

УТИЦАЈ АВИЈАЦИЈЕ НА БОРБЕНА ДЕЈСТВА КОПНЕНЕ ВОЈСКЕ

Садејство са копненом војском је један од задатака сваке авијације (за многе мање авијације оно претставља и главни задатак). Под тим се подразумевају сва дејства авијације, почев од најближег тактичког садејства са пешадиским јединицама на линији фронта до њених снажних масовних удара по циљевима (саобраћају, базама, концентрацијама, итд.), који се могу налазити до 200 па и више километара позади фронта.

Утицај и значај таквих дејстава авијације на опште стање на фронту, на исход одређене офанзивне или одбранбене операције и на величину материјалних и људских губитака знатно су порасли још у току Другог светског рата. Због тога није чудно што су се већ тада у неким армијама веће копнене операције третирале као „комбиноване“ операције копнене војске и авијације. Али, без обзира да ли ћемо неку операцију на копну звати овако или онако, јасно је да су баш та значајна улога и утицај који је авијација већ у току Другог светског рата вршила на дејство копнене војске навели војне писце да се послуже тим термином.

Показало се да је тешко планирати и извести већа офанзивна дејства са копненом војском а да се истовремено не обезбеде и одговарајуће снаге авијације за успешну заштиту и подршку копнене војске. Поред тога, показало се да сам маневар јединица копнене војске, брзина маневра, сигурност извођења, итд. умногоме зависе од односа снага у ваздуху, од способности сопствене авијације да онемогуће непријатељску авијацију у дејству, итд.

Данас ни искуства Другог светског рата, ни искуства из Кореје (али из других разлога) у много чему више нису сасвим меродавна. Она могу више користити у погледу анализе начина дејства и употребе авијације, док се у погледу ефикасности дејства, разорне способности авијације, итд., пре свега, мора рачунати са оним шта ће авијација употребљавати у једном будућем рату. Битна корист изучавања дејстава авијације у Другом светском рату свакако је у томе што на основу искуства из рата и оног што је сада ново у развоју авијације можемо доћи до прилично тачних закључака о њеном будућем раду.

Утицај авијације на дејства копнене војске може бити значајан само ако са копненом војском дејствују и јаке снаге авијације. А

Други светски рат је у том смислу дао један од најважнијих принципа, наиме, да треба „извршити концентрацију свих расположивих снага авијације на најважнији задатак“, без обзира на многе тренутне тешкоће на другим правцима фронта, и сл. Други светски рат је дао начелно искуство које опредељује бројну јачину потребне авијације при садејству са копненом војском. Ако се искључе они случајеви кад су снаге авијације у односу на снаге копнене војске биле мале и они случајеви када је, нарочито пред крај рата, на један фронт (групу армија) долазило и неколико хиљада авиона, онда се средња рачунска норма потребне авијације може добити ако се одговори на следећа питања:

— колико је и какве авијације потребно за непосредно потпомагање јединица копнене војске (тактичко садејство) и

— колико је авијације потребно за решавање оперативних задатака у вези предвиђеног плана (маневра) и трајања операције.

Према искуству из Другог светског рата те норме приближно износе:

— за групу армија (фронт) једна ваздухопловна армија, јачине 1.000—1.500 борбених авиона, која је способна да дневно врши просечно око 1.000 авиополетања и

— за армију — тактичка група (корпус) 300—400 борбених авиона.

Да би се лакше разумело због чега су потребне приближно такве снаге (иако у појединим ситуацијама може бити и сасвим другачије), узео је за пример једну нападну операцију на дубини од 100 км која ће се изводити у току 8—10 дана са пробојем позициске одбране. За тај случај употреба авијације може се предвидети као што је показано у табlici на следећој страни.

