. De Belot: La guerre aeronavale en Mediterranée*, Париз, 1949; *Ufficio storico della marina militare: La Marina italiana nella seconda guerra mondiale — dati statistici*, Roma, 1950.

¹⁶) *Rivista marittima*, бр. 5, 6 и 7, за 1952, *A. Iachino: „Rileggendo il Cunningham“*.

По моме мишљењу, најпоучнији пример решавања питања употребе авијације на мору имамо код Велике Британије, чија је ратна морнарица имала посла и у уским морима (Ламанш, Северно Море) и на океанима. Она је у Првом светском рату, поред Немачке, била највише заинтересована за развој морнаричке авијације. Зато је имала и највише успеха и стекла највише искуства у употреби авијације на мору. У току рата дејствовали су „Летачки корпус“ (Royal Flying Corps — RFC) у саставу сувоземне војске и „Поморска ваздухопловна служба“ („Royal Naval Air Service“ — RNAS). Запазило се да је ратна пракса захтевала да RFC често дејствује и за рачун сувоземне војске и за рачун ратне морнарице. То је очигледно наметало потребу да се ваздухопловство оформи као самостални вид оружаних снага. Тако је и урађено. Ваздухопловство је 1 априла 1918 одузето од ратне морнарице и створено Краљевско ваздухопловство — RAF (Royal Air Force), као јединствено ваздухопловство за садејство са сувоземном војском и ратном морнарицом и за самостална дејства. Код Енглеца се 1 април зове „дан свих лудих“ („All Fool’s Day“) — критикујући овакво решење као погрешно, један амерички поморски официр послужио се игром речи и рекао да је то урађено на дан свих лудих¹⁷⁾.

Шта је претстављала британска ратна морнарица 1918? Стотине година историје и славних традиција, а на другој страни стоји полетарац RAF који се бори за самосталност. Авиони су тала имали свега десетак година развоја, док британским бојним бродовима ни заставе са Трафалгара нису биле најстарије. Ако се то има у виду, онда је руководство Велике Британије свакако правилно поступило. У сваком случају, ту нису могли имати утицаја никакви субјективни фактори. Младо руководство младога RAF-а свакако није било утицајније од Адмиралитета. Они су први створили ваздухопловство као самосталан вид оружаних снага и уз најмање расходе обезбедили најповољније услове за његов развој. Флотно ваздухопловство (Fleet Air Arm) је 1937 године у потпуности поново потчињено ратној морнарици, али је у саставу RAF-а поред Ловачке команде и Бомбардерске команде, до краја рата остала Обалска команда. Улога ове команде је да дејствује на мору, у водама око Британских Острва и у подручју Исланда и Гибралтара, у сагласности са потребама ратне морнарице. Тек 15 априла 1941 она је била оперативно потчињена ратној морнарици. Тада је била завршена немачка ваздухопловна офанзива („Битка за Енглеску“) и иницијатива је почела да прелази на страну В. Британије. Снаге Бомбардерске команде биле су толико нарасле да је она сама могла да извршава задатке бомбардовања Немачке. Најважнији разлог за овакву одлуку била је чињеница да је Обалска команда и онако, већ од јесени 1940, дејствовала искључиво за рачун морнарице. Она је имала главни задатак да се бори са немачким и италијанским подморницама, а тај задатак се и по месту извршења јасно делио од свих других задатака које је RAF вршио.

¹⁷⁾ *Proceedings*, бр. 9/1939, „The Development of Fleet aviation during the World War“.

Како се на пракси показала таква организација командовања? Ево како се о томе пише у књизи „Coastal Command“, коју је крајем 1942 издало британско Министарство информација: „Постављено је као принцип да крајња одлука о некој операцији припада ратној морнарици, чија је дужност да се бори и да добије рат на мору. То није значило и не значи да Обалска команда не треба да има иницијативу. Далеко од тога. Али оперативни захтеви Адмиралитета морају да буду испред свега другог. То је у потпуности остварено, па је као резултат и дало тесно и хармонично садејство Обалске команде са Ратном морнарицом“.

И војни писци других земаља, који обрађују Други светски рат и истичу слабости авијације и морнарице код Немаца и Италијана, похвално говоре о садејству британске ратне морнарице и ваздухопловства. Тако, на пример, адмирал француске морнарице *R. De Belot* пише: „Авијатичари RAF-а савршено су се прилагодили послу на мору за време рата, а бојазни да они неће бити способни за садејство (са ратном морнарицом) показале су се као неосноване, док истовремено у Немачкој један аналогни систем (организације командовања) није задовољио ни морнарицу ни ваздухопловство“¹⁸).

