

ПРЕВЛАСТ У ВАЗДУХУ

Од тога шта се подразумева под појмом превласти у ваздуху, како се она постиже и у чему је њен значај, у многоме зависи и решавање разних проблема употребе и командовања ратним ваздухопловством. Међутим, сам појам превласти у ваздуху, онако како је дефинисан у литератури и званичним правилима, омогућава разна тумачења, па према томе и различито придавање значаја превласти у ваздуху, а тиме и самој борби за њено постизање.

Покушаћу да кроз извесна разматрања, ако не да дефинитивно решим, а оно бар да унеколико допринесем расветљавању наведеног питања. Ако пођемо од почетка, тј. од поставке италијанског генерала Дуета, и размотримо све фазе кроз које је до данас прошло то питање, видећемо да је превласт у ваздуху (по Дуетовој поставци господарење ваздушним простором) битан чинилац и основни услов за успешно извођење ваздушних, копнених и поморских операција. Значај превласти у ваздуху уочен је у току Првог, а дошао до пуног изражаја у току Другог светског рата, тако да је из овог последњег рата извучено веома значајно искуство о потреби масовне употребе ваздухопловства, као битног чиниоца савременог рата.

Данас нема готово ниједног војно-стручног чланка, студије или правила у којима се не разматра ваздухопловство, његова улога, задаци, удео и допринос копненим и поморским операцијама у коначној победи над непријатељем. Један од многобројних задатака савременог стратeгиског или тактичког ваздухопловства малих и великих земаља јесте и борба за превласт у ваздуху. Међутим, овде нас нарочито интересује разматрање појма и борбе за превласт у ваздуху у оквиру тактичког ваздухопловства — нарочито ваздухопловстава малих земаља — чија је основна намена садејство са осталим видовима и родовима оружаних снага, а која се могу употребљавати и за самостална ваздушна дејства и територијалну ваздушну одбрану.

У вези са употребом тактичког ваздухопловства и његовом основном наменом — садејством, усвојена су углавном три принципа, по којима се и спроводи његова ефикасна употреба. Први принцип је да организација ваздухопловства буде спроведена тако да обезбеђује тактичка дејства свог ваздухопловства; други предвиђа омогућавање међусобне повезаности команданта ваздухопловне јединице са командантима садејствујућих јединица копнене војске (КоВ) и

РМ; а трећи захтева обезбеђење превласти у ваздуху у оквиру садејства, пре или у току операција КоВ или РМ.

На бази ових принципа могла би се борбена дејства ваздухопловства и тактичке ваздушне операције разматрати кроз неколико фаза или борбених задатака тактичког ваздухопловства у оквиру садејства са јединицама КоВ и РМ, као на пример: борба за превласт у ваздуху, спречавање придоласка нових непријатељских јединица (појачања или резерви), паралисање непријатељског снабдевања у оквиру и размерама бојишта и садејство са јединицама КоВ и РМ у виду непосредне (тактичке) и посредне (оперативне) подршке. Наравно, кроз ове основне фазе борбених дејстава тактичко ваздухопловство врши и извиђање, одржавање везе, ваздушни транспорт и сличне задатке.

Према томе, ако се превласт у ваздуху, у вези са доктрином употребе и искуствима стеченим за време Другог светског па и Корейског рата, поставља као битан предуслов за успешно дејство јединица КоВ и РМ, као и самог ваздухопловства, онда би борба за добијање превласти у ваздуху требала да има приоритетни значај. Но, да би се превласти у ваздуху могао дати такав значај, сматрам да је, пре свега, потребно утврдити шта је превласт у ваздуху и у чему се она састоји. С обзиром на многа и разноврсна схватања, тумачења и дефинисања појма ваздушне превласти потребно је, иако их је све тешко задовољити, доћи бар до јединственог схватања о значају и важности превласти у ваздуху, а у вези стим и до њеног места, односно приоритета у оквиру садејства са КоВ и РМ.

У циљу упоређивања и проналажења јединственог тумачења појма превласти у ваздуху узеоу у разматрање нека гледишта страних армија.

