

ВОЈНО ДЕЛО

ОПШТЕВОЈНИ ТЕОРИСКИ ЧАСОПИС

БРОЈ 3

МАРТ 1956

ГОДИНА VIII

Генерал-потпуковник **ВИКТОР БУБАЊ**

НЕКА АКТУЕЛНА ПИТАЊА ИЗ САДЕЈСТВА КоВ И РВ

Дејства авијације и *ситуација у ваздуху* знатно утичу на дејства КоВ уопште, а нарочито при извођењу већих операција јаким снагама живе силе и технике. Од ситуације у ваздуху често зависе способност и могућност маневра већих јединица КоВ, снабдевање, могућност концентрације јачих снага, итд. Зато су у савременом рату за доношење правилних и реалних одлука врло важни правилно и суштинско остваривање садејства авијације са КоВ и целисходно проучавање и процена ситуације у ваздуху. Данас је то један од неопходних услова за успешно командовање јединицама КоВ (нарочито већим) и авијације.

Наша Армија, из познатих разлога, није у Другом светском рату стекла нека већа искуства у заједничким садејствима КоВ и авијације, што је имало, и још има, одраза на схватање и погледе с којима се срећемо у теорији и пракси и који могу бити веома различити. Нема сумње да се ово одражава на обуку штабова и извођење тактичких вежби. У овом ћу чланку покушати да обрадим нека актуелна питања из тога подручја.

Формализам у схватању садејства КоВ и авијације

Разумети суштину садејства уопште, па и садејство КоВ и авијације, значи имати јасну претставу о карактеру савременог ратовања. Принцип да успех, како код малих борби тако и код великих операција, лежи у повезаности дејства свих врста јединица, с основним циљем да се до максимума искористе све њихове добре особине а умање њихови недостаци и тиме постигне максимални резултат, има сталну вредност, без обзира на промене начина ратовања и развој технике. Према томе, ко поштује овај принцип, тај при садејству КоВ и авијације може лако уочити где се евентуално појављује фор-

мализам и у чему је његова опасност, да би се што ефикасније борио против њега. Формализам се, например, може открити при анализи како је негде (у рату или на вежбама) била употребљена авијација, какви су јој задаци били дати и колико су они били повезани са општом идејом маневра и планом неке борбе или операције. При томе би се видело да се формализам у садејству увек појављивао као последица занемаривања тактичке стране садејства, лоше процене и студије целокупне ситуације — посебно ситуације у ваздуху, због занемаривања могућности сопствене и непријатељске авијације. У тим је случајевима увек решавана само техничка страна садејства, тако да дејства саме авијације, с обзиром на целокупну идеју маневра, нису могла имати много смисла ни тактичке оправданости. (Например, када би се авијација без потребе употребила на бојишту, тако да у дубини остану нетакнуте јаке оперативне резерве које се неометано спремају за извршење противудара.) Појава формализма се може спречити ако се садејство авијације са КоВ, умешним планирањем и припремом *тактички правилно реши и технички добро организује*, тј. ако се дејства авијације, у односу на замишљени маневар, примене на најцелисходнији начин — ако имају одговарајућу сврху с обзиром на целокупни маневар јединица КоВ у току операције. Међутим, техничка страна садејства у извешбаним штабовима и јединицама је само ствар њихове устаљене праксе и стабилне организације.

Формално решавање садејства КоВ и авијације мора се појавити, например, ако би општевојни команданти доносили одлуке без правилне студије могућности појединих елемената борбеног поретка, па и авијације. Другим речима, то би се дешавало ако би се одлуке о одређеном маневру и дејству КоВ и авијације доносиле без потребне процене могућности сопствене и непријатељске авијације, и ако би се дејства сопствене авијације накалемљивала на већ готове одлуке, које би у тим случајевима биле нереалне. Тада општевојни командант не би имао довољно елемената на основу којих би авијацији дао стварне задатке, тако да би се ти задаци углавном сводили на њено дељење по полетањима и данима (на пример: 300 полетања првог дана, 200 полетања другог дана и 200 полетања трећег дана као командантова резерва, итд.). Зато је нужно, као што је то и регулисано нашем ОРС, да авијација у оквиру одређеног броја полетања добија потпуно одређене задатке (на пример: неутралисати КАГ од-до, спречити кретање оперативних резерви на комуникацији Б-Д у времену од-до, уништити складишта у рејону М, подржати Н-ти корпус у пробоју одбране од-до, итд.), јер такви задаци имају свој циљ и сврху у оквиру основне замисли општевојног команданта за ту операцију. У противном — ако се не би давали конкретни задаци — могло би доћи и до непланског расипања авијације на мање важне циљеве. А да би општевојни команданти могли да одређују авијацији прецизне задатке — за чије би извршење носили пуну одговорност и ваздухопловни команданти — они би морали на неки други начин (него што се то каткад дешава) да долазе до елемената за доношење својих

