

## **ВАЗДУХОПЛОВНА ПОДРШКА**

Ваздухопловна подршка добија у склопу савремене операције извесна нова обележја како у погледу обима и садржаја задатака, тако и у погледу могућности њиховог остварења.

Пре свега, растреситост борбеног поретка и нов начин групирања снага, увођење нових, моћних оруђа, нове мере за маскирање, укопавање и обмањивање итд. имаће најнепосреднијег утицаја на извиђање. Услед тога ће се не само повећати значај и обим ваздухопловног извиђања него ће и услови за његово извршење постати тежи и сложенији. Распоред снага и средстава на много ширем пространству него досада, услед захтева за растреситошћу, повећаће број важних праваца и рејона за извиђање, као и број важних циљева који се морају много чешће извиђати. А пошто ће се највећи број ових циљева врло често премештати да би избегао опасност брзог уништења, то ће се изглед бојишта непрекидно мењати. Услед тога биће потребно вршити што интензивније извиђање уз ангажовање свих средстава, а у првом реду авијације.

Због повећане опасности од дејства како из ваздуха, тако и са земље, покрети ноћу и у неповољним метеоусловима претстављаће нормалан начин кретања, а ноћне борбе налазиће све ширу примену. Ово ће, такође, захтевати повећану активност извиђачке авијације и примену нових средстава за извиђање (радари, инфрацрвени зраци и сл.).

Стална неизвесност у погледу места груписања непријатељских снага за удар на разним деловима фронта и повећана могућност употребе ових снага у дубини (ваздушни десанти) захтеваће непрекидно осматрање огромне просторије на којој се изводи операција. Сем тога, брзе промене ситуације на земљи, због високог темпа савремених операција, захтеваће и знатно брже достављање података добијених извиђањем из ваздуха. А пошто у савременим условима класичан начин достављања података неће обезбедити благовремено дејство у свим ситуацијама, то се намеће потреба за што широм применом нових средстава, у првом реду телевизије.

И, најзад, сама употреба атомског оружја захтева знатно детаљније податке о објекту дејства него што је то било потребно за дејства класичним оружјем (о земљишту, карактеру циља, метеоусловима и тсл. за правилно одређивање нулте тачке и висине екс-

плозије). Разумљиво је да ће сваки такав објекат захтевати посебно извиђање, а сваки извиђачки (појединачан) авион претстављаће потенцијалну опасност за непријатеља. Услед тога ће извиђачки авиони бити изложени далеко већој опасности него досада, а та опасност ће бити потенцирана и чињеницом да ће они вршити своје задатке често и у периоду дејства различитих врста атомских оруђа<sup>1</sup>). Зато ће и време трајања једног извиђачког задатка морати бити краће, а задаци чешћи. Према томе, и досадашње норме за прорачун снага и средстава извиђачке авијације при планирању операције, које су одговарале искључиво класичним условима, не могу се више сматрати реалним него се морају повећати. У вези са изнетим, мораће се мењати и досадашњи бројни однос извиђачке авијације према осталим врстама авијације.

Услед повећаних потреба копнених снага за извиђањем и осматрањем из ваздуха, требало би да оперативне јединице (армија, корпус, па чак у извесним случајевима и дивизије, а нарочито оклопне и мотомеханизоване) редовно располажу одређеним снагама извиђачке авијације намењеним за осматрање борбених дејстава и тактичко извиђање. Истина, то данас постоји у неким армијама, а било је и у Другом светском рату (на пример, у органски састав копнених снага немачке армије улазиле су и јединице извиђачке авијације), али оваква поставка у савременим условима не би важила као изузетак, већ као правило.

Борба за превласт у ваздуху ради непосредне заштите копнених снага и сопствене авијације, изгледа да ће, донекле, изгубити свој некадашњи значај. Наиме, ловачка авијација (ЛА) је у прошлом рату уништила у ваздушним борбама знатно више авиона (око 70%) него што је уништено дејством по аеродромима, док су у савременим условима, изгледа, могућности ЛА у том погледу у извесној мери ограничене. Пре свега, могућности успешног пресретања авиона у ваздуху из приправности на земљи умањене су услед знатног повећања брзине савремених бомбардера, ловаца-бомбардера и извиђача. Знатна разлика у брзини између ловца и бомбардера у Другом светском рату била је један од основних фактора који су омогућавали успешно дејство ЛА. Међутим, у савременим условима брзина бомбардера мало заостаје за брзином ловаца, што често доводи у питање ефикасност дејства ових последњих<sup>2</sup>).

