

O ULOZI I PERSPEKTIVI AVIJACIJE ZA PODRŠKU*

Avijacija za podršku KoV predstavlja posebnu enigm u cjelokupnom poslijeratnom razvoju avijacije. Dok se perspektiva »atomskih« bombardera može veoma jasno odrediti, jer skoro potpuno zavisi od novih tehničkih rješenja (na primjer od uvođenja dirigovanih projektila vazduh-zemlja i atomskih motora) i od ekonomskih faktora (tj. od računice što je jeftinije — projektili »zemlja-zemlja« ili bombarder), dotle su razvoj i perspektiva avijacije za podršku sasvim drukčiji. Zahtjevi za ovakvom vrstom avijacije, zbog snažnog uticaja dinamike KoV na ratištu, imaju daleko primarniji uticaj nego što su određeni tehnički kvalitet i ekonomski faktori. Čak možemo govoriti i o činjenici da mnoga nova tehnička dostignuća nisu uvijek ni korisna, ni primjenljiva u ovoj vrsti avijacije s obzirom na njenu ulogu i način dejstva u podršci.

Tako je, na primjer, očigledno da uprkos tehničkih mogućnosti da se moderniji lovci-bombarderi osposobe za dejstva u podršci malim nuklearnim bombama, za masu ciljeva na frontu takva dejstva nisu potrebna, čak ni poželjna. Ti se ciljevi i objekti mogu neutralisati i običnom bombom, reaktivnim zrnima ili napalm-bombama, pa i topovsko-mitraljeskom vatrom — što je i mnogo jeftinije i mnogo manje komplikovano nego dejstvo atomskom bombom. Pored toga njeno dejstvo nije uvijek ni poželjno zbog dinamike kopnene operacije, pogotovo u zoni bojišta.

Komplikovana elektronska oprema za automatsko gađanje i bombardovanje koju imaju bombarderi takođe je nepotrebna, pa i neupotrebljiva za dejstvo lovaca-bombardera. Oni samo moraju vizuelno da otkrivaju svoj pokretni cilj (a to su svi ciljevi na vojištu izuzev manjeg broja stalnih objekata), a zatim odmah i da dejstvuju koristeći sve moguće manevre da bi izbjegli snažnu vatru PVO trupe. Brzina dejstva, iznenađenje i manevar ostaće još dugo primarni faktori pri dejstvu lovaca-bombardera. Zapravo, oni će to biti sve dok dinamika dejstava kopnenih snaga bude takva kakva je danas, odnosno dok postoje armije sa masovnim oklopnim snagama. Time se ne isključuje već, naprotiv, pretpostavlja postojanje jednog dijela vrhunske lovačko-bombarderske avijacije, koja će po osobinama aviona, naoružanja i elektronskoj opremi biti na vrhu tehničkog razvoja. To je onaj dio lovačko-bombarderske avijacije koji će i u budućem ratu zamjenjivati laku bombardersku avijaciju iz prošlog rata i, uglavnom, dejstvovati po objektima u operativnoj dubini fronta uz upotrebu nuklearnih bombi i projektila.

Taj vrhunski dio lovačko-bombarderske avijacije sposoban za nanošenje snažnih nuklearnih udara — od fronta u dubinu i do 400 km

* Iz rukopisa za knjigu od istog pisca, koga za štampu priprema *Vojnoizdavački zavod, biblioteka Naši pisci.*

— predstavlja nov kvalitet u avijaciji za podršku. Baš ovom vrstom lovačko-bombarderske avijacije vazдушna podrška KoV dobila je izvanredno mnogo na snazi i efikasnosti. Dovoljno je u sastavu grupacije za podršku imati 1—2 eskadrile takvih lovaca-bombardera (razumljivo i odgovarajući broj atomskih bombi ili dirigovanih projektila sa nuklearnom glavom), pa da rezultati vazdušne podrške budu daleko veći i značajniji za jedinice KoV, nego što su bili od masovne podrške vazduhoplovnih armija u II svjetskom ratu.

Kad govorimo o vrhunskim tehničkim osobinama masovnog lovca-bombardera treba shvatiti da se potrebne taktičke osobine mogu (čak je i poželjno) ostvariti i bez tzv. najsavremenijih tehničkih rješenja. Potrebna brzina takvih lovaca-bombardera je tipičan primjer koji ilustruje ovu konstataciju.

Kad istražujemo koje su najpovoljnije brzine lovca-bombardera u jurišnim dejstvima, dolazimo do zaključka da veća brzina iznad 1 maha može koristiti samo na putu ka cilju (zapravo, još više, kad se raste-rećen vraća od cilja) ali da mu za manevar, osmatranje cilja i nišanjenje mnogo više odgovaraju brzine 800—1000 km/čas. Prema tome takvom avionu je više potrebna *rezerva u snazi* za let na marš-ruti da bi se izvukao iz rejona dejstva, pogotovo ako je ugrožen od lovaca. Zato će često kao tehničko rješenje biti bolje da ima samo neku vrstu dodatne vučne snage. Ako se radi o masovnom jurišnom avionu treba znati da on ne smije biti suviše skup, ni tehnički komplikovan, jer on tada prestaje biti ekonomično borbeno sredstvo za klasična jurišna dejstva. Očigledno je da se ne isplati imati samo supermoderne lovce-bombardere koji svaki košta više od milijardu dinara, da bi ih upotrijebili za ispaljivanje 8—16 običnih raketnih zrna ili za bacanje 2 bombe od po 250 kilograma.

Drugi svjetski rat je dao izvanredne primjerke uspjelih jurišnih aviona kao što je bio sovjetski IL-2, njemački JU-87 (štuka), ali, isto tako, i vrlo dobre primjerke univerzalnih lovaca-bombardera; »hariken« i »spitfajer« u engleskom ili »tanderbolt« i »mastang« u američkom vazduhoplovstvu. U prvoj fazi poslijeratnog razvoja avijacije pa sve do prelaska na supersonične brzine izgledalo je da će koncepcija univerzalnog lovačko-bombarderskog aviona, koji bi bio osposobljen skoro za sve funkcije lovca i jurišnog aviona, pa čak i lakog bombardera, potpuno pobijediti. Izgledalo je sasvim logično da se grade takvi mlazni avioni jednosjedi koji će prvenstveno da budu lovci ali koji mogu, ako zatreba, da nose bombe i rakete — pa čak, uz dodatnu opremu i male — nuklearne bombe, ili foto-opremu. Bilo je, isto tako, sasvim normalno da se u mirno vrijeme ovakvi avioni, dok su najmoderniji (prije svega najbrži) grupišu i nalaze prvenstveno u lovačkim jedinicama, a kasnije, kad zastare i konstruišu se novi bolji mlazni jednosjedi, da se prebace u lovačko-bombarderske jedinice. Čist, specijalno konstruisan jurišni avion tokom cijelog poslijeratnog perioda nije ni konstruisan, niti uveden u naoružanje.