Као што се види, дневно ће бити потребно просечно по 800 — 1.000 авиополетања (од чега 30—40% отпада на ловачку авијацију) и просечна снага ватреног удара од 5—6.000.000 кг бомби, ракета и топовско-митраљеске ватре. Са таквим укупним бројем полетања и ватреном моћи авијација је нормално у стању да успешно решава следеће задатке:

— да обезбеди оперативну превласт у ваздуху у току операције, а самим тим да копненој војсци пружи довољну заштиту;

— да спречи плански маневар браниоачевих оперативних резерви јачине 2—3 дивизије (тенковске или пешадијске) и да им нанесе озбиљне губитке;

— да разбије и дезорганизује саобраћај и кретање комуникацијама на целој оперативној дубини до почетка операције (са циљем да се онемогући организована припрема за одбрану) и у току ње (као би се непријатељу спречио сваки озбиљнији планирани маневар, превозење, снабдевање железничким или аутомобилским комуникацијама);

— да пружи успешну тактичку подршку I ешелону армије на целој дубини пробоја тактичке зоне одбране, и

Задатак авијације		Време дејства	Приближно потребан број полетања авијације
Непосредна подршка јединица копнене војске (тактичко садејство)	непосредна авио-припрема	10—12 минута	100—200 (лаких бомбардера или ловаца-бомбардера)
	подршка I ешелона копнене војске у пробоју тактичке зоне	1—2 дана	300—400 ловаца-бомбардера (лаких бомбардера)
	подршка II ешелона	1 дан	150—200 ловаца-бомбардера
	подршка III	2—3 дана	300—400 ловаца-бомбардера
Самостални задаци авијације (оперативно садејство)	заштита копнене војске и авијације	у току целе операције	2.600—3.000 ловаца
	дејство по оперативним резервама	повремено	800—1.000 ловаца-бомбардера (лаких бомбардера)
	изолација бојишта од позадине	пре и у току целе операције	1.500—2.000 ловаца-бомбардера (лаких бомбардера)
	извиђање за рачун копнене војске и авијације	— „ —	500—600
	претходна припрема операције (везано уз изолацију бојишта)	10—15 дана и више, пре почетка	1.000—1.500

— да у току целе операције врши непрекидно извиђање бојишта и целе оперативне дубине.

Јасно је да у рату има веома различитих случајева и да авијација, с обзиром на своју јачину и конкретну ситуацију, може да учини више или мање од овога што је изнето у овом примеру.

Ако горње могућности претворимо у стварни учинак који би таква авијација са наведеном примерном поделом по задацима произвела на људе и материјал, онда бисмо — рачунајући по средњим искуственим нормама из Другог светског рата — добили следеће губитке: 6—7.000 људи, 250—300 артиљериских оруђа, 100—150 тенкова, до 100 локомотива, 1.000—1.500 вагона, 800—1.000 камиона, велики број друге опреме и материјала, зграда, железничких раскрсница, мостова, итд., стим што би губици ваздухопловне армије износили 8—10% летачког састава и авиона.

Мислим да и без ширег образлагања техничког напретка авијације од завршетка Другог светског рата до данас, који ће се огледати

и у учешћу бројно знатно јачих снага авијације у будућем рату, мо-
рамо доћи до закључка да ће и ефикасност такве авијације још више
порасти¹⁾.

*Како се дејство авијације одражава на офанзивне способности
копнене војске и да ли се офанзивне операције могу предузимати
без заштите из ваздуха?*

Већина савремених војних писаца и оних који су у Другом
светском рату командовали већим копненим јединицама сматра да
је обезбеђење превласти у ваздуху услов за успех такорећи сваке
операције, а нарочито за офанзивну операцију копнене војске. Такав
је став јасно изражен и у службеним правилима западних армија.
Међутим, ради веће јасноће треба напоменути да и такво схватање
и код њих важи за оне операције копнене војске у којима суделује
велика маса живе силе и технике и против непријатеља који такође
располаже и савременом копненом војском и довољно снажном ави-
јацијом.