<sup>1</sup>) У последње време поставља се захтев да извиђачки авиони располажу и опремом за радиолошко извиђање (у циљу установљења интензитета радијације).

<sup>2</sup>) На ваздухопловним маневрима НАТО у 1953 год. утврђено је: да нисколетели ловци-бомбардери нису откривени на време помоћу постојећих радарских средстава, да су дању на 9.000 м ловци-бомбардери и бомбардери могли у већини случајева да буду пресретани; да су ноћни бомбардерски напади били успешни, јер су ловци били ефикасно ометани бацањем стањолних листића; и да на висинама од 12.000—15.000 м бомбардери Canberra нису били ометани дејством ловаца-пресретача.

На основу искуства из Другог светског рата сматрало се да је, при нападу ловаца на бомбардере, група бомбардера разбијена или да јој је, у најмању руку, онемогућено ефикасно извршење задатка, ако је у борби изгубила одређени број авиона. У савременим условима било би потребно оборити све авионе у групи, — јер би упротивном постојала могућност да и један преостали бомбардер донесе „А“ бомбу на циљ, — а то је, практично, неостварљиво. Па, ипак, да би се опасност од атомског удара svela на најмању меру, било би потребно оборити што већи број авиона. А за то су потребне знатне снаге, свакако веће него раније.

Могућности напада ловаца и вођења ваздушне борбе на великим висинама (са којих савремени бомбардери могу дејствовати и по циљевима на бојишту и у позадини) много су неповољније него раније. Сем тога, могућности обарања савремених брзих авиона погађањем из авионских оруђа знатно су мање него раније, и то због њихове велике брзине и отпорности материјала.<sup>3)</sup>

Могућност да сваки појединачан авион, или мања група, дође до линије фронта неосмотрен (на пример, коришћењем бришућег лета), претставља проблем за ЈА за који је тешко наћи неко ефикасно решење.

Патролирање ловаца у ваздуху у циљу непосредне заштите трупа, које је и у класичним условима било неекономично и тактички често нецелисходно (јер је доводило у питање принципе тајности и изненађења), биће у савременим условима везано са још већим незгодама. Пре свега, оно ће бити врло отежано услед опасности од атомских експлозија (подразумевајући да се патролирање врши над сопственом територијом). Сем тога, и саме патроле у ваздуху могу бити објекат напада (вођењем ракетама). Но ипак, могућно је претпоставити да ће у извесним условима и овакав начин, али у измењеном виду, моћи пружити извесну заштиту.

Заштита бомбардера и других врста авијације непосредним праћењем губи такође много од своје некадашње ефикасности. Искуство из Корејског рата показало је да овакав начин заштите, чак и старих типова бомбардера (са клипним моторима), даје слабе резултате. Сем тога, ни савремени брзи бомбардери немају нарочите потребе

---

Ова недовољна ефикасност ловаца претставља један од разлога што су неки писци на Западу негирали могућности ловачке авијације у заштити трупа и приписивали ту могућност искључиво вођеним ракетама, а она свакако претставља и један од основних разлога што су Енглези (према њиховој Белој књизи) тежиште своје ПАО поставили на дириговане пројектиле земља-ваздух.

<sup>3)</sup> У ваздушним борбама са авионима великих брзина знатно се скраћује време гађања, а осетно су смањене и могућности извршења поновних напада.

У Другом светском рату било је потребно за обарање (уништење) једног бомбардера типа летеће тврђаве (Б-17 или Б-24) око 400 гр експлозива (или око 20 пуних погодака топа 20 мм, а за то је било потребно испалити око 1.000 метака). За обарање једног савременог бомбардера потребно је, према мишљењу неких стручњака, око 750 гр експлозива.

за заштитом ловачке авијације, јер имају, поред велике брзине, и врло моћно наоружање и електронске справе за откривање, нишањење и гађање.