Međutim, situacija se znatno izmijenila prelaskom na nadzvučne, a pogotovo superzvučne brzine. Avioni sagrađeni za tako velike brzine postali su tehnički veoma složeni i skupi. Zbog komplikovanosti letenja i dejstva pri tako velikim brzinama, ovi avioni su poprimili drugi oblik

koji je pogodan za let na velikim visinama i brzinama. Sem toga i oprema u avionu je postala vrlo komplikovana. U mnogo čemu počela je da zamjenjuje čovjeka, koji je za neke radnje postao manje pouzdan od elektronskih računara na avionu ili komandnih centara na zemlji. Glavno naoružanje takvih aviona su — nuklearne bombe ili dirigovani projektili »vazduh-zemlja« i »vazduh-vazduh«, a pomoćno — klasične bombe i raketna zrna. Ovakav avion je postao suviše dragocjen da bi ga potpuno prepustili volji pilota i upotrijebili za »sitne« zadatke podrške. Zato je od polijetanja do slijetanja kao pupčanom vrpcom vezan uz komandni centar na zemlji. Opremljen motorima vrlo velike snage i svim potrebnim uređajima za funkcionisanje cijelog pogona, prvenstveno na velikim visinama i brzinama, morao je otići u visinu, jer je vazduh do 10.000 m visine postao previše gust za let brzinom od 2.000 do 2.500 km/čas.

Očigledno je da ovako komplikovan i složen avion ne može više ni u lovačkoj varijanti potpuno udovoljiti univerzalnoj upotrebi tj. kao lovac za PVO teritorije i za dejstvo na frontu. Sasvim je različita stvar biti prilagođen tehnički, po opremi, osobinama i naoružanju za dejstvo na velikim visinama protiv bombardera koji nose nuklearna borbena sredstva i »letećih bombi« ili za lovačka dejstva na frontu, koja se svode na presretanje svih vrsta klipnih aviona, helikoptera i mlaznih lovaca-bombardera na visinama do 2000 m, najčešće u brišućem letu.

Kad bi takav univerzalni avion bio tehnički rješiv i ekonomski opravdan, postavlja se pitanje da li je on za lovačko-bombarderska i jurišna dejstva poželjan i da li je najbolje rješenje? Zapravo, ovdje se nameće nekoliko principijelnih pitanja: Da li treba i dalje da važi pravilo — da svaki lovački avion poslije nekoliko godina, kad zastari, treba da postane i jurišni avion — ili bi to trebalo biti samo rješenje za nuždu i vanredne slučajeve? Da li tako veliki broj aviona potrebnih za vatrenu podršku KoV ili RM treba da budu složeni, skupi i vrhunski avioni, ili jednostavniji, specijalan tip jurišnih aviona koji bi mogli — da se brane, ako treba, da, po potrebi, vrše i ulogu frontovskih lovaca u presretanju klipnih aviona, ali da, prije svega, imaju osobine — da efikasno i brzo dejstvuju iz niskog i brišućeg leta po onoj masi malih ciljeva kojih uvijek ima na bojištu?

Čini mi se, da bi se na ova pitanja mogao dati slijedeći odgovor: Ako će kopnenoj vojsci i dalje biti potrebna podrška avijacije (vatrena podrška, zaštita i izviđanje) neovisno od toga što su se u njenom sastavu pojavile rakete, onda se mora doći i do posebnih rješenja za tu vrstu avijacije koja će se, vjerovatno, bitno razlikovati po taktičko-tehničkim osobinama od lovaca prilagođenih za PVO na velikim visinama, za presretanje bombardera-raketonosaca, strategijskih izviđača i letećih bombi. Takvim rješenjima se već pristupa jer su ekonomična i dovoljno efikasna. To ne znači da se u sastavu avijacije za podršku neće nalaziti i dio vrhunske avijacije koja će biti nosilac udara nuklearnim sredstvima ili dopuna PVO i KoV na većim visinama.

Ovo su teorijski pogledi, međutim, u praksi postoje i bore se oba shvatanja.

Neke avijacije se razvijaju na taj način što uvode u naoružanje sve novije i novije tipove jednosjeda, manje-više univerzalnih aviona

sposobnih za razne funkcije. To je, sve do nedavno slučaj sa SAD, SSSR i nekim drugim zemljama. Ali imamo prilično snažnu orijentaciju i na stvaranje tzv. specifičnog lakog frontovskog aviona. Takav avion se nalazi u masovnom naoružanju Italije i Njemačke.¹ Pošto se baš sada nalazimo u prelaznoj fazi razvoja avijacije, koja sa dozvučnih i nadzvučnih brzina prelazi na superzvučne brzine preko 2 maha, takva situacija je logična i ne bi trebalo da izaziva zabunu.

Vrlo izražena je i pojava formiranja jakih snaga, tzv. avijacije kopnene vojske koja je integrirana u sastav KoV. Ima mnogo razloga vjerovanju da će se baš ta jednostavna vrsta avijacije najdalje i najmasovnije zadržati kao avijacija za podršku i da će se njome sve više popunjavati jedinice KoV i time dobijati onu kompletnost za dejstva koju Ratna mornarica ima od samog početka.

Podaci u pregledu samo potvrđuju konstataciju da još uvijek postoje vrlo jasno izražene tendencije (ja bih ih, ipak, nazvao privremenim) da se zadrži stari način rješavanja problema jurišnih aviona prebacivanjem lovaca u klasu lovaca-bombardera. Takvo rješenje je (kako vidimo iz pregleda) učinjeno i sa nekim lovcima nadzvučnih brzina, koji raspoložu jakom elektronskom opremom (i za lovačka i za jurišna dejstva), za koje se ne može reći da su zastarjeli.

Iz pregleda se, takođe, dobro vidi da se cjelokupna lovačko-bombarderska avijacija pri letenju na malim visinama i dan-danas nalazi na brzinama ispod 1 maha. To se odnosi i na F-105 i F-104, i SU-76 koji brzinu iznad jednog maha mogu postići u horizontalnom letu tek iznad 5000 metara, dok im je korisna operativna brzina na manjim visinama ispod 1 maha. To znači da problem efikasnosti vatrenih dejstava po ciljevima na zemlji na brzinama većim od 1 maha još nije ni postao tako akutan, jer će to biti tek kad se potpuno riješi operativno letenje supersoničnim brzinama na malim visinama.

U društvu takvih aviona i G-91 »Fiat« i njegov razvoj u G-95 (valjda najuspjeliji laki jurišni avion poslije rata) usprkos manje brzine oko 0,9 maha ima u stvari približno istu borbenu vrijednost, a uz to i niz prednosti. Među najvažnije, svakako, spadaju ekonomičnost, visoke manevarske sposobnosti, sposobnost da koristi improvizovane i travnate aerodrome. Baš ovakve osobine daju takvom avionu velike šanse da se zadrži u naoružanju kao osnovni jurišni avion za podršku.

U nekim avijacijama se kao avion za podršku trupa još zadržao i laki mlazni bombarder, obično dvomotorac sa dvočlanom ili tročlanom posadom. Takav tip aviona, očigledno, nema perspektive, jer mu nedostaju mnoge osobine savremenih mlaznih bombardera, a nema ni mnoga svojstva koja imaju lovci-bombarderi.

