

Генералмајор авијације
МИЛИЈА СТАНИШИЋ

МАНЕВАР ТАКТИЧКЕ АВИЈАЦИЈЕ

Целокупан досадашњи развитак авијације и њена борбена примена показује да она поседује одређена својства која је чине изразито маневарским делом оружаних снага. Брзина авиона, снага његовог ватреног удара и велики радијус дејства омогућују авијацији да успешно и брзо дејствује на широком пространству, пребациујући по потреби дејства са једног правца (објекта) на други, широко примењујући разноврсне и динамичне маневре.

Циљ је маневра тактичке авијације да се најповољнијим груписањем и покретом снага нанесе удар противнику на најважнијем правцу војишта и у одлучујућем моменту, или да се постигне што већи степен властите безбедности. Од правилног и благовремено изведеног маневра у највећој мери зависи успех авијације.

Код свих ваздухопловстава, великих и малих, усвојена су два основна начина маневра авијацијом: *маневар летом* и *маневар пребазирањем*.¹⁾

Многобројни фактори условљавају могућности и начин маневра тактичке авијације. Међу њима се по значају нарочито истичу: базирање, тактички радијус авиона и командовање авијацијом.

Основна питања маневра тактичке авијације и нови путеви у решавању основних проблема из ове области могу се сагледати у светлости насталих потреба и захтева, на основу искустава Другог светског рата и послератног развоја ратне технике и наоружања.

ИСКУСТВА ДРУГОГ СВЕТСКОГ РАТА

Искуства из области употребе и маневра ваздухопловстава малих земаља оскудна су и непотпуна јер су она, као и оружане снаге тих земаља у целини, свега за неколико дана растрбјена и

¹⁾ Маневар летом је такав маневар при којем авијацијске јединице, без промене базирања, дејствују у више праваца, преносећи дејство са једног објекта на други. Његово основно преимућство састоји се у брзини којом се може извести.

Код маневра пребазирањем авијацијске јединице пребазирају се са једног аеродрома на други у циљу стварања повољнијих услова за дејство.

уништена изненадним и одлучним ударцима агресора. Зато, кад је реч о тим искуствима, може се и треба у првом реду говорити о погрешним концепцијама са којима се ступило у рат.

Познаго је да су у то време опште слабости доктрина малих земаља — које су добрим делом биле под снажним утицајем доктрине Француске — извирале из неправилног сагледавања основних карактеристика претстојећег рата.

Не уочавајући суштину, значај и могућности немачке доктрине муњевитог рата, а посебно не сагледавајући улогу и начин дејства немачког ваздухопловства, главне стратемске снаге тих земаља биле су истурене и распоређене ближе државним границама, те су и њихове ваздухопловне снаге биле непосредно пред почетак ратних дејстава мање-више кордонски распоређене у приграничном појасу. Таквим распоредом снага у одбрани ишло се, уствари, на руку немачком агресору коме није било тешко подврћи уништавајућем удару тако подметнуте јединице.

Безбедност авијације малих земаља — као, уосталом, и Француске и СССР — била је још више угрожена помањкањем озбиљнијег инжињерског обезбеђења аеродрома и јачих противавионских снага за њихову одбрану.

Поред тога, позадинско-техничке јединице ваздухопловства тих земаља нису биле довољно припремљене нити опремљене за извођење брзих маневара што се морало негативно одразити на маневарску моћ тадашње ловачке и јуришне авијације које су имале релативно мали радијус дејства.

Све у свему: маневарске способности авијације ових земаља нису битно дошле, нити су могле доћи, до изражаја јер није било правилно решено питање њене употребе и безбедности. Зато та искуства данас могу послужити само као крупан негативан пример — истина, веома поучан.

Насупрот, томе, ратна искуства из области маневра тактичке авијације главних ратујућих земаља веома су богата и разноврсна. У даљем излагању изнећу само она најважнија, која су у најужој вези са питањем које се у чланку расправља.

— Маневар авијације намењене за садејство са КоВ и РМ био је у пуној мери усклађен са маневром копнених и поморских снага (нарочито на Источном фронту). Командовање које је руководило операцијом, заједно са ваздухопловним командовањем, настојало је да кроз читаво време извођења борбених дејстава обезбеди јединство и континуитет ова два маневра у интересу остварења општег циља операције. Тиме се обезбеђивала повезаност дејстава КоВ и авијације при чему су подршка и заштита копнених (поморских) снага могле да буду извршене у потребно време и за најважније циљеве.