Према америчком схватању, под појмом превласти у ваздуху подразумева се стање створено односом ваздушних снага „у коме се ваздушне операције могу изводити у свако доба и на сваком месту без обзира на ометање од стране непријатеља“. Они даље разликују локалну, општу и апсолутну превласт у ваздуху. За остварење превласти у ваздуху предвиђају своје стратегијско и тактичко ваздухопловство. Према оваквом формулисању појма превласти у ваздуху, суштина превласти се огледа у пуној слободи дејства сопственог ваздухопловства (било у локалној, општој или апсолутној) без обзира на могућност ометања од стране непријатељског ваздухопловства.

Према енглеском гледишту, „Превласт је постигнута онда када непријатељско ваздухопловство није у стању да ефикасно омета наше операције на мору, копну и у ваздуху“. У односу на америчко гледиште, које поставља превласт у ваздуху у вези са слободом дејстава свога ваздухопловства, Енглези су прецизнији, јер у суштини не везују превласт у ваздуху само за слободу дејства свога ваздухопловства него и за ометање непријатељске авијације у погледу дејства против рада — борбених дејстава КоВ, РМ и РВ. Они такође предвиђају и разликују општу и локалну превласт у ваздуху.

Руси су у току Другог светског рата сматрали да је борба за превласт у ваздуху основни задатак ловачке авијације. Према њиховим званичним правилима: „Борбу за превласт у ваздуху води ловачка авијација у циљу да обезбеди слободу дејства својим ваздушним снагама и копненим трупима, а исто тако да заштити територију своје земље од напада из ваздуха“. Но, они су, такође, предвиђали да се бомбардерска и јуришна авијација — у оквиру непосредног потпомагања трупа на земљи, тј. у тактичком и оперативном садејству са јединицама КоВ (што је уствари њихова основна намена) — могу употребити и за неутралисање и уништавање непријатељске авијације на аеродромима. По њиховом схватању, бар у току Другог светског рата, ловачка авијација је била основна снага за изборене превласти у ваздуху. Према томе, борба за ту превласт вођена је углавном дефанзивним дејствима, за разлику од америчког схватања по коме је тежиште било на офанзивном дејству властите бомбардерске авијације. Тако, док би се борба за превласт, по руском схватању, добијала углавном борбом и спречавањем непријатељског ваздухопловства првенствено у ваздуху, дотле превласт у ваздуху, по америчком схватању, треба изборити борбом и уништавањем непријатељског ваздухопловства и на земљи и у ваздуху.

Наравно, при овом треба узети у обзир чињеницу да у евентуалном будућем рату Руси не би имали помоћ коју су им пружали Савезници дејством свога стратетског ваздухопловства против Немачке и њеног ваздухопловства. Поред тога, даљи развој ваздухопловства (изградња тешких савремених бомбардера) вероватно ће учинити да и Руси измене своја ранија схватања и прошире борбу за превласт у ваздуху на бомбардерску авијацију, дакле, на офанзивна дејства, слично Американцима. Ову измену руске концепције можемо сматрати вероватном, као и измену у погледу употребе ваздухопловства, онакве каква се примењује од 1949 до данас. Наиме, они су на Дан авијације 1949 изјавили: „да је једина војна употреба авијације „тактичка“, а да је „стратетиско“ бомбардовање било само пречишћавање рачуна између капиталиста ради елиминисања конкурената“. Међутим, данас они већ имају и граде стратетиску авијацију, која вероватно неће бити за тактичку употребу.

У једном од француских правила¹⁾ каже се да се ваздушна превласт огледа у „материјалној и моралној способности ваздухопловства да слободно спроводи своја дејства без спречавања од стране непријатељске авијације“. А према једној ранијој, али још важећој дефиницији из 1946²⁾: „Превласт у ваздуху је повремена или коначна слобода дејства коју имају ваздушне снаге на целом или једном делу ратишта над противником коме су наметнуле своју вољу“. Слично раније наведеним, и ова прва дефиниција у суштини везује појам превласти у ваздуху за слободу дејства у односу на супротстављање само непријатељске авијације.

¹⁾ L' instruction provisoire pour l' emploi de Forces armées 1951.

²⁾ L' instruction provisoire sur l' emploi des Forces aériennes de 1946.