Laki mlazni dvomotorni bombarder dozvučnih brzina je više rezultat ranijih shvatanja o podjeli aviona po kategorijama, koja je danas u eri savremenih dostignuća u razvoju mlazne tehnike zastarjela.

Na dalji razvoj, sastav i jačinu avijacije za podršku će, sem tehničkog faktora, znatno uticati i usvojena gledišta o značaju i važnosti avijacijske podrške u savremenim uslovima.

Ukoliko neka zemlja, odnosno njeno vojno rukovodstvo usvoji gledište da je značaj avijacijske podrške opao u svim njenim aspektima

¹ Takav avion razvijaju u novije vrijeme i SAD.

Masovni jurišni avioni za taktičku podršku KoV

ZEMLJA	T i p	Operativno upotrebljive brzine ³	N a o r u ž a n j e
S A D	F-100D SJUPER SEJBR	0,8 do 1,0 maha	2 bombe po 453 kg ili 24 RZ „V-Z“ „HVAR“. Preuređeni za nošenje „A“ bombe
	F-104G STARFAJ- TER	od 0,8 do 1,6 maha	1 bomba od 454 kg ispod trupa 1 bomba od 227 kg ispod trupa 2 bombe od po 113 kg ispod krila. Nosač „N“ bombe
	F-4C FANTOM	od 0,8 do 2 maha	18 bombi po 337,5 kg, 15 mina po 306 kg, 11 bombi po 450 kg, 11 napalm po 150 galona, 4 Bulpup. 15 svežnjeva RZ „V-Z“. Ukupna težina bombi 7.250 kg.
	F-105 TANDERČIF	od 0,8 do 2 maha	16 bombi po 340 kg = 5440 kg ili 26 bombi po 255 kg = 6230. Nosač „N“ - bombe. U jednoj varijanti nosi i 2-4 RZ „V-Z“.
ZAPADNA NJEMAČKA	F-104G	Vidi podatke pod SAD	
	F-84F	do 0,9 maha	4 bombe po 453 kg. 24 RZ „V-Z“ 127 mm. Nosač „N“ - bombe do maksimalne težine 2720 kg.
	G-91 FIAT	do 0,8 maha	2 bombe po 225 kg.
FRANCUSKA	F-100D	Vidi podatke pod SAD	
	F-84F	Vidi podatke pod Zapadna Njemačka	
	MIRAŽ III	od 0,8 do 0,5 maha	2 bombe od po 400 kg.
ITALIJA	F-104G	Vidi podatke pod SAD	
	F-84F	Vidi podatke pod Zapadna Njemačka	
	G-91 FIAT	do 0,8 maha	2 bombe po 225 kg.
	SU-7B	od 0,8 maha do 2 maha	Nosi oko 3.000 kg.

² Svi podaci u tabeli su na bazi procjena podataka objavljenih u vazduhoplovnoj stručnoj literaturi.

³ Sve brzine veće od 1 maha postižu se tek iznad 5000 m visine.

i vrstama dejstva, logično se mora očekivati i smanjivanje i zanemari-
vanje te komponente vazduhoplovstva. Isto tako će vrlo jak uticaj,
samo u drugom pravcu i smislu, ispoljiti i određena shvatanja o ka-
rakteru zadataka (izviđanja, vatrene podrške, zaštite itd.) avijacije i o
načinu kako ih treba izvršavati.

Kroz detaljniju analizu najvažnijih zadataka avijacije u podršci
dobićemo još objektivniji sud o tom veoma važnom pitanju za sva ratna
vazduhoplovstva a posebno za mala, kojima je osnovna a često i jedina
djelatnost — podrška KoV.

PROMJENE U SADRŽAJU I ZNAČAJU BORBE ZA PREVLAST U VAZDUHU NAD RASPOREDOM ARMIJA KoV

Da je zaštita armija KoV, a ne manje i borba za vazdušni prostor
nad njihovim rasporedom, dobila sasvim drugi značaj, ne bi trebalo ni
isticati. To je neosporna činjenica koja je izazvana pojavom nuklearnih
sredstava, raketa i drugih borbenih sredstava, kao i izmjenama u načinu
dejstva KoV.

U II svjetskom ratu borba za prevlast u vazduhu bila je osnovni
ili bar jedan od glavnih zadataka avijacije za podršku, krajnja svrha
mnogih njenih ofanzivnih i defanzivnih akcija. Mnogobrojne borbe u
vazduhu i napadi na aerodrome bili su glavni oblici tih dejstava. Cje-
lokupna dejstva avijacije bila su tijesno povezana sa planovima i dej-
stvima kopnenih armija i njihovo trajanje i intenzitet se, sem u izu-
zetnim slučajevima, i podudarao sa trajanjem aktivnih dejstava KoV
na tom frontu.

Bilo je pravilo da se ne ide u veću i vremenski dužu ofanzivnu
operaciju, ako prethodno lovačkom avijacijom nije bila obezbijeđena
koliko-toliko efikasna zaštita i kontrola vazdušnog prostora. Ona je bila
štit koji je odbijao udarce iz vazduha. Svojim patrolama iznad prvih
linija fronta i stalnim praćenjem pokreta trupe neposredno se uklapala
u borbeni poredak KoV. Lovačka avijacija bila je, bez sumnje, u tom
ratu glavna snaga PVO armija KoV. Približno ista situacija bila je
još u korejskom ratu. Svima su nam još u dobrom sjećanju poznate
i svakodnevnne vazdušne bitke nad Sjevernom Korejom i rijekom Jalu.

Međutim, zadnjih deset godina situacija se u tom pogledu potpuno
izmijenila. Nova napadna borbena sredstva, prvenstveno rakete, uz mo-
dernizovanu i mnogo efikasniju avijaciju i u kombinaciji sa nuklearnim
oružjima, su ne samo povećala broj napadnih sredstava nego ogromno
proširila prostor u kome se kreću i koji treba kontrolisati i štiti. Mul-
tiplicirana udarna snaga nuklearnih bombi, projektila i ubojnih glava
na raketama postavila je pred branioca potpuno druge zahtjeve po *ste-
penu zaštite*. Više ni izdaleka ne zadovoljava kopnene armije onaj široki
i pomalo »nejasni« pojam operativne prevlasti u vazduhu. Najkompli-
kovaniji problem odbrane se pojavio zbog tehničkih osobina napadnih
sredstava. Kada je riječ o avijaciji, to više nisu oni spori jurišni avioni
ili bombarderi, koji su se mogli vidjeti golim okom i čuti još daleko
prije cilja — pa je bilo i vremena i mogućnosti da se presretnu. Sada
su to vrlo pokretni i brzi lovci-bombarderi i po vatrenoj snazi daleko
opasniji, koji će se pravovremeno teško moći otkriti. Kad je, pak, riječ

o raketama zemlja-zemlja, onda su to po brzini i svojoj putanji sasvim nova napadna sredstva, protiv kojih nema još ni odgovarajućeg protivusredstva.

Takva situacija mogla je uticati na shvatanje o zaštiti armije KoV, na upotrebljivost nekih metoda odbrane i na ocjenu vrijednosti pojedinih defanzivnih sredstava PVO.