Очигледно је, дакле, да ће убудуће ваздушна борба као средство за остварење превласти у ваздуху имати све мање примаран значај, те ће и могућности ЈА бити мање. Међутим, не може се пренебрећи ни чињеница да су у току значајни напори у циљу побољшања могућности ловаца (повећање брзине на 1,5—2 Маха, увођење у наоружање ракете ваздух-ваздух, аутоматизација службе ВОЈИН и свестрана примена електронике у служби пилота, итд.), што ће неоспорно допринети да ловац још увек буде врло опасан противник бомбардера.

Увођењем у наоружање ракета земља-ваздух у знатној се мери решава питање заштите копнених снага и перспективе њихове најшире примене постају све веће. Но, изгледа да је неоспорно да ова средства не могу у догледно време заменити ЈА, те ће она, и поред својих недостатака, остати још увек основно средство за борбу са непријатељском авијацијом у ваздуху, наравно у садејству са средствима ПАО са земље.

Према томе, и ваздушна борба као средство за остварење превласти (или дефанзивни начин дејства у борби за превласт) имаће и даље неоспоран значај, али ипак знатно умањен у односу на Други светски рат. Бројни однос ЈА према осталим врстама авијације мора и данас бити такав да обезбеђује извршење основних задатака у погледу заштите копнених и поморских снага. Штавише, с обзиром на повећану опасност од дејства из ваздуха и могућност да ловац буде употребљен и за борбу против ракета земља-ваздух, изгледа да би извесно повећање ЈА у односу на стање из Другог светског рата (када је ЈА у просеку чинила 30—40% целокупне авијације) било сасвим целисходно.

И у класичним условима борбе за превласт у ваздуху дејство на аеродроме (или тзв. офанзиван начин дејства у борби за превласт) имало је посебан значај. Међутим, резултати овог начина дејства у Другом светском рату (30% уништених авиона) показују да му је придаван релативно мањи значај и да су за ова (офанзивна) дејства ангажована знатно слабија средства него за борбу у ваздуху. На то је, свакако, имала утицаја и околност што је овакав начин дејства захтевао знатне снаге да би се добио одговарајући ефекат.

Иако савремени аеродроми претстављају објекте који ће бити веома снажно брањени свим средствима ПАО, њихова важност и осетљивост чине их врло рентабилним објектом за дејство атомским оружјем. Ако негде и постоје могућности да се део објеката на једном аеродрому стави под земљу, тиме се не смањује његова осетљивост у некој значајнијој мери, јер ће ипак део објеката, а у првом реду полетно-слетна стаза, остати у потпуности изложен дејству и из ваздуха и са земље. Због тога аеродроми и претстављају приоритетне објекте атомског дејства. Истина је да једна номинална атомска бомба

не може сасвим избацити из употребе један савремен аеродром (већ је за то потребно најмање 2-3 бомбе уз претпоставку да погоде циљ), али је чињеница и то да су за постизање одређеног ефекта дејства потребне данас далеко мање снаге него у ранијим условима. Из овог произилази закључак да у условима употребе атомског оружја и слабије ваздухопловне снаге могу постићи врло значајне резултате у борби за превласт, а свакако много веће него досада. А пошто ракете земља-земља и ваздух-земља претстављају већ данас моћно средство за дејство по сталним објектима крупних размера као што су аеродроми, то и оне у врло великој мери могу да допуне дејство авијације. Према томе, очигледно је да се могућности дејства по аеродромима у савременим условима изванредно повећавају, а тиме и офанзиван начин дејства у борби за превласт добија све више приоритетан значај и афирмише се као најефикасније средство за остварење оперативне превласти.

