

ОСНОВЕ ДУГОРОЧНОГ РАЗВОЈА РАТНОГ ВАЗДУХОПЛОВСТВА ШВАЈЦАРСКЕ*

Aldo C. Schellenberg**

После неуспеле набавке авиона Gripen E морају се затворити безбедносне празнине у заштити ваздушног простора Швајцарске. У Концепту усвојеном на седници Савезне владе донете су мере за дугорочно обезбеђење ваздушног простора. То је обавезујуће упутство за достизање жељног нивоа могућности Ратног ваздухопловства од 2025. године.

Из данашње перспективе Концепт је основа за дугорочни развој швајцарског Ратног ваздухопловства.

Кључне речи: *Ратно ваздухопловство, противваздухопловна одбрана, ваздухопловна полицијска служба, вишенаменски борбени авиони, извиђачки дрон-систем, земаљски ПВО системи – BODLUV 2020*

Увод

Швајцарци су се 18. маја 2014. године изјаснили на референдуму против набавке 22 борбена авиона Gripen E, као делимичну замену за 54 застарела авиона типа Tiger T-5. Та демократска одлука заслужује поштовање.

Грађани Швајцарске су таквом политичком одлуком одложили решавање једне осетљиве безбедносне празнине у домену очувања и заштите суверенитета свог ваздушног простора. Преостала 32 авиона F/A-18 Hornet, који су оперативном стању, задовољавају потребе ваздухопловне полицијске службе у контроли ваздушног простора. Ипак, они не би задовољили потребе у случају криза и међународних сукоба са рефлексијама на Швајцарску, а нарочито не у случају њене одбране.

У овом раду се не анализирају разлози за одбијање предлога набавке авиона Gripen E већ се жели указати на то како ће се у промењеним оквирним условима Ратно ваздухопловство даље развијати.

Често се без аргумената, јавно износе приговори да уопште не постоји један целовит концепт за 3. димензију одбране. Ипак, та мишљења су била сасвим формална.

„Концепт дугорочног осигурања ваздушног простора“, који је Савезна влада усвојила 3. 9. 2014. године, указује на доприносе које Ратно ваздухопловство треба

* Овај текст је објављен у часопису швајцарске војске Military Power Revue бр. 2/2014, стр. 5-18, под насловом „Grundlagen für die langfristige Entwicklung der Luftwaffe“. Са немачког језика текст је превео и за објављивање припремио мр Здравко Зељковић, пуковник у пензији.

** Корпусни генерал Aldo C. Schellenberg (Алдо К. Шеленберг) је командант Ратног ваздухопловства швајцарске војске.

да да у реализацији задатака војске и, са друге стране, које способности средњорочно морају бити изграђене. То ће послужити као основа за дугорочни развој Ратног ваздухопловства, виђеног из данашње перспективе.

У раду се анализирају развојне тенденције у оперативној сфери „ваздух” и из њих изведени задаци и оперативне способности РВ и целокупног одбрамбеног система Швајцарске. Из односа способности и расположивих средстава произлази тренутни профил способности РВ који директно указује на недостатке у способностима.

У завршном делу рада предложен је оптималан план наоружавања којим би се постигао жељени ниво способности.

Развојне тенденције у оперативној сфери „ваздух”

У периоду после хладног рата флоте европских борбених авиона су бројчано битно смањене. Истовремено, спектар способности Ратног ваздухопловства западноевропских земаља се изразито повећао. У нове способности, поред осталих, спадају: прецизна и у свим временским условима ефикасна ватрена дејства из ваздушног простора као и сателитско извиђање и извиђање дроновима. Борбени авиони најновије генерације су, заправо, сензорске платформе, које примају и преносе податке и информације путем мрежних линкова. Практично, сви модерни борбени авиони могу извршавати више задатака: борба у ваздушном простору, извиђање у функцији одбране ваздушног простора, као и дејства по непријатељским снагама на земљи. Та вишестрана способност повећава флексибилност и ударну снагу флоте борбених авиона и омогућава да се са мањим бројем авиона изврше постављени задаци.

Наравно, борбени авиони су важно средство ефикасне противваздушне одбране, али она само заједно са другим способностима вида може своју ефикасност циљно развијати. Од противваздушне одбране посебно се захтева стална контрола и потпуна слика стања сопственог и ваздушног простора суседних земаља, како би одбрани обезбедила довољно времена за реаговање.

Стационарне и/или (ваздушно)мобилне војне радарске станице и системи електронског извиђања стварају и достављају слику стања у ваздушном простору. Захаљујући умрежености сензора (радара) борбених авиона и земаљске компоненте противваздушне одбране слика стања је све детаљнија (тачкасто згуснута), односно крупније је размере. Израда квалитетне слике стања у ваздушном простору (ge-cognized air picture – RAP)¹ у одбрани земље представља посебан изазов. Најважнија стационарна инфраструктура, укључујући и војне радарске станице, веома је рањива. За одбрану је најважније да се способност за „преживљавање” војних радарских сензора побољша, што је ургентан задатак и прека потреба. Тај проблем ће се решити заменом стационарних радарских сензора са мобилним и даљим развојем тзв. пасивних радара.² Посебну пажњу треба посветити заштити циркулације података (Cyber Defence).

¹ Под појмом „квалитетна слика стања у ваздуху” подразумева се слика ситуације у ваздушном простору, и то о: правцу лета, висини, брзини и типу ваздухоплова, која се може расположивим сензорима снимити и згуснуто (компримовано, ЗИПовано) приказати.

² Пасивни радар је навигацијско (гонометријско) техничко средство, које за разлику од конвенционалног радара не зрачи активно електромагнетну енергију него користи рефлексије и доплеров ефекат зрачења познатих емитера: радија, мобилне телефоније или сличних сталнозрачећих предајника.

Важан офанзивни потенцијал

Чињеница је да је Ратно ваздухопловство првенствено офанзивни вид оружаних снага. Модерна ратна ваздухопловства стављају тежиште на офанзивну борбу. Офанзивна борбена дејства против противничког ваздухопловног ратног потенцијала су у операцијама у недавној прошлости одиграла пресудну улогу (СР Југославија, Ирак, Либија). У великој мери противничке ваздухопловне снаге: авиони, војни аеродроми, радари за рано упозорење (осматрачки радари), оперативни центри и противничка ПВО већег домета – били су уништени на земљи. Посебну улогу у томе имала је употреба крстарећих ракета.³ Ваздухопловне снаге европских земаља располажу значајним арсенала крстарећих ракета домета од више стотина километара. Руска Федерација такође је значајно осавременила и увећала арсенал крстарећих ракета. Државе које не припадају неком од војних савеза, као нпр. Финска и Шведска, граде способности за употребу система оружја за већа растојања.