Lovačka avijacija je uz SPA, bez sumnje, najviše izgubila na svom značaju. Kad se govori o presretanju i borbi sa niskoletjećim avionima, lovac je prestao biti osnovno oružje PVO. On to najčešće neće biti ni u borbi protiv drugih aviona (uključujući i bombardere) koji će leteti na srednjim i velikim visinama. Za male visine efikasnije sredstvo od lovca je postala višecijevna LPA od 20 do 57 mm, a za ostale visine, sve do gornjih granica leta aviona, sem u izuzetnim slučajevima, to su protivavionske rakete.

Vrlo velika tačnost pogađanja raketa u svim uslovima — ljeti i zimi, danju i noću i u raznim meteorološkim uslovima — daje im velike prednosti u poređenju i sa supermodernim lovcem sa kompletnom elektronskom opremom i modernim elektronskim centrima na zemlji za vođenje aviona naoružanih raketama »vazduh-vazduh«. I u takvim slučajevima borbena vrijednost lovaca za dejstvo i zaštitu vazdušnog prostora nad frontom biće vjerovatno znatno ispod efikasnosti pav-projektila.

Ipak kad upoređujemo ta dva sredstva, lovce-presretače naoružane raketama »vazduh-vazduh« i jedinice PAR, naći ćemo, naročito u uslovima koji će vladati sutra, dosta argumenata u prilog tezi da se ona ipak više dopunjuju, nego što se međusobno isključuju. To tim više ako i na problem zaštite KoV gledamo na savremen način, kao na problem zaštite cijelog vazdušnog prostora pod kojim se armije kreću i bore, koji je, u novim uslovima, dobio mnogo veće dimenzije i širinu, dubinu i visinu. Cio taj prostor mora biti stalno branjen.

Organizacija odbrane mora biti jedinstvena, vođena centralizovano, spremna da manevrom lovaca i vatre PAR srednjeg dometa presretne napadača već ispred prednje linije rasporeda KoV. Gdje je takva odbrana borbenog rasporeda jedinica KoV neefikasna (a to su visina do 2000 m) u neposrednoj zaštiti treba da dođu do izražaja jedinice trupne PVO (LPA i raketa za nisku zaštitu).

Gledajući na problem zaštite većih grupacija KoV kroz brzinu kretanja napadačkih oružja dolazimo do zaključka: da supersoničnu lovačku avijaciju sa elektronikom ne treba, sem izuzetno, davati u sastav vazduhoplovnih grupacija za podršku armiji KoV kao »frontovsku lovačku avijaciju«, već ju je korisnije upotrebljavati za PVO teritorije i borbu na većim visinama. U tom slučaju ona može uvijek, ako joj se da takav zadatak, preuzeti i zaštitu vazdušnog prostora nad jedinicom KoV. Ovo je naročito značajno za geografski manje zemlje gdje se teritorije zemlje i vojište prostorno uglavnom poklapaju. Takva situacija traje sve dok armije KoV, uslijed ofanzivnih akcija, ne odu suviše naprijed, pa se moraju posebno organizovati i braniti raspored jedinica KoV i važne zone na teritoriji.

Ako isključimo ovakve slučajeve za koje su potrebna posebna rješenja, onda se frontovska lovačka avijacija može i orijentisati za

dejstvo na malim visinama, za borbu protiv mlazne lovačko-bombarderske avijacije i za borbu protiv transportne avijacije i helikoptera koji prevoze vazdušne desante ili snabdijevaju okružene trupe.

Pošto će napadački avioni nastojati da koriste zemljište i brišući let kao masku za dolazak do cilja, često će biti najbolje, primjenjivati (da ga tako nazovemo) »klasičan« način borbe — tj. organizovati vizuelno osmatranje i otkrivanje cilja, patrolirati lovcima na liniji fronta, postavljati patrole u više ešelona i koristiti klasičan način napada i borbe.

Za ovakve zadatke nije potreban a ni pogodan skup i vrlo komplikovan supersoničan lovački avion, jer zadovoljava prilagođeni univerzalni lovac-bombarder. Takvo rješenje je bolje i zato što je poželjno i korisno za sve avijacije, posebno male, da se tipovi mlaznih aviona u avijaciji za podršku svedu na najmanju mjeru, na jedan ili dva tipa aviona sa raznom opremom, čime se obezbjeđuju najbolji uslovi za brz manevar sa fronta na front, zatim univerzalnost opslužujućih organizacija, skladišta sa rezervnim dijelovima, opremom i naoružanjem, osoboljenost tehničkog sastava u bazama, itd.

Bojazan da bi slabije taktičko-tehničke osobine ovih aviona, u odnosu na supermlazne lovce koji bi se pojavili na frontu, mogle bitno uticati na uspjeh podrške — nije osnovana, iz prostog razloga što bi efikasnost supersoničnih mlaznih aviona na tim malim visinama isto tako bila mnogo manja. To ne bi bio njihov ambijent i oni bi se osjećali kao riba na suhom.

Uloga i značaj avijacijskog izviđanja za dejstvo armija KoV. Za razliku od uloge lovaca u zaštiti jedinica KoV, koja postaje manje značajna, za izviđanje iz vazduha se može reći obrnuto. Značaj izviđanja iz vazduha neprekidno raste i poprima sve šire razmjere. Razvijaju se specijalne vrste izviđanja i potrebe različitih vojnih aktivnosti i za razne vrste borbenih dejstava. Razvila se i posebna vrsta mirnodopskog izviđanja strategijskog karaktera.^{3a}

Takav širok dijapazon izviđačkih zadataka, sem što je izazvan samim savremenim gledanjem na ulogu izviđanja iz vazduha u eventualnom ratu, podstaknut je i snažnim tehničkim razvojem foto-izviđačke opreme. Mnogo su veće i sposobnosti izviđačkih aviona u visini leta, brzini i doletu.

Avioni-izviđači su razvrstani u nekoliko grupa. U prvu spadaju vrhunski izviđači, avioni velikih doleta i plafona leta, sa najmodernijom foto-tehnikom koja, prije svega, služi za globalno prikupljanje podataka u miru (i u ratu) i po dugoročnim planovima. Vrhunski izviđači nalaze se u miru najčešće u specijalnim jedinicama pod komandom ili na upotrebi posebnih obavještajnih organizacija.⁴ U SAD u tu vrstu izviđačkih aviona spada poznati avion U-2. U drugoj grupi su strategijski izviđači koji imaju opremu potrebnu za foto-izviđanje pokretnih i stalnih ciljeva na frontu i na teritoriji protivnika. Treću grupu čine taktički izviđači koji se nalaze u sastavu avijacije za podršku.

^{3a} Za to izviđanje upotrebljavaju se danas specijalni avioni ili sateliti.

⁴ Kapetan SAD Pauer oboren nad SSSR za vrijeme izviđačkog leta pripadao je takvoj jedinici.