С обзиром на могућност да и супротна страна располаже приближно истим средствима које може употребити на већ поменути начин, поставља се питање: када треба отпочети борбу за превласт? Постоји гледиште да успех једне стране може бити потпун само ако она успе да својим дејством предухитри непријатеља, па зато треба што пре отпочети и са нападом на аеродроме. Међутим, како је појам превласти везан за отпочињање офанзивних дејстава на копну (мору), то је највероватније да ће и иницијатива у овом погледу бити првенствено у рукама нападача. С обзиром на ефикасност нових борбених средстава, може се сматрати да ће овакав начин остварења превласти у једној операцији трајати знатно краће време него што је то досада био случај. Па, ипак, мора се претпоставити да се само оваквим начином не може остварити превласт у потпуности, јер и данас остаје у важности старо правило проверено у пракси, да је немогућно уништити све аеродроме, већ се само може онемогућити дејство једног дела снага. Сем тога, остварену превласт треба и одржавати чешћим ударима по аеродромима у току саме операције. Због свега тога може се рећи да ће ваздушна борба остати и даље ефикасна допуна у борби за превласт у ваздуху (првенствено тактичку).

Обимност и разноврсност средстава која се ангажују у борби за превласт у целини, као и повећан значај ове борбе, захтевају централизовану употребу свих тих средстава у циљу постизања максималног ефекта дејстава. Због тога се и борба за превласт у савременим условима може у извесном смислу сматрати као засебна ваздухопловна операција.

Питање подршке трупа дејством по циљевима на земљи у тзв. тесном садејству (непосредна подршка) у Другом светском рату третирано је двојако. На једној страни (Источни фронт) је овом питању придаван особит значај с обзиром на морални ефекат таквог дејства и могућност постизања бржег темпа операције. На другој страни (Западни фронт) непосредној подршци придаван је мали значај у односу на посредну (изолацију бојишта или ратишта). Корејски рат је, пак, недвосмислено истакао велики значај непосредне подршке трупа.

У савременим условима непосредна подршка губи своје некадашње значење. Пре свега, ватрена моћ и домет наоружања копнене војске огромно су порасли. Зато је и морални ефекат који је раније авијација стварала својим дејством на фронту превазиђен данас дејством било којег атомског оруђа које и у погледу материјалног дејства може у целости заменити авијацију. Досада се обично сматрало да непосредна подршка обухвата дејства авијације у зони ватре копнене војске на бојишту, што је приближно одговарало тактичкој дубини распореда снага и средстава. У савременим условима на тој дубини могу дејствовати (поред класичног оруђа) атомски топови и ракете, са далеко већим материјалним и моралним ефектом од онога који су раније постизале и артиљерија и авијација скупа.

Остварење непосредне подршке у класичним условима било је везано са знатним потешкоћама, јер је дејства авијације требало уско координирати са дејством пешадије и тенкова. У новим условима те ће тешкоће бити несразмерно веће. Пре свега, при дејству атомским оружјем из ваздуха на циљеве на бојишту, тешко је обезбедити потребну тачност, јер је код њега растурање знатно веће него при бомбардовању конвенционалним бомбама. То довољно јасно показује да би у савременим условима непосредна подршка у класичном смислу била нерентабилна и тешко остварљива. Но, ово би се могло примити само у случају када се располаже довољном количином атомских средстава, тј. када је могућно обезбедити потребну густину ватре и удар у сваком моменту. Међутим, у сваком другом случају, а нарочито када се располаже ограниченом количином нуклеарних средстава (што је реално претпоставити), непосредна подршка задржаће и даље свој, истина, нешто умањен значај.

Ипак, са тачке гледишта рентабилности, чак и кад се располаже значајном количинама атомских средстава, дејство авијације може и класичним средствима још увек бити врло ефикасно и при непосредном садејству са копненим снагама, на пример: при дејству непосредно после атомског удара у циљу спречавања прилаза снага намењених за затварање бреше створене атомским дејством; при обезбеђењу коридора за пролаз својих оклопних и мотомеханизованих јединица; при спречавању изненадног продора непријатељских оклопних снага када се услед непосредне близине сопствених трупа не може употребити атомско оружје; при дејству по предњим деловима (по првим положајима) при непосредном додиру, по којима је, због непосредне опасности за сопствене трупе, немогућно дејствовати атомским оружјем; у подршци ваздушних десаната и у борби са њима, итд. У таквим случајевима који се не могу сматрати редовним, али су ипак вероватни, дејство авијације биће изражено моћним сасрећеним ударима, што досада није био редован случај.