У литератури, па и у званичним гледиштима малих земаља уопште, превласт у ваздуху се поставља као један од основних задатака ваздухопловства, стим што је то у исто време и основни задатак ловачке авијације, којом се постиже обезбеђење борбених дејстава копнених трупа и осталих врста авијације. Према томе, под борбом за превласт у ваздуху подразумева се уништавање и неутралисање непријатељске авијације сопственом авијацијом. То значи да је борба за превласт искључиви монопол ловачке авијације, чиме се она у суштини своди на дефанзивна дејства. Међутим, увођењем ловаца-бомбардера и њиховим учешћем у борби за превласт, сама борба добија и офанзивни карактер, и то нарочито код земаља које располажу и бомбардерском авијацијом. Овим проширењем учешћа ловачко-бомбардерске авијације, борба за превласт у ваздуху има за циљ: да омогући успешна дејства властите авијације; да обезбеди заштиту јединица КоВ, РМ и РВ на земљи; да заштити важне војне и друге објекте, као и економско-политичке центре од непријатељског извиђања и удара из ваздуха и да омогући сопственој авијацији контролу одређеног ваздушнoг простора у одређеном временском периоду. Притом се, зависно од ситуације и услова, могу остваривати тактичка, оперативна и стратeгиска (општа) превласт у ваздуху. Уствари, и ове поставке, слично раније изнетим гледиштима, нису свеобухватне, јер, и поред тога што износе циљ борбе за превласт, дају могућности да се та превласт тумачи на разне начине. По њима превласт у ваздуху, углавном, зависи од степена слободе дејства сопствене авијације, не указујући притом какве би користи имале јединице КоВ и РМ од задобијене мање или веће превласти, из чега би се лакше уочио и значај приоритета борбе за превласт.

Постављање превласти у ваздуху у оквиру једног од задатака ваздухопловства често доводи до тога да се она тумачи као нешто што нема директне везе са садејством са јединицама КоВ и РМ, односно са посредном подршком која се најчешће изједначава са садејством (иако је садејство шири појам тако да се ниуком случају не може изједначити са непосредном или тактичком подршком). Због тога се у мирнодопским заједничким вежбама борба за превласт у ваздуху своди на удар по непријатељским аеродромима, док се обезбеђење копнених трупа, па и сама борбена дејства ваздушопловства, третирају мање-више као посебни и одвојени задаци, који немају везе нити су укључени у борбу за превласт у ваздуху. Није необично да јединице КоВ захтевају заштиту или подршку, док је појам борбе за превласт нешто што нема директне везе с њима, па се чак и код ваздухопловаца поставља питање: ко се бори за превласт у ваздуху, док они у садејству са неком јединицом врше подршку?

Наведене дефиниције и схватање појма превласти у ваздуху, као и саме борбе за њу, по мом мишљењу, дају основе за разна тумачења. Поред тога, када се кроз литературу и правила појаве и други термини, као например: ваздушна надмоћност (апсолутна и релативна), господарење ваздухом, контрола ваздушнoг простора и сли-

чни, онда се долази до још већих могућности разноврсних тумачења и схватања појма превласти у ваздуху, па због тога и неучавање њеног значаја.

Мишљења сам да превласт у ваздуху треба посматрати у ширем значењу, не само као слободу дејства сопственог ваздухопловства (она би према томе била сама себи циљ), него као напоре ваздухопловства — тог главног носиоца борбе за превласт — да у мањем или већем степену омогући борбена дејства сопствене авијације у циљу садејства са јединицама КоВ и РМ, или у циљу смањења или неутралисања утицаја непријатељског ваздухопловства на борбу тих јединица. Према томе, превласт у ваздуху се не би могла постављати само као слобода дејства, већ као резултат који проистиче из слободе и ефекта борбених дејстава у погледу уништења или неутралисања непријатељског ваздухопловства на земљи и у ваздуху. У вези стим, појам надмоћности не би требало изједначавати са појмом превласти, јер надмоћност по мом мишљењу, претставља само бројни и квалитативни однос који се начелно поставља као услов победе (ако се оствари у право време и на правом месту), тј. само однос снага који даје повољније или неповољније услове за изборење превласти, док је превласт у ваздуху функција односа снага која проистиче само из њихове квалитативне, или само из њихове квантитативне или из једне и друге надмоћности.