Јединице RAF-а су садејствовале са јединицама ратне морнарице исто тако успешно као и флотно ваздухопловство, иако је и међу британским Адмиралитетом и Министарством ваздухопловства било спорних питања. Адмиралитет је, на пример, сматрао да је за полагање мина авионима одговорна морнарица, јер је мина средство борбе на мору. Руководство RAF-а је опет полазило од тога да се мине, иако средство борбе на мору, ипак полажу авионима. Спор је решен у корист RAF-а. Њему су припадали и кредити за даљи развој авијацијских јединица за мински рат.

Поред дејстава на мору — извиђања, борбе против подморница, полагања мина у непријатељским водама, бомбардовања и торпедовања немачких трговачких и ратних бродова — Обалска команда је, заједно са Бомбардерском командом, учествовала и у бомбардовању циљева у самој Немачкој. Она је имала све врсте авиона и хидроавиона, изузев једномоторних ловаца. Они су сви били у саставу Ловачке команде.

У Средоземном Мору и на Средњем Истоку британско ваздухопловство је садејствовало са ратном морнарицом и сувоземном војском, а није им било потчињено. Раније смо навели једну поставку по којој је „штетно сасређивање командовања авијацијом у једном центру“. Међутим, ево шта о томе каже Тедер, познати британски ваздухопловни командант: „У току битке на Средњем Истоку,¹⁹) имали смо срећу да су све наше ваздухопловне снаге — дневни и ноћни ловци, ловци бомбардери, ловци великог акционог радијуса, дневни и ноћни бомбардери, сувоземни и поморски авиони за изви-

¹⁸) „La Guerre aeronavale dans l'Atlantique (39—45).“

¹⁹) Овде се под Средњим Истоком подразумева подручје источног дела Средоземног Мора.

ђање, торпедни авиони — биле сједињене под једну централизовану команду. То је омогућило маневровање и концентрацију наших напора према развоју ситуације у зависности од тога који је циљ био од животног значаја у неком тренутку“. А на другом месту каже: „Ако ваздухопловство има једну централну наредбодавну власт, онда његова покретљивост омогућава такво сасређивање ударне снаге и моћи, какво ратно руководство не може да постигне ни у једној другој форми“.

Када третирамо питање да ли је потребно једно или два ваздухопловства, онда би било корисно поставити и питање: да ли би Велика Британија имала „морнаричко ваздухопловство“ да се није морала борити у Средоземном Мору и на океанима, где су носачи авиона стварно потребни? По моме мишљењу, она би имала само једно ваздухопловство — RAF.

Да ли ратна морнарица неке мање државе на уском мору може извршавати своје задатке и без посебног „морнаричког ваздухопловства“, можемо видети и по задацима које ваздухопловство треба да врши за рачун такве морнарице. А то би, углавном, били следећи задаци: извиђање, противподморничка борба, бомбардовање и јуришна дејства по циљевима на мору и на копну, торпедовање непријатељских бродова и полагање мина у непријатељским водама. (Осим тога, ловачко ваздухопловство обезбеђује јединице флоте и њене базе од напада из ваздуха и од извиђања). Међутим, и „сувоземно“ ваздухопловство мора бити способно за извршење свих ових задатака, без обзира да ли поред њега постоји и „морнаричко“ ваздухопловство. Оно те задатке мора вршити не само за рачун морнарице, него и за рачун сувоземних трупа на обали, па и за свој сопствени рачун. Да наведемо неколико примера. Конвој непријатељских бродова који превози авионске бомбе или гориво није ништа мање важан као циљ за ваздухопловство него што је за морнарицу. Савремене подморнице су протизници конвоја, али су оне исто тако непријатељи и за сувоземне трупе и за авијацију. Оне искрцавају шпијуне и диверзанте, а диригованим зрнима могу да нападају приморске градове и индустрију у њима. Мински авиони имају задатак да полагају мине не само на мору него и на пловним рекама и каналима. Торпедни авиони, поред торпедовања бродова, могу да разарају и уређаје на рекама и каналима. Извиђање аеродрома непријатељске авијације интересује и ратну морнарицу, и ловачку авијацију, и осталу ПВО. Извођење непријатељског поморског десанта интересује флоту, која ће га нападати на мору, али и сувоземне трупе које би га нападале пред обалом и на обали, као и ваздухопловство које га може нападати још од самог почетка припреме десанта.

Да би се остварило успешно садејство између јединица ваздухопловства и јединица ратне морнарице, мора бити испуњен низ услова. Самим тим што би се ваздухопловство налазило у саставу морнарице, ти услови не би били испуњени. Ако би постојало морнаричко ваздухопловство, онда би оно у целини или највећим делом

својих снага садејствовало са флотом у каквом десанту већег значаја. Оно би се тада, по потреби, могло потчинити флоти само у оперативном погледу. Иначе, ратна морнарица не би потчињавала авијацијске јединице својим мањим јединицама, као што је, на пример, дивизион торпедних чамаца, чак ни онда када би постојала морнаричка авијација. То значи да би се садејствовало на принципу подршке, исто као и са авијацијом која није у саставу морнарице. Услови за успешно садејство ваздухопловства са јединицама ратне морнарице могу се у потпуности остварити само ако би се изводио довољан број заједничких вежби. А на те вежбе би се могло много више трошити ако би отпали сви они издаци који су неминовни при постојању посебног морнаричког ваздухопловства.