Ако претпоставимо офанзивну операцију против непријатеља
који — и пред тога што је у одбрани — располаже знатним вазду-
хопловним снагама које су способне не само да контролишу простор-
ију фронта, већ и да довољно снажно дејствују по борбеним
порецима нападача и другим важним циљевима са око 500—600 авио-
полетања ловаца-бомбардера дневно, онда се може очекивати да ће
та авијација бити у стању:

— да правовремено открије груписање нападачевих снага и
његов вероватни маневар;

— да усмеравањем свог дејства на најважнију нападачеву гру-
пацију, на његове комуникације, итд. поремети планско извођење на-
падне операције;

— да концентрацијом свога дејства на критична места са ус-
пехом спречава нападачу коришћење постигнутог успеха, а својим
копненим снагама обезбеди време за одређену протуакцију, и

— да нападачу нанесе тако озбиљне губитке (нарочито у тен-
ковима, артиљерији, возилима, итд.), да ће то негативно утицати не
само на темпо његовог напада, већ и на дубину продора (јер се стварно
тешко може говорити, на пример, о употреби и већем успеху оклопних
јединица које ће дању непрекидно у ешелонима нападати ловачка
бомбардерска авијација).

¹⁾ Према службеном извештају Уједињене команде авијација је у Кореји
од почетка рата до јуна 1953 (до примирја) уништила: 180.815 војника, 79.623
камиона, 10.171 железнички вагон, 1.286 тенкова, 1.019 мостова, итд. Сматра се
да је већа ефикасност авијације у Кореји постигнута захваљујући већој пре-
цизности млазне авијације и великој употреби ракета и напалм бомби.

У одбранбеној фази Московске битке један јуришни АК, наоружан ави-
онима ИЛ-2, имао је задатак да читаво време дејствује против немачких тен-
кова. Иако ситуација у ваздуху у суштини још није била јасна, АК је уништио
или онеспособио око 200 тенкова.

Према томе, могло би се рећи да предузимање офанзивних операција копнене војске без претходно остварене превласти у ваздуху претставља озбиљан ризик и да је оправдано само ако постоје други повољни услови који неутралишу такав утицај авијације, као на пример: ако је браниочева авијација, без обзира што има превласт у целини, толико слаба да њено дејство не претставља неку озбиљну сметњу²⁾; ако се офанзивна операција изводи у току лоших метеоролошких услова³⁾; ако копнена војска врши главна борбена дејства и сва кретања само ноћу, а у току дана само мање борбене радње (што, додуше, за собом повлачи спорији темпо наступања и мању дубину операција, али у таквој ситуацији претставља једино могуће решење⁴⁾); и ако се при извођењу операције на планинском земљишту што мање користе комуникације, нарочито ако главну ударну снагу претстављају пешадиске јединице са лакоом артиљеријом и минобацачима који би се кретали и прикривено и довољно растресито.

Иако није правилно искључити могућност офанзивних дејстава и дању по погодном времену и у условима снажне надмоћности противничке авијације, ипак, треба бити начисто да ће у том случају губици од авијације бити толико велики да се такво решење може оправдати само ако је оно једино и у даном случају ипак корисно. У том погледу су поучне две последње севернокорејске офанзиве против снага Уједињене команде⁵⁾.

²⁾ Такав типичан случај имамо у првом периоду Корејског рата. Иако су Американци брзо овладали ваздухом, ипак то није била превласт слабе авијације над никаквом. Зато су у том периоду Севернокорејци успешно и даље напредовали ка југу, јер им 200—300 авиополетања дневно америчке авијације није претстављало озбиљну сметњу. (Исти случај имамо у току НОР и у првој фази борби у Африци, итд.).

³⁾ То су искористили Немци приликом своје противофанзиве у Арденима и тиме за првих 6 дана (колико је трајало лоше време — ниски облаци, магле и киша) потпуно неутралисали огромне снаге англо-америчког ваздухопловства.

⁴⁾ Карактеристично је у том погледу упутство Команде кинеских трупа у Кореји у коме се, између осталог, каже:

„Наше досадашње искуство из ноћних борби показује да наша ноћна дејства трају свега 4—5 сати, јер нападе почињемо у 23 или 24 часа. Услед тога се борба продужава и дању и ми трпимо губитке. Отсада користити дневне часове за пуне припреме, а нападе отпочети по заласку сунца. Већину борбених дејстава вршити ноћу. Предзору притиснути непријатеља блиском борбом и приближити му се на 100—150 м. Тада непријатељски авиони неће моћи дејствовати, а тиме ће се избећи велики губици“.