Ако тако схватимо појам превласти у ваздуху, онда се она остварује дејством сопственог ваздухопловства у циљу уништавања непријатељског ваздухопловства на земљи и у ваздуху, тј. офанзивним дејствима против непријатељских аеродрома, авиона на земљи, складишта итд., и дефанзивним дејствима ловачке авијације (борбом у ваздуху). У ова дефанзивна дејства спада: ловачка заштита осталих врста авијација приликом њихових борбених дејстава, заштита јединица КоВ и РМ, блокирање непријатељских аеродрома у циљу смањења могућности пресретања и обезбеђења дејстава сопствене авијације у самосталним дејствима или садејству са осталим видовима оружаних снага. Према томе, у борби за превласт у ваздуху, поред основне намене стварања што повољнијих услова за дејства КоВ и РМ, обухваћени су и задаци заштите не само КоВ и РМ већ и ваздухопловство.

Полазећи од општепризнатог принципа да је напад најбоља заштита, може се доћи до закључка да би се офанзивним дејствима — у зависности од могућности — могли најлакше постићи и жељени степени превласти у ваздуху. Ово тим пре, што би у тим офанзивним дејствима могле учествовати све врсте авијације, што би се иницијатива налазила у рукама нападача, што би главни носилац те борбе било ваздухопловство, што би у датим условима и остали видови и родови оружаних снага, например, инфилтрирани или партизански одреди, учествовали директним нападима на аеродроме, складишта, остала ваздухопловна постројења (нарочито радарско-електронска), итд.

У борбу за превласт у ваздуху спадају и дефанзивна дејства која обухватају против-ваздушну одбрану, као и дејства једног дела ловачке авијације, који је укључен у ПВО. Природно је да су ова дејства мање ефикасна, пошто је иницијатива у рукама нападача, тако да се и сама борба прима тек онда кад је непријатељ наметне, и то у циљу његовог уништавања у ваздуху. Но, при овоме се може поставити питање: да ли је и противавионска одбрана борба за превласт у ваздуху или је то само заштита сопствених трупа, аеродрома, важних војних, војно-индустриских, економских и политичких центара земље, итд.?

По мом мишљењу, ПАО такође води борбу за превласт у ваздуху, јер она, спречавањем дејства непријатељског ваздухопловства — наносећи му губитке и присиљавајући га да лети на већим висинама — знатно доприноси слабљењу његовог ефекта. Ако бисмо усвојили изнето тумачење појма превласти у ваздуху, онда је ПАО (као и сваки појединац, јединица и средство које врши уништавање или неутралисање дејства непријатељског ваздухопловства — подразумевајући ту авионе, аеродромска постројења, складишта погонског и ваздухопловног материјала, итд.) учесник у борби за превласт у ваздуху. Тиме се стварно проширује и појам борбе за превласт, чији је главни, али не и једини носилац ваздухопловство.

У погледу поставки о подели, односно степену превласти у ваздуху на општу и локалну, изгледа, а и ратна искуства то показују, да се одустало од раније концепције италијанског генерала Дуега, као и од мишљења америчког генерала Арнолда из 1945 о господарењу ваздухом у смислу апсолутне превласти. При данашњем стању и могућностима ваздухопловства, раније господарење ваздухом (или апсолутна превласт) уступило је место скромнијем називу превласти у ваздуху, и то више у локалном него у општем обиму превласти.

У вези стим могло би се поставити питање: да ли су мале земље у могућности да остваре стратегиску (општу) и оперативну превласт? По мом мишљењу, у оваквим случајевима локална, односно тактичка и оперативна превласт у ваздуху је могућа и остварљива и за краће време и над одређеним ограниченим простором у критичним и решавајућим фазама борбе КоВ и РМ. Оперативна превласт, која претставља виши степен превласти у ваздуху, тј. над већим простором (на пример, над операциском зоном и за цело време трајања једне операције), по мом мишљењу, може се остварити само у извесним повољним условима, док стратегиска (општа) превласт у ваздуху за мале земље не долази у обзир.