Према томе, циљеве за непосредну подршку треба начелно тражити ван домета атомских и класичних оруђа (првенствено тактичке, а делимично и оперативне резерве, лансирана гнезда ракета и тсл.). А с обзиром на локацију тих циљева при савременом ешелу-

нирању снага, непосредна подршка ишла би данас на знатно већу дубину него раније, те би се поклапала делимично са дужином посредне подршке. Тиме ова подршка добија у новим условима извесно обележје оперативног карактера.

Чињеница је да ће маневар и у савременом рату бити један од пресудних фактора за постизање циља операције. Такође је познато да је у Другом светском рату успешно извођење сваког значајнијег маневра оперативних размера било условљено знатним или највећим делом успешним дејством авијације по непријатељским резервама и објектима у дубини (посредна подршка). Због тога је и значај посредне подршке био неоспоран, али је и у овом и у Корејском рату било врло тешко дати предност посредној подршци над непосредном, јер је то зависило од више фактора, а у првом реду од расположивих снага авијације. Оваква дејства авијације извођена су на широком фронту, и за то су биле потребне знатне снаге и средства. Због недостатка довољних снага оваква дејства су често изостајала, што је ишло у прилог непосредној подршци. Међутим, у савременим условима, а нарочито када се располаже моћним атомским средствима, непосредна ваздухопловна подршка губи свој некадашњи значај. Могућности авијације, као основног средства за пренос нуклеарних оружја, несразмерно су се повећале. Док је раније за дејство по великим железничким чворовима и другим објектима сличног типа било потребно ангажовати знатне авијацијске снаге, па да се ипак не постигну неки већи резултати, дотле се данас, у условима употребе атомског оружја, и несразмерно слабим снагама могу постићи знатни и трајнији резултати. Сем тога, док су се раније ова дејства одвијала у релативно дугом временском периоду (недељама, па и месецима), дотле данас она трају много краће. И, најзад, циљеви у дубини већином су крупних размера и тешко се прикривају, те су са гледишта ефикасности најпогоднији за дејства авијације, како дневна, тако и ноћна. Према томе, данас је приоритет посредне подршке изразито очигледан.

Дејства авијације се могу данас допуњавати и ракетама земља-земља, чији објекти напада могу бити циљеви крупних размера сталног карактера, па чак и неки мањи објекти (као, например, теснаци). Према томе, као основни објекти за дејство авијације у дубини биће првенствено покретни циљеви (резерве и ешелони на путевима и железничким пругама). А с обзиром на изванредан значај који у савременој операцији имају оперативне резерве, оне се могу сматрати приоритетним објектом дејства авијације. Могућности ефикасног дејства по овим резервама огромно су се повећале применом атомског дејства из ваздуха. Док се раније и могло поставити питање целисходности дејства по резервама кад су на месту, дотле се данас то питање више не поставља него се сматра да се и само рушењем и контаминацијом појединих важних прелаза (теснаца, мостова и сл.) може у значајној мери успорити покрет резерви. А за дезорганизацију њиховог покрета може се ефикасно употребити и дејство авијације класичним средствима.

Најзад, с обзиром на карактер циљева у дубини, ефикасност ноћних дејстава авијације постаје све изразитија, те и са тог аспекта посредна подршка добива повећани значај (нарочито у погледу ометања саобраћаја).

Дакле, посредна подршка у савременим условима добија тачно одређено место у склопу општих задатака авијације у садејству са КоВ, при чему дејство по оперативним резервама има приоритетан значај.

Ваздушни транспорт, који је и у Другом светском рату нашао широку примену, у савременим условима има такође изванредан значај. О успешно извршеном транспорту ваздушним путем говори низ примера из Другог светског рата и после њега (Крит, Сицилија, Стаљинград, Дрвар, Берлин, Кореја, Индокина итд.). Савремен темпо операције захтева примену ваздушног транспорта у много већој мери него досад. Ваздушни транспорт обухвата данас више задатака, но најважнији од свих је пренос и снабдевање ваздушнодесантних јединица. Сам развој транспортне авијације, хеликоптера и једрилица, као преносних средстава, омогућава употребу крупних ваздушнодесантних јединица какве се нису могле ни замислити у прошлом рату. Шта више, данас су и мање ваздушнодесантне снаге у могућности да изврше врло значајне задатке у оквиру једне операције. Према томе, и ваздушни транспорт, ма каквих размера био, имаће посебан значај за остварење маневра копнених снага.