За борбу против непријатељеве копнене војске првенствено се користи прецизно оружје краћег домета. Најбољи ефекти употреба ове муниције постижу се са средњих висина, за што је неопходна бар минимална превласт у ваздушном простору.⁴ Поред критичне инфраструктуре и логистичких постројења, прецизним оружјем може се ефикасно дејствовати и по борбеним положајима трупа, па чак и по појединачним возилима. Савремени системи управљања најновије генерације ових оружја омогућавају њихову употребу током дана или/и ноћи, као и у свим временским условима. Док су ловачко-бомбардерске флоте оружаних снага европских земаља током последње две деценије претрпеле знатне редукције у исто време, њима припадајући арсенал прецизног оружја знатно је повећан. Резултат тога је битан пораст борбених способности.

Трансформација противваздухопловне одбране (од уже ка проширеној ПВО)

Средином марта 2014. године израелски систем „Iron Dome” (Гвоздена купола) привукао је пажњу светских медија. Од 8. јула до 5. августа 2014. године из појаса Газе лансирано је преко 3.300 артиљеријских ракета на насељена израелска подручја. Тачно 705 артиљеријских ракета, систем „Iron Dome” је „оценио” (категорисао) безбедносно релевантним и успешно пресрео и уништио 590. Сто петнаест пројектила ипак није било уништено и они су погодили циљеве у урабеним срединама. Систем „Iron Dome” специјално је намењен за уништавање артиљеријских

³ Крстарећа ракета (engl. cruise missile) самовођена је летелица без посаде са бојевом главом која се сама наводи на циљ. Она се разликује од балистичке ракете погоним импулсног мотора током лета, по аеродинамичној конструкцији и аеродинамичним површинама (крилима). Дومت крстареће ракете лансираних из ваздушног простора износи између 250 и 600 km. Бродске и земаљске крстареће ракете, по правилу имају домет 1.000 и више километара.

⁴ Превласт у ваздушном простору означава ситуацију у којој противничко Ратно ваздухопловство није у стању (ситуацији) да значајније угрози сопствене оружане снаге.

ракета домета до 100 километара али не и балистичког вођеног оружја⁵ краћег домета (до 1.000 km). Домет вођеног оружја (ракета) „Iron Dome” износи нешто преко 10 km. Управо употреба система „Iron Dome” показује како се спектар задатака земаљских ПВО система проширио. Не ради се више само о типичном задатку земаљске компоненте ПВО да се летећи носачи (платформе) оружја неутралишу на што већим даљинама (класична противваздухопловна одбрана) него и о томе да се ефикасно заштите посебно важни објекти од дејства прецизне муниције. Дакле, земаљска компонента ПВО у будућности треба да буде способна да одбрани становништво и територију од вођеног оружја и RAM.⁶

Проширење спектра задатака земаљских система ПВО формулисао је НАТО већ након завршетка хладног рата, управо имајући у виду даљи развој и интензивно увођење у оперативну употребу балистичких вођених ракета кратког домета. Концепти деведесетих година ограничавали су се на заштиту трупа у рејону њихове употребе. Ирачко дејство по америчким базама вођеним ракетама SCUD,⁷ током кризе у Персијском заливу 1991. године, учинило је потпуно јасном потребу за таквим оружјем. За НАТО је од тада ПВО (ваздухопловна компонента) од традиционалних нападних средстава из ваздушног простора доста изгубила на значају. За постизање превласти у ваздушном простору она се првенствено штити својим средствима ваздухопловне заштите.

Две хиљаде десете године шефови држава и/или влада држава чланица НАТО-а одлучили су да се територија чланица савеза штити од балистичког вођеног оружја.

Одбрана од балистичког вођеног оружја краћег домета и исто таквог средњег до интерконтиненталног домета (преко 1.000 km) поставља различите захтеве одбрамбеном диспозитиву (доносиоцима одлука). За уверљиве одговоре неопходне су различите категорије земаљске компоненте ПВО.

Заиста, западноевропске Ратна ваздухопловства су своје ваздухопловне компоненте системе ПВО модернизовале, али су инвестирали сразмерно мало. На пример, Норвешка је набавила ваздухопловне системе ПВО средњег домета. У исто време, Данска је свој ваздухопловни системем ПВО раскодовала. Немачка је задржала основне система способне за одбрану од балистичког вођеног оружја краћег домета, али је раскодовала мањи део ваздухопловне компоненте ПВО. Француска и Италија су заједнички развиле систем вођеног оружја већег домета, који поред авиона могу да уништавају и балистичко вођено оружје краћег домета. Претпоставља се да је произведено 5 до 8 таквих ватрених јединица. Дакле, оне располажу малим бројем таквих система што не задовољава њихове потребе.

⁵ Балистичко вођено оружје (engl. ballistic missiles) јесте „летећо тело” (летелица) које свој циљ достиже и уништава на путањи лета, сходно законима балистике. За разлику од крстарећих ракета и вођених пројектила (ракета) ваздух-земља, вођено балистичко оружје не поседује носеће површине нити погонски мотор како би за достизање циља добило неопходну брзину. Балистичке ракете најчешће стартују водоравно, са мобилних или стационарних платформи. Користе се за уништавање циљева чија удаљеност износи од неколико стотина километара до интерконтиненталних даљина.

⁶ C-RAM способност (engl. Counter-Rocket, Artillery, Mortar) интернационално означава способност за одбрану од артиљеријских ракета, артиљеријских граната (пројектила) и минобачачких (мерзерских) мина (граната).

⁷ SCUD је НАТО ознака за совјетске, односно руске балистичке ракете земља-земља R-11 и касније R-17. Ракете SCUD спадају у класу ракета краћег домета – 300 до 700 km.

Развој земаљске компоненте ПВО у Русији и Кини изгледа сасвим другачије. Свесни чињенице да Запад располаже јаким офанзивним ваздухопловним средствима, Русија и Кина ће покушати да, у случају потребе, најважније области и копнену војску заштите земаљском компонентом ПВО већег домета (120 km и више). Ради повећања способности за преживљавање Русија је дала приоритет мобилности својих система. Та тенденција на Западу није тако изражена, па РВ НАТО-а и не излази са таквим сценаријом, пошто се њихова надмоћ у ваздушном простору подразумева. Руска размишљања о способности за преживљавање ваздушне компоненте ПВО наглашавају комплексност борбе за превласт у ваздушном простору.

Ваздушно извиђање и извиђање из космоса

Извиђање из ваздушног простора и космоса базира се на мноштву сензора, који су размештени на различитим платформама. Као стварне сензорске платформе смештене у мрежне линкове података, модерни борбени авиони имају важну улогу у прибављању информација из ваздушног простора. Извиђањем током лета они директно прослеђују добијене податке центрима за обраду података на земљи. Борбени авиони располажу способностима прикупљања података у ваздушном простору у којем сопствено РВ још није остварило превласт (иако примарно да бране себе) – прибављање података врше у комбинацији са мерама сопствене заштите, првенствено брзим извођењем заобилазног маневра („маневра избегавања”).