⁵⁾ Баш се тај релативни успех офанзива Кинеске армије и Севернокорејца често злоупотребљава у доказивању неспособности авијације иако су те офанзиве класичан пример како се, упркос повољних оперативних услова на земљи, огромне надмоћности, итд., могу постићи само половични резултати, и то уз врло скупу цену. Због надмоћности и ефикасности авијације УН у Кореји Кинеска армија је изгубила своју маневарску способност и била присиљена да борбене радње врши ноћу, а снабдевање само помоћу људске и сточне снаге. Уствари, маневар и брзина маневра Кинеске армије сведени су на норму пешадије и ограничени на ноћ. Друго је питање што копнене снаге УН нису биле или способне или што због других разлога нису могле искористити све могућности које им је пружало дејство авијације.

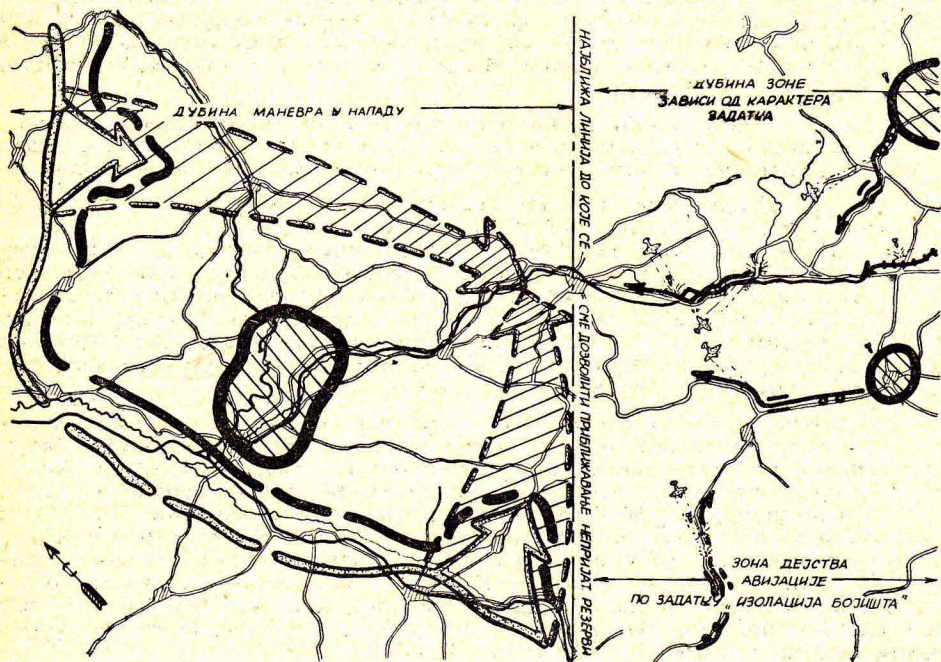
Утицај дејства авијације на могућност маневра копнене војске

Авијација својим дејством, с једне стране, спречава маневар непријатељске копнене војске, а с друге, у исто време, обезбеђује маневар сопствене копнене војске или јој чак служи и као транспортно средство за маневар.

Авијација може *спречити маневар* непријатељске копнене војске на два начина: директним дејством по јединицама копнене војске (с циљем да им нанесе губитке у људству и транспортним средствима и да им се тиме отежа кретање) или дејством по комуникацијама и објектима на њима, а упоредо са тиме и по трупама које се крећу тим комуникацијама.

Директно дејство по јединицама копнене војске користи се ако нема довољно авијације на расположењу и ако је постављен циљ да се нека јединица задржи 2—3 или више сати и спречи њено планско увођење у бој.

Дејство по комуникацијама и објектима има шири оперативни значај. Оно се планира у складу са предвиђеним маневром копнене војске и са циљем да се дејством не само по комуникацијама већ и по трупама и техници до те мере ограничи могућност маневра да се својој копненој војсци обезбеди почесно тучење непријатеља. То је такозвана „*изолација бојишта*“, којој је главни циљ да се предњи ешелони одвоје од оперативних резерви и да им се спречи снабдевање из позадине, као што је то приближно приказано на доњој шеми.