— Маневарски карактер рата и доста мали тактички радијус ловачких и јуришних авиона захтевали су брзо и често пребазирање авијације. У току само једне операције требало је извршити по неколико узастопних пребазирања. То је било могућно само под условом да позадинско-техничке ваздухопловне јединице буду моторизо-

ване и опремљене властитим аутотранспортном и инжињеријом. Са таквим јединицама Немци су ушли у рат, а Савезници су их формирали у току рата.

Општи услови за избор и уређење тадашњих аеродрома били су доста повољни. Зато је и у нападу и у одбрани било могућно изградити велики број аеродрома, распоређених по фронту и дубини, који су обезбеђивали повољно груписање авијацијских снага на оном делу фронта где је то било потребно.

Захваљујући свему томе, авијација је најчешће могла благовремено да врши пребазирање — заједничким премештањем летачких и позадинских јединица — било да се што погодније распореди у односу на место употребе било да постигне већи степен властите безбедности.

— Нападач је у циљу стварања потребне надмоћности, по правилу, вршио груписање главних снага авијације на најважнијим правцима на рачун мање важних делова фронта, јер није имао довољно снага да задовољи потребе и главног и помоћних праваца. Уколико се, пак, развојем борбених дејстава указала потреба за снажнијом подршком јединица КоВ на помоћном правцу, авијација је морала бити способна и спремна да се већим делом својих снага брзо преоријентише и ангажује на том правцу. У току извођења операције нападач је у првој етапи изводио маневар авијацијских снага претежно применом маневра летом, а у каснијим етапама све је више долазио до изражаја маневар пребазирањем. Таквим начином груписања и маневра, авијација нападача је интензивним офанзивним и дефанзивним дејствима стварала услове за успешно увођење снага КоВ у напад и за њихову ефикасну подршку и заштиту.

— Бранилац је груписао целокупну авијацију на тежишту одбране. Но, и поред тога, општи положај браниоаче авијације и услови за остварење маневра били су веома сложени, зато што је нападач надмоћношћу својих снага и интензивним офанзивним дејствима обезбеђивао оперативну превласт у ваздуху. У таквој ситуацији бранилац је за обезбеђење свог маневра морао располагати што разноврснијом аеродромском мрежом (радни, резервни и лажни аеродроми), како би маневром унутар рејона базирања постигао што већу безбедност и да би, на другој страни, лакше савлађивао тешкоће властитог базирања при померању линије фронта. Поред тога, у условима непријатељске превласти у ваздуху није било довољно груписати све снаге на тежишту одбране већ је употребу авијације требало свести на најмањи број најважнијих задатака — првенствено на подршку активних радњи браниоца. У таквим условима бранилац је био у могућности да у појединим важнијим моментима операције изведе такав маневар својим основним снагама који му је омогућавао изборење тактичке превласти у ваздуху.

— Начин командовања авијацијом при садејству са КоВ имао је одлучујући утицај на извођење маневра авијацијских јединица. Иако је на почетку рата у решавању овог питања код појединих ар-

мија било покушаја претеране децентрализације²⁾, ратна пракса убрзо је показала да се маневарска моћ и снага ватреног удара тактичке авијације најефикасније могу искористити усвајањем централизованог начина командовања прилагођеног потребама остварења садејства.³⁾

Да би се употреба авијације што више приближила потребама остварења садејства, тј. да би се што боље реализовале њене маневарске могућности, код свих ратујућих армија постојали су посебни органи за садејство, било привременог или сталног карактера.

Централизацијом командовања на степену фронт — ваздушна армија било је омогућено да се маневар авијације изводи у захвату читаве зоне дејства фронта и да се њена дејства сасреде на главном правцу и за решавање одлучујућих задатака операције.

На основу изнетих искустава може се констатовати да је маневар тактичке авијације у Другом светском рату у највећој мери био условљен, на једној страни, потребама КоВ (РМ), а на другој, тактичким радијусом авиона, могућностима базирања и начином командовања — и да је маневар пребазирањем (нарочито на Источном фронту) имао приоритетан значај. Исто тако може се закључити да је проблем маневра тактичке авијације успешно решаван код оних армија које су ускупно и паралелно регулисале (решавале) све оне појединачне факторе који су значајније утицали на његове могућности и начин остварења.

НОВИ ФАКТОРИ У ПОСЛЕРАТНОМ РАЗВОЈУ

Сва ова ратна искуства о којима је било речи неоспорно имају велики значај, јер су поникла из веома богате праксе у којој су потврдила своју животност и вредност. Међутим, она у данашње време ипак имају само релативну вредност јер је у послератном периоду дошло до веома крупних промена у ваздухопловном наоружању, поред промене општих и посебних услова вођења рата.