Извиђачки дрoнови са могућностима дужег боравка у ваздушном простору (16–24 часа изнад рејона употребе) могу, при постигнутој превласти, дуже да се задрже изнад жељене територије и да непосредно достављају прецизне податке. Борбени авиони без посаде,⁸ у том погледу, немају могућност толиког времена боравка у ваздушном простору као извиђачки дрoнови, али имају боље шансе за преживљавање. Они су намењени за ваздушно извиђање и нападна дејства из ваздушног простора као допуна авионима са посадом.

Извиђањем из ваздушног простора електромагнетних сигнала, насупрот извиђању употребом земљских сензора, могуће је израдити прецизну слику електромагнетног зрачења противничких радарских сензора и средстава преноса са велике удаљености. За извиђање из ваздушног простора користе се авиони са посадама и дрoнови. Савременим техничким средствима извиђања не располажу само велике европске земље него и државе као што су Шведска и Норвешка.

За космичка истраживања користе се технологије, како у цивилне, тако и у војне сврхе. Званично, Европи је цивилно коришћење космоса у првом плану. Ипак, западноевропске земље су последње деценије битно унапредиле стратегијско извиђање космоса подржано сателитима и у томе постигле значајне успехе.

Поред оптичких сензора, квалитетну слику која се може добити и користити у свим временским условима омогућавају и радарске технологије (SAR, synthetic aperture radar). Предност сателитских сензора је у томе што се извиђање може вршити а да се не нарушава суверенитет ваздушног простора других земаља. Мно-

⁸ То су „летећи објекти” (летелице) који по изгледу личе на модерне борбене авионе, али са мањом радарском одразном површином. Колоквијално се зову и „борбени дрoнови”.

ге европске државе учествовале су у билатералним и мултилатералним сателитским програмима, који су често били својеврсна припрема за формирање националних космичких агенција, чије се технологије великим делом заснивају на технологијама развоја Европске свемирске агенције. Упоредо са овим процесом, регионалне силе у западноевропским земљама изурађују амбициозне војне сателитске пројекте. Тако је, на пример, први турски извиђачки сателит Göktürk-2, крајем 2012. године, лансиран у космос са једне кинеске свемирске станице.

Ваздушна мобилност као мултипликатор снаге

Према сценаријима хладног рата, западноевропске оружане снаге, за разлику од америчких, бориле би се у локалу (у Европи), па према томе и не би захтевале значајније ваздушнотранспортне капацитете. Нагли пораст ангажовања у иностранству у деведесетим годинама 20. века открио је битне недостатке европских ваздушнотранспортних капацитета. Добра сарадња западноевропских земаља у ефикаснијем коришћењу постојећих ваздушнотранспортних капацитета и мултинационалних чартера и набавка великих војних транспортних авиона у међувремену су ублажили ове недостатке. Али, још увек већина европских војски за пребацивање већих контингента својих војника и даље је упућена на инострану подршку и изнајмљивање ваздушнотранспортних капацитета цивилних превозника. Увођењем у оперативну употребу транспортног авиона А400М ваздушнотранспортни капацитети за превоз на веће дистанце знатно су побољшани. Према томе, оне сада могу предузимати не само операције интервенција, него и подржати сложеније операције хуманитарне помоћи и евакуације грађана из кризних подручја.

Истовремено са набавком авиона А400М смањени су недостаци постојећих капацитета за допуњавање горива у ваздушном простору. Део флоте авиона А400М свакако ће бити употребљен у ту сврху. Коришћење авио-цистерни било је неопходно у ваздушним операцијама у СР Југославији 1999, Либији 2011. и Малију 2013. године како не би долазило до прекида нападних операција. Интензивније коришћење лимитирано је њиховим бројем у оперативној употреби. Унутар НАТО-а САД ће до даљег обезбеђивати највећи део флоте авио-цистерни, а следи их и Велика Британија и Француска са својим ресурсима.

У домену тактичког ваздушног транспорта у Европи су формиране ваздухопловнодесантне јединице, обезбеђени транспортни и борбени хеликоптери и ваздушним путем преносиви лаки пешадијски састави.

Задачи швајцарског РВ

Узимајући у обзир позадину и развојне тенденције међународних односа, дефинисани су будући задаци швајцарског Ратног ваздухопловства. Национални интереси одређују задатке војсци, у складу са Савезним уставом и Војним законом. Ти задаци су:⁹

⁹ Art. 58 Abs. 2 Bundesverfassung bzw. Art. 1 Militärgesetzes.

- одбрана,
- подршка цивилним властима,
- подршка очувању мира.

У нацрту измена Војног закона, као један од задатака војске експлицитно је наведена и заштита суверенитета у ваздушном простору.¹⁰ У свакој од тих широких области задатака Ратно ваздухопловство ће морати пружити пуни допринос. Једино тако ће војска, као целокупан систем, моћи да испуни своје задатке.

Задачи Ратног ваздухопловства у одбрани

Војска брани земљу и њено становништво.¹¹ Главни допринос Ратног ваздухопловства и ПВО јесте обезбеђење ваздушне мобилности, прибављање информација и подршка копненим трупама дејством на непријатељеве циљеве на земљи. Противваздухопловна одбрана извршава само један део задатака заштите ваздушног простора. Други део задатака обухвата очување ваздушног суверенитета у нормалним и посебним ситуацијама. Способности за извиђање¹² и борбу на земљи,¹³ биле су пре 10, односно 20 година, привремено ослабљене, али захваљујући набавци нових борбених авиона оне треба да буду поново изграђене.¹⁴

За спречавање рата важно је, поред демонстрације сопствене спремности и способности, на уверљив начин показати и вољу за опстанком. У оперативној сфери „ваздух” то је од посебног значаја.

Противваздухопловна одбрана

Противваздухопловна одбрана је најважнији задатак Ратног ваздухопловства у случају војног напада. Без заштите ваздушног простора, војне активности на копну и у ваздушном простору могу се успешно извести само у најповољнијим условима и у изузетним случајевима. Без заштите ваздушног простора нема ефикасне одбране од противничког дејстава из ваздуха нити се може обезбедити мобилност сопствених састава.

Основна претпоставка успешне ПВО је свеобухватна и детаљна слика стања у ваздушном простору. За то је неопходна технички добро опремљена, за преживљавање способна и стална контрола ваздушног простора. При томе се способности за преживљавање не ограничавају само на осигурање физичке неповредивости, која се може побољшати, на пример, помоћу сензора из ваздушног простора и/или мо-

¹⁰ Art.1 Abs. 1, Bst, c Entwurf Militärgesetzes (Botschaft vom 03.09.2014).

¹¹ Саопштење о изменама правних основа за даљи развој војске, стр. 9.

¹² Стављањем ван употребе авиона Mirage III RS ова способност је крајем 2003. године привремено изгубљена.