Glavne taktičke osobine prve dvije vrste izviđačkih aviona kod navedenih država vidimo iz pregleda:

Strategijski izviđači⁵

ZEMLJA	T i p	h = leta u met.	Taktički radijus u km	Širina	Dužina	Broj aerofoto kamera (AFK)
				zone snimanja		
				Vertikalno	R-oko	
				1:10.000		
	RB-47	12.000	2.500	3,6 km	1.200 km	8
SAD	RB-52	15.000	4.000	3,6 km	1.200 km	8-10
	RB-58	18.000	2.000	3,6 km	600 km	6
SSSR	TU-16	13.000	2.500	3,5 km	1.200 km	najmanje 6
	TU-20	16.000	2.800	3,5 km	1.200 km	najmanje 6
Velika Britanija	KAMBERA	15.000	1.300	3,6 km	600 km	7
	VIKTOR MK-2	14.000	3.000	3,6 km	1.200 km	6-8

Navedeni izviđači imaju toliki kapacitet da mogu, ako je to potrebno, izvršiti vertikalno snimanje duž cijele marš-rute leta u dvije različite razmjere, koso iz horizonta na horizont, prednje-koso, snimanje crno-bijelo, kolor ili infrasnimanje.

Za taktičke izviđače USAF zna se da mogu vršiti snimanje cijele marš-rute leta po sistemu »TRIMETROGON«.*

Ono što nam odmah pada u oči kod gotovo svih izviđačkih aviona prve grupe jesu velike mogućnosti u snimanju površina. Praktično, dovoljna je jedna eskadrila takvih aviona pa da se potpuno i dovoljno često snimaju i kontrolišu svi važni dijelovi jedne veće evropske države. Preciznost foto-snimaka je odlična, a pošto se snimanje može vršiti kolor-filmom, infracrvenom ili pomoću panoramskih i televizijskih kamera sa direktnim prijenosom slike u izviđački centar, dobijaju se potpuni snimci zemljišta i objekta koje je lako dešifrovati, utvrditi pravo stanje i otkriti sve vještačke objekte na snimljenom prostoru. Ponavljanjem snimanja iste prostorije pod istim uslovima omogućeno je stalno i tačno praćenje svih promjena koje se na toj prostoriji događaju.

Stalno izviđanje cijelih teritorija, nazovimo ga strategijskim izviđanjem u najširem smislu, dobilo je naročiti značaj od momenta snažnog razvoja raketnih jedinica, posebno raketnog oružja strategijskog značaja. Mogućnost da se tim oružjem iznenadno i sa ogromnom snagom izvrši nuklearni udar, bukvalno u roku od nekoliko časova od

⁵ Svi podaci u tabeli su na bazi procjena podataka objavljenih u stručnoj vazduhoplovnoj literaturi.

* »Trimetrogon« je sistem snimanja sa 3 kamere istovremeno, dvije snimaju koso a jedna vertikalno.

momenta dobijanja zadatka, multiplicirala je značaj njihovog izviđanja u miru, detaljnog otkrivanja njihovih baza, kako bi se mogle preduzeti odgovarajuće protupripreme.

Stalnim izviđanjem cijelog prostora neke zemlje (ili onih dijelova gdje bi se baze mogle nalaziti) želi se obezbjediti puna kontrola nad takvim objektima i drugim instalacijama vezanim uz njih, a time i mogućnost da se mogu imati na nišanu još u miru, da se mogu odmah u prvom udaru uništiti. Suština i logika izviđanja specijalnim izviđačkim avionima, kao što je američki U-2 ili satelitima, koje se zadnjih godina vrlo intenzivno i masovno sprovodi, upravo je po mišljenju protagonista takvih izviđanja u tome što više nema mogućnosti, a ni vremena da se takva djelatnost ostavi samo za rat. Oni smatraju da iskustva iz II svjetskog rata ukazuju da su mnoge greške nastale zato što se nije pravovremeno (u miru) izviđao protivnik i nisu prikupili potrebni podaci.

Zato neke zemlje i nastoje da takva mirnodopska izviđanja legalizuju pravdajući ih mjerama obezbjeđenja i sigurnosti.

Glavni zadatak strategijske izviđačke avijacije u ratu bit će, bez sumnje, otkrivanje baza interkontinentalnih projektila, otkrivanje baza bombardera-nosača projektila i nuklearnih bombi i atomskih podmornica. Ne manje važan zadatak tih izviđača bit će otkrivanje kosmodroma i cjelokupnog sistema komunikacija i veza sa lansirnim kosmičkim brodovima i zemljinim satelitima.

Frontovska izviđačka avijacija u budućem ratu bit će, također, postavljena pred težak problem: da na vrijeme otkriva raketne rampe i projektele »zemlja-zemlja« koji djeluju u sastavu fronta, armija ili korpusa. To će biti i njen najvažniji zadatak. S obzirom na veću dubinu na kojoj će biti raspoređeni elementi borbenog rasporeda armija i frontova, za izviđanje avijacijom biće mnogo veće potrebe — naročito po obimu, za foto-izviđanje i otkrivanje i praćenje neprekidnih pokreta motomehanizovanih armija duž i po dubini fronta. Velika dubina takvog izviđanja, koja će često od linije frontova iznositi 500—600 km (za strategijske frontove i preko 1.000 km) i obavezno izviđanje danju svih taktičkih i operativnih pravaca, uslovlila je da se izviđački avioni izaberu od najmodernijih i najbržih lovaca. Umjesto naoružanja u takve avione ugrađuje se potrebna elektronska i foto-oprema i dopunski rezervoari za povećanje doleta.

Takva rješenja se primjenjuju u mnogim avijacijama — i ona u potpunosti zadovoljavaju po kompletnosti izviđačke opreme i po relativno velikoj sposobnosti takvih aviona da sami prodru danju i noću u dubinu protivničkog rasporeda i izvrše zadatak. Izviđački letovi, svakako, neće biti ništa bezbjedniji ni takvim avionom, nego što su bili u II svjetskom ratu. Njih će presretati lovačka avijacija, a bit će i pod udarom jedinica PAR — koje će se nalaziti oko važnih objekata i borbenih elemenata po dubini rasporeda na frontu. Međutim, s time se treba pomiriti kada se radi o izviđanju velike dubine i na krajnjem radijusu izviđača.

Brzi manevri motomehanizovanih i oklopnih jedinica nametnut će mnogo veće zahtjeve i za izviđanjem u taktičkoj zoni borbenim izviđanjem i stalnim praćenjem kolona. Najbolja rješenja su, svakako, ona

koja za tu svrhu predviđaju posebne grupe i eskadrile lake avijacije i helikoptera u sastavu jedinica KoV (u oklopnim divizijama, brigadama, korpusu, u pukovima teške motorizovane artiljerije, itd.).

Taktički izviđači

ZEMLJA	T i p	Radijus u km	Sposobnost R-oko 1:10.000		Kamere
			Širina u km	Dužina u km	
S A D	RF-101	650	3,2	600	6 AFK
	RF-104G	1100	1,2	192	4 AFK malog formata
	RF-105	1680	1,2	192	4 AFK malog formata
	RB-66	1200	5,5	Noću 58	2 AFK za noćno i oprema za elektronsko izviđanje
	RB-57	1300	3,6	600	7 AFK
S S S R	MIG-17	600	1,8	300	1 AFK
	MIG-19	600	1,8	300	1 AFK
	MIG-21	500	0,5	190	3-4 AFK
	JAK-25	1000	3,5	600	3-5 AFK
Velika Britanija	HANTER MK-10	600	3,2	600	3 AFK
	SVAJFT MK-5	600	3,2	600	3 AFK

Dok će strategijski i taktički izviđači dejstvovati po jednom manje-više centralizovanom planu fronta ili armija i nalaziti se u sastavu izviđačkih jedinica avijacije za podršku, laki izviđači će se najčešće nalaziti podijeljeni po jedinicama KoV. To će biti prvenstveno laki avioni ili helikopteri — sposobni da u stopu prate jedinice, vrlo jednostavni za opsluživanje i koji će moći koristiti improvizovana letjelišta.

