

маневра који се примењује и могућих непријатељских противдејстава.

Резерва треба да буде довољно јака да би могла искористити постигнути пробој, извршити обухват једног или оба створена бока и дејствовати дубоко у непријатељској позадини.

При извршењу обухвата резерва такође треба да буде довољно јака да би могла продужити почетни успех обухвата или искористити успешан обухват дејством у непријатељској позадини.

Ако постоје отворени бокови или ако их непријатељ може угрозити, дивизиска резерва се мора дубље ешелонирати и тако поставити да може дејствовати на најмање два угрожена правца.

Дивизиска резерва, односно други ешелон, треба да буде на таквом удаљењу од првог ешелона да га могу подржати не само ватром, већ и покретом. Најбоље је да

се комплетна дивизиска резерва уведе у бој, а треба избегавати делимично ојачавање јединица првог борбеног ешелона јединицама из резерве.

Чим утроши своју резерву командант дивизије мора одмах да образује нову, првенствено од оних јединица које су најмање ангажоване.

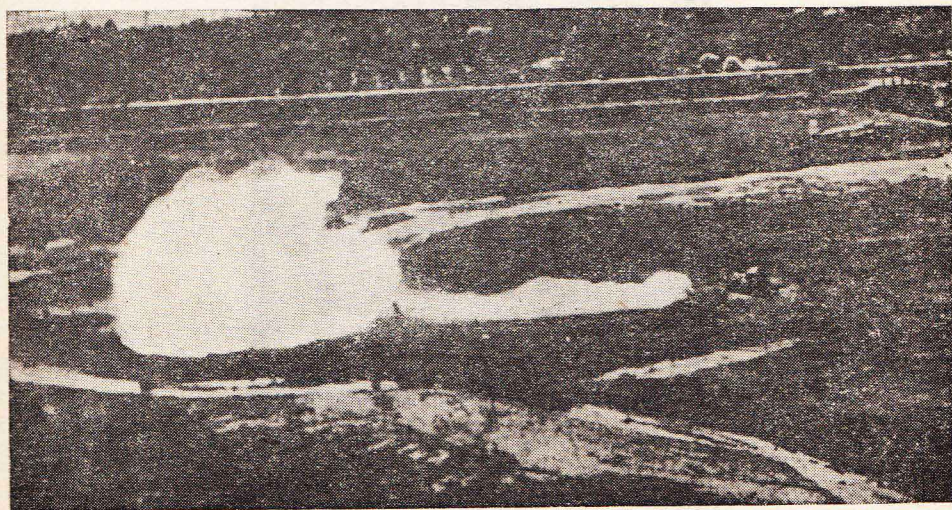
Кад дивизија изврши свој следећи задатак, тј. кад овлада читавим главним појасом одбране и заустави се пред новим организованим непријатељским положајима (други одбранбени појас), командант дивизије предузима мере за одбрану заузетог земљишта и чека даље наређење команданта корпуса (може остати у одбрани, продужити напад и гоњење или прећи у резерву корпуса.

Капетан  
Исо Леви

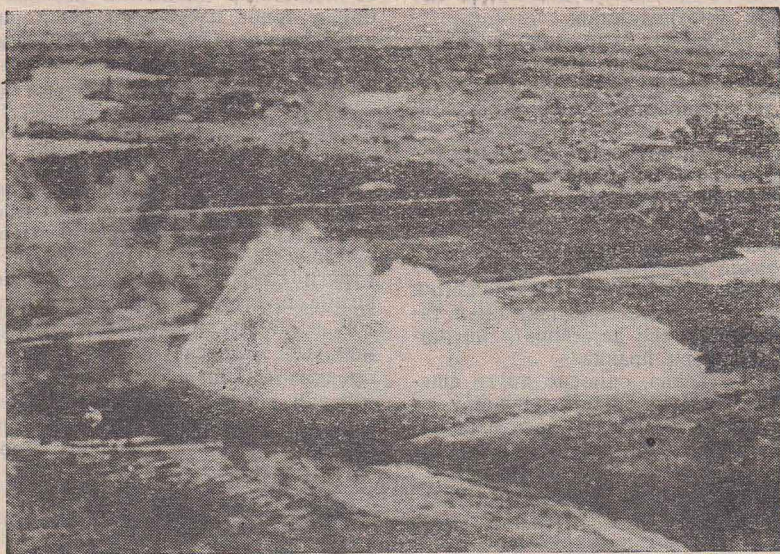
### УПОТРЕБА „НАПАЛМ“ БОМБИ ПРОТИВ ТЕНКОВА У КОРЕЈИ