одлука. Они се морају ослободити нецелисходног начина саслушавања реферата, у којима референти један за другим (командант авијације обично последњи) на прилично школски начин и сваких, отприлике, пола сата износе своја мишљења, а општевојни командант ускоро после тога доноси своју одлуку. Очигледно је да би такви реферати често били само формални, јер би их команданти саслушавали само форме ради, поготову ако би већ имали оформљене одлуке. То значи да би такве одлуке најчешће биле нереалне, уколико команданти не би претходно сами проучили све оно што би иначе рефератима добили. Такав систем рада, без обзира на индивидуалне квалитете људи, може довести до непотпуног изучавања ситуације, а тиме и до формално решеног садејства авијације са КоВ.

Специфичност организационог процеса при садејству КоВ и РВ

Организација садејства КоВ и авијације, по моме мишљењу, не би се могла успешно решити ако би се на организациони процес штаба КоВ просто накалемио и реферат команданта авијације, већ би се за то морао посебно предвидети организован рад, који би паралелно текао са осталим радњама у том штабу, узимајући при томе у обзир специфичности садејства КоВ и авијације. Полазећи од чињенице да је свака борбена радња у рату истовремено и садејство између различитих јединица, и да целокупни организациони процес (почев од прикупљања података; па до одлуке команданта и даље разраде те одлуке) у суштини мора обезбедити правилно садејство, сматрам да је подела на т.зв. организациони процес за доношење одлуке и неку посебну организацију садејства вештачка и непотребна, изузев ако се мисли на чисто техничку страну организације садејства. Посматрањем целокупног рада на припреми и планирању једне операције, можемо тачно одредити ко, где и када одлучује о тактичкој страни садејства између КоВ и авијације, и како и када се такво предвиђено садејство и техника обезбеђују. Наиме, општевојни командант, који командује свима снагама у једној операцији, дужан је да одреди авијацију:

а) све задатке из оквира оперативног садејства са КоВ, тј. оне задатке које авијација извршава у интересу операције у целини или једне њене етапе без тактичке везе са јединицама КоВ (на пример: блокада комуникација, задржавање или разбијање непријатељских оперативних резерви, заштита појединих рејона, итд.), а који посредно утичу на дејства јединица КоВ. Такви задаци морају бити по циљу, а делом и временски, тачно прецизирани, јер од њиховог стриктног извршења зависи и пун успех дејства КоВ;

б) задатке за тактичко садејство са оним јединицама КоВ којима је због њихове важне улоге неопходна подршка авијације (на пример: пешадиском корпусу у пробоју, при обезбеђењу увођења у борбу ПГ, итд.). У таквим би случајевима општевојни командант давао оквирне задатке са бројем полетања и тачним временом по-

дршке (на пример: на Д од Ч—0030 до Ч+0400 са 200 полетања подржати напад 5 ПК), док би авијација у оквиру овог одобреног напрезања тактичке задатке добијала од команданта одговарајућих јединица. Тај део авијације дејствовао би на циљеве који су од интереса за те команданте, обично у непосредној близини њихових јединица (било да их штити од напада из ваздуха или да их подржава), при чему би дејства авијације имала искључиво сврху да те јединице успешно изврше своје задатке;

в) да одобри ваздухопловном команданту она дејства авијације (ако старија ваздухопловна команда није за то већ одобрила посебна напрезања) која су авијацији потребна (на пример: сопствено обезбеђење, борба с непријатељском авијацијом) и која јој омогућају да успешно садејствује са КоВ.

Ако су сви ти задаци дати у складу са општом проценом ситуације и могућностима авијације, и ако претстављају саставни део идеје маневра општевојног команданта, онда се може рећи да је тактичка страна садејства КоВ и РВ правилно решена.

По сличном поступку могли бисмо видети и какве би техничке организациске мере биле потребне да би то садејство у пракси и успело.

Пошто авијација врши задатке под а) по одлуци најстаријег општевојног команданта, већином у дубини и независно од јединица КоВ, потребно је: да се планом оперативног садејства прецизира време дејства и одреде тачни циљеви у односу на ток и успех маневра јединица КоВ; да се регулише одговарајућа веза између општевојног и ваздухопловног команданта у циљу обавештавања о резултатима дејства и обезбеђења утицаја општевојног команданта на дејство авијације (измене задатака); да се обезбеди неометано летење сопствене авијације преко просторија КоВ (обавештавање сопствене ПАА); да се изради план оперативног извиђања за потребе КоВ, итд. Према томе, техничка организација таквог садејства почиње и завршава се у највишим штабовима, а ниже јединице се само информативно упознају, уколико је то потребно.

