

Потпуковник СТАНИСЛАВ ПОДБОЈ

ЗНАЧАЈ БИЦИКЛИЗМА ЗА АРМИЈУ

Крајем прошлог столећа појавили су се чочак и скије као нова средства за повећање индивидуалне покретљивости човека, која су почела да конкуришу јахаћем коњу. Истина, ни чочак ни скије нису могли да га замене у свима условима, јер је употреба чочка ограничена углавном на путеве, а употреба скија на зиму, односно постојање снега. Но, и поред тога, ова нова средства имала су и нека значајнија преимућства. Скијаш, нарочито на испресецаном земљишту са дубоким снегом, може да буде знатно покретљивији од коњаника, док је бициклиста по путевима бржи и издржљивији. Осим тога, ова нова средства су јевтинија, могу се далеко лакше одржавати, а усто и погоднија за масовну примену, те је и природно што су убрзо била уведена и у војну опрему.

Брз и масован развој моторизације различито је утицао на развој скијаша, коњаника и бициклиста. Скијаши су се развијали даље, како у оквиру масовних спортова, тако и у оквиру армије. Примена јахаћег коња у практичном животу знатно је сужена, док се коњици у појединим армијама придаје мањи значај, а у неким је чак и избачена као род војске. Међутим, чочак је у грађанству задржао свој значај и још више се омасовио. У вези са тим, поставља се питање какав је његов значај у оквиру данашње армије. Он је 1870 године први пут употребљен у војне сврхе у опседнутом Белфору, и то за курирску службу, замењујући курира-коњаника. Касније се чочак постепено уводио у војну опрему готово у свима војскама. Пре Првог светског рата постојале су посебне бициклистичке јединице, као стрељачке, митраљеске и пионирске, и то обично у саставу виших коњичких јединица. За време рата појавиле су се самосталне бригаде као највише бициклистичке јединице. Па и после Првог светског рата постојале су бициклистичке јединице у многим армијама. Тако, на пример, у бившој Југословенској војсци била су два самостална батаљона. У предратној мађарској војсци, поред осталих, постојале су и минобацачке бициклистичке јединице. Бициклизам се развијао даље, а његов значај за војску растао је.

У Другом светском рату бициклисте су користили Немци и Италијани. У НОР примењивани су нарочито у Словенији. Према извесним подацима они су коришћени и у оквиру Француског покрета отпора.

Како изгледа, после Другог светског рата настаје извесна стагнација у развоју и примени бициклизма у војсци. Међутим, према непровереним подацима, и у послератном периоду у извесним армијама постоје

специјалне бициклическе јединице. Један француски писац истиче њихов значај у оквиру територијалне одбране против падобранских и убачених јединица.

У целини узев, примена бициклических јединица у ратовима није била по обиму од нарочито великог значаја. Величина највише јединице није прелазила самосталну бициклическу бригаду, а и њих није било много. Међутим, било је доста примера да су бициклическе јединице постигле добре резултате у борбеној употреби.

Са точком се може постићи знатна брзина, 3—4 пута већа од брзине пешака. У средњим условима путева и времена просечна брзина износи 10—15 км, а на краћим релацијама и у повољним околностима и далеко више. Са таквом брзином лако се постижу дневни маршеви од 100—120 км у току више узастопних дана, а усиљени и до 200 км. 1914 године једна немачка бициклическа јединица извршила је у Фландрији за 13 сати марш од 176 км. Швајцарци су у предатним војним правилима за бицикliste предвиђали дужину марша од 180 км дневно. Разумљиво је да овакве маршеве могу остварити само добро извезбане јединице. Код импровизованих већих јединица они су, свакако, мањи (60—100 км). С друге стране, точак је веома лак. Он се лако може изгурати преко стрмијих нагиба, преко којих би вожење било сувише заморно. Губитак времена на таквим местима надокнађује се на бољим деловима пута и на низбрдицама где се могу постићи знатно веће брзине од просечних. Он се, такође, може лако пренети и преко земљишних и вештачких препрека, те се може употребити и на путевима на којима су извршена запречавања. 1944 године Немци су пребацивали људство читавих дивизија ка мостобрану у Нормандији на реквирираним точковима, јер — услед дејства савезничке авијације по комуникацијама — нису могли у довољној мери да се користе моторна возила и железнице. Услед мале тежине и релативно погодног облика, утовар точка у вагоне или на камионе не претставља проблем.