Енглески часопис „The Sphere“ од новембра 1950 године доноси податке са корејског ратишта о новим методама за уништавање непријатељских тенкова помоћу такозваних „Напалм бомби“ које се бацају из авиона. Бомбе се носе под крилима ловаца и лаких бомбардера. Једна бомба од 55 кгр може својим дејством да покрије

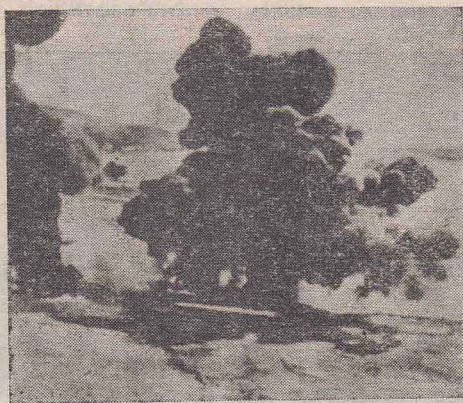
површину крушкастог облика величине око 80×20 м. Бачена са мале висине „Напалм“ бомба се запаљује ударом о тенк или тврдо земљиште помоћу специјалног упаљача. Према подацима из штампе, „Напалм“ је једна врста желе-газолина на бази деривата нафте која је јако запаљива.



Слика бр. 1 — Бомба је бачена и на месту пада шири се пожар према приближујућем тенку. Десно се види сенка „Шутинг Стара“ који је бацио бомбу



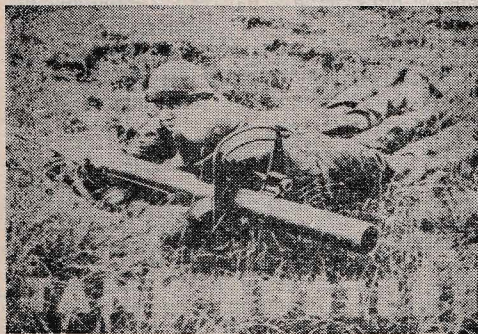
Слика бр. 2 — Пламен, који изгледа као магловито-бели облак, захватио је тенк. Температура је 1500°



Сл. бр. 3 — Тенк је запаљен и из њега избија црни дим

### НОВО ПРОТИВТЕНКОВСКО НАОРУЖАЊЕ

Енглески часопис „The British Army magazin“ за новембар 1950 године доноси податак да су недавно министри одбране



Сл. бр. 1 — Лежећи став.

Западне Уније присуствовали приказивању уништења тенкова у борби. Приказивање је вршено код пешадиске школе у Вестминстеру.

У центру пажње био је амерички ракетни бацач, којим су британске трупе опремљене у Кореји, као и нови француски противтенковски бацач.

У Буржеу, у Француској, приказане су две нове гранате за овај бацач калибра 60 мм и 53,1 мм које постижу изненађујуће резултате против оклопа. Пробојност се постиже помоћу једне врсте нуклеарне дисоцијације (растављање језгра).

Пламен се јавља у унутрашњости тенка. Рикошета нема. Граната има реактивни погон, а гасови се стварају у једној специјалној дрвеној комори.

На сл. 1 види се употреба новог пт бацача из лежећег става, а на сл. 2 из стојећег.

Б. Б.