¹³ Ова способност је изгубљена 1994. године, стављањем ван употребе авиона Hunter, с намером да се она касније поново изгради.

¹⁴ Саопштење о изменама правних основа за даљи развој војске, стр.32.

билних сензора са земље или пасивним сензорима. Ту се много чешће ради о заштити од електромагнетских утицаја свих врста, нпр. о употреби незрачећих сензора и заштићеног преноса података на сајбер активности.

Противваздухопловна одбрана може изводити дефанзивна (борба против противничких нападних средстава у сопственом ваздушном простору) или офанзивна дејства (напад на средства и инфраструктуру противничког Ратног ваздухопловства у његовом ваздушном простору). Офанзивна дејства могуће је изводити не само против циљева у ваздушном простору него и против авиона и инфраструктуре на земљи (ОСА – offensive counter air), па је могућа и употреба специјалних снага. Чисто дефанзивна дејства крију ризик да се сопствене снаге брзо засите и постану некорисне. Зато офанзивну и дефанзивну ПВО треба изводити упоредо, јер се на тај начин узајамно допуњавају.

За дефанзивну противваздухопловну одбрану ће се, поред борбених авиона, користити и земаљски системи ПВО (*Die bodengestützte Luftverteidigung Systeme – BODLUV*).

Док борбени авиони постижу све веће радијусе дејства и омогућавају брзо изражавање и премештање тежишта у нападу, дотле земаљски системи ПВО (BODLUV) перманентно обезбеђују неопходно издржавање током извођења борбених дејстава. Синергија обе компоненте ПВО треба да омогући да се противник уништи, по могућности, на што већем растојању, још пре него што употреби своје оружје. Један део земаљских система ПВО мора бити способан да уништава противничке пројектиле (нападна средства) у завршној фази лета.¹⁵

Пасивна ПВО повећава способност преживљавања сопствених трупа и инфраструктуре и тако приморава противника на веће трошкове. То се постиже децентрализацијом, маскирањем, обмањивањем и каљењем (челичењем) сопствених снага.

Ваздушна мобилност

У оквиру одбране ваздушна мобилност обухвата: ваздушни транспорт, допуњавање горива у ваздушном простору, као и акције евакуације и спасавања.¹⁶

С обзиром на дефанзивну организацију швајцарске војске, у одбрамбеној операцији ваздушни транспорт би се одвијао, пре свега, изнад сопствене територије. Међутим, за то је неопходан висок степен контроле ваздушног простора.¹⁷ Према томе, и ваздушни транспорт зависи од способности противваздухопловне одбране.

Швајцарска не располаже сопственим авио-цистернама, али је способност за допуњавање горива у ваздушном простору претпоставка за очување слободе деловања у случају одбране. Та способност гради се кроз сарадњу са пријатељским земаљама.

¹⁵ Мисли се на прецизно вођено оружје ваздух-земља, пре свега на крстареће ракете, али и на артиљеријске гранате.

¹⁶ Концепт дугорочног обезбеђења ваздушног простора, стр.11

¹⁷ Контрола ваздушног простора обухвата стварање повољне ситуације и надмоћ у том простору, као и суверено владање тим простором. Притом је повољна ваздушна ситуација најнижи, а владање ваздушним простором највиши степен контроле.

У акцијама евакуације и спасавања рањеника и разбијени или опкољени састави се извлаче (спасавају). У случају да то треба урадити са простора који контролише противник, средства која се за то користе (хеликоптери) морају бити оклопљена и наоружана.

Прибављање информација

Што актуелнија и потпунија слика стања на земљи (recognized ground picture) неопходна је за успех одбрамбене операције. За добијање информација из ваздушног простора користе се борбени авиони и извиђачки дровони. Захваљујући њиховим перформансама могуће је, како оптички, тако и електронски, „гледати“ у дубину суседних земаља. Борбени авиони су погоднији за извиђање у ваздушном простору у којем још није постигнута превласт, јер захваљујући њиховој брзини могу брзо реаговати на промене ситуације. Извиђачки дровони су погодни за дужи боравак у ваздушном простору у којем је обезбеђена сопствена надмоћ. Основна предност им је та што могу и пре избијања конфликта извиђати противничке активности без напуштања сопственог ваздушног простора.

Подршка копнених састава из ваздушног простора дејством по противнику

Сопственим саставима на земљи неопходна је интензивна и прецизна ватрена подршка. Минобацачи и артиљерија пружају борбену подршку на кратким и средњим растојањима. Нападним дејствима из ваздушног простора магућа је, како прецизна ватра у дубини територије, тако и непосредна ватрена подршка копнених трупа. Према швајцарској војној традицији за то се користи синтагма „копнена борба“.

У модерним сукобима често нема јасних линија фронтва. Вишенаменски борбени авиони обједињују извиђачке сензоре и оружја на истој платформи, па тако могу било где у простору уништавати циљеве непосредно и прецизно.

Задаци РВ у подршци цивилних власти

Извршавањем задатака: заштите суверенитета у ваздушном простору, трагања и спасавања, као и ваздушног транспорта, Ратно ваздухопловство, практично свакодневно, даје свој допринос у подршци цивилним властима. У томе се користе иста средства, која би се користила и у случају одбране.

Ваздухопловна полицијска служба у заштити суверенитета у ваздушном простору

Заштита суверенитета у ваздушном простору је право сваке суверене државе. Коришћење нижих слојева ваздушног простора (атмосфере) изнад државне територије обавезно се регулише прописима који се стриктно реализују. Ту контролу врши ваз-

духопловна полицијска служба. Заштита ваздушног суверенитета је, према томе, класичан задатак војске, пошто она има одговарајућа средства.¹⁸

Задатак ваздухопловне полицијске службе јесте да се брине о безбедности ваздушног саобраћаја, као и за остваривање суверених права Швајцарске у ваздушном простору. Ради тога она контролише придржавање правила ваздушног саобраћаја, а ако је потребно (у случајевима нужде) прекршиоца на то и приморава.

Интервенција ваздухопловне полицијске службе може бити неопходна и као помоћ ваздухопловима са техничким проблемима или при прекиду рада комуникационих система.

За заштиту од угрожавања и претњи неопходна је континуирана контрола ваздушног простора, потпуна идентификација, која обухвата параметре лета ваздухоплова и способност за брзу интервенцију борбеним авионима ваздухопловне полицијске службе.

Упоредо са контролом ваздушног простора сензорима, од 2005. године уведена је непрекидна оптичка идентификација и интервенција борбеним авионима. Данас је то ограничено на редовно радно време Ратног ваздухопловства.

Активности на изградњи високог нивоа сталне борбене готовости су почеле. Готовост треба постепено да се продужава и да најкасније 2020. године „покрива” 24 часа. Разлог за постепену изградњу спремности јесте што пилоти, војни контролори летења, техничари и други земаљски персонал морају бити тек регрутовани и обучени. Расположивост борбених авиона за овај задатак неће бити ограничавајући фактор.