²⁾ У афричкој кампањи 1940-41 Италија је имала надмоћност у авионима преко 3:1. Али, ваздухопловство је употребљено децентрализовано: придато је појединим армијама и корпусима КоВ. У борби са њима Британци су своје мале снаге употребили централизовано и успели су да смелим офанзивним дејствима извојују победу над надмоћнијим противником.

Слична грешка учињена је и у совјетским оружаним снагама 1941: појединим армијама КоВ додељиване су здружене јединице авијације. Међутим, ратна пракса је убрзо показала сву штетност таквог цепкања снага па се убрзо приступило формирању ваздушних армија.

³⁾ Начин решења централизованог командовања авијацијом код свих армија није био нити је могао бити истоветан због разлика у доктрини, организацији оружаних снага, величини и врстама авијације, као и у начину материјално-техничког обезбеђења. Међутим, и поред разлике у конкретним организационим решењима, и Совјети и Англо-Американци изишли су из рата са доста сличним погледима на суштински део овог питања. Наиме, рат је показао да је фронт (група армија) оно тело које је могло најцелисходније да употреби снаге ваздушне армије (на Западу „тактичка ваздухопловна снага“) које су биле променљивог састава. Зато је и командовање ваздушном армијом било централизовано у рукама команде фронта, која јој је и постављала основне задатке.

Брз развој млазне авијације, уз примену атомске бомбе, проузроковао је појаву многих нових фактора који битно утичу на карактер маневра тактичке авијације и на начин његовог остварења. Који су то фактори? У чему је њихов садржај и значај?

Млазна тактичка авијација има знатно већи радијус дејства од клипне борбене авијације Другог светског рата. То јој омогућује да сасреди своја дејства са ширег пространства без пребазирања, наносећи ударе противнику на већој дубини и на више праваца. Већ је искуство Корејског рата показало да је млазна ловачка и ловачко-бомбардерска авијација могла дејствовати и са већих удаљења од линије фронта. Притешњени изненадним и негативним развојем ситуације првих дана сукоба, Американци су морали у почетку дејствовати овом авијацијом са аеродрома који су били удаљени око 300 км од фронта (јапанска острва). Иако се у таквим условима није могла дуже задржавати над бојиштем, она је ипак била у стању да сасређује своја дејства над главним зонама извођења операције.

Појавом и развојем лаке бомбардерске млазне авијације — која код великих армија улази у састав тактичког ваздухопловства — још више се повећавају радијус дејства, еластичност употребе и маневарска моћ тактичке авијације.

Наступила је и битна разлика у погледу начина концентрације снага авијације у циљу уништења појединих објеката. Код извођења таквог напада класичним наоружањем треба концентрисати велике снаге. Код атомског напада то није потребно јер је само у једној атомској бомби сконцентрисана огромна рушилачка енергија. Зато се може сматрати да удар „А“ бомбе појединачног авиона претставља, уствари, сасређен напад који су раније изводиле формације од више стотина јуришника или бомбардера. У вези с тим све је очигледније да је применом атомских удара могућно брже и лакше сасређивати авијациске снаге на тежишту борбе, без обзира што при томе морају примењивати обимне и сасвим нове мере борбеног обезбеђења. Томе треба додати и чињеницу да атомски напади авијације омогућују ефикасно уништење (а не само неутралисање) највећег дела крупних и значајних објеката на војишној просторији за кратко време — што ће имати много већег утицаја на остварење маневра копнених снага него што је био случај у прошлости.

Нагли скок у развоју електронике утицао је и утиче на повећање борбених и маневарских способности авијације. Употребом радара за осматрање, идентификовање и навођење омогућено је откривање циљева на великој удаљености и непрекидно управљање ловачким снагама у пресретању и вођењу ваздушне борбе. Радари за бомбардовање, за вођење навигације и за навођење на земаљске циљеве омогућују да се дејство авијације сасређује у сложеним метеоусловима и кад се циљ не види. Упоредо с тим успешно су се и веома брзо развиле и усавршиле радио-релејне везе са вишеканалним високофреквентним уређајима, као и везе „земља-авион“, што је знатно повећало брзину и сигурност командовања јединицама на већим пространствима.