Сл. бр. 2 Стојећи став

*Ј. Б. Боричија  
Безлић*

## ЦИПЕЛЕ ЗА ПРЕЛАЗ ПРЕКО МИНИРАНОГ ЗЕМЉИШТА

Савлађивање минских препрека врло је важан и увек актуелан проблем. „Revue générale du Saoutchouc“ бр. 4, од априла 1949 године, доноси податке да су органи америчке техничке службе завршили један модел специјалних дубоких ципела, које за 95% повећавају сигурност преласка преко минираног земљишта. Сигурност се постиже повећаном површином гажења на коју се распоређује тежина човечјег тела тако да услед незнатног притиска нагазне мине остају неактивирани.

Ципеле имају ђонове од алуминијумове легуре, величине 0,5 м × 0,25 м са четрнаест отвора пречника 2 см, који омогућавају циркулацију ваздуха. Површина гажења износи 1250 см<sup>2</sup>. Горњи део ципеле састављен је из два дела од пластичне масе. Свака ципела тешка је око 3 кг, али су довољно удобне за кретање кроз минска поља.

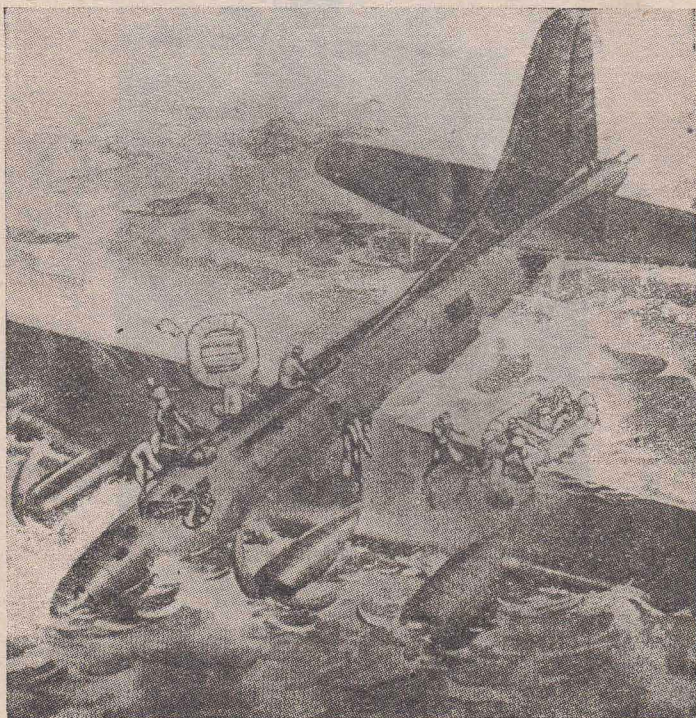
*Dr. Alexander Trofimenko* А. Т.

## НОВИ СПЛАВ ЗА СПАСАВАЊЕ ВАЗДУХОПЛОВАЦА

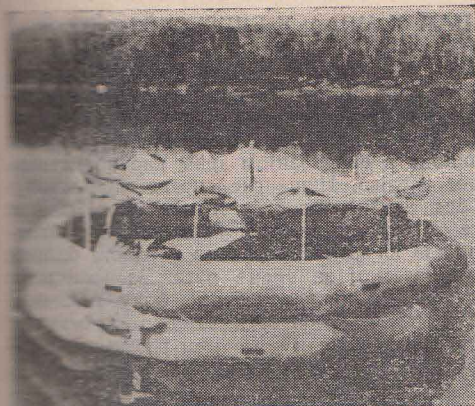
Према подацима из енглеског часописа „The Sphere“ од новембра 1950 године, у Америчкој армији извршена су испитивања са новим сплавом за спасавање ваздухопловаца при принудном спуштању на море. Сплав је снабдевен шатором, радар-рефлектором и помоћном опремом у коју спадају: ручне пумпе, прибор за оправку сплава, ручна апотека, кљешта за савијање, лентер, весла, кофе на склапање, сигнална

средства за дневно и ноћно сигнализације, резервна храна, прибор за претварање морске воде у питку, прибор за пецање рибе, маст против сунчаних опекотина, итд. (сл. 2).