Међутим, за успешно извршење таквог задатка потребне су јаке снаге авијације, и то најмање до једне ловачке бомбардерске дивизије на сваку комуникацију, тј. око 150—200 авиополетања дневно; до једне ловачке бомбардерске дивизије за спречавање покрета и тучење једне тенковске дивизије, или 150—200 авиополетања дневно, итд.

Сам начин дејства авијације може бити врло различит; обично се тежи да се у првом реду униште важни објекти на комуникацијама или преносна средства — локомотиве, камиони, итд. (како би се на тај начин изазвао неред у кретању и снабдевању), а затим да се изврше удари по местима где су се нагомилале јединице, материјал или железнички ешелони.

Искуство Другог светског рата и Кореје показује да је авијација (ако су метеоуслови повољни и ако су за дејство предвиђене довољне снаге) могла да спречи свако организовано кретање и снабдевање. Она није била у стању да спречи покрете у апсолутном смислу те речи, поготово кретање лаких јединица, које се могу кретати ван комуникација, или транспорта, који се вршио људском снагом или стоком. Међутим, она је то у толикој мери ограничавала дању, а делом и ноћу (ако би у току дана разрушила комуникације или ако је оспособљена за ноћна дејства), да се то по практичним последицама ипак сводило на исто.

Међутим, утицај и улога авијације не свршава се само на томе. Напротив, она омогућава сопственим копненим снагама да изводе смеље и дубље маневре, јер својим снажним дејством по живој сили и техници непријатеља спречава маневре непријатељске копнене војске, разбија систем њеног снабдевања, итд. Другим речима, авијација својим дејством (под условима да је надмоћна), с једне стране, штити сопствене снаге копнене војске, омогућава им груписање, кретање, дејство и дању и ноћу без веће опасности од удара непријатељске авијације, а, с друге, дејством по живој сили и техници и другим циљевима спречава непријатељу да предузима одговарајуће мере и врши регуларно снабдевање, смањује његову борбену способност и тиме својој копненој војсци ствара најповољније услове за успешна офанзивна дејства. У том смислу она утиче и на теориске поставке и принципе, на норме и правилске одредбе како из домена употребе тактичких јединица копнене војске, тако и у још знатнијој мери из области оперативне вештине.

Овде само набацујем питање о томе колико су данас, с обзиром на снажан развој транспортне авијације и хеликоптера, као и на истовремено прилагођавање пешадијских јединица, артиљерије, итд. за превоз ваздушним путем, уопште реална схватања о врсти и начину маневра копнене војске. Није ли већ потпуно природно (додуше, не за све армије), да т.зв. „вертикални обухват“ добије своје право место? Ако данашња транспортна авијација (великих земаља) може (а стварно може) да пребаци ваздухом целе корпусе и армије са свима средствима и да их снабдева, онда је врло вероватно да ће се ваздух све више користити са циљем да се тим путем оствари стара тежња сваког нападача: да избегне пробијање одбране; да пронађе могућност како

да обухвати непријатеља и да се што пре пробије у његову позадину. Иако је очигледно да су таква дејства у Другом светском рату била такорећи покушај и почетак, тј. нешто слично као што је употреба тенкова била у Првом светском рату, ипак у новом рату треба очекивати много више, тим пре што авијација тек данас постаје способна да брзо и сигурно пребаци велике масе копнене војске.

Исто тако, посебно је питање колико савремена борбена средства (на пример, тактичке атомске бомбе) уопште више дозвољавају да се концентрација трупа, заузимање полазног положаја, груписање артиљерије, избор КМ, итд. врше онако како се то радило у Другом светском рату. А самим тим и погледи на организацију савремене одбране, на постројавање борбеног поретка, на величну и постављање резерви, итд. требало би да доживе извесну корекцију.