Усавршавање и бројни пораст транспортних авиона, као и појава хеликоптера, такође позитивно утичу на повећање маневарских способности авијације. У условима будућег рата, где би све врсте површинског транспорта биле изложене снажним дејствима из ваздуха, удео ваздушног транспорта у ваздухопловно-техничком обезбеђењу авијацијских јединица био би далеко обимнији и значајнији, нарочито у снабдевању критичним материјалом. Упоредо с тим транспортна авијација је и најпогодније транспортно средство за обезбеђење и убрзање пребазирања летачких јединица. И један и други разлог утицали су да је код већине ваздухопловстава усвојено гледиште да је учешће транспортне авијације у обезбеђењу маневра авијације њен приоритетан задатак.

Упоредо са свим овим факторима који се позитивно одражавају на маневарске могућности авијације, истиче се и један негативан и веома крупан. То је начин базирања млазне авијације.

Савремена млазна авијација захтева аеродроме с дугом полетно-слетном стазом (ПСС) од вештачког застора и скоро је у потпуности од њих зависна. Поред тога, на аеродрому је неопходно имати већи број објеката и уређаја за њено опслуживање, одржавање и занављање, као и за безбедност људства и материјала. Изградња тако крупних објеката је дуготрајна и скупа и добрим делом зависна од орографских прилика и геолошког створа земљишта.

Овакви аеродроми постају све привлачнији циљеви, за противника јер су врло осетљиви од напада из ваздуха. Избацивањем из строја стаза за полетање могу се за одређени период онемогућити или у највећој мери ограничити дејства авијације чак и под условом да су сви авиони на том аеродрому остали неоштећени.

Нема сумње да ће се утицај свих тих нових фактора — и позитивних и негативних — видно испољити на могућност и начин остварења маневра авијације у условима евентуалног будућег рата.

БАЗИРАЊЕ, ТАКТИЧКИ РАДИЈУС И МАНЕВАР

Услови и начин базирања били су и јесу пресудан фактор за њену борбену употребу.

Аеродроми са вештачким зазором дају данас основно обележје целокупном базирању млазне авијације и тиме врше утицај и на њен маневар.

Пошто су услови избора и изградње тих аеродрома много сложенији од оних у Другом светском рату, а сама изградња знатно дужа и скупља, то је разумљиво што се из таквих објективних околности рађа читав низ проблема и негативних последица које утичу на борбену способност авијације, а посебно на њен маневар.

Прва и најважнија карактеристика и негативна последица везаности млазне тактичке авијације за ПСС са вештачким зазором јесте недовољна развијеност аеродромске мреже, што је данас, у мањем или већем степену карактеристично за све земље.

Под утицајем сазнања о великој опасности која прети авијацији на земљи од могућних атомских напада, улажу се огромни напори да се аеродромска мрежа тактичке авијације што више развије. Међутим, и поред максимално уложених напора већина земаља, из наведених разлога, до данас није постигла такву растреситост летачких јединица да би снаге око једног пука базирале на једном аеродрому — а то је према данашњим гледиштима неопходно за атомске услове. (У циљу обезбеђења повољних услова за дејство требало би ићи још и даље и имати и по неколико резервних аеродрома у оквиру већег аеродромског чвора.)

Поред тога, са сигурношћу се може тврдити да ће аеродромска мрежа још од самог почетка избијања сукоба и на једној и на другој страни бити знатно смањена услед напада на аеродроме атомским и класичним убојним средствима. Реално је претпоставити да ће се највећи број аеродрома млазне авијације налазити међу оним циљевима који ће први бити подвргнути атомским ударима противника.

Друга битна карактеристика и негативна последица везаности млазне авијације за ПСС са вештачким застором јесте немогућност да аеродромска мрежа у ратним условима благовремено (укорак) прати померање линије фронта. Са овим проблемом сусрешће се и нападач и бранилац.

Нападач ће најчешће бити у могућности да груписање и распоред тактичке авијације непосредно пред напад изведе у мање-више повољним условима. Међутим, брзим почетним померањем линије фронта унапред — што је логично претпоставити за нападача у савременим условима — наступају за њега озбиљне тешкоће у заштити и подршци првих борбених ешелона од стране ловачке и ловачко-бомбардерске авијације⁴). За савлађивање ових тешкоћа, које произилазе из „непокретности“ аеродромске мреже, нападач има следеће крупније могућности: прво, да још у првим часовима рата снагама ваздушног десанта заузме најистуреније аеродроме браниоца и, друго, да снагама механизоване инжињерије изгради на заузетој територији импровизована летишта за онај део својих авијацијских снага који са њих може да дејствује. Но, и један и други начин само ублажавају оштрину проблема и нису у стању да га у потпуности реше.

