

## AVIJACIJSKA PODRŠKA PARTIZANSKIH JEDINICA

Studije o borbenim dejstvima u eventualnom ratu ukazuju na značaj partizanskog (gerilskog) ratovanja. Kao osnova za proučavanje ove komponente u vođenju rata i kao polazna osnova u studiji postojećih i problema koji se mogu pojaviti, služe iskustva iz II svetskog rata i lokalnih sukoba u posleratnom periodu. Rezultati ovih istraživanja samo su delimično poznati. Zna se da većina zemalja u sastavu oružanih snaga ima specijalne jedinice KoV za gerilska (partizanska) i antigerilska dejstva, koje su posebno opremljene i obučene. Čini se i da je jedan od ciljeva rata, koje SAD vode u Vijetnamu, da obuče što veći broj vojnika za ovu vrstu ratovanja. Pri tome je značajno da, pored ispitivanja novih borbenih sredstava i postupaka u okviru KoV, velikom pažnjom pridaju ispitivanjima u taktici i tehnici avijacije i helikopterskih jedinica.<sup>1</sup>

Pošto će se menjati i taktika dejstva partizanskih jedinica (pored ostalog i zbog uvođenja novih sredstava podrške u jedinice za antigerilska ratovanja), postoji nužnost da se izuče uslovi i potrebe za dejstvima avijacije u podršci partizanskih jedinica. Ovo utoliko pre, što su iskustva o upotrebi avijacije u ovoj podršci malobrojna, nesređena i nedovoljno izučena. Naime, u postojećim materijalima iz II svetskog rata gotovo da se ovi primeri i ne obrađuju. Ako se ponegde nešto i nađe, to se najčešće svodi na podatke o broju avio-poletanja i zadataka koje je avijacija izvršavala. Nedostaju analize načina i uslova izvršavanja tih radnji, bez čega je skoro nemoguće razraditi sopstvene poglede na upotrebu avijacije namenjene ovom specifičnom zadatku.

Naša iskustva iz NOR-a o upotrebi avijacije u podršci partizanskih jedinica takođe su nedovoljno obrađena da bi se koristila kao pouka za budućnost. Sem toga, ona su još uvek nedovoljno poznata i teorijski neizučena, pa je otežano sagledavanje problema iz upotrebe avijacije u pojedinim periodima rata. A bila bi vrlo zanimljiva, jer je saveznička avijacija, već od jeseni 1943. godine, transportnim avionima povremeno snabdevala partizanske jedinice u raznim krajevima naše zemlje.

U drugoj polovini 1944. godine dejstva partizanskih jedinica bila su povremeno podržavana sa LBA, a pod kraj ove godine, pa do završetka rata, avijacijska podrška u svim važnijim operacijama bila je skoro redovna. Uslovi pod kojim je ova podrška ostvarivana vrlo su različiti, a upravo su oni bili odlučujući za vrstu i stepen podrške.

Transportna avijacija, s avionima velikog taktičkog radijusa, izvršavala je bez većih teškoća zadatke transporta materijalno-borbenih sredstava, sletanjem na pripremljene terene ili izbacujući materijal

<sup>1</sup> SAD su oformile poseban centar za vazdušno ratovanje koji ispituje borbeni primenu aviona i komandovanje avijacijom u podršci jedinica KoV.

padobranima na unapred određeni prostor (često i u neposrednoj blizini neprijatelja). Lovačko-bombarderska avijacija (saveznička i naš 351. i 352. skvadron) počela je da ostvaruje zadatke vatrene podrške tek kada su stvoreni uslovi za baziranje na aerodromima u južnoj Italiji i, kasnije, na Visu. Ova dejstva LBA je ostvarivala na ograničenoj dubini naše teritorije, s obzirom na mali taktički radijus. Otuda je ova vrsta avijacijske podrške bila neznatna sve dok nije oslobođena veća teritorija i tako stvoreni neophodni uslovi za dejstva avijacije u podršci (od jeseni 1944. godine<sup>2</sup>).