За задатке под б), које авијација извршава у близини сопствених јединица КоВ (углавном на бојишту, често и на 300 метара од предњих делова), и где њена дејства dobrим делом зависе и од тока динамике и брзих промена на бојишту (тако да не могу увек бити унапред планирана), потребна је много опсежнија техничка организација садејства. Зато је ваздухопловни штаб дужан да са јединицама КоВ, са којима авијација остварује тактичко садејство на основу задатака које јој дају њихови команданти, утаничи: план дејства авијације по унапред одређеним циљевима (по позиву или из рејона очекивања); начин дејства и одређивања циљева авијације; место и задатке официрима за везу и навођење (авијатичарима); све везе од одговарајућих јединица КоВ до КМ ваздухопловне јединице; потребна документа и таблице (за везу авион-земља, за означавање линије

фронта и циљева), итд. Често је потребно и претходно увежбавање целог техничког апарата садејства и самих јединица авијације и КоВ.

Задачи под в) не захтевају никакву посебну техничку организацију.

На основу свега горе изложеног може се доћи до следећих закључака:

— да садејство КоВ и авијације у оквиру једне операције мора претстављати посебан део организационог процеса, за који треба наћи места и времена;

— да тактички карактер тога садејства решава искључиво најстарији општевојни командант, а само делимично командант оне јединице КоВ коју авијација у одређеном времену подржава;

— да техничка страна садејства најчешће мора бити организована од врха па до пешадиских пукова (батаљона), код којих се остварује тактичко садејство КоВ и РВ, и

— да би се авијација правилно искористила као чинилац који утиче на ток и успех операције, било би нужно да општевојни командант, пре своје одлуке, са ваздухопловним командантом процени утицај ситуације у ваздуху и могућности сопствене авијације и да, узимајући све то у обзир, донесе одлуку у којој ће идејом маневра бити обухваћено и садејство КоВ и авијације.

Очигледно је да се све ово не може солидно постићи и изнети у току једног кратког реферата од пола сата, сем ако многе ствари нису већ разјашњене ранијим дејствима. Зато се општевојни командант, који добија на расположење све снаге и средства за извођење једне операције, често ставља у двоструку улогу — као општевојни командант који обједињује дејство КоВ и РВ или РМ, и као командант КоВ (на пример, армије) у којој функцији регулише и сва питања унутар КоВ. У Другом светском рату је понекад одређиван и посебан командант фронта (ратишта) са својим штабом (за планирање и руковођење), који је под собом имао одређени број оперативних формација КоВ и РВ. Међутим, мањим војскама више одговара први начин командовања, али то обавезује такве команданте и њихове штабове да свој рад тако подешавају да могу успешно савлађивати обе улоге, не дозвољавајући да се организациони процес у суштини сведе на процес који је типичан за једну јединицу КоВ. При томе се могу појавити незгоде ако се та општевојна улога команданта КоВ и његовог штаба не би остварила и ако би се покушавало да се садејство КоВ и РВ решава организационим процесом који се практикује унутар јединица КоВ, са додатком реферата команданта авијације. Пошто расположиво време овде често игра пресудну улогу, неопходно је да се сваком питању посвећује само онолико пажње колико оно по важности и утицају на борбена дејства уопште и у конкретном случају стварно заслужује — а дејство авијације и њен утицај на операције (сопствене и противничке) у савременом рату свакако нису ни мали ни неважни.

Важност тактичког и оперативног садејства са КоВ

Многе нејасноће проистичу делом и због различитих схватања о употреби авијације при садејству са КоВ. Суштина проблема је заправо у одговору на питање: да ли тактичко-техничке особине авијације (снага ватре, прецизност дејства, итд.), затим најкориснија и најекономичнија њена употреба и важност задатака које она може да изврши — према условима из рата — дају примарну важност дејству авијације на бојишту (тактичком садејству) или дејствима авијације која она извршава у оквиру оперативног садејства са КоВ или по задацима Врховне команде (одбрана територије и важних објеката, дејство у дубини непријатељског борбеног распореда, итд.)?