Код браниоца се проблем померања аеродромске мреже заједно са померањем линије фронта (уназад) такође поставља у оштрој форми, кад се има у виду могућност брзих продора нападачевог првог стратезиског ешелона. Међутим, за разлику од нападача, бранилац је у могућности да овај проблем у основи реши у мирнодопским условима — правилним постављањем и развојем властите аеродромске мреже.

⁴) Величина ових тешкоћа је релативна и различита код разних армија. У основи је условљена са два фактора: тактичким радијусом ових врста авијације и дубином почетних операција. Такве тешкоће се не појављују у дејствима бомбардерских снага тактичке авијације чији тактички радијус премањује хиљаду километара.

Да би аеродромска мрежа браниоца могла да обезбеди дејства сопствене авијације — а посебно да би удовољила потребама померања линије фронта уназад — примарно је да она не би смела да буде кордонски постављена и исувише истурена према државној граници. Уколико би се то догодило бранилац би, највероватније, на самом почетку рата остао без тих аеродрома, што би имало тешких реперкусија за даљу употребу његове авијације. Зато се пред браниоца у савременим условима поставља императив да му аеродромска мрежа буде што дубља и по могућности развијена у више појасева. Такав начин базирања повећава безбедност авијације и омогућује јој да се у првим данима рата брже и лакше прилагоди потребама померања линије фронта уназад.⁵⁾

Све ове тешкоће око изградње аеродромске мреже — и код нападача и код браниоца — у првом реду се негативно одражавају на могућности маневра пребазирањем. Очигледно је да би он у данашњим условима из објективних разлога много мање био примењиван него у Другом светском рату. Зато се може констатовати да овај начин маневра тактичке авијације на данашњем ступњу развоја ваздухопловне технике губи у значају у односу на његову ранију примену. У вези с тим намеће се питање: каква је данас вредност (могућност) другог начина маневра тактичке авијације — маневра летом?

Главни фактор који опредељује могућност маневра летом јесте тактички радијус авиона. Тактички радијус млазних авиона — који је за око двапут већи од радијуса дејства борбених клипних авиона — условио је и омогућио да овај начин маневра све више добија у значају.

Повећаним тактичким радијусом млазне авијације у првом реду знатно се савлађују и отклањају негативне последице дубљег базирања. Исто тако се омогућује и у условима веће растреситости авијацијских јединица (атомски услови) њихово сасређивање на најважнијим правцима (објектима), уколико су притом обезбеђени разноврсни, вишеструки и стабилни канали везе. Из свих тих разлога тактички радијус млазне авијације јавља се данас као главни фактор који доприноси очувању маневарске моћи авијације.

Имајући у виду, на једној страни, смањене могућности маневра пребазирањем, а на другој предности које пружа повећани тактички радијус млазне авијације, може се закључити да у данашњим условима маневар летом добија приоритетан значај. С том чињеницом треба рачунати у планирању било које операције. Од тога се мора полазити и у решавању основних проблема припреме тактичке авијације за рат.

Упоредо са изменама до којих је дошло у могућностима и међусобном односу појединих начина маневра тактичке авијације, наступају и крупније измене у начину обезбеђења њеног маневра од стране ваздухопловних позадинско-техничких јединица.

⁵⁾ Реално је претпоставити да ће неке земље (у одбрани) и поред максимално развијене мреже по дубини бити одређеним развојем ситуације на фронту присиљене да своје авијацијске снаге пребазирају на територију савезника.

Све је очигледније да у данашњим условима повећаних могућности дејства из ваздуха — атомским и класичним оружјем — не би било могућно такав маневар изводити заједничким пребазирањем летачких и позадинско-техничких јединица, како је то рађено у последњем рату, јер се' данашње гломазне позадинске и техничке јединице и установе не би могле безбедно и на време премештати. Зато је природно што су нови услови и захтеви тражили и друкчија решења.

Све више преовлађује и усваја се гледиште да сви аеродроми млазне авијације морају бити унапред поседнути и оспособљени за прихват и опслуживање оних врста авијације које би их могле користити. Таквом решењу мораће се прилагодити и целокупан систем ваздухопловно-техничког обезбеђења и груписања материјалних резерви. Истина, овакав начин материјално-техничког обезбеђења није једноставно спровести због низа материјалних, кадровских, транспортних и других тешкоћа. Али, и поред постојећих тешкоћа — које се код појединих земаља јављају у разном обиму и рефлектују се на разне начине — сигурно је да се тим новим путем мора ићи што даље како би се што више приближило таквом стању да је на сваком аеродрому могућно снабдевати и одржавати све типове авиона. Тиме би се постигла максимална еластичност целокупне ваздухопловне организације и обезбедиле веће маневарске могућности тактичке авијације.