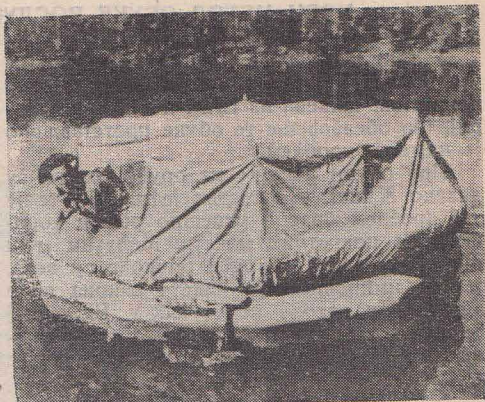
Сплав се састоји из два гумирана најлон црева. Свако црево је способно да независно једно од другог носи по 20 људи. Сплав нема заједничко дно, већ га свако црево има за себе. Испод сплава постоји



Сл. бр. 1



Сл. бр. 2



Сл. бр. 3



Сл. бр. 4

једно напумпано јастуче које служи као помоћ у одржавању сплава на површини воде, те је сплав доста стабилан и удобан за посаду.

Носивост сплава је 2.268 кг; сплав издржава јачину ветра од 60 миља (око 96 км) на час. Сам сплав је тежак 22 кг, а шатор и помоћна опрема 40 кг.

Када се авион спусти на воду (сл. бр. 1), посада избацује сплав који се аутоматски надува за време од једног минута. То се постиже помоћу једног конопца дужине 25 стопа (7,62 м) који се закачи у унутрашњост авиона пре но што се сплав избади напоље. Конопца активира уређај за аутоматско пумпање сплава и док се он одмота за 10 стопа (3,40 м), сплав се испуни ваздухом, после чега се привлачи пред врата авиона. Један део сплава око 3 стопе (92 см), остаје ненапумпан и служи да посада преко њега уђе у сплав, а потом се и он надува ручном пумпом. Затим посада подиже мотку на средини сплава и преко ње затеже шатор чији се крајеви причвршћују за сплав. Крајеви шатора могу се ради вентилације подићи (сл. 2) или спустити (сл. 3).

Сл. 4. приказује спакован сплав какав се носи у авиону.

Овај модел сплава много је бољи од ранијег модела који је могао да прими само шест људи, а био је два пута тежи. Шатор је засада обојен црвено, али ће се убудуће примењивати плава — морска боја да не би сплав био уочљив у непријатељским водама. Сплав се већ израђује за потребе ваздухопловства.

Б. Б.