Takve jedinice posebno helikopterske u sastavu jedinica KoV ne služe samo za izviđačke potrebe, već imaju jednu širu, univerzalniju namjenu. One se predviđaju i za zadatke neposredne vatrene podrške, za prebacivanje i podršku malih desanata. Takva vrsta avijacije pokazala se vrlo korisnom u alžirskom ratu — a po svemu sudeći predstavlja vrlo efikasno sredstvo i u Južnom Vijetnamu. Čak bi se, bar po izvještajima koje čitamo, moglo pretpostaviti da je laka avijacija, u prvom redu helikopteri, osnovna vrsta avijacije za vatrenu podršku za manje taktičke akcije i manevre protiv snaga Fronta nacionalnog oslobođenja (FNO).

Ako takvih, da ih nazovemo — lakih izviđača i borbenih aviona sa improvizovanom opremom — nema u sastavu samih jedinica KoV,

treba računati u ratu sa jednim snažnim pritiskom starijina KoV da dobiju takve avione i helikoptere. To se mora imati u vidu i sve takve jedinice pomoćne avijacije unaprijed obučavati i u tu svrhu.

Kad se analiziraju tipovi aviona koji se upotrebljavaju u izviđačke svrhe za potrebe armija KoV, sem u rijetkim slučajevima, to su isti, ali samo posebno opremljeni lovački ili lovačko-bombarderski avioni. U najvećem broju ratnih vazduhoplovstava gotovo da i nema aviona koji, uz bombardersku ili lovačku, nema i svoju izviđačku varijantu. To vrijedi i za vrhunske avione, sve do aviona za vezu ili transportnih helikoptera. Praktično, nema letjelice koja se, uz svoju osnovnu namjenu, ne upotrebljava i za neku vrstu izviđanja.

O vrijednosti dosadašnjih podjela pojedinih vrsta izviđanja i njihovoj primjeni ubuduće. Da li se još uvijek može prihvatiti opštepoznata podjela izviđanja na strategijsko, operativno i taktičko?⁶ Očigledno ne, ili ne bar sasvim, iako se pod ovim širokim načelnim terminima mogu da obuhvate svi zadaci izviđanja. Glavna slabost ove podjele je u tome što je ona šematska, tj. izvršena je polazeći samo od dubine izviđanja od fronta i imajući u vidu komandni stepen koji planira izviđanje.

Takva situacija je još koliko-toliko odgovarala u vrijeme II svjetskog rata i nešto iza njega, dok su dejstva kopnenih snaga bila prilično pravolinijska, tačno određena po zonama, po frontu i dubini. Linija fronta i taktička zona s obje strane označavale su glavnu zonu sudara; dalje je bio prostor za manevar drugih ešelona armija i frontova, a još dalje prostor za pozadinske diejlove. Negdje duboko u pozadini armija druge linije prikupljale su se strategijske rezerve. Takvoj šemi kopnenih dejstava sasvim dobro je pristojala i navedena podjela izviđanja. Ali, ako pod pojmom »savremeni rat« sem ostalog podrazumijevamo i nepostojanje takve šeme, već prostornu borbu, sasvim drugačije manevre vatrom i snagama kopnenih armija, — dejstvo u kojem će se teško moći odrediti, bar za evropski prostor, gdje je »front« a gdje »pozadina« i gdje će pojam linije fronta izgubiti svoj značaj, a faze napada i odbrane biti računane po izvođenju određenih manevara (među njima i vertikalnog), a ne po linijama — u tom slučaju takva podjela ne odgovara, ona može dovesti u zabludu.

Biće normalnije da se izviđanje dijeli po zadacima i manevaru jedinica KoV. Zadaci treba da se određuju po dubini, intenzitetu i vrsti izviđanja, prema potrebi određenog manevara, da budu odraz stvarnih potreba i zahtjeva, a ne šema koja više ne služi ničemu, čak ni teoriji.

Međutim, to i nije glavna slabost starih šema i shvatanja. Mnogo ozbiljnija slabost proizilazi iz činjenice što savremeni rat u suštini traži, sem tzv. opšteg izviđanja za KoV, mnogo više raznih vrsta specijalizovanih izviđanja. To su takve vrste izviđanja koje će se u svrhu otkrivanja pojedinih oružja ili specijalnih dejstava vršiti neprekidno, bez obzira na značaj i karakter dejstva KoV, gdje čak ne postoje bitne razli-

⁶ U ovom članku se ne polazi od razmatranja terminoloških pojmova (što uostalom i ne mora biti sporno, niti je primarno), već se sadržinski analiziraju problemi izviđanja s obzirom da savremeni uslovi postavljaju šire i svestranije zadatke pred izviđačku djelatnost uopće.

ke po intenzitetu u miru i ratu. To su specijalizovana dejstva za izviđanje i otkrivanje raketnih baza i položaja, izviđanje elektronskih sredstava i zračenja — izviđačka dejstva za utvrđivanje radio, hemijskih i drugih aktivnosti.

Ne treba se zavaravati da je moguće takve specijalizovane, često vrlo važne i presudne izviđačke zadatke izvršiti nekom vrstom univerzalnih izviđačkih jedinica i improvizacijom. Ne, to moraju biti posebno opremljeni avioni sa posebno obučanim posadama izvježbanim za taj specijalni posao, kao i odgovarajući specijalizovani centri na zemlji sa stručnim kadrom, koji mogu sistematski i naučno obrađivati podatke. Vazduhoplovni štabovi i štabni oficiri klasičnog tipa, kakve još svuda susrećemo, koji su do sada obavljali sve te poslove, više nisu dorasli novim zahtjevima. Savremeni rat će se od samog početka voditi sa ogromnim angažovanjem svih vrsta tehnike, na bazi mnogih naučnih analiza i djelatnosti i korišćenjem potpuno novih vrsta dejstava.

U takvom ratu sve odluke moraju, prije svega, bazirati na naučnom i stručnom radu raznih specijalizovanih službi koje će pravovremeno pripremiti sve potrebne podatke i dati pouzdane informacije onima koji treba da odlučuju.

U tom smislu treba cijeliti značaj izviđanja avionima i kosmičkim sredstvima. Ono je ogromno dobilo na značaju u svim svojim aspektima, posebno kad je riječ o obezbjeđenju dejstava KoV.

Značaj vatrene podrške jedinicama KoV i njen karakter u savremenom ratu. Pod pojmom »vatrene podrške«, kako je ovdje razmatrano, podrazumijevaju se sve vrste dejstava vatrom iz aviona, počev od dejstva topom do bacanja nuklearne bombe ili projektila »vazduh-zemlja«, ako se vrše po planu i zahtjevima komandanta jedinica KoV.