Све што је напред речено о базирању, узето у целини, указује да оно ствара низ проблема и тешкоћа за употребу млазне авијације и да ограничава и умањује њене маневарске могућности. Заправо, може се рећи да је данашњи начин базирања тактичке авијације њена највећа слабост, која све више долази до изражаја уколико се упоређује са борбеним могућностима ракетног оружја. Да би се отклониле негативне последице таквог стања улажу се велики напори да се млазна авијација ослободи зависности од аеродрома какви данас постоје. Сва та настојања и решења крећу се, углавном, у два правца: у правцу стварања авиона који би другачије полетао и слетао и, на другој страни, у изградњи једноставнијих аеродрома.

Остварењем концепције авиона за вертикално полетање и слетање овај проблем би се радикално решио. То би био нов квалитативан скок у развоју тактичке авијације и у њеним маневарским способностима, који би, највероватније, отворио нове перспективе њене употребе. Међутим, тај је задатак толико технички сложен да се читав подухват још увек налази у фази експериментисања и уопште је неизвесна могућност изградње таквих авиона. Због тога се данас, упоредо са продужењем експериментисања на том пољу, ради на истраживању могућности изградње једноставних, т.зв. оперативних аеродрома где се према досадашњим резултатима нарочито истиче успех у изградњи летишта са импровизованом стабилизацијом тла, са којих могу полетати лакши типови ловаца и ловаца-бомбардера. За изградњу таквих (и сличних) аеродрома нарочито су заинтересоване мале земље, које морају тежити максималној растреситости авија-

циских јединица, јер би на тај начин њихове ваздухопловне снаге биле мање угрожене од напада из ваздуха и имале би веће могућности за остварење потребних маневара.

КОМАНДОВАЊЕ И МАНЕВАР

Командовање омогућује најцелисходнију употребу снаге и средстава, одређује циљеве и поставља задатке, ствара замисли за извођење маневра и реализује их.

Уколико је карактер дејстава видовских и родовских јединица динамичнији утолико је утицај и значај командовања на извођење маневра свеобухватнији, интензивнији и већи. Тако је код употребе авијације командовање онај одлучујући фактор од којег у великој мери зависи да ли ће се и у ком степену остварити њене маневарске могућности.

Утицај командовања на извођење маневра авијације испољава се у два основна вида: прво, у начину решења питања командовања тактичком авијацијом при садејству са КоВ; друго, у способности и умешности ваздухопловних команди у руковођењу борбеним дејствима.

О питању командовања авијацијом намењеном за садејство са КоВ вођене су дуге дискусије у којима су нарочито карактеристична два екстремна гледишта. На једној страни, поједини руководиоци и теоретичари из редова копнених снага заступали су гледишта да авијација која подржава КоВ треба да буде у органском саставу оперативних армија, јер би у том случају садејство било много успешније. На другој страни, међу ваздухопловним руководиоцима и теоретичарима био је знатан број оних који су заступали гледиште о потреби строге централизације у командовању тактичком авијацијом, желећи да се на тај начин што више сачува и обезбеди маневарска и ударна моћ авијације. Ни једно од њих није усвојено због тога што су у основи била и остала дефектна. Основна слабост првог је у томе што би се његовим усвајањем снаге авијације депале и умртвила њена гипкост и офанзивност: зоне дејства армије исувише су тесне и плитке да би авијација максимално развила своје борбене могућности. На сличан начин је једнострано и друго гледиште: оно не сагледава и не признаје неопходност децентрализације (еластичности) у оквиру централизованог командовања која је потребна за успешно остварење садејства.

Из Другог светског рата изишло се са усвојеним решењима да се централизованим командовањем на нивоу фронт — ваздушна армија најцелисходније решава питање употребе главних снага авијације за потребе и интерес операције у целини, а да се нижим командним степенима копнене војске додељује део снага за подршку, тамо и тада кад се само таквим начином командовања може обезбедити ефикасно садејство.

Имајући у виду буран развитак ратне технике и наоружања у послератном периоду, поставља се питање: да ли ће измене које су већ досад извршене у наоружању армија довести до промене основних поставки у организацији и начину командовања тактичком авијацијом при садејству са КоВ?