Upravo ova iskustva NOR-a veoma ubedljivo potvrđuju da je za formiranje i borbenu upotrebu avijacijskih jedinica za podršku partizanskih snaga nužna prostrana slobodna teritorija, sa povoljnim uslovima za baziranje, snabdevanje i zaštitu (u ovu svrhu moguće je koristiti i deo savezničke teritorije); drugim rečima, potrebno je obezbediti uslove i za funkcionisanje vazduhoplovne pozadine (korišćenje sredstava iz mesnih izvora je isključeno).

Kad se razmatra pitanje avijacijske podrške partizanskim snagama zanimljivo je uočiti da je ona bila stalno potrebna u svim periodima NOR-a. U velikom broju dokumenata nalaze se zahtevi komandanata partizanskih jedinica za skoro svim vrstama avijacijske podrške. Neki od njih, tražeći da u akciji učestvuju avioni, daju i zadatke — kao na primer, napad po kolonama neprijatelja (vatrene podrške), zaštita sopstvenih dejstava, udar po neprijateljevim garnizonima, transport materijala, ranjenika i sl. Sve to potvrđuje činjenicu da je partizanskim jedinicama potrebna avijacijska podrška. Skromne mogućnosti naše avijacije u toku NOR-a zadovoljile su samo deo najnužnijih potreba, ali ukupan doprinos avijacije i pri takvim uslovima vredan je pažnje.<sup>3</sup>

S obzirom na izmenjene uslove borbenih dejstava u eventualnom ratu, i na našu koncepciju vođenja rata, nužno je izučiti sve komponente koje utiču na upotrebu avijacije u podršci partizanskih dejstava kako bi se sagledale potrebe za podrškom uopšte, zadaci avijacije i mogućnosti izvršenja tih zadataka, a i već u miru preduzele mere koje bi stvorile što povoljnije uslove za izvršenje zadataka u okviru avijacijske podrške. Ovde će se razmotriti neka pitanja ove podrške partizanskih jedinica.

#### POTREBE ZA AVIJACIJSKOM PODRŠKOM

Između jedinica operativne vojske koje izvode borbena dejstva na frontu i partizanskih jedinica koje dejstvuju u pozadini neprijatelja, dejstva će biti najčešće koordinirana. Prirodno je da će i napadi LBA biti koordinirani sa dejstvima jedinica na frontu ili onih u pozadini — zavisno od objekta i njegove dubine u rasporedu neprijateljskih snaga. Ukoliko su ovi napadi bar vremenski usklađeni sa dejstvima partizanskih jedinica, mogu se uvrstiti u zadatke vatrene podrške, pa bi u prvom redu bilo korisno analizirati potrebu za ovim zadatkom.

<sup>2</sup> Prve akcije partizanskih aviona u Bosanskoj krajini, tokom maja 1942. godine, iako imaju karakter vatrene podrške, zbog kratkotrajnosti se ne mogu razmatrati u analizi ovog problema.

<sup>3</sup> Samo 1. i 2. eskadrila NOVJ od 18. avgusta 1944. do maja 1945. godine izvršile su oko 600 borbenih letova sa oko 2.000 časova letenja.



*Vatrena podrška.* Iskustva partizanskog ratovanja u toku NOR-a ukazuju na to da je ova vrsta avijacijske podrške partizanskim jedinicama bila manje potrebna od bilo koje druge. Pošto ima ponekad sklonosti da se iskustva koriste, a nesagledavaju uticaji nastalih promena, postoje mišljenja da bi i u budućnosti ova vrsta podrške trebalo da izostane, odnosno da će biti manje potrebna. Ova bi se teza mogla prihvatiti samo kad se razmatra upotreba savremene LBA i to u uslovima njenih ograničenih snaga, pa je, zbog velikog broja zadataka u vatrenoj podršci jedinica na frontu i u borbi za prevlast u vazduhu, nije celishodno upotrebljavati i za zadatke vatrene podrške partizanskih jedinica u pozadini. Pored ovog ograničenja svakako ne treba potceniti ni teškoće koje se pojavljuju kad treba uskladiti dejstva jedinica na međusobno velikoj udaljenosti, preko velikog broja posrednika i kad je ograničen broj sredstava veze velikog dometa.