Точак може да поднесе прилично оптерећење. Борац на точку може да спакује своју личну опрему, митраљез, па чак и минобацач. Разумљиво је да веће оптерећење смањује просечну брзину. Услед мале тежине и облика точка бициклисти могу, за разлику од коњаника и моторизованих јединица, врло брзо и лако да се заклоне у случају непријатељског препада или напада из ваздуха.

Узан колотраг омогућава употребу точка не само по добрим путевима, као што се често мисли, већ исто тако и по сеоским путевима, па и по неким стазама, ако нису камените и стрме. У ограниченој мери користи се и ван путева, наравно са јако смањеном брзином. (У релативно скромној пракси бициклических јединица у бившој Југославији забележен је, на пример, марш преко Суве Планине).

Набавка и одржавање точка су неупоредиво јефтиније од свих осталих средстава, осим скија. Солидан точак је веома издржљив. Нешто брже се троше само гуме. Употреба мазива је минимална. Сам возач може да отклони већину кварова. У случају већих кварова, могу се готово свуда набавити резервни делови, јер је употреба точка широка. У борбеној пракси било је случајева да су се бициклическе јединице попуњавале реквизицијама точка од становништва. Због тога су бициклическе јединице, у погледу точка, скоро независне од снабдевања из позадине, за

разлику од моторизованих јединица, код којих попуна моторних возила и горива претставља озбиљан проблем.

Вожња на точку је релативно мање напорна него маршевање. Зато су бициклическе јединице после вожње на точковима способније за нове напоре него после пешачења које би трајало исто толико времена, колико и вожња бициклом.

Точак има и недостатака. Вожња по блатњавим путевима и песку је јако напорна или и немогућа, а и дубок снег може довести у питање његову употребу. Невреме, а нарочито супротан ветар и велика прашина, затим ноћ и магла, могу знатно умањити брзину вожења. Међутим, у практичној борбеној употреби точкава било је примера да су и под тако тешким условима постизани значајни резултати. Тако је, на пример, 12 октобра 1917 године, приликом немачког десанта на острво Езел, један бициклически батаљон успео да доста брзо савлада даљину од 42 км по слабом путу и невремену, да Русима пресече отступницу ка острву Мон и тиме битно допринесе уништењу једне руске дивизије. Средином фебруара 1918 године, немачка бициклическа бригада у наступању ка Ревалу постизала је дневно маршеве од 45—50 км по залеђеним путевима са слабом подлогом, који су местимично били завејани дубоким снегом, а при температури од минус 20 степени.

Према изнетим одликама точка можемо закључити да је бициклиста на дужим релацијама бржи и издржљивији од коњаника, да је мање осетљив и неупоредиво јевтинији, да је његова обука простија, али се не може кретати ван путева у задовољавајућој мери. Осим тога, он се може користити скоро преко целе године, док је могућност употребе скијаша (чија је обука знатно компликованија) код нас у равницама много ређа, а у планинама ограничена, углавном, на месеце јануар—април. Према томе, иако моторизација има неупоредиве предности у погледу брзине и капацитета, ипак не би требало губити из вида да је точак скоро независан од снабдевања и мало осетљив према запречавањима и дејству из ваздуха, да се може кретати по слабијим путевима, да сада постоје веће могућности за његову ширу употребу, да је веома погодан за импровизације и да је јевтин.

Као што смо раније напоменули, точак је у војсци први пут употребљен за курирску службу, за коју се и данас може корисно употребљавати, нарочито у нижим стрељачким јединицама, као и код територијалних органа за вршење обилазака, разношење позива и сл. Осим тога, бицикли се могу употребљавати и за извршење веома различитих задатака.

Бициклическа јединица, формациска или импровизована, може се употребити скоро за све задатке које решава и свака друга стрељачка јединица, с тим што су бициклисти нарочито погодни за оне улоге у којима може доћи до изражаја њихова већа брзина.