Ако би се изоловано посматрао и ценио само напредак који је на том пољу постигнут у послератном развоју авијације — овде нас у првом реду интересује повећање домета и ударне моћи — могло би се доћи до закључка да наступа време и да се указује потреба да се централизација командовања тактичком авијацијом подигне степен више (ратиште). Таква би оцена била у пуном складу са познатом поставком војне теорије која указује и подвлачи да је озбиљнији пораст домета или ударне моћи појединог оружја законито доводио до веће централизације у његовој употреби. Међутим, методолошки би било сасвим погрешно посматрати утицај послератног развитака авијације на командовање издвојено од утицаја који на то испољавају промене до којих је у исто време дошло и код копнених снага. То би нас неминовно довело до једностраних и погрешних закључака.

У процесу општег развитака ратне технике дошло је до крупних промена у наоружању и опреми јединица КоВ. Поседовањем ракетног оружја, повезано са потпунијом моторизацијом пешадских снага, повећаним бројем оклопних и ваздушнодесантних јединица, њихова је борбена моћ многоструко ојачала. Посебно је дошло до знатног повећања замаха операције. Ако се, просечно, узме да је дубина и ширина зоне операције порасла око двапут тада се поређењем може утврдити да је то повећање приближно једнако већ постигнутом продужењу радијуса дејства тактичке авијације.

Одатле се може извући закључак да ће фронт (група армија) и даље остати најпогодније тело у чијим ће се границама најцелисходније реализовати борбена снага и маневарска моћ основних снага тактичке авијације намењене за садејство са КоВ. Из тог разлога, на данашњем ступњу развитака ратне технике не би било целисходно да се централизација командовања тактичком авијацијом подигне степен више.

Овом констатацијом не би се исцрпео одговор на постављено питање. Потребно је ићи даље и видети да ли ће данашња гледишта великих сила о начину употребе тактичке авијације уносити извесне корекције у начину командовања.

Најбитније измене до којих је дошло по овом питању субмиране су у гледишту да је борба за превласт у ваздуху прворазредан и најважнији задатак при садејству и да ће се дејства авијације преносити на већу дубину, нападајући првенствено покретне циљеве.

За вођење борбе за превласт у ваздуху, за успешну ПВО трупе, као и за ефикасније обезбеђење ваздушних десаната неопходно је централизовано командовање свим снагама авијације које учествују у тим крупним задацима. Зато је сасвим логично претпоставити и твр-

диги да ће у првим данима рата код већих ваздухопловстава бити најзначајна централизација у командовању и остварењу маневра снагама бомбардерске и ловачке, а делом и ловачко-бомбардерске (јурисне) авијације.

Оне, пак, снаге које буду предвиђене за задатак тешње (непосредније) подршке — а које ће бити далеко мање него у Другом светском рату због пораста разорне моћи и домета наоружања КоВ — мораће се још више подредити утицају општевојног команданта због веће рашчлањености борбених поредака копнених јединица и због чешћих и брзих промена ситуације на фронту.

Проблеми командовања авијацијом малих земаља још су сложенији и осетљивији. И поред улагања огромних материјалних, финансиских и политичких напора оне најчешће нису у стању да створе и одржавају довољно јако ваздухопловство. Зато се код њих намеће императиван захтев за општријом применом начела економије снага. Оно мора бити руководеће како код одређивања намене тако и при планирању ратне употребе и припреми и примени маневра.

Код оних малих земаља које би у ратном сукобу имале само један фронт према противнику, проблем организације командовања авијацијом није толико сложен нити нарочито специфичан. Решење се намеће само собом: снаге намењене за подршку КоВ морају бити оперативно потчињене команди која руководи операцијом. На тај начин би главне снаге авијације дејствовале на тежишту напора оружаних снага своје земље. У таквој ситуацији маневар копнених и авијацијских снага не би било особито тешко усклађивати.

Сложенија је и тежа ситуација оних малих земаља чије би оружане снаге дејствовале на два (или више) фронта.

Релативно мало пространство већег броја тих земаља, на једној, и тактички радијус дејства авијације, на другој страни, нуде могућност да се са погодном постављеном аеродромском мрежом успешно дејствује на свим фронтима без већег пребазирања. Ова значајна чињеница ишла би у прилог гледишту да је у таквим условима најприхватљивије решење да се целокупном авијацијом командује на принципу строге централизације, пребацујући по потреби дејства с једног фронта на други, концентришући основне снаге на најважнијем правцу. Међутим, посматрајући проблем са становишта ефикасности дејства — а он се тако, пре свега, и мора разматрати — долази се до закључка да би командовање на строго централизован начин у најмању руку било проблематично. У том случају организација садејства морала би се изводити на највишем нивоу (међувидовском). Такав начин није био прикладан и ефикасан ни у прошлом рату. Још мање би то могао бити у рату који ће, највероватније, имати далеко изразитија маневарска својства, где ће се, у првим данима рата, јављати чешћа и разноврснија изненађења и где би се много теже одржавале везе између виших и нижих команди.