Савезна влада, у интересу јавног реда и безбедности, или из војних разлога, може коришћење швајцарског ваздушног простора или прелет одређених области привремено или трајно ограничити или забранити.¹⁹ Таква ограничења ваздушног саобраћаја била су примењивана нпр. током одржавања годишњег Светског економског форума (Weltökonomisches Forum), Европског првенства у фудбалу (Euro 2008), Међународних конференција (самит Г-8 2003. године, сусрет на врху Франкофоније 2010. године, Конференција о Сирији 2014. године и Министарске конференције ОЕБС крајем 2014. године).

За идентификацију и интервенцију спорих и нисколетећих ваздухоплова могу се користити и хеликоптери. У случају ограничења ваздушног саобраћаја, за заштиту посебно осетљивих објеката и просторија могу се користити и средства противваздухопловне одбране обе компоненте.

Надлежност за употребу оружја против цивилних (комерцијалних) и државних ваздухоплова регулисана је Уредбом о заштити ваздушног суверенитета (Verordnung über die Wahrung der Lufthoheit – VWL) и биће у оквиру текуће ревизије Војног закона (Militärgesetz) и формално измењена.²⁰

¹⁸ Информација о изменама правних основа за даљи развој војске, стр. 49.

¹⁹ Art. 7 Luftfahrtgesetz (SR 748.0)

²⁰ Art. 92 Entwurf des Militärgesetzes

Подршка цивилних власти

Наредни стални и суверени задатак јесте трагање за несталим цивилним и војним ваздухопловима, њиховим посадама и путницима.²¹ Тај задатак РВ извршава у сарадњи са Швајцарском ваздухопловном спасилачком стражом (die Schweizerischen Rettungsflugwacht). У ту сврху се један хеликоптер са термовизијском камером налази непрекидно у високом степену приправности.

Такође, РВ је одговорно и за Ваздухопловнотранспортну службу Савеза (der Lufttransportdienst des Bundes).²² Та служба врши превозења за Савезну владу и њена министарства већим транспортним авионима и хеликоптерима.

Коначно, РВ мора бити спремно да пружи специфичну подршку цивилним властима, посебно кантонима, ако они не располажу неопходним средствима и способностима. На пример, потребни ће бити хеликоптери за превоз из тешких ситуација (стања), независно од друског транспорта, за спасавање и трагање за несталим особама, као и за гашење шумских пожара. Извиђачки дрoнови омогућавају контролу оперативних праваца, граничних сектора и одсека, као и извиђање лица места несрећа (насталих штета) у случају природних и цивилизацијских катастрофа.

Задаци РВ у операцијама хуманитарне помоћи и очувања мира у иностранству

Доприноси Ратног ваздухопловства у очувању мира и међународној хуманитарној помоћи односе се, углавном, на употребу ваздушнотранспортних средстава. У обе области то ће се дешавати и у будућности.²³ Ове мисије одвијају се широм света. Свакако, ангажовање зависи од логистичке подршке на терену, покретања мисије и од транспорта до одредишта. Ти задаци мораће да се реализују или преко приватних фирми или уз помоћ партнерских држава.

Савезна влада намерава да повећа ангажовање Швајцарске у војним операцијама подршке миру. Ангажовање више хеликоптера него до сада је приоритетна и проверена опција, па је РВ већ почело регрутовање и обуку летачког и земаљског персонала. У наредном периоду биће проверено да ли постојећу флоту транспортних хеликоптера треба ојачати одређеним бројем хеликоптера савременијег типа или их сасвим заменити, како би и под тешким климатским условима било могуће извршавање задатака.²⁴

²¹ Уредба о служби трагања и спасавања цивилне ваздушне пловидбе (SR.748.126.1) од 07.11.2001. године и Уредбе о организацији и употреби службе трагања и спасавања цивилне ваздушне пловидбе (SR 748.126.11) од 17.03.1995. године

²² Verordnung über den Lufttransportdienst des Bundes (V-LTDB; SR.172.010.331), од 24.06.2009. године.

²³ Подршка мисије УН у савладавању епидемије еболе у Западној Африци (UNMEER).

²⁴ Одговор Савезне владе на посланичко питање Fridez 14.3530 „Friedensförderung und Stärkung des Transportpools“.

Осврт на задатке

Треба имати у виду да су у Табели 1 приказани само резултати директног доприноса Ратног ваздухопловства у извршавању задатака укупног система одбране. Да би се овако сложени задаци могли реализовати, мораће се обезбедити важни предуслови. То су, поред осталог, инфраструктура (КМ, КиС и опрема) за највише руководство, комуникационе мреже, а аеродроми ће се морати осавременити и боље заштитити. Ту спадају и капацитети у електромагнетном спектру и сајбер простору као и постојећа општа логистика и логистика за реализацију мисија у иностранству. Зато Ратно ваздухопловство тесно сарађује са различитим, за војску, интерним и екстерним партнерима, нарочито са базом за подршку ГШ и општом логистичком базом војске, затим са Skyguide,²⁵ Савезним бироом (канцеларијом) за цивилну ваздушну пловидбу, метеоролошком службом Швајцарске и индустријом. У том (међу)односу мрежа, ГШ Швајцарске има централну улогу, која захваљујући аутономној инфраструктури и у кризним ситуацијама омогућава безбедан проток (пренос) података.

Актуелни профил снага швајцарског РВ

Поређење задаци–портфолији са стварно расположивим средствима и способностима приказује актуелни профил снага Ратног ваздухопловства. Данас не могу сви наведени задаци бити испуњени, јер је нарушена равнотежа задатака и расположивих финансијских средстава, па је зато Ратно ваздухопловство последњих година морало учинити болна одрицања од планираних набавки.

Детаљно представљање тренутно расположивих средстава Ратног ваздухопловства би изашло ван оквира овог рада. Ипак, релевантни подаци могу се наћи у одговарајућем поглављима Концепта дугорочног обезбеђења ваздушног простора.²⁶

Може се закључити да задаци у домену подршке цивилним властима (са одређеним ограничењима) и подршке очувању мира у највећој мери могу бити реализовани.

У заштити суверенитета у ваздушном простору, када је у питању способност издржљивости (истрајавања), постоји један значајан недостатак. Ваздухопловна полицијска служба са повећаним напрезањем (2-4 борбена авиона непрекидно у ваздушном простору) могла би издржати (имати снаге) максимално две недеље (седмице). У случају одбране, само у домену ваздухопловне мобилности било би могуће постићи задовољавајући ниво снага и капацитета у квантитативном погледу. У свим осталим областима видљив је недостатак модерних вишенаменских борбених авиона као ојачања (замене) за 32 F/A 18. Авиони F-5 Tiger, који су још у употреби, имају слаб радар, па што се тиче употребе вођеног оружја ваздух-ваздух могућности су им јако ограничене, а оперативно су употребљиви само дању и при доброј видљивости. Они више не задовољавају потребе ваздухопловне полицијске службе, нити ПВО и не располажу извиђачким нити способностима за борбу против противничких копнених снага, а које

²⁵ Skyguide је швајцарско акционарско друштво за контролу и обезбеђење цивилног и војног ваздушног саобраћаја.