Međutim, sigurno će potrebe za avijacijskom vatrenom podrškom partizanskih jedinica biti daleko veće nego u prošlom ratu, jer partizanske jedinice i sa najboljom opremom, naoružanjem i drugim kvalitetima, neće moći da s uspehom rešavaju zadatke koji su se bitno promenili. Pre svega, broj objekata napada partizanskih jedinica je povećan, a neki od njih prvi put se pojavljuju kao potencijalni objekti (rakete, lansirni uređaji) ili će biti češće napadani (aerodromi). Zbog toga usklađivanje napada sa avijacijom je nužno da bi uspeh bio obezbeđen. Napadi na ove i druge objekte (na komunikacijama, skladišta materijala i sl.), zbog pojačane odbrane i mogućnosti brzog manevra neprijateljskih snaga, biće otežani ukoliko partizanske jedinice nisu podržane i avijacijom. Često će jedino avijacija moći da spreči poletanje helikoptera koji treba da intervenišu sa helikopterskim desantom ili da uspori pokret motorizovanih jedinica dok partizanske snage ne stvore povoljnije uslove za izvršenje postavljenog zadatka. Dejstva avijacije u ovim i sličnim situacijama mogu imati karakter posredne i neposredne vatrene podrške.

Posredna vatrena podrška obuhvata sva dejstva LBA po onim objektima čijim se uništenjem ili neutralisanjem posredno utiče na tok borbenih dejstava operativnih jedinica na frontu, pa analogno tome i na tok dejstva partizanskih jedinica. To se naročito ispoljava pri dejstvu avijacije po raketnim jedinicama srednjeg dometa, većim rezervama, aerodromima, a posebno onim koje koristi avijacija namenjena za taktičku podršku. Neposredna vatrena podrška obuhvata ona dejstva koja neposredno utiču na tok borbe partizanskih jedinica na široj prostori ili samo neke od partizanskih jedinica u toku izvršenja zadatka.

Posrednu vatrenu podršku u najvećem broju slučajeva vrši isključivo LBA sa sopstvene teritorije. Neposrednu vatrenu podršku mogu ostvarivati LBA, LaBa i naoružani helikopteri sa sopstvene teritorije ili da manje jedinice (odeljenje do eskadrile LaBa ili helikoptera) budu pridate partizanskim jedinicama i da baziraju privremeno na oslobodenoj teritoriji.

Laki borbeni avioni ili naoružani helikopteri vrlo su efikasni za zadatke neposredne vatrene podrške, jer mogu relativno vrlo brzo da dejstvuju po izabranom objektu u borbenom rasporedu neprijatelja, čime se dobija u vremenu potrebnom za dovođenje jačih snaga, ili da

svojim dejstvima stvore povoljnije uslove za napad partizanske jedinice. Pored toga, ova vrsta avijacije napadom na aerodrome (helidrome) neprijateljeve avijacije u sastavu antigerilskih i drugih jedinica, bila bi posebno korisna partizanskim jedinicama koje su u prvom redu objekat napada lakih aviona i helikoptera. Broj objekata napada mogao bi se za ovu vrstu avijacije proširiti i na skladišta, radarske stanice i sl. (to su samo neki od objekata, a sigurno je da bi se pojavili i mnogi drugi).

*Izviđanje.* Partizanske jedinice, iako su veoma značajne za prikupljanje podataka o neprijatelju potrebnim komandama jedinica operativne vojske na frontu, u nekim situacijama neće moći da prikupe potrebne podatke o objektu napada ili o neprijateljskim snagama na većim udaljenostima od rejona svog razmeštaja. Karakteristike borbenih dejstava u eventualnom ratu biće u pozadini analogne onim na frontu. Antigerilske jedinice biće vrlo pokretne, a često će im se menjati i jačina i sastav zbog velike manevarske sposobnosti sredstava kojima će raspolagati. Zbog toga i pri najbolje organizovanoj mreži osmatranja i obaveštavanja o promenama kod neprijatelja može biti propusta, pa i većih posledica. Stoga se izviđanje iz vazduha u podršci partizanskih jedinica ne bi smelo zanemariti u planiranju avijacijske podrške.

Postojeći problemi u izvršavanju ovog zadatka mogli bi se uspešno rešiti na više načina. Na primer, izviđačka avijacija izviđa na većoj dubini za potrebe komandovanja jedinica na frontu, pa je moguće da posade ovih aviona rezultate izviđanja odmah javljaju komandi (štabu) partizanskih jedinica, ukoliko ona ima sredstava veze za prijem iz vazduha. Komanda partizanskih jedinica može ne samo da koristi ove podatke za svoje potrebe, već da ih (ukoliko su važni i hitni) sredstvima veze prenese komandi jedinica operativne vojske ukoliko radio-stanica u avionu nema dovoljan domet.

Pored IA ovaj zadatak redovno bi mogli da izvršavaju LaBa i helikopteri, ukoliko budu pridani višim komandama partizanskih jedinica, posebno kada se prikupljaju podaci o raketnim jedinicama, aerodromima i helidromima. Prikupljanje podataka izviđanjem iz vazduha o ovim objektima efikasnije je zbog toga što bi organima izviđanja iz sastava partizanskih jedinica za ovaj zadatak bilo potrebno mnogo više vremena, pa bi podaci često izgubili vrednost. Izviđanje iz vazduha noću, uz osvetljavanje objekata napada, posebno bi bilo od dragocene koristi i partizanskim jedinicama, a za ovo nisu potrebne velike snage i sredstva. Sem toga, u ovom zadatku ne bi se verovatno pojavili ni veći problemi u organizaciji sadejstva, pa bi stoga u svim uslovima, kada postoji mogućnost, dejstva IA trebalo uskladiti i sa potrebama partizanskih jedinica.

*Prevoženje materijalno-borbenih sredstava i sanitetsko zbrinjavanje.* U izvršavanju ovog zadatka transportna avijacija je tokom NOR-a dala krupan doprinos borbi partizanskih jedinica. Prenos naoružanja, opreme, sanitetskog materijala, raznih artikala ishrane i evakuaciju ranjenika obavljala je saveznička transportna avijacija gotovo na celoj slobodnoj teritoriji u Sloveniji, Hrvatskoj, BiH, Srbiji, Crnoj Gori



i Makedoniji.<sup>4</sup> Mnogi borci se i danas sećaju kako su se, posebno ranjenici, radovali dolasku ovih aviona. Posebno je bio značajan moralni efekat, jer se evakuacijom i najtežim ranjenicima povećavala nada u uspešno lečenje i ponovni povratak među svoje drugove. Komande i starešine jedinica utoliko su više cenile doprinos transportne avijacije, jer je doturom naoružanja i municije jedinica bila spremnija za izvršenje novih borbenih zadataka, a evakuacijom ranjenika postajala je pokretljivija i sposobnija za manevar.

Doprinos transportne avijacije u toku NOR-a bio je vrlo zapažen, pa ti rezultati i danas, čini se, znatno utiču na poglede o avijacijskoj podršci partizanskih jedinica. Sa stanovišta korisnosti i efikasnosti podrške, ovo gledište bi se moglo usvojiti kao ispravno, jer pitanje je da li bi bilo koja vrsta avijacijske podrške sa ograničenim snagama olakšala situaciju nekih partizanskih jedinica u IV i V ofanzivi, kao što bi uticala transportna avijacija. Samo jedna eskadrila transportnih aviona na primer, za 4—5 dana mogla je evakuisati najveći broj ranjenika, pa bi partizanske jedinice i štabovi bili oslobođeni velikog fizičkog, moralnog i psihičkog opterećenja koje je stalno bilo prisutno zbog brige za ranjene borce. Stoga, ako upoređujemo situaciju u prošlom ratu sa eventualnim ratom i imamo u vidu mogućnu upotrebu helikoptera kao sredstva za transport umesto transportnog aviona, pomenuti pogledi na vrednost avijacijske podrške još više su opravdani. Naime, poznato je da su partizanske bolnice viših jedinica redovno imale 50—100 ranjenika, koje je u pokretu trebalo (najčešće) nositi i zbog toga odvojiti više zdravih boraca. Za proleterske jedinice, koje su stalno bile u ofanzivi i izvodile velike manevre, to je bio poseban problem. Međutim, s jednim odeljenjem srednjih helikoptera u toku jednog dana evakuacije jedinica bi se oslobodila svih briga oko transporta ranjenika.

Ovo pitanje ističem u prvi plan zbog značaja koje je imalo u toku NOR-a, jer iako ne treba izgubiti iz vida teškoće oko snabdevanja partizanskih jedinica materijalno-borbenim sredstvima, činjenica je da se ovaj zadatak daleko lakše rešavao nego zbrinjavanje ranjenih i bolesnih boraca, sve do oslobođenja većeg dela teritorije naše zemlje. Međutim, u uslovima dejstva partizanskih jedinica s naslonom na operativnu armiju i slobodnu teritoriju, potrebe za njihovim snabdevanjem materijalno-borbenim sredstvima biće veće, odnosno to će biti redovan zadatak transportne avijacije u podršci partizanskih jedinica.

Navedeni primeri i komparacija nekih situacija iz prošlosti i budućnosti partizanskog ratovanja upućuju nas na potpuniju analizu postojećih problema i traženje optimalnih rešenja ovog vrlo osetljivog pitanja u taktici partizanskog ratovanja.

Bez svake je sumnje da jedinice operativne vojske na frontu imaju također velike potrebe za ovom vrstom avijacijske podrške, te će često biti otežano izdvajanje i manjeg broja sredstava vazdušnog transporta za potrebe partizanskih dejstava. Ali, s obzirom na neophodnost koordinacije dejstava jedinica operativne armije i partizanskih jedinica, biće neophodno da komandovanje ovo pitanje rešava saobrazno datoj situaciji, imajući ponekad u vidu potrebu da dà prven-

<sup>4</sup> Avgusta 1944. godine samo u jednoj akciji sa teritorije Crne Gore evakuisano je oko 1.000 ranjenika u bolnice južne Italije.

stvo partizanskim jedinicama u ovoj vrsti avijacijske podrške. Ova teza zasniva se, pre svega, na tome da će i u pozadini borbena dejstva biti dinamična, jer će protivpartizanska dejstva sigurno podržavati brojni avioni, helikopteri i druga sredstva podrške, zbog čega će komandanti partizanskih jedinica imati velike teškoće u snabdevanju svojih jedinica i u zbrinjavanju ranjenika. Dodeljivanjem dela avio-poletanja transportnih aviona (helikoptera) moguće je obaviti znatan deo poslova oko obezbeđenja ovih potreba i tako ublažiti ili potpuno rešiti problem ako se pojavi. Osim toga, nekada će jedino vazдушnim putem biti moguće doturiti sa slobodne teritorije do partizanskih baza pojedinu vrstu oružja, delove oružja i opreme, neophodnu municiju, minsko-eksplozivna sredstva, sanitetski materijal i dr. Pored ove vrste transporta partizanske jedinice znatno će više imati potrebe za transportom vazдушnim putem, posebno ako je stvorena veća slobodna teritorija ili u periodu ofanzivnih dejstava i naglih promena situacije. U tim uslovima biće potrebno doturiti materijalno-borbena sredstva iz skladišta do jedinica ili od jedne jedinice ka drugoj. Izuzetno, biće potrebno i da se neka manja jedinica preveze da bi se ojačale snage na važnom sektoru gde se vode borbe, itd.

Pomenuti zadaci (vatrena podrška, izviđanje i vazdušni transport) su i najčešći koje će avijacija ili helikopteri izvršavati u okviru avijacijske podrške partizanskih jedinica. Prevoženje pojedinih starešina i kurira (veza) biće takođe često, no o tom zadatku nije potrebna detaljnija analiza.

Iz iznetog moglo bi se zaključiti:

da će partizanske jedinice u eventualnom ratu verovatno imati više potrebe za avijacijskom podrškom nego što je bilo u prošlom; ove potrebe biće rezultat povećane uloge partizanskih dejstava i jačine neprijateljskih snaga koje će se angažovati u borbi protiv partizanskih jedinica;

da će laki naoružani helikopteri i avioni u izvršenju zadataka vatrene podrške imati veliki uticaj na uspeh borbe partizanske jedinice, posebno pri napadu na neprijateljeve raketne jedinice, aerodrome i druge objekte sličnih karakteristika;

da bi srednji helikopteri u prevoženju materijalno-borbenih sredstava, diverzantskih grupa i evakuaciji ranjenika, mogli imati presudan uticaj u nekim operacijama partizanskih jedinica; stoga će ova vrsta avijacijske podrške verovatno dobiti posebno mesto i značaj u okviru podrške partizanskih jedinica.

## USLOVI I MOGUĆNOSTI OSTVARENJA AVIJACIJSKE PODRŠKE

Moglo bi se pretpostaviti da će avijacijska podrška partizanskih jedinica zavisiti od: raspoloživih snaga avijacije za podršku jedinica na frontu i potreba za tom podrškom u datoj situaciji; stepena koordinacije borbenih dejstava jedinica na frontu i u pozadini, tj. da li je i u kojoj meri akcija (operacija) partizanskih jedinica usklađena sa dejstvima jedinica na frontu ili se izvodi samostalno; udaljenosti aerodroma baziranja avijacije na sopstvenoj teritoriji i od broja pogodnih prostorija za baziranje avijacije (helikoptera) na slobodnoj teritoriji;



materijalno-tehničkog obezbeđenja aerodroma (helidroma) na slobodnoj teritoriji; razvijenosti sistema veza, tj. obezbeđenja veza sa komandovanjem na frontu, a preko ovog i sa avijacijom; razvijenosti sistema vazduhoplovnih organa sadejstva.

Pod pretpostavkom da postoje osnovni uslovi za dodelu dela avio-poletanja partizanskim jedinicama, postavlja se pitanje: kakve su mogućnosti da se ostvari avijacijska podrška u odnosu na potrebe i značaj pojedinih vrsta te podrške za partizanska dejstva u pozadini.

*Vatrena podrška.* Mogućnosti upotrebe savremene mlazne LBA za podršku partizanskih dejstava, realno gledano, vrlo su ograničene, mada će u sastavu antigerilskih i drugih jedinica neprijatelja biti i objekata velike otpornosti, po kojim bi bila celishodna dejstva upravo ovom vrstom avijacije. Stoga na neposrednu vatrenu podršku ovom vrstom avijacije ne bi trebalo računati sem u izuzetnim situacijama (verovatno će u praksi biti primera i neposredne vatrene podrške i tu mogućnost ne treba isključiti). Međutim, realno je pretpostaviti da će posredna vatrena podrška u praksi biti vrlo česta, bilo da su napadi avijacije i partizanskih jedinica vremenski koordinirani, bilo raspodelom objekata napada.

Laki borbeni avioni i naoružani helikopteri mogu zadatke neposredne vatrene podrške partizanskih jedinica izvršavati sa aerodroma na sopstvenoj ili slobodnoj teritoriji, što zavisi od konkretne situacije i taktičkog radijusa pomenutih aviona (helikoptera). Ukoliko udaljenost između aerodroma i partizanske jedinice koju avijacija podržava ne sprečava održavanje veze, za avijaciju je povoljnije da ovaj zadatak izvršava sa aerodroma na sopstvenoj teritoriji zbog materijalno-borbenog obezbeđenja. Međutim, ukoliko je neprijatelj zauzeo veći deo teritorije i partizanske jedinice izvođe ofanzivna dejstva na većoj dubini, upotreba ove vrste avijacije biće otežana, jer su uslovi približni onim koji su pomenuti pri razmatranju upotrebe LBA. U takvoj situaciji uspešnu neposrednu vatrenu podršku moguće je obezbediti samo pod uslovom da LaBa (helikopteri) privremeno baziraju na slobodnoj teritoriji.

Smatram da je ovo pitanje i najzanimljivije u kompleksu problema koji se mogu sagledati pri analizi mogućnosti avijacijske podrške partizanskih jedinica. Ono je utoliko zanimljivije što ima malo primera da avijacija, makar i sa ograničenim snagama, bazira na slobodnoj teritoriji i podržava partizanske jedinice.<sup>5</sup> Stoga je razumljivo što u teorijskim materijalima ima o ovom vrlo oprečnih mišljenja. Naime, po nekima, uslovi za baziranje avijacije na slobodnoj teritoriji su vrlo nepovoljni zbog nedostatka materijalno-borbenih sredstava za avione i aktivnosti neprijateljeve avijacije u borbi s partizanskim jedinicama, pa se smatra da je isključena mogućnost prikrivenog baziranja avijacije. Drugi su mišljenja da su ti problemi rešivi i da će privremeno baziranje avijacije (helikoptera) na slobodnoj teritoriji biti moguće, jer će se, za razliku od NOR-a, u eventualnom ratu partizanska dejstva u pozadini naslanjati na postojeću operativnu armiju i pozadinu. Neka

<sup>5</sup> Crvena armija u Ukrajini i Englezi u Burmi imali su aerodrome na oslobođenoj teritoriji i redovno su komunicirali.



iskustva iz rešavanja taktičkih zadataka idu u prilog ovom drugom mišljenju, mada je zapažen problem obezbeđenja aviona (helikoptera) materijalno-borbenim sredstvima (posebno pogonskim gorivom, ubojnim sredstvima, rezervnim delovima i sl.). Rešenja za ovo su različita. Najčešće se spominje dotur sa sopstvene teritorije transportnim avionima ili helikopterima. A zanimljiva su i kombinovana rešenja: da se deo potreba — ubojna sredstva, rezervni delovi i sl. — dotura sa sopstvene teritorije, a da se deo potreba koristi iz plena otetog od neprijatelja — najčešće gorivo. (Verovatno da je ovo moguće s obzirom na to što oktanska vrednost goriva nekih borbenih vozila odgovara karakteristikama goriva koje upotrebljavaju laki avioni i helikopteri.)

Pri rešavanju problema dotura ubojnih sredstava često se postavlja pitanje celishodnosti dotura avio-bombi većeg, pa i manjeg kalibra, jer se u odnosu na druga ubojna sredstva upotrebom bombi smanjuje broj poletanja. Tako, na primer, transportnim avionom (helikopterom), nosivosti oko 2 t, može se prevesti samo 20—40 bombi od 50 do 100 kg, a to je količina za samo 10—20 avio-poletanja, odnosno to su potrebe za jednodnevnu upotrebu eskadrile LaBa. Ceneći opšti doprinos avijacije partizanskim jedinicama daleko je povoljnije ukoliko bi se doturala raketna zrna, municija, eksploziv i sl.

Drugi problem baziranja avijacije na slobodnoj teritoriji jeste mogućnost prikrivenog rasporeda. U odnosu na prošli rat ovo se znatno oštrije postavlja, jer je izvesno da će u sastavu antigerilskih i drugih jedinica neprijatelja biti značajan broj aviona (helikoptera). Oni će omogućiti neprijatelju da sistematski izviđa sve prostorije koje bi se mogle koristiti za baziranje avijacije. Zbog toga, sa gledišta bezbednosti, zadržavanje avijacije na slobodnoj teritoriji biće otežano pa su zato povoljniji uslovi upotrebe naoružanih helikoptera za zadatke neposredne vatrene podrške. Za helikoptere je potrebna manja prostorija za poletanje i sletanje, ne ostavljaju upadljive tragove pri korišćenju zone poletanja i sletanja i pri dužem zadržavanju na jednoj prostoriji, a pored toga imaju i veću mogućnost manevra jer je lakše naći prostoriju za helidrom nego za aerodrom.

*Transport.* Ova vrsta podrške partizanskih jedinica neće biti uvek jednakog intenziteta, jer će i potrebe biti različite, a samim tim će i uslovi, kao i mogućnosti izvršenja, biti vrlo različiti. Ukoliko se transportuju materijalno-borbena sredstva sa sopstvene na slobodnu teritoriju, a postoje osnovni uslovi (dobrena avio-poletanja i na teritoriji postoje prostorije za sletanje aviona ili izbacivanje materijala pomoću padobrana), u izvršenju ovog zadatka neće biti većih teškoća. Transportna avijacija ili helikopteri su u mogućnosti da prevezu materijalno-borbene potrebe na bilo koju prostoriju u granicama taktičkog radijusa, pa i u granicama doleta aviona (helikoptera) ukoliko postoje uslovi da se na mestu sletanja dopune gorivom potrebnim za povratak. Ova sredstva u povratku obično bi se koristila za prevoženje ranjenih i bolesnih boraca (kojima je potrebno lečenje u sanitetskim ustanovama na slobodnoj teritoriji), a moguće je da se koriste i za druga prevoženja. Pošto će verovatno ove potrebe biti relativno male, može se pretpostaviti da bi zahtevi partizanskih jedinica za ovom vrstom podr-



ške najčešće bili zadovoljeni. Za uspešno izvršenje ovog zadatka potrebne su posebne mere sadejstva (u ovom članku nije ih nužno obraditi).

Srednji helikopteri su najpogodnije sredstvo za transport na slobodnoj teritoriji. S malim brojem ovih letelica mogu se rešiti krupni problemi u partizanskom ratovanju. Upotreba helikoptera mogućna je na dva načina.

Prvi, da baziraju na sopstvenoj teritoriji i da u toku jednog dana (noći) sa određenim brojem poletanja prevezu određene količine materijalno-borbenih sredstava iz jednog rejona u drugi, a to znači da bi sve ovo trebalo ranije isplanirati i dati konkretan zadatak helikopterskoj jedinici.

Drugi (znatno povoljniji za partizanske jedinice), da se deo helikoptera (jedno do dva odeljenja) odobri višoj komandi partizanskih jedinica. U ovom slučaju ta bi komanda upotrebila helikoptere prema svojim potrebama, a komanda koja je odobrila upotrebu daje samo ograničenja u broju časova naleta za svaki helikopter ili u broju poletanja. Ova ograničenja su i za partizanske jedinice pogodnija nego ako je unapred određeno šta treba transportovati, jer verovatno da bi često partizanska jedinica imala bolje rezultate ako helikoptere upotrebi za prevoženje diverzantskih grupa, eksploziva i dr. do objekta koji napada, nego ako bi se prevozila municija i sl.<sup>6</sup>

Baziranje helikoptera za transport na slobodnoj teritoriji ne bi predstavljalo posebnu teškoću, jer se potrebne količine goriva, rezervnih delova i sl. mogu transportovati u toku preleta na određenu prostorijsku sa koje se podržava partizanska jedinica, te bi verovatno to i u praksi našlo veću primenu.

Mogućnosti izvršenja ostalih zadataka avijacijske podrške (veza i izviđanje) daleko su povoljnije, pa se zbog toga i neće ovde obraditi.

Na kraju, moglo bi se podvući: da se, analizirajući potrebe i mogućnosti avijacijske podrške partizanskih jedinica, može pretpostaviti da će ta podrška u budućnosti naći veću primenu pri planiranju upotrebe avijacije za zadatke podrške; da svi zadaci koje će avijacija izvršavati za potrebe partizanskih jedinica imaju specifična rešenja, te ih treba na vreme sagledati, detaljno izučiti i preduzeti potrebne mere još za vreme mira; da bi opštevojno i vazduhoplovno komandovanje trebalo da u obuci jedinica, starešina i vojnika daju određeno mesto teorijskom i praktičnom obučavanju u izvršenju ovih zadataka i da to uvrste u program obuke; da su obaveze partizanskih jedinica prema avijaciji koja će vršiti zadatke podrške, i obratno, posebno zanimljive za izučavanje teorije i taktike borbenih dejstava partizanskih jedinica, te da bi bilo veoma korisno da nađu svoje mesto u radovima naših vojnih teoretičara.

Potpukovnik avijacije  
*Abdurahman HADŽIBEGOVIĆ*

<sup>6</sup> Iskustva iz nekih zadataka ukazuju da starešine KoV u ulozi komandanta partizanskih jedinica pitanje upotrebe helikoptera rešavaju znalački, sa puno odgovornosti i dovoljnim razumevanjem tehničkih mogućnosti helikoptera.