Из расположивих података¹⁾ може се видети да је *немачка тактичка авијација*²⁾ у првој половини Другог светског рата имала 20—25% полетања за борбу са непријатељском авијацијом у ваздуху и на земљи, 20—30% полетања за тактичко садејство, 40—50% за оперативно садејство и самостална дејства и до 10% полетања за извиђање и остала дејства, а у другој половини рата 60—70% за борбу са непријатељском авијацијом на фронту и над сопственом територијом, 15—20% за тактичко садејство и 15—20% за остала дејства. *Енглеска тактичка авијација* је у првој половини рата имала 60—70% полетања за борбу са непријатељском авијацијом на фронту и над територијом, до 10% за тактичка дејства са КоВ и за остала дејства (углавном у дубини фронта и на објекте на непријатељској територији) 20—30%, док је у другој половини рата имала свега 30—40% полетања за борбу са непријатељском авијацијом на фронту и над територијом, 20—30% за тактичко садејство (тј. повећан број због тешких операција које су захтевале такву подршку КоВ) и 30—40% за дејства у оперативној дубини (углавном на комуникације). Међутим, *совјетска тактичка авијација* је у првој половини рата (1941—1942) имала највећи проценат полетања за борбу са непријатељском авијацијом на фронту, тј. 70—80%, док је на остала дејства (углавном тактичко садејство) отпадало до 20%. У другој половини рата се проценат полетања за борбу са непријатељском авијацијом смањило на 40—50%, а за тактичка садејства повећао на 20—30% и за садејство са КоВ на 30—40%.

Из ових приближних података (јер се свакако доста разликују од стварних) може се видети да су све земље ангажовале своје авијације првенствено за одбрану из ваздуха и да су ту одбрану сматрале најважнијим задатком (при томе мислим и на офанзивна дејства на непријатељске аеродроме). Затим је по интензивности и важности долазило оперативно садејство са КоВ, које обухвата дејства на веће

¹⁾ Само сам делимично могао користити сигурна документа, као на пример: о дејствима енглеске авијације у бици за Лондон и у Италији, податке о саставу и односу ловаца и ловаца-бомбардера у појединим армијама, задатке које је совјетска авијација добијала у Курској операцији, итд.

²⁾ Авијација која је била намењена за садејство са КоВ.

и важније циљеве у дубини. На трећем је месту било тактичко садејство (непосредна подршка) КоВ, које се примењивало увек када КоВ у нападним операцијама, услед тешке ситуације (на пример, услед велике отпорности неког објекта или положаја на бојишту), није имала снаге да сама реши те задатке или кад је у току одбране долазило до критичних ситуација (скоро редовно код пробијања тадашње позициске одбране, за заштиту и подршку оклопних јединица, за одбијање опасног напада, итд.).

Ако цело питање размотримо са гледишта тактичко-техничких особина авијације и њених преимућстава и слабости у односу на КоВ, видећемо да су добре особине авијације: брз маневар на великом простору, лакоћа продора у дубину непријатељске територије, јака концентрација и снага ватре и морално дејство, а њени недостаци: релативно мања прецизност и краткотрајност дејства, ограниченост и зависност од метеоуслова за дејства на ситне циљеве и дејства планирана тачно по времену, велика осетљивост у погледу губитака, скупоћа авиона и техничке спреме, итд.

При упоређењу преимућстава и недостатака авијације одмах се намеће питање: где и како је треба употребити и на који би се начин добили већи резултати? Очигледно је данас, на пример, да је савременом ловац-бомбардер, са радијусом од 1.000 км, једино средство којим општевојни командант може утицати на ситуацију по целој дубини фронта и припремити повољне услове за неки дубок маневар КоВ. Начелно, авијацији треба давати само оне задатке чији ће резултати највероватније бити већи од губитака које ће она претрпети. Затим је не треба употребљавати тамо, где је могуће другим средствима лакше и јефтиније уништити циљ, изузев ако тих средстава нема довољно (на пример, артиљерије), а та борбена радња има велику важност за целу операцију (пробој утврђене линије, десант, итд.) или ако важну улогу игра и морално дејство авијације.

Ако пак цело питање размотримо са гледишта који задаци авијације уствари највише користе КоВ, онда ћемо на основу раније анализе и података о коришћењу авијације у Другом светском рату и Кореји доћи до закључка да важност задатака авијације такође иде овим редом: борба за превласт у ваздуху, посредна подршка, односно оперативно садејство са КоВ и непосредна подршка, односно тактичко садејство са КоВ, иако се у рату могу десити и такви случајеви кад ће примарну важност имати, рецимо, тактичко садејство са КоВ. Али, ако би се тактичко садејство са КоВ сматрало као главни и првенствени задатак авијације, очигледно је да то не би било исправно, јер се позната крилатица „све треба да ради за рачун пешадије“ не би смела буквално схватити, као да сва средства (па и авијација) морају бити употребљена баш непосредно око своје пешадије. Авијација, дејствујући често и на 500 км од своје КоВ, баш тада конкретно највише и ради за њу. До наведених схватања долази и због тога што старешине КоВ, нарочито ниже, стоје под непосредним утиском операција на фронту, те резултате дејства авијације на