²⁶ Концепт дугорочног осигурању ваздушног простора, поглавље 4.1, стр.18-21.

недостају и F/A 18.²⁷ У заштити ваздушног простора број модерних борбених авиона директно се одражава на способности за издржљивост (истрајност). Осим тога, код три система земаљске компоненте ПВО (BODLUV) ресурс истиче у ближој будућности и без свеобухватних мера на продужењу ресурса (генералног ремонта), мораће бити стављени ван употребе. Поред тога, када је реч о њиховом домету и борбеним могућности, они више не задовољавају захтеве једног савременог конфликта. Дакле, и овде постоје недостаци у способностима.

Табела 1 – Задачи швајцарског Ратног ваздухопловства према Концепту дугорочног осигурање ваздушног простора, стр. 16

Област задатака	Конкретни задаци	Одбрана	Подршка цив. власти	Подршка миру
Заштита ваздушног простора (заштита суверенитета у вазд. простору, ПВО)	Пасивне ваздушно-полицијске мере (контр. ВаП)		+	
	Активне ваздушно-полицијске мере (интервенција)		+	
	Дефанзивне акције против противничког ратног ваздухопловног потенцијала у/изнад Швајцарске	+		
	Офанзивне акције против противничког ратног ваздухопловног потенцијала изнад Швајцарске	+		
Ваздушна мобилност	Ваздушни транспорт	+	+	+
	Допуњавање горива у ваздуху	+		
	Трагање и спасавање	+	+	
Прибављање информација	Контрола (надзор)	+	+	
	Извиђање	+	+	
	Премер(авање)		+	
Борба на копну	Уништавање циљева на земљи из ваздуха	+		

²⁷ F/A 18 је изворно развијан као вишенаменски борбени авион који је у Швајцарску увезен само у варијанти за дефанзивну ПВО. Модификација (доградња) није изведена из финансијских разлога. Стицање способности за извиђање и копнену борбу била је предвиђена код неуспеле набавке авиона Gripen и могуће их је постићи само набавком новог борбеног авиона.

У домену оперативног извиђања из ваздушног простора, као и у борби против противничких снага на земљи не постоје готово никакве способности. Сва три наведена задатка су есенцијална за војску и укупан одбрамбени систем. Међутим, у случају одбране, успешна употреба Копнене војске без подршке Ратног ваздухопловства тешко да се може и замислити.

Жељени ниво снага РВ од 2025. године

Усвајањем концепта дугорочног обезбеђења ваздушног простора војска је добила важан документ са политичког нивоа, који детаљно представља средњорочни и дугорочни ниво амбиција у три димензији ратовања.²⁸ То се најбоље види из цитираних делова Концепта који следе.²⁹

Одбрана

„Са постојећим и набавком нових средстава, Ратно ваздухопловство мора располагати са квалитативним или барем делимично квантитативним способностима, да би могло ефикасно штитити Швајцарску и њено становништво у временима повећаних напетости. У случају војног напада Ратно ваздухопловство мора противничку надмоћ у ваздуху, барем временски и местимично ограничити, односно спречити. У одлучујућој фази, РВ мора постићи по времену и по месту барем ограничену сопствену надмоћ и омогућити извођење операција сопствених копнених снага. Осим тога, РВ мора подржати КоВ неутралисањем из ваздуха земаљских циљева.

У ту сврху, састави РВ увежбавају неопходне борбене поступке и периодично изводе вежбе са другим деловима војске. Да би достигли виши ниво способности и могли се поредити са ваздухопловствима других земаља (интероперабилност), наше РВ ће и даље учествовати на вежбама са иностраним партнерима.

Ратно ваздухопловство увежбава противваздушну одбрану кроз садејство ваздушне и земаљске компоненте ПВО у ваздушном простору под нашом контролом са ваздушним транспортом кога требамо реализовати. Састави требају бити јачине максимално батаљона (ескадриле). Трагање и спасавање се изводи без наоружања.³⁰ РВ ће увежбавати извиђање из ваздушног простора под нашом, односно противничком контролом и ватрену подршку из ваздуха заједно са КоВ ако за то буду набављена неопходна средства.

Ове способности РВ ће допринети аутономији одбране Швајцарске, истовремено са тим се омогућава, да Швајцарска у случају ширег војног напада може пружити значајан отпор и омогућити сарадњу са савезничким државама...”

²⁸ Концепт дугорочног обезбеђења ваздушног простора послужиће и као одговор на захтев Gallade 12.4130.

²⁹ Концепт дугорочног обезбеђења ваздушног простора, стр.16-18.

³⁰ Према Концепту не постоји могућност спасавања сопствених војника или пилота оборених авиона иза противничких линија.

Заштита суверенитета у ваздушном простору

„Заштиту суверенитета у ваздушном простору Швајцарске, РВ ће и даље вршити ваздушнополицијском службом. Заштита се сада изводи током планираног летења или после припреме, када ће ваздушнополицијска служба бити у стању да интервенише са борбеним авионима. У будућности то би требало да буде могуће непрекидно. Предвиђено је да на једном аеродрому стално базирају два наоружана авиона спремна за полетање у кратком времену како би се ваздушнополицијски задатак могао извршити у сваком тренутку. Оваква скромност (само два авиона) је стварност, пошто за више нису потребни само додатни пилоти, него и земаљски персонал: механичари, контролори летења и особље за логистичку базу ГШ и за логистичку базу војске – морају се тек регрутовати и обучити. Реализације ће се одвијати постепено и трајаће до 2020. године.

У временима повећане напетости и конкретних претњи, РВ треба да буде у стању да држи у приправности, током више седмица 2 или 4 борбена авиона спремна за интервенцију у року од неколико минута. То се мора обезбедити, уз максимално, двонедељну припрему и подршку целокупне војске. Због тога се мора располагати са више од садашњих само 32 одговарајућа борбена авиона, првенствено да би се осигурала способност издржљивости. Ваздушнополицијска служба РВ додатно штити неколико кључних објеката и/или просторија”.

Подршка цивилних власти

„РВ мора припремити довољно ваздушнотранспортних средстава да би цивилне безбедносне органе и војску подржало у превазилажењу ванредних ситуација. За потребе ваздушнотранспортне службе Савеза са кратким роком, непрекидно су спремни хеликоптери и авиони. За веће акције потребно је краће време припрема. Због тога се војска преводи у виши степен приправности.

У случају потребе, РВ ће радити дан и ноћ на санирању ситуације на земљи и тако пружати допринос обавештајном савезу Швајцарске. За такве ситуације, Ратно ваздухопловство држи нон-стоп спремне извиђачке дронове и хеликоптере са сензорима.