Uz defanzivna dejstva za zaštitu KoV to je bio glavni vid i način avijacijske podrške KoV u II svjetskom ratu. On je isto bio i kasnije u korejskom ratu, a to je i najvažniji oblik avio-podrške u kolonijalnim ratovima koji se sada vode.

Danas se toj vrsti podrške sa mnogih strana osporava raniji značaj, pa i bilo kakva veća vrijednost. Za argumentaciju ovakvih stavova navodi se: da su savremene kopnene armije daleko bolje obezbijedene snagom vatre nego ranije i da zahvaljujući raketnim jedinicama (»zemlja-zemlja«), koje su ušle u njihov sastav mogu vatrom da ispolje zadovoljavajući uticaj i po dubini. Sem ovih razloga, koji potiču iz nekih rodova KoV, postoje i »vazduhoplovni« razlozi koji dokazuju, polazeći sa drugih pozicija, da je avion postao tako složeno i skupocjeno sredstvo da ga nije korisno upotrebljavati sa klasičnim naoružanjem, jer je učinak veoma mali u odnosu na rizik.

Nema sumnje da navedeni argumenti imaju vrijednost, ali nije teško dokazati da su suviše jednostrani i da ne uzimaju u obzir mnoge druge faktore koji dejstvuju upravo obratno.

Jedan od tih faktora, možda najvažniji, jeste sam karakter dejstva modernih armija KoV. Zasićene do maksimuma vrlo brojnom motorizacijom, masom oklopnih i mehanizovanih jedinica, velikim brojem druge pomoćne i opslužujuće tehnike, savremene armije su postale vrlo komplikovane tehničke organizacije. One mogu postići zavidan tempo

kretanja, izvesti brze i duboke manevre, ostvariti duboku i uništavajuću vatru, ali pod uslovom da cio taj mehanizam funkcioniše, da nije ozbiljnije tučen i oštećen udarima protivnika, da, drugim riječima, ima efikasnu zaštitu od napada avijacije i raketnih oružja.

Ako nema takve zaštite, onda se dešavaju baš kod takvih armija (gdje svaki dio mora biti na svom mjestu) najveći lomovi i katastrofe. Borbena efikasnost pada ispod najobičnije pješadijske ili partizanske armije, a demoralizacija ljudi dostiže veoma široke razmjere. Slučaj poraza egipatske oklopne divizije koja je bez zaštite krenula za Sinaj, u susret izraelskim snagama i bila razbijena dejstvom avijacije na pola puta do fronta, prilično je dobar primjer. Zaključak je samo jedan: zaštita i podrška mehanizovanooklopnih snaga mora biti mnogo jača i bolja nego kad je riječ o pješadijskoj jedinici.

Međutim, znamo da se zaštita teško može postići samo defanzivnim sredstvima, pogotovo u zoni fronta, i da težište zaštite mora biti što više na ofanzivnim dejstvima, tj. na uništavanju raketa i lovaca bombardera još dok su na zemlji, kad su najosjetljiviji. Za tu svrhu komandantu armije će stajati na raspolaganju bilo lovačko-bombarderska avijacija, bilo rakete operativno-taktičke namjene, ili oba ta sredstva. On će moći birati i upotrijebiti jedno od njih, prema tome koje će biti najpovoljnije za određeni slučaj. Ali je sigurno da to neće uvijek biti ni samo rakete, ni samo avijacija. Lovačko-bombarderska avijacija bit će mu od prvorazrednog značaja i povoljnije sredstvo kad je u pitanju tučenje raketnih baterija i atomske artiljerije, jer su to pokretni ciljevi koje treba stalno tražiti po frontu i dubini i čim se otkriju — dejstvovati po njima (prije nego što upotrijebe svoje projektele sa nuklearnim glavama). To još uvijek mogu najbolje i efikasno učiniti lovci-bombarderi ili jurišni avioni, izuzev u lošim meteorološkim uslovima. Avijacija će imati prednost i kad se radi o operativnim raketama veće snage koje će se kretati u većoj dubini — 100—300 km u pozadini fronta. I na takve ciljeve bit će bolje i efikasnije dejstvovati *odmah*, čim se uoče, nego tek »kontraraketiranjem«, kad već počnu dejstvovati.

Nema sumnje da će, isto tako, trebati mnogo više pažnje posvetiti ofanzivnim udarima po aerodromima, naročito lovaca-bombardera nosača nuklearnih bombi, pa i izviđača koji za moderne armije postaju veoma opasni. Dejstva i po takvim ciljevima, mada se mogu vršiti i upotrebom raketa sa nuklearnom glavom, bit će po rezultatima mnogo efikasnija i sigurnija ako upotrijebimo lovce-bombardere.

Navedeni primjeri sasvim dovoljno ukazuju na značaj i neophodnost upotrebe avijacije u tu svrhu. Ali, to je tek jedan dio vatrene podrške koju može (odnosno koju će vjerovatno morati) da pruži avijacija. Glavni njen zadatak u vatrenoj podršci, koji joj za sada niko ne može osporiti niti je zamijeniti, bit će tučenje (neutralisanje ili uništenje) ogromne mase malih pokretnih ciljeva koji će se kretati u borbenom poretku armija, bila ona u napadu ili odbrani. To su, u prvom redu, oklopne i motorizovane jedinice, pokretni centri veze, radarske stanice, motorizovana artiljerija, ogromna tehnika inžinjerije, motorizovane pozadinske jedinice, željeznički ešloni itd.

To su ciljevi koji će se u uslovima nuklearnog rata kretati rastrošeno i prikriveno, vrlo često bit će ih nemoguće efikasno tući i tak-

tičkim balističkim raketama sa klasičnom glavom. Znači, bit će nerenabilno i neefikasno tući ih bilo kojim drugim sredstvom, izuzev jurišnom i lovačko-bombarderskom avijacijom. Takvi ciljevi najefikasnije će se uništavati ako se direktno iz aviona nišani tenk, vozilo, kompozicija, vozilo štaba, itd. Jasno, da to ne isključuje i upotrebu raketa, posebno sa nuklearnom glavom, ali to će biti više u svrhu zaprečavanja pokreta i neutralisanja prostorije gdje bi takvi ciljevi mogli biti. Iz mnogih poslijeratnih vježbi i opita prilično je sigurno utvrđeno da je dejstvo po oklopnim jedinicama dosta neefikasno ako se kreću i raspoređuju rastresito. Njihovi gubici bit će veći kad lovci-bombarderi dejstvuju klasičnim sredstvima.

Ako bi se za konačan sud o značaju vatrene podrške obratili iskustvu II svjetskog rata, posebno vrlo poznatom postupku »štuka — pancers« u izvršavanju napadnih dejstava, doći ćemo, također, do nepobitnog zaključka koji se ne može osporiti — a to je da avio-podrška mora biti snažnija ukoliko je armija tehnički savremenija i ima veće borbene i manevarske sposobnosti. Snažna i masovna dejstva oklopnih snaga idu zajedno, ruku pod ruku, sa snažnim dejstvima avijacije ispred njih i radi njih.