У чему је, дакле, значај превласти у ваздуху и због чега се борба за превласт у ваздуху поставља као приоритетни задатак, па чак и као прва фаза ваздушних операција? Хитлер је, као што је познато из искустава Другог светског рата, свестрано припремио своју ратну машину у којој је ваздухопловство имало улогу једног од најубитачнијих борбених средстава. Према ондашњој немачкој ваздухопловној доктрини, немачко ваздухопловство је било наме-

њено за самостална дејства и за садејство са осталим видовима оружаных снага. У складу стим, оно је било и организовано у самостално ваздухопловство, ваздухопловство војске и ваздухопловство морнарице. У немачко-пољском рату, немачко самостално ваздухопловство је успешно извршило свој основни задатак — уништење пољског ваздухопловства у циљу задобијања превласти у ваздуху. С обзиром на неупоредиво инфериорније пољско ваздухопловство, прва фаза ваздушних операција трајала је свега два дана, док се друга фаза састојала у рушењу и онеспособљавању саобраћајних и осталих веза у циљу изолације, растројства и онеспособљавања пољске војске. Трећа фаза ваздушних операција обухватала је борбена дејства против самих трупа пољске војске у циљу њеног потпуног растројства и уништења. Ту је, дакле, самостално ваздухопловство пружало помоћ ваздухопловству војске које је садејствовало са јединицама КоВ. Иста тактика немачког ваздухопловства је примењена и на Западу 1940 године у рату против Француске. Изборене ваздушне превласти био је битан предуслов за пун успех и коначну победу Немачке у првим годинама рата.

После успешног ратног похода у Западној Европи, где су имали општу превласт у ваздуху, Немци су отпочели битку за Британију, која је почела ваздухопловним операцијама, али не борбом за превласт у ваздуху већ некорисним бомбардовањем Лондона. Пошто британско ваздухопловство није било угрожено оваквим дејством, оно је, иако бројно слабије, извојевало локалну превласт и успешно се супротставило Немцима, што је имало катастрофалних последица за немачко ваздухопловство. Сумњајући у значај превласти у ваздуху, Немци су, уместо форсирања производње бомбардерских авиона већег акционог радијуса, претежно производили авионе за подршку и дефанзивна дејства, тако да су Савезници постепено постигли најпре локалну, а при крају рата и општу превласт у ваздуху.

Међутим, и поред немачке опште превласти у ваздуху у првим годинама Другог светског рата, Енглези су концентрацијом скоро целе своје ловачке авијације (која је била чак и квалитетно инфериорнија у односу на немачке ловце, али наоружана већим бројем митраљеза) успели да изборе локалну превласт у ваздуху изнад Денкерка и Канала. Ова концентрација ловачких авиона и њихова могућност да плотунском ватром дејствују из по 8 митраљеза били су пресудни за остварење надмоћности енглеске ловачке авијације, јер је тиме надокнађена њена бројна подређеност, како код Денкерка тако и у првом делу Битке за Британију. Благодарећи локалној превласти, а тиме и одговарајућој оствареној заштити, Енглези су успели да евакуишу из Денкерка око 335.000 својих и савезничких војника.

Цео низ примера превласти у ваздуху у току Другог светског рата (Сицилија, Стаљинград, за време инвазије 1944, итд.), као и остварења локалних превласти у скоро свим већим операцијама, довољно показују значај те превласти. У овим примерима имамо читав низ случајева да је бројно слабије ваздухопловство правилном

применом извојевало превласт у ваздуху над знатно надмоћнијим непријатељским ваздушним снагама. Пошто су и Немци (истина касно) увидели своје грешке у погледу нецелисходне употребе своје авијације, они су у Арденској противофанзиви покушали да коришћењем лошег времена искључе могућност успешног противдејства англосаксонског ваздухопловства. Али је и ова последња озбиљнија немачка противофанзива пропала, између осталог, и зато што се време било поправило, тако да су Савезници могли употребити и своје ваздухопловство. Према томе, Немци нису имали услова ни могућности да остваре локалну превласт у ваздуху, што је још један доказ више да је превласт у ваздуху основни предуслов за предузимање већих офанзивних операција у савременом рату.