Са ванредном ситуацијом ће се бавити и База за подршку ГШ и користиће се целокупна информатичка и телекомуникациона технологија војске. Ратно ваздухопловство мора ставити на располагање бежична средства преноса података и тако интегрисати (потчинити) систем РВ руководству операције и предузети неопходне мере заштите у сајбер домену. Логистичка база војске мора за функционисање у ванредним ситуацијама Ратном ваздухопловству ставити на располагање неопходну логистику. Обезбеђење летења мора се осигурати преко Skuguide сходно потребама операције.”

Хуманитарна помоћ и подршка очувању мира у иностранству

„Ратно ваздухопловство мора бити спремно да припреми један број средњих транспортних хеликоптера са посадама за операцију пружања хуманитарне помоћи и очувања мира у иностранству, током вишедневног припремног периода. Код операција подршке миру потребне су дуже припреме, пошто оне могу потрајати и годинама.”

Достизање жељеног нивоа снага

Што је важило пре одлучивања о Gripen-у важи и данас: Tiger флота једва да пружа оперативни допринос безбедности у ваздушном простору и не задовољава захтеве ни ваздухопловне полицијске службе нити противваздухопловне одбране. Зато Tiger флота мора бити ускоро, како из оперативних тако и економских разлога, повучена из употребе. Али, 32 авиона F/A-18 нису довољна за заштиту земље и становништва. Три преостала ПВО система су застарела и не омогућавају ефикасну заштиту од модерних претњи. Такође, извиђачки дрон „95” достигао је крај свог „животног века” и мора бити замењен ефикаснијим извиђачким системом.

Коначно, војска не располаже способностима за оперативно извиђање нити за копнену борбу. Очигледно је да потреба за озбиљним радом постоји, уколико се планиране способности за савремено и ефикасно РВ жели имати у будућности. Оне ће се моћи изградити ако се реализују најважнији пројекти набавки.

а) Извиђачки дрон ADS-15

Одлука о типу новог извиђачког дрона донета је 5. 6.2014. године. Савезна влада је Савезној скупштини у „Програму наоружања 15” предложила набавку система HERMES 900 HFE (*Heavy Fuel Engine*) заједно са неопходним оптоелектронским извиђачким сензорима.

HERMES је модеран дрон-систем који уводе или су већ увеле многе земље. Током светског фудбалског првенства у Бразилу 2014. године користила га је бразилска полиција. Систем има велики развојни потенцијал и у будућности може једноставно интегрисати додатне сензорске делове и системе. Дрон-систем може да извиђа са веће удаљености, односно изван домета противничке противваздушне одбране. На пример, овим дрон-системом могуће је након извиђања електромагнетног зрачења са велике удаљености израдити слику зрачења противничких радарских сензора и других електромагнетних предајника. Извиђачки дрони биће набављени без наоружања, које није предвиђено ни у будућности.

Ова летелица („летећи апарат”) погодна је за употребу у свим метео-условина, дању и ноћу. Биће опремљена за инструментално летење и са *Sense-and-avoid* пакетом ће, путем детекције, моћи избећи опасности од судара са другим летелицама. Са тим пакетом ADS-15 ће, за разлику од данашњих система, моћи летети нон-стоп и, од наше стране, неконтролисаним ваздушним простором, односно без пратње борбених авиона.

Планирана је њихова централизована употреба са једне стартне позиције на аеродрому. Захваљујући бројним релејним станицама, могућношћу управљања преко сателита и дуготрајним боравком у ваздушном простору биће доступан сваки угао (део) Швајцарске. Летом на већим висинама, бука и уочљивост са земље битно ће се смањити.

Са извиђачким дрон-системом ADS-15 подршка цивилним властима биће могућа у готово свим ситуацијама, на пример граничном стражарском корпусу у контроли државне границе.

б) Земаљска компонента ПВО BODLUV 2020

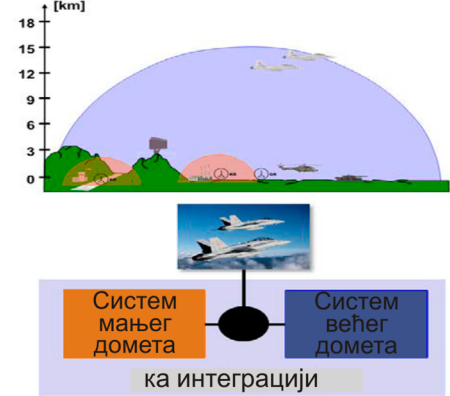
Актуелна средства противваздухопловне одбране (ваздухопловна компонента) швајцарске војске имају врло ограничене домете. Зато су данас области употребе ваздухопловне компоненте противваздухопловне одбране и земаљске компоненте ПВО одвојене. Ваздухопловна компонента намењена је за борбу против високолетелих, а земаљска компонента против нисколетелих циљева. Тако се ова два неумрежена система могу користити независно један од другог, што је принцип одвојене, неинтегрисане ПВО.

Постојећи BODLUV системи: M Flab, RAPIER и STINGER ће без генералног ремонта у следећих неколико година достићи крај свог „живота“. Осим тога, BODLUV системи краћег домета без садејства система већег домета нису више погодни за ефикасну одбрану од савремених претњи из ваздушног простора (ваздух-земља). Већ данас платформе за оружја са дистанце могу уништавати изабране циљеве без уласка у зону уништења противничких BODLUV система мањег домета. Дакле, или се носач (платформа) система мора неутралисати на већим даљинама или нападно средство (оружје) на ближим растојањима уништити.

Противваздухопловна одбрана данас



Противваздухопловна одбрана сутра



Слика 1 – Промена система у противваздухопловној одбрани

Због тога је и планирано да BODLUV системи буду: систем већег домета (30–50 km) који би могао неутралисати носаче (платформе) система и други, система краћег домета са могућностима одбране од нападних средстава оружја са дистанце (укључујући C-RAM способности).

Са увођењем у оперативну употребу нових BODLUV система већег домета доћи ће до концепцијске промене: од сепаратне на интегрисану ПВО. Код интегрисане противваздухопловне одбране, са КМ ће бити координирана ватрена дејства авиона у ваздушном простору и дејства ПВО система са земље. То конкретно значи да ће земаљски и авио-сензори прикупљеним подацима доприносити прецизној слици ситуације у ваздушном простору и тако КМ обезбедити неопходне претпоставке за процену опасности од противничких нападних средстава и, зависно од претње, централизовано употребити једну или другу компоненту одбрамбеног система.