фронту одмах и осете, што и ствара погрешне закључке о важности таквих дејстава. Зато није случајно што је већ почетком Другог светског рата у свима армијама дошло до централизоване употребе авијације, баш с циљем да се спречи њено трошење на мање важне задатке (у односу на целину), тако да су је добијали само највиши општевојни команданти који су јој додељивали најкорисније задатке. То је нарочито важно за мале (универзалне) авијације, које немају довољно снага за истовремено извршавање више задатака, већ само за најважнији задатак.

Утицај ситуације у ваздуху на садејство КоВ и РВ

Кроз обраду другог питања покушао сам да докажем да организациони процес између КоВ и авијације (при организацији садејства) има своју специфичност, да мора бити посебно организован — мислећи при томе првенствено на важност и утицај ситуације у ваздуху и дејства авијације на рад и дејства КоВ — да је, са гледишта опште процене ситуације, нужно да се процена ситуације у ваздуху укључује у студију као један нарочито важан елеменат за доношење правилне одлуке, и да све то захтева одговарајуће време и начин рада копненог и ваздухопловног штаба.

Савремени рат се води истовремено на копну, на мору и у ваздуху. То значи да и у ваздуху постоји фронт — иако не у истом виду као на копну — у веома широкој зони која претставља *ничију земљу* и где се огледају снаге противничких авијација. Тај је фронт покретљив, тако да свако ново груписање авијације или појава нове технике изазивају и промену ситуације — тачније речено, мења се величина просторије над којом ће имати превласт једна или друга авијација, а то изазива и промену услова под којима ће на тој просторији дејствовати противничке авијације и КоВ. Према томе, *ситуација у ваздуху* утиче на могућности свих врста дејства авијације (извиђање, преношење десаната, заштита сопствене КоВ, дубина дејстава иза непријатељског фронта, близина базирања од фронта, итд.), а исто тако и на могућности КоВ (избор и слобода маневра, концентрација, време и правац напада, снабдевање, утврђивање, борбени поредак, губици, итд.). Утицај ситуације у ваздуху на дејства КоВ утолико је јачи уколико јача авијација дејствује на том фронту. Тако би, например, било веома ризично ако би се офанзивна операција предузимала кад противник има превласт у ваздуху и располаже целом ваздухопловном армијом. Таква операција се може предузети ако противник има превласт у ваздуху, али слабу авијацију, а још боље по лошем времену (када се предвиђају дужи периоди киша и ниске облачности), или са јединицама без гломазне технике и са тежиштем на ноћним дејствима, итд. Сви ови примери потврђују да за доношење реалне одлуке претходно треба извршити целовиту процену *ситуације у ваздуху*, пошто она не утиче само на начин дејства авијације и КоВ, већ и на сам карактер њиховог садејства.

заправо на способност и могућности сопствене авијације у подршци и заштити КоВ.

Као што је за пробијање фронта на земљи потребно груписати надмоћније снаге и средства, тако се и у ваздуху морају груписати потребне снаге ако се жели освајање превласти и несметано дејство својим бомбардерским јединицама. Али, ако се не располаже таквим снагама, онда не преостаје ништа друго него да се повремено на важнијим правцима остварује краткотрајна превласт или да се користе повољни моменти и услови за бомбардерска дејства. Ако, пак, непријатељ има општу надмоћност у авијацији, па и на дотичном фронту, онда ће могућности сопствене авијације, док се тај однос на неки начин не промени, бити још мање. То значи да се задаци не могу давати авијацији не водећи рачуна о ситуацији у ваздуху, пошто се задаци који се једноставно састоје у наређивању авијацији да напада одређене циљеве на земљи, а да претходно није освојена превласт над тим простором, обично не могу извршити због дејства противничке авијације. Штавише, противничка авијација би у таквим случајевима тражила ту авијацију и присилила је на борбу или узмак. То би принудило сопствену авијацију — без обзира да ли она то жели или не — да се првенствено бори за превласт у ваздуху и да ангажује у том циљу све своје снаге, да би тек после извојевања те превласти могла да приступи и планском извршавању својих других задатака. Истина, авијација може дејствовати на циљеве на земљи и без превласти у ваздуху, али не плански и стално, што се конкретно и ради. Према томе, као што за борбу на земљи постоји одговарајућа стратегија и тактика, исто тако мора постојати одговарајућа стратегија и тактика и за борбу у ваздуху, али све повезане заједничким циљем.