Још у првим месецима Првог светског рата бициклисти су били успешно употребљени у оквиру извиђачких јединица на Западном и Источном фронту, како од стране Енглеза и Француза, тако и од Немаца. Они су се чешће формирали у бициклическе чете, а нарочито су били погодни за даљна извиђања. У том истом периоду они су често употребљавани као претходнице или заштитнице. Дешавало се да као претходнице наиђу на заседу, зато што нису могли да истуре бочна и крилна осигурања која би

се ван пута могла кретати истом брзином као јединице на путу. Но, ни у таквом случају нису трпели већи неуспех, јер је колона, која је за време кретања доста издужена, могла брзо да заузме заклон и отвори ватру. Једна немачка бициклистичка чета као претходница, благодарећи своје нечујном кретању, успела је, 3 септембра 1914 године, својим изненадним нападом на француски мостобран код Мон Сен Пиера на Марни, да створи панику, нанесе велике губитке знатно надмоћнијим француским снагама и да овлада мостобраном. Приликом гоњења Немаца 1914 године, Марну су прво прешле француске бициклистичке јединице.

Нарочито је била корисна употреба бициклиста у улози предњег одреда, јер су, захваљујући својој брзини, брзо избијали у одређени рејон и успевали да га одрже до пристизања главнина. У том погледу, поучан је већ поменути пример немачке бициклистичке бригаде која је успела да три дана раније заузме Ревал и да га задржи у својим рукама до доласка главнине.

Приликом употребе бициклиста у немачкој десантној операцији на острво Езел, од пет батаљона само су два употребљена као прави бициклистички батаљони док су се остала три, због великог блата, кретала готово брзином пешака.

Бициклисти могу одиграти значајну улогу као покретна резерва у оним случајевима када нема моторизованих јединица, нарочито у одбрани на широком фронту и у маневарској одбрани. Италијани су корисно употребили бициклисте као покретне резерве за време повлачења после битке код Кобарида 1917 године, као и на Пијави, где је сваки корпус имао по три бициклистичка батаљона у резерви. Немци су успешно употребили бициклисте као покретну резерву за затварање бреше после енглеског пробоја код Ле Катоа, 24 октобра 1918 године.

У Првом светском рату, после пробоја Румунског фронта, Немци су успешно употребили бициклистичку бригаду на правцу Гвоздена Капија, Букурешт, упркос врло слабих путева у блатњавом периоду.

У маневарској одбрани истакла се немачка бициклистичка бригада 1917 године, када је почетком марта прикривала и штитила планско повлачење Немаца на Сигфридову линију уочи Нивелове офанзиве. Један њен батаљон успео је том приликом да задржи јаке француске снаге у седмодневним борбама на просторији дубине 6 км и да се благовремено повуче. При томе је успео да нанесе Французима тешке губитке, док је сам претрпео незнатне.

У Другом светском рату нарочито је била значајна употреба точкова за пребацивање немачких јединица ка мостобрану у Француској у условима апсолутне надмоћности савезничке авијације. Ова примена указује на значајне могућности које постоје у оквиру импровизоване употребе точка, тим пре што она може и у будуће да дође до изражаја.

Од специјалних бициклистичких јединица помиње се једна бициклистичка бригада коју су Немци употребили против Савезника после искрцавања и која је водила одбрану на широком фронту.

На нашем фронту Немци су употребили бициклистичке јединице у току VII офанзиве против Треће крајишке бригаде у циљу да продру што брже и што дубље у унутрашњост ослобођене територије. Италијани су употребу бициклиста свели готово само на курирску службу

Нажалост, нисмо могли прикупити више података о употреби бициклических јединица у Другом светском рату, али и наведени примери довољно јасно показују да они могу бити веома корисни за извршење разних задатака. Несумњиво је да ће пораст моторизације савремених армија имати утицаја на смањивање перспективе у погледу употребе бициклических јединица у будућем рату.

Међутим, неоспорно је и то да се бициклически могу употребити и у савременом рату, било у облику специјалних бициклических формација, било коришћењем на брзу руку импровизованих бициклических јединица. Оне ће се још увек корисно примењивати у оквиру стрељачких јединица за курирску и извиђачку службу, а у већим импровизованим или специјалним формацијама, као што смо већ нагласили, може доћи до озбиљније примене у улози предњих одреда, а нарочито у улози покретних резерви, ако се не располаже са довољно моторизације или је њено коришћење сувише ометано од стране изразито надмоћне непријатељске авијације. Ово поготово важи код одбране на широком фронту. Бициклическе јединице могу се корисно употребити и у саставу покретне групе, а ако су наоружане са РБ, могли би наћи примену и као нека врста покретне резерве у ПТО. Особито значајна примена ових јединица може да буде и у оквиру територијалне ПДО, где би употреба тачка могла знатно да прошири њену масовну базу.