Према изложеном могу се извести следећи закључци:

— да је превласт у ваздуху над зоном борбеног додира копнене војске са непријатељем и над целом дубином борбеног поретка сопствених трупа и непријатеља од битног значаја за успешна дејства копнене војске;

— да је у савременим условима рата превласт у ваздуху један од битних претходних услова који омогућава извођење снажних офанзивних дејстава копнене војске, нарочито оних кад су употребљене јаке снаге живе силе и технике;

— да могућност маневра већих јединица — нарочито оклопних и моторизованих — у великој мери зависи од тога да ли те јединице имају заштиту из ваздуха;

— да копнена војска, коју подржава и довољно штити снажна авијација, може изводити маневре не само плански, већ и много смеље и са већим резултатима, и

— да предузимање офанзивне операције већих размера, без обезбеђења превласти у ваздуху и снажне подршке авијације, представља озбиљан ризик, тако да веома ретко може имати успеха, ако противничка страна располаже снажном авијацијом.

*

Неоспорно је да ће се над свима важнијим деловима фронта у једном будућем рату одвијати и дејства јаких снага авијације, чији ће утицај зависити у првом реду од бројне јачине и квалитета употребљене авијације и њене ватрене моћи, а затим и од исхода борби у ваздуху. Она авијација која успе да избори слободу за сопствено дејство биће у могућности да све своје снаге и разарачку моћ усмери против непријатељске копнене војске и да сопственим трупама пружи снажну подршку и заштиту. Очигледно је да и од правилности оцене вероватне ситуације у ваздуху у великој мери зависи могућност копнене војске и да ће једна од важних компонената за победу на копну бити и добијена победа у ваздуху.

Мислим да је у погледу утицаја авијације најмање битно то да ли су дејства авијације „одлучујућа или важна“ или су она само „по-

моћна подршка пешадије“, итд. Данас се зна приближна јачина појединих авијација, а може се приближно израчунати и шта таква авијација може учинити и у коме случају. То је битно како за употребу, тако и за борбу против ње. На концу, много штошта може бити у једном рату одлучујуће, каткад на изглед и нека споредна ствар. Зато је исто тако опасно тврдити да рат одлучује авијација, као што је опасно сматрати да рат одлучује само пешадија. У пракси би свакако пропадао и неки лепо предвиђен и припремљен маневар ако би се — не познавајући све елементе ситуације — погрешно оценио било који елемент, па према томе и авијација, њена снага и могућности. Ништа није лакше, али ни горе, него (на пример, у вежбама) формално учрталати ваздухопловне снаге на карту ако се оне стварно не узму у обзир приликом процене ситуације за доношење одлуке и ако се не води рачуна о дејствима тих снага у току извршења вежби. А треба имати у виду да би се на тај начин занемарило свакодневно постојање хиљада авиона над главама трупа, хиљаде тона бомби, ракета, нападних бомби, затим разрушене комуникације, уништени тенкови, возила, губици људи, итд. Ово тим пре што се све копнене војске у једном будућем рату могу често наћи у ситуацији да им над главама кружи и дејствује непријатељска авијација. Зато сопствене трупе и штабове треба припремити да и у таквим ситуацијама — баш на основу познавања могућности авијације, њених добрих страна и слабости — знају пронаћи правилна решења како за заштиту, тако и за дејство. С друге стране, копнена војска ће бити утолико боље заштићена и подржавана од своје авијације уколико буде боље узајамно познавање трупа и штабова, с једне, и авијације, с друге стране, и уколико буде организованије и целисходније њихово садејство.

Маршал Папајос: ГРЧКА У РАТУ 1940|41

Предговор нашем издању написао генерал-потпуковник

ПАВЛЕ ЈАКШИЋ

Писац је био начелник грчког Генералштаба пре Другог светског рата, а у рату против Италије и Немачке врховни командант оружаних снага. Први део књиге садржи документовану грађу о међусобним односима балканских земаља, нарочито Југославије и Грчке, док је други део посвећен операцијама против фашистичких завојевача. Грчки народ је у овом рату својим јуначким отпором против технички и бројно јаче италијанске војске стекао велике симпатије свих слободољубивих народа. Изучавањем грчко-италијанских и грчко-немачких операција, на земљишту суседном и слично нашем, могу се извући многобројне тактичко-оперативне и стратемске поуке. Књига пружа нарочито поучне примере о ангажовању већих војних формација на средњем и високопланинском земљишту са свима тешкоћама с којима треба рачунати при оваквим операцијама.