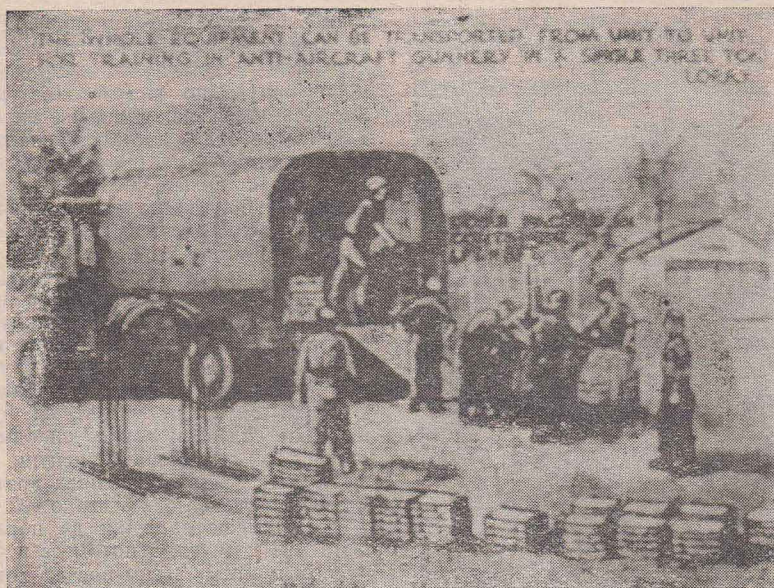
логотип *Борислав Белић*

## НОВИ МЕТОД ОБУКЕ ПОСЛУГЕ ПАМ И МПАА У ЕНГЛЕСКОЈ

У току Другог светског рата знатно су усавршени метод и начин обуке у гађању покретних циљева из ПАМ и МПАА. Материјално обезбеђење те обуке претстављало је најтежи проблем.

При обуци послуге пт оруђа услови су далеко лакши, а средства јефтинија, те је тај проблем брзо и успешно решен коришћењем покретних макета. Међутим, при обуци послуге ПА оруђа тешкоће су веће, јер је импровизација налета авиона врло тешка или готово немогућа. У Енглеској је сада у испитивању једно врло занимљиво решење за успешнију обуку послуге

ПАА. Ради се о коришћењу кино-фото апарата који пројектује снимљене налете авиона на унутрашњу површину једне куполе. Пројектовање налета пропраћено је звуком авиона и експлозијом зрна, као код стварног гађања. Нишанске справе на постољу (без оруђа), послуга и наставник налазе се у куполи израђеној од сличног материјала из којег су рађени баражни балони у Енглеској за време рата. За транспорт купола се пакује у једну балу величине  $0,92 \times 1,22 \times 2,00$  м и заједно са осталом опремом превози се једним тротонским камином (сл. 1).



Сл. бр. 1

Опрема се састоји из пројекционог апарата, ваздушне пумпе на електрични погон, еластичне цеви за удубавање ваздуха, оквира за заштиту апарата кад је купола спуштена, дрвеног патоса куполе и специјалног улаза који херметички затвара куполу помоћу двојих врата (сл. 2).

Постављање куполе врши се на потпуно равном земљишту пречника 9,2 м и траје око 2 часа. Крајеви куполе се укопавају у земљу, а затим се помоћу вазду-

шне пумпе врши удубавање ваздуха све док се купола не надуви и не добије вид балона, као што показују слике 2 и 3. Пројекција лета авиона врши се на унутрашњу површину куполе која је обојена као небо, да би слика била што вернија. Послуга нишани на „авионе“, а наставник контролише њихов рад помоћу решетке нишанске справе која се, такође, пројектује на унутрашњу површину куполе. (Види беле кругове испод авиона на сл. 3).

У куполи је притисак ваздуха нешто већи од спољњег, али не замара људство при дисању.

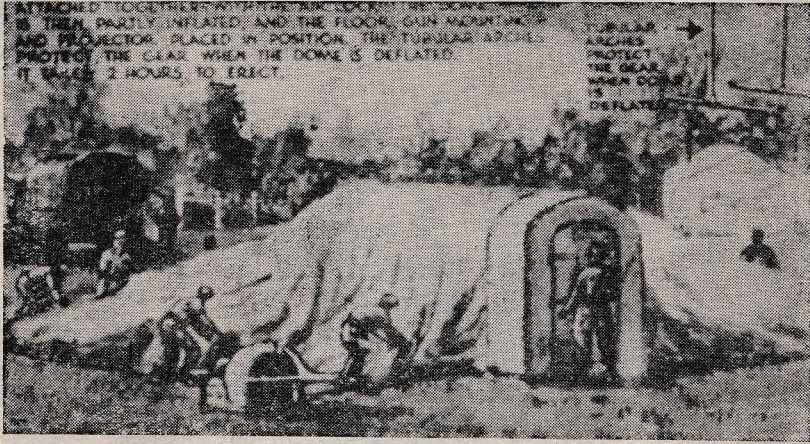
Сл. 3 и 4 приказују унутрашњост куполе за време извођења обуке.