Prema tome, mada je avijacija izgubila monopol na dejstvima u većoj dubini, njena uloga u pružanju neposredne vatrene podrške kopnenim jedinicama je ostala ista, ako ne i veća. Promijenio se karakter njenog dejstva i važnost cilja po kome dejstvuje. Na prvo mjesto po važnosti su došle rakete, a odmah zatim, ovisno od ostalih snaga podrške na tom frontu, oklopne jedinice ili lovačko-bombarderska avijacija. Međutim, tačan redosljed treba ostaviti ratnoj praksi i odlukama starješina u konkretnoj situaciji. Nekad, važnije od svega mogu da budu komunikacije, ako ih je malo, ili neki važan neprijateljski štab KoV.

Vjerovatno će manje biti tzv. »sasređenih udara« avijacijom, dejstava u neposrednoj blizini linije fronta, a više u dubini. Bit će mnogo više brzih iznenadnih dejstava malim grupama.

Na takve »nove« postupke će avijacija biti prinuđena ne samo zbog promjene u karakteru borbe jedinica KoV već i što to zahtijevaju i izmjene u vazduhoplovnoj tehnici i naoružanju.

Vazdušni transport za potrebe KoV. Svakodnevna praksa sa kojom se suočavamo u pogledu razvoja civilnog i vojnog transporta približno jasno ukazuje na stalan i brz razvoj ove vrste transporta. Često smo svjedoci mirnodopskih vježbi raznih armija u kojima se vazdušni transport masovno koristi za manevar operativnih snaga. Isto tako nedavno smo pratili i poznatu vježbu armije SAD u prebacivanju cijele oklopne divizije iz SAD u Zapadnu Njemačku. Doduše, sva teška oružja i druga teška oprema bili su uskladišteni u samoj Njemačkoj, ali i bez toga to je bila vrlo karakteristična vježba kojom se provjeravao nov način manevra velikim jedinicama KoV i borbena vrijednost takvog sistema.

Kad je riječ o ugušivanju raznih pobuna i ustanaka u Africi i Aziji, postalo je gotovo pravilo da kolonijalne sile svoje trupe u ta područja prebacuju isključivo transportnim avionima, koristeći i civilne vazduhoplovne kompanije. Ne manje značajan pokazatelj o pogledima

i shvatanjima o ovom pitanju je i masovna upotreba vazdušnog transporta, posebno helikoptera u Južnom Vijetnamu. Nema ni jedne taktičke akcije ni manevra američkih ni snaga sajgonskog režima protiv snaga FNO, a da se masovno ne koriste helikopteri i transportni avioni.

Najnoviji podaci o izgradnji (u SAD i u SSSR) novih ogromnih transportnih aviona, nosivosti nekoliko stotina vojnika, uz postojeće teške transportne avione koji nose preko 100 vojnika sa opremom ili drugi odgovarajući teret, također ukazuju na značaj koji se pridaje toj vrsti transporta. Očigledno je da se ne bi pristupilo izgradnji tako velikih i skupih aviona da se nije pouzdano i čvrsto došlo do zaključka o značaju vazdušnog transporta.

Na sve veći značaj vazdušnog transporta, kao sredstva operativnog manevra, uticali su slijedeći razlozi:

Prvi, i vjerovatno najvažniji, je nuklearni karakter eventualnog rata. Naime, razumno je pretpostaviti da će masovna upotreba nuklearnih sredstava raznih osobina i namjene imati za posljedicu stvaranje čitavih barijera na pojedinim površinama koje će biti praktično nemoguće proći, ili bar ne brzo i sa velikim snagama. U takvom slučaju, da bi se sačuvao visoki tempo vojnih operacija i da bi se u najkraće vrijeme postigli određeni ciljevi, treba te barijere preskočiti, kad se već ne mogu mimoći, stvoriti nove frontove i žarišta borbe u dubini, djelujući istovremeno i vatrom i snagama na cijelom prostoru vojišta. Takva koncepcija, koja je vrlo logična i normalna, mora biti obezbijedena potrebnom manevarskom sposobnošću cijele armije, a pod tim se misli i oklopnih jedinica sa svom njihovom opremom. Brzinu prebacivanja potrebnih snaga može obezbijediti samo brojna i teška transportna avijacija.

Drugi, isto toliko važan razlog koji utiče na povećani značaj vazduhoplovnog transporta, nalazi se u svjetskom karakteru eventualnog rata. On bi — za razliku od II svjetskog rata, koji je ipak u suštini bio rat na evropskom kontinentu, sa zasebnim ratnim dejstvima na tihookeanskom ratištu — odmah obuhvatio sve kontinente, uključujući i Arktik i Antarktiku.

U takvim uslovima vazdušni transport velikog kapaciteta i sposobnosti koji bi povezivao ratišta i služio za brz manevar snagama i sredstvima biće neophodan.

Ne manji zahtjevi u vazdušnom transportu, ali samo lakšeg tipa i, posebno, pomoću helikoptera, dolazit će i od operativno-taktičkih jedinica KoV, bilo da se radi o napadu, odbrani, ili nekom drugom manevru koji one vrše.

Te potrebe bit će utoliko veće ukoliko će upotreba taktičkih nuklearnih sredstava biti intenzivnija. One će, također, mnogo ovisiti i o karakteru zemljišta na kome će se odvijati operacije. Zato je sasvim na mjestu shvatanje da se i u sastav jedinica KoV uključe pojedini elementi avijacije, prvenstveno transportnih helikopterskih jedinica. Još ako su te jedinice naoružane i opremljene za raketiranje i bacanje bombi (kao što je to slučaj u Vijetnamu), one mogu vrlo korisno poslužiti i za neposrednu vatrenu podršku jedinica KoV.

Ne bi se trebalo bojati da bi ovakvo angažovanje transportnih jedinica, njihovo pridavanje u sastav KoV, moglo otežati njihovo pri-

kupljanje za neki veći poduhvat. To bi bilo upravo tako teško kao da su u sastavu jedne iste avijacijske grupe, ali razbacane po raznim aerodromima.

Druga namjena vazduhoplovnog transporta, materijalno snabdjevanje i evakuacija (u prvom redu ranjenika), također dobiva na značaju iz istih razloga koji su navedeni i za operativni transport.

Snabdjevačka funkcija vazduhoplovnog transporta posebno će doći do izražaja kad se u napadima nuklearnim sredstvima prekinu komunikacije koje vode ka frontu. On će biti neophodan i u svim slučajevima kad dinamika i dejstva kopnenih snaga poprime jedan živ i prostorni karakter, bez tačno formiranog fronta i pravaca koji vode iz »dubine«. U tim slučajevima vazdušni transport treba da ispuni svoju ulogu obezbjeđujući snagama u pokretu ono što im je najpotrebnije. Sve armije koje u svojim planovima predviđaju velike ofanzivno-defanzivne operacije na dubinu od hiljadu kilometara za nekoliko dana moraju raspolagati snažnom transportnom avijacijom. To je danas sigurno jedan od važnih pokazatelja savremenosti takvih oružanih snaga.

General-pukovnik
Viktor BUBANJ