Исто тако не би се могло одржати и оправдати гледиште да би у случају постојања више фронтава снаге авијације требало доделити армијама на појединим правцима, где би оне мање-више самостално

дејствовале. Тиме би се, уствари, цепала органска целина и снага авијације. На тај начин би јој се у односу на противничку авијацију створили веома неповољни услови за дејство, који би озбиљно довели у питање могућност извршења њених основних задатака у садејству. Једном речју, у том случају би се умртвила маневарска и ударна моћ авијације. Видели смо до каквих је негативних последица доводио сличан поступак код великих ваздухопловстава у последњем рату. Сигурно је да би оне код малих биле још и много теже.

Очигледно је да се и код малих земаља решење овог проблема мора тражити у средини између ова два екстремна гледишта, тежећи да се до максимално могућних граница сачува и обезбеди, с једне стране, маневарска снага авијације, и са друге, што тешње садејство са јединицама које треба да подржава.

Да би начин командовања авијацијом мале земље — који ће код појединих земаља бити различит јер ће се заснивати на специфичним потребама конкретне ратне праксе — истовремено омогућио њену максималну маневарску моћ и ефикасно садејство са КоВ, неопходно је обезбедити следеће: прво, да читав систем командовања и веза у ваздухопловству буде тако постављен и припремљен да његов највиши командни степен са моментом избијања рата има непрекидан и тачан увид у целокупну ситуацију у ваздуху и на земљи, и да је у стању да према развоју ситуације брзо концентрише авијациске снаге на најважнијем правцу, првенствено применом маневра летом, и да је у могућности да на време изврши нову расподелу снага или њихову преоријентацију на друге задатке; друго, да се копнене и ваздухопловне команде које ће у рату садејствовати још у доба мира чврсто повежу и на основу заједничког плана припреме и увежбају одговарајуће органе и техничка средства садејства; и, треће, да се пре почетка ратних дејстава изврше такве организациске и материјалне припреме које ће омогућити да се маневар авијације изводи без једновременог премештања позадинско-техничких јединица.

И, на крају, потребно је истаћи да се маневарска моћ авијације неће моћи реализовати само правилним решењем питања начина и организације командовања, већ да ће то у доброј мери зависити и од способности и умешности ваздухопловних команди да начин употребе и маневра својих јединица прилагоде потребама ситуације.

Сигурно је да ће услови за извршење маневра авијацијских снага бити далеко сложенији од оних у прошлости. Већа динамичност борбе, чешће смењивање видова борбених дејстава, појава изненадних продора и бреша, већа могућност извођења брзе концентрације и деконцентрације снага, потребе да иста авијацијска јединица једновремено подржава дејства КоВ на више праваца и дању и ноћу, осетљивост аеродромске мреже и мењање базирања, итд. и т.сл. — све ће то у својој ускупној повезаности постављати нове и строже захтеве у погледу способности ваздухопловних команди, њихове брзине, гипкости и непрекидности у раду, како би се искористиле за дејство повољне ситуације и спречиле или ублажиле критичне.

Таквим потребама и неодложним захтевима одговориће само она команда која непрекидно располаже свежим подацима о могућностима и намерама противника и о стању борбене спремности властитих јединица; која је оспособљена да брзо и правилно припрема, доноси и спроводи одлуке за извршење борбених дејстава; која посвећује највећу могућну бригу организацији и успостављању сигурних система веза и КМ; и која, најзад, располаже јединицама које су већ у мирно доба борбено оспособљене да дејствују и маневрују у тако сложеним условима.

Из целокупног разматрања произилази да је маневар један од битних фактора употребе тактичке авијације. Од правилног и благовремено изведеног маневра у највећој мери ће зависити реализација њених борбених могућности. Код малих ваздухопловстава маневар авијације добија још изразитију улогу јер им објективна стварност намеће захтев да мањим снагама извршавају већи број крупнијих задатака. Сигурно је да ће правилна припрема и целисходна примена маневра знатно допринети да и мала ваздухопловства у оквиру својих оружаних снага одиграју важну и корисну улогу.