С обзиром на изнету могућу перспективу употребе бициклических јединица у рату, природно је да се и армија интересује за развој бициклизма уопште, без обзира на то да ли у њој постоје и специјалне бициклическе јединице ради стицања и уопштавања искустава из њихове употребе. И, докле год постоји знатан број немоторизованих јединица у армији и докле год постоје оправдани разлози за држање коњичких јединица, треба имати на уму и могућност примене бициклических јединица.

Међутим, армија би требала да буде заинтересована за масован развој бициклизма, чак и у случају да не рачуна са његовом непосредном применом у борбеним дејствима. Употребом тачка развија се код бициклических јединица смисао за покретљивост и брзину, што је од великог значаја за војничку обуку. Управљањем тачка стиче се у знатној мери потребна вештина за вођење мотоцикла, а и извесна предзнања за управљање другим моторним возилима. Одржавањем и оправком тачка развија се смисао за технику, што је значајно за младиће са села који често немају прилике да се у већој мери баве техником такве врсте. Сам точак наводи сопственика да прави дуже излете у природу и околину, а тиме се развија смисао за туризам и стиче способност лакшег оријентисања на земљишту. Широки развој бициклизма има знатан утицај и на правилно одржавање путне мреже, јер су бициклически заинтересовани за добре путеве. Коначно, бициклизам је веома користан и здрав спорт који развија телесну снагу, издржљивост, такмичење, смисао за брзину и кретање у природи на свежем ваздуху — што је све значајно са гледишта предвојничке обуке.

У вези са тиме армији би одговарала масовна производња солидног, лаког, типизираних и у погледу цене приступачног тачка. То би била основа за развој бициклизма која данас још није довољна, али за коју већ постоје битни предуслови. Свакако, било би корисно да точак буде истовремено и подесан за војну употребу, нарочито у погледу могућности па-

ковања ратне опреме, лаког склапања, расклапања, као и замењивања појединих делова. Према томе, било би најбоље да за масовну употребу још за време мира постоји један стандардни тип точка, који би одговарао војним потребама у случају рата. То би било корисно не само за попуну бициклических јединица добрим точковима, већ и за попуну резервним деловима.

Осим тога, требало би пропагирати да се војна лица користе точком у свакодневной служби при извршавању задатака који се на тај начин могу лако обавити. Исто тако требало би пропагирати употребу бициклических група и јединица на вежбама у оквиру ванармиског васпитања, а нарочито у вежбама из оквира ПДО. На тај начин би се стицала потребна искуства у коришћењу бициклических јединица и претстава о њиховим могућностима.

Популаризовање бициклизма био би следећи задатак. Досада се у том циљу поклањала извесна пажња утакмицама на специјалним тркачким точковима, што није довољно за масовни развој бициклизма. Било би потребно да се Армија више заинтересује за разне утакмице у вожњи на тешком точку (који би био у масовној употреби код становништва), не само по друмовима, већ и по стазама и преко препрека, као и за посебна такмичења у вези са гађањем и решавањем извесних извиђачких задатака из оријентисања на земљишту. Армија би могла да учествује у организовању таквих такмичења и са својим такмичарима који би се вежбали у оквиру бициклических секција у појединим гарнизонима. Осим тога, било би потребно да се јединице снабдеју извесним бројем точкова на којима би се војници обучавали у вожењу и на часовима физкултуре. Такви точкови могли би се користити за разне задатке у оквиру тактичких вежби и за курирску службу, што би уједно служило и за стицање потребних искустава.

Да би се обезбедила правилна оријентација у погледу употребе бициклиста у борбеним дејствима, требало би у правилима предвидети њихову употребу и изградити упутство за рад регуларних или импровизованих бициклических јединица. Најзад, можда би било корисно да се за време мира формира нека бициклическа јединица