Сл. 5 показује да се овакав начин обуке

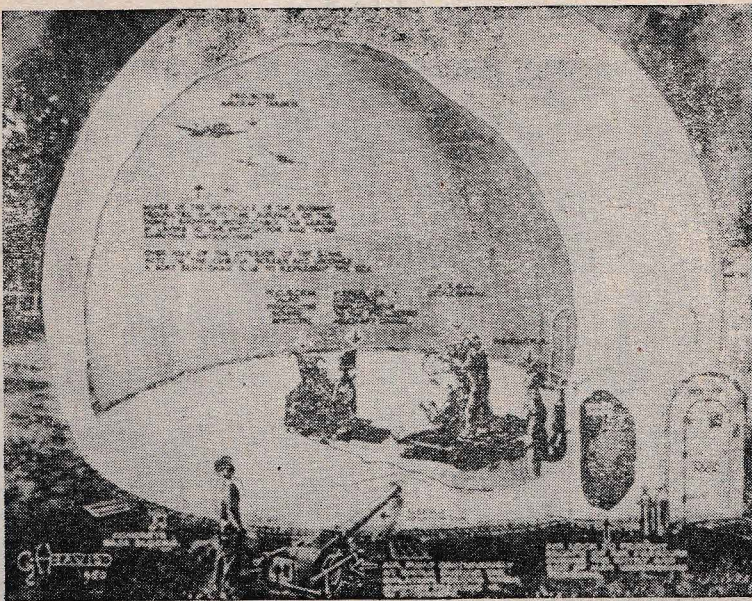
у гађању може применити и код бродске артиљерије за дејство против брзопокретних циљева као што су борбени чамци.

(„The Illustrated London News“ за новембар 1950).

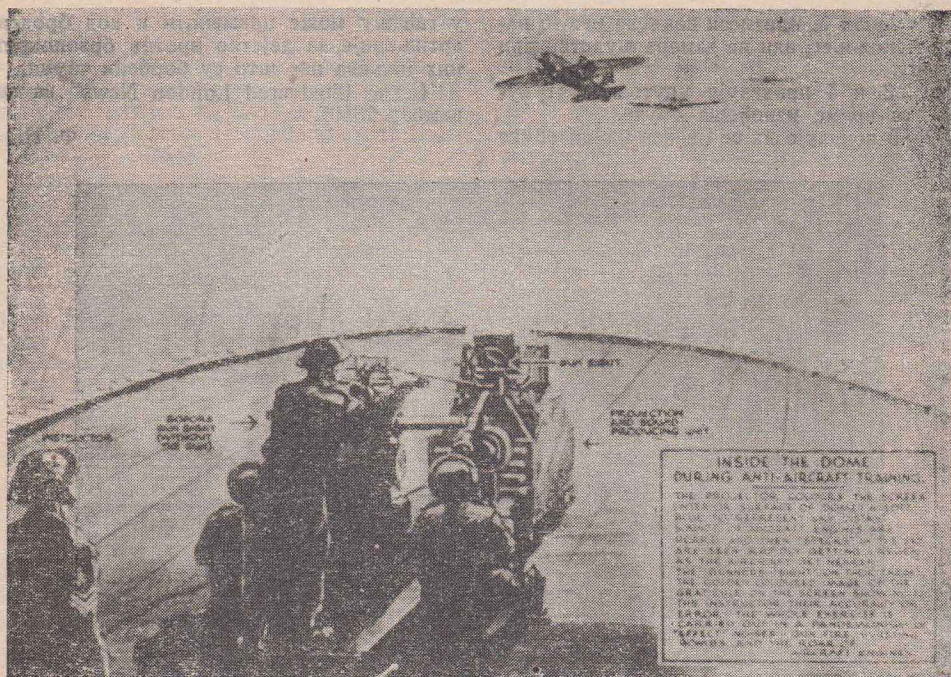
Ф. Н.



Сл. бр. 2



Сл. бр. 3



Сл. бр. 4



Сл. бр. 5