И поред привремене задршке од замене дела Tiger флоте, јачање заштите сопственог ваздушног простора у посебним и ванредним ситуацијама приоритетан је задатак. Због тога реализацију Пројекта BODLUV 2020 треба максимално убрзати. У првом плану треба да буде набавка вођеног система већег домета, што би за интегрисану ПВО у случају одбране донело високу оперативну корист и значајан пораст способности. Традиционална средња калибарска ПВО (ваздушна компонента) годинама се користи за подршку цивилним властима у обезбеђењу међународних конференција. Њихова поузданост и способност за ефикасну одбрану је јако ограничена. До сада није прецизно утврђено колико би се исплатило продужење „животног века“ тих система. Коначно, BODLUV систем 2020 би ефектима својих сензора затворио „рупе“ у способностима, које су настале због (технички) нужног стављања ван службене употребе тактичког радара (*Taktische Fliegerradar* – TAFLIR, модификоване варијанте радара AN/TPS-70). Ту се ради о контроли ваздушног простора у доњим слојевима и о сензорским сенкама војних радарских станица.

в) Нови борбени авиони

Због увођења сталне готовости за интервенцију ваздухопловне полицијске службе, са тим условљеним подмлађивањем дела професионалних војних пилота и због неуспеле набавке авиона Gripen E, авиони F/A-18 ће већ око 2025. године испунити сертификовани број часова лета. Због тога ће се морати планирати правовремена замена. Чак уколико и даље буду коришћени авиони F-5 Tiger то неће донети жељено растерећење, јер ће пилоти наставити да лете на F-5 Tiger и тако неће имати потребу ни за минималним бројем часовима налета на авионима F/A-18. Могућа корист од даље употребе F-5 је у томе што би они могли бити коришћени као „противник“ у увежбавању F/A-18, чиме би се пилоти F/A-18 делимично растерели и могли концентрисати на њихов главни задатак – ПВО. Надоградња и скупе инвестиције у генерални ремонт авиона Tiger F-5 немају ни економског ни оперативног оправдања.

Период од почетка евалуације до испоруке нових авиона мора бити краћи од оног одређеног Програмом наоружавања 2012. код Gripen-a, посебно ако је већ завршен развој и у производњи се налази изабрани тип авиона.

Код неблаговремене набавке нових авиона претила би опасност од настанка неприхватљиве празнине због нужног стављања ван употребе авиона F/A-18. Зато ће се и преиспитати могућност продужење ресурса авиона F/A-18.

Према Програму наоружавања, циљ је да се уђе у процедуру набавке прве транше (дела) нових авиона најраније око 2022. године, што би резултирало почетком испоруке авиона око 2025. године. Следећа фаза замене F/A-18 требало би да уследи, отприлике, пет година касније.

Изнајмљивање борбених авиона као дугорочно решење није атрактивна опција.³¹ И краткорочно изнајмљивање борбених авиона, као делимична замена застарелих авиона F-5 Tiger као прелазно решење до набавке нових борбених авиона, без јасне представе о каснијој набавци, не би било рационално решење.

Модерни борбени авиони захтевају интензивне фазе преобуке и увежбавања док се не достигне захтевани ниво способности. Уз то, долазе значајне инвестиције у инфраструктуру и доградњу система.

³¹ Информација о изменама правних основа за даљи развој војске, стр. 33-34.

Премошћавајуће решење било би рационално само ако би се изнајмљени авиони у најбитнијем подударали са типом који се набавља, како би то било, на пример, код прелазног решења у случају неуспеле набавке авиона Gripen C/D. Најам би тиме фактички био прејудуцирана каснија куповина, односно зависила би само од избора типа ваздухоплова.

Контрола ваздушног простора и ваздухопловна полицијска служба у редовној ситуацији нису одлучујући аргументи за набавку већег броја вишенаменских борбених авиона. Главни аргумент за набавку – као што је већ било наведено у случају неуспеле набавке авиона Gripen – јесте издржљивост (истрајност) РВ у временима напетости и криза. Поред овог разлога, у случају одбране, извршавање скоро свих активности, посебно покрета већих састава КоВ-а и ваздушни транспорт, у великом степену зависе од контроле ваздушног простора. Зато борбени авиони чине веома важну основу за успешну употребу војске у одбрани. Али, захтевани профил ефикасности од 2025. године захтева и изградњу способности за борбу против циљева на земљи и за оперативну извиђање.

Закључак

Вођење борбе у оперативној сфери „ваздух“ добија све већи значај. Једна мала, неутрална држава, као што је Швајцарска, не може све развојне тенденције аутономно (независно) да прати. Коришћење космоса и одбрана од балистичког вођеног оружја вероватно ће и у будућности још јаче притискати финансијске, техничке и политичке границе.

Трећа димензија ратовања, како за друге, тако и за швајцарску војску као целокупан систем, има главну улогу. У извршавању задатака војске, Ратно ваздухопловство даје неспорне доприносе, посебно у случају одбране земље и становништва, где је заштита ваздушног простора одлучујућа претпоставка успеха.

Данас нису све потребне способности расположиве или довољно уверљиве. Концепт дугорочног обезбеђења ваздушног простора, који је Савезна влада усвојила 3. 9. 2014. године, јасно указује на способности које средњорочно треба да буду постигнуте. Најважнија потреба, из угла Ратног ваздухопловства, односи се на набавку новог модерног вишенаменског борбеног авиона у другој половини треће деценије 21. века. Краткорочно, то су ипак значајније инвестиције у земаљске системе противваздухопловне одбране како би се што пре отклонили очигледни недостаци у њеним способностима.

Средњорочно, и о одржавању, односно о продужењу ресурса или замени дела ваздушнотранспортних средстава мора се донети одлука. Нови извиђачки дрoнови битно ће повећати способност за израду прецизне слике стања (ситуације) на земљи и с тим отворити велики развојни потенцијал. Наравно, са увођењем нових сензора и активних средстава дејства (ефектора) увек долази и до прилагођавања командних и комуникационих система.

Из Концепта дугорочног обезбеђења ваздушног простора произлази даљи кохерентан развој Ратног ваздухопловства. Правци развоја су јасни, а њихово остваривање комплексно. Из изнесених ставова и аргумената јасно је да даљи

развој Ратног ваздухопловства може уследити само у оквирима укупног система војске и дугорочних финансијских могућности државе.

Зато први корак у том смислу представља хитна израда концепта интегрисане противваздухопловне одбране. Концепт треба да укаже на сензоре и борбена средства (ефектори) који данас и сутра могу дати највеће доприносе заштити ваздушног простора и како треба најефикасније и најефектније да се употребе како би синергија њиховог деловања била што већа. Код борбених средстава која су све ефикаснија, али и све скупља, и која ће се моћи набавити само у ограниченој количини, координирана употреба је једини могући рационалан метод.

Подразумева се да се упоредо са планирањем будућег развоја Ратног ваздухопловства морају у потпуности извршити сви текући задаци и ангажовања, како би се после завршетка парламентарне расправе реализација даљег развоја војске могла несметано наставити.

Ратно ваздухопловство ће превазићи предстојеће изазове, као и у претходних 100 година, свесно својих обавеза и са пуно одговорности.