Тако је исто и Корејски рат (који би се могао посматрати и као полигон за проверу многих тактичких поступака — па и за употребу ваздухопловства) дао низ доказа о значају превласти у ваздуху, иако се у Кореји није могла видети права слика будућег рата. Пре свега, пошто у самом његовом почетку није било неких већих акција ваздухопловства (јер га Јужнокорејци нису имали) то се ни прва фаза Корејског рата није могла одвијати у знаку борбе за превласт у ваздуху. Пошто је употреба ваздухопловства у Кореји из политичких разлога била ограничена, природно је што није могло доћи ни до његове најцелисходније употребе. Наиме, ваздухопловство УН није ишло преко границе Кореје, изван којих је уствари базирало кинеско-севернокорејско ваздухопловство, тако да се оно у погледу борбе за превласт у оквиру тактичког ваздухопловства стварно борило са последицама а не узроцима. Због тога се нису могла добити нека већа и убедљивија искуства у погледу значаја превласти у ваздуху него што их је већ дао Други светски рат.

Генерал Спац (Spaatz), командант америчког стратeгиског ваздухопловства у Европи, рекао је 1945 године о овом проблему следеће: „Ван сваке је сумње наш први задатак обезбеђење превласти у ваздуху. Но, то не мора да значи ни апсолутну, па чак ни општу превласт, већ треба да нам омогући најбоље замишљену употребу ваздухопловства, а да истовремено такву употребу онемогући непријатељу. То је у конкретном случају ваздушног рата над Европом значило да је било неопходно уништити немачко ваздухопловство, и док се то није постигло, свака друга употреба борбених средстава оружаних снага није била довољно ефикасна“.

Из досадашњег разматрања превласти у ваздуху, као ширег појма, а не само као слободе дејства сопствене авијације, сматрам да се добило више података за боље и јединственије тумачење превласти у ваздуху, уочавање њеног значаја и важности борбе за превласт

у ваздуху. Кад се превласт у ваздуху схвати овако у ширем обиму и уоче користи које од ње добија сопствена авијација у подршци КоВ и саме јединице КоВ при извршењу својих задатака може се сагледати прави значај приоритета борбе за превласт у ваздуху.

Ако би се испуњавали захтеви јединица КоВ у погледу њихове непосредне подршке од стране авијације, а притом занемаривала борба за превласт у ваздуху, сматрам да не би било целисходно. Наиме, ако превласт у ваздуху не би била претходно изборена, јединице КоВ би морале велики део својих борбених средстава употребљавати за одбрану од непријатељског дејства из ваздуха уместо за дејство против земаљских непријатељских циљева. Ако би сопствена авијација била искључиво или највећим делом употребљена за непосредну подршку по циљевима на земљи пре изборења превласти (имајући притом у виду да су ти циљеви релативно мали, често укупани, маскирани и тешко уочљиви), она, по моме мишљењу, не би дала много већи ефекат од људства и борбених средстава јединица КоВ које нису ангажоване у ПАО. Зато борба за превласт у ваздуху и у припреми и у првој фази, и у свим критичним моментима операција КоВ и РМ (напр. увођење другог ешелона, ваздушни или поморски десант и сл.), по моме мишљењу, је најважнији и најпречи задатак ваздухопловства а остали задаци, па и непосредна подршка долазе на ред тек после њеног изборења. Наравно, при овоме заштити или обезбеђењу КоВ и РМ од непријатељског дејства из ваздуха сматрам делом борбе за превласт.

Борба за превласт у ваздуху, гледана у оваквој светлости, схваћена и тумачена као јединствени напор ваздухопловства за што пунији допринос постизању циља борбе копнених или поморских јединица, постаје заједничка за сва три вида оружаних снага. Њеним остварењем, авијацијским офанзивним и дефанзивним дејствима, уз помоћ и учешће јединица осталих видова оружаних снага, биће створени основни предуслови за успех на земљи.

Ако се борба за превласт у ваздуху постави као основни и приоритетни задатак ваздухопловства, самим тим се намеће и решавање проблема командовања авијацијом, јер борба за превласт, нарочито у оквиру тактичког ваздухопловства при изборењу локалне, односно тактичке и оперативне превласти у ваздуху, захтева сасређено командовање авијацијом.

Превласт у ваздуху претставља битан услов за успех операција КоВ и РМ, па према томе је борба за ту превласт основни задатак ваздухопловства у садејству са КоВ и РМ.