Организација ваздухопловства, као што је познато, мора бити тако изведена да најбоље одговори и у најтежим ситуацијама. Тешко је замислити иоле тежу ситуацију на мору, а да, поред јединица „морнаричког“, не би требало употребити и јединице „сувоземног“ ваздухопловства. А то значи да би се питање садејства у том случају још и компликовало. Уместо да се садејство организује само између авијације, с једне, и јединица ратне морнарице, с друге стране, ту би се појавила и потреба за организацијом садејства између једне и друге авијације. Када би јединице ратне морнарице вршиле подршку приморског крила сувоземне армије или тактички десант позади фронта непријатељских сувоземних снага, онда би ваздухопловство требало једновремено да организује садејство са три снаге — са сувоземним трупима, јединицама морнарице и „морнаричком авијацијом“. Ако се при томе ваздухопловна јединица не би ставила „на равну ногу“ са сувоземном и флотном јединицом, онда би се компликовало и питање командовања. Ко би онда командовао том ваздухопловном јединицом?

Да би се ваздухопловство у потпуности оспособило и за садејство са ратном морнарицом, оно мора имати јединице специјалних авиона, наоружаних савременим борбеним средствима за борбу против циљева на мору (торпеда, мине, дубинске бомбе, итд.). Поред тога, кад је у питању флота и њене базе, као и потреба за чешћим ноћним дејствима, онда се мора поклонити већа пажња и авијацији која ће бити способна за таква дејства. Исто тако, треба имати неке ваздухопловне јединице које би се стално оспособљавале за дејства на мору и за садејство са јединицама ратне морнарице. С друге стране, требало би тежити да се и што већи број летачких јединица, које иначе не базирају у близини обале, по могућству, периодично доводи на приморске аеродроме ради увежбавања садејства са ратном морнарицом, или бар ради оспособљавања за самостална дејства по циљевима на мору.

Кад се има у виду да у дејствима авијације на мору, а нарочито при садејству са јединицама флоте, има далеко више специфичности него при садејству са пешадијом или тенковима, онда се намеће потреба широког и темељитог изучавања технике и тактике морна-

рице у свим школама, штабовима и јединицама ваздухопловства. У том циљу, требало би и штабове формациски оспособити за правилну обуку и припрему јединица за садејство са ратном морнарицом. Очигледно је да би то претстављало теже решење за ваздухопловство него издвајање неке посебне јединице за садејство са ратном морнарицом. Међутим, по мом мишљењу, само овај — иако тежи — пут води ка ефикасном решењу проблема садејства ваздухопловства са ратном морнарицом. Тако би ратна морнарица, уствари, у случају потребе могла рачунати на садејство читавог ваздухопловства, а не само на садејство једне ваздухопловне јединице.

Према томе, „морнаричко“ ваздухопловство можда би постигало боље успехе у садејству са јединицама флоте. Међутим, евентуални мањи неуспеси „сувоземног“ ваздухопловства у садејству са ратном морнарицом који би се догодили у почетку рата, били би безначајни у поређењу са штетом која би настала услед децентрализованог командовања ваздухопловства. Ваздухопловство може успешно садејствовати ратној морнарици и онда ако се не налази у њеном саставу, под условом да се за то кроз обуку свестрано и у потпуности оспособи. И, најзад, код малих држава на уским морима нису оправдана ни потребна два, већ једно, јединствено ваздухопловство, чак и онда када су те земље јако развијене у економском погледу.

Ускоро излази из штампе нова књига са ИСКУСТВИМА ИЗ КОР **ЗАВРШНЕ ОПЕРАЦИЈЕ ЗА ОСЛОБОЂЕЊЕ МАКЕДОНИЈЕ**

Од генерал-потпуковника Михаила Апостолског

У делу је обухваћен период од јула 1944 до ослобођења Македоније. Поред осталог, нарочито је обрађено: дејства на комуникације; разоружање бугарске V армије; операције у долинама: Криве Реке, Пчиње, Брегалнице, Струмице и Вардара; операције у области језера и Пелагоније; ослобођење Западне Македоније; „Битка за Скопље“, и др. Има доста примера борби око насељених места, на брдско - планинском и пошумљеном земљишту.

Аутор даје и тактичко - оперативну анализу догађаја што олакшава читаоцима извлачење искустава.

Посебно је обрађено учешће Бугара при ослобођењу Македоније и односи са њима, као и покушјај лажног приказивања историских догађаја од стране бугарских руководиоца.