На основу досадашњих разматрања могло би се закључити да ће се обим и карактер ваздухопловне подршке у целини изменити саобразно новом начину вођења операције. Савремена операција захтева подршку у много већем обиму него што је то досада био случај. Применом атомске бомбе, уз врло значајно побољшање тактичко-техничких особина авиона и његовог наоружања и опреме, огромно је порасла ефикасност те подршке. Авијација је усто постала и врло моћно средство за остварење маневра у оперативним резервама. Вођене ракете разних врста повећавају могућности дејства из ваздуха, али не могу заменити авијацију.

У вези са изнетим, поставља се питање: каква је авијација данас потребна за подршку и како треба да је организовано командовање том авијацијом?

У првом реду, извиђачка авијација треба да располаже авионима чија брзина не заостаје иза брзина савремених ловаца и бомбардера. Већ у Другом светском рату за стратегиско, а делом и за оперативно извиђање употребљавани су (на Западу) ловци без наоружања, али са повећаним бројем резервоара за гориво и фото апарата за снимање. Нема сумње да би и данас савремен ловац и бомбардер опремљени и фото и електронском опремом и опремом за радиолошко извиђање, могли одговорити потребама извиђања.

Што се тиче ЛА, очигледно је да ловац-бомбардер (застарели ловац) не може заменити ловца-пресретача, који треба да одговара свим условима за дневна и ноћна дејства.



Основна ударна снага авијације за подршку, по нашем мишљењу, треба да буде савремени лаки бомбардер (носивости 2—4 т бомби), с обзиром на његове могућности дејства у свако доба дана и у сложеним метеоусловима. Ловац-бомбардер може само делимично заменити бомбардера, с обзиром на његове ограничене могућности дејства у свим условима.

У складу са потребама савремене операције у саставу авијације за подршку треба да буде заступљена у одговарајућем односу и транспортна авијација, а нарочито хеликоптерске јединице, намењене првенствено, за потребе ваздушног десанта.

Сасвим је разумљиво да јачина авијације за подршку неће зависити само од стварних потреба него и од других фактора, од којих свакако, на прво место долази економски потенцијал земље. У том смислу мале земље морају ићи првенствено на квалитет у границама одговарајућих могућности.

Особит значај ваздухопловне подршке у савременим условима и чињеница да се борба за превласт може сматрати као засебна ваздухопловна операција потенцирају потребу за централизованим командовањем. Иако ће основна начела за употребу авијације остати непромењена, потреба за сасређеним дејством (концентрацијом удара на одређеним деловима фронта и у одређено време) постаје данас све изразитија, зато што, с једне стране, радијус дејства савремених авиона омогућава много боље маневровање авијације, а с друге стране, што ће авијација највећим делом дејствовати у дубини (по аеродромима, резервама, итд.). Због тога данас авијација претставља средство оперативног и стратемског маневра у много већој мери него икада раније.

Баш та чињеница даје повода да се дејства авијације у подршци могу третирати као мање-више самостални задаци па се, према томе, и организација командовања мора мењати у одговарајућој мери. С једне стране, ваздухопловном команданту мора остати што више иницијативе и самосталности у погледу избора циљева и времена дејства у духу основних захтева општевојног командовања, а с друге стране, организација садејства биће много лакша (па ће се лакше конкретизирати и задаци авијацији) што ће омогућити постизање највећег ефекта дејства. Такво стање ствари не обавезује ваздухопловног команданта да мора већи део времена проводити на КМ општевојног команданта, јер му савремена средства везе омогућавају боље и ефикасније командовање са свог КМ у рејону сопствених аеродрома.

Најзад, може се поставити и питање целисходности постојања неких ваздухопловних органа за садејство. С обзиром на нови карактер непосредне подршке, очигледно је да би неке од ранијих органа требало укинути а неке свести на најнеопходнији минимум. Ово тим пре што је осматрање и навођење са земље данас веома отежано услед велике брзине лета и висине са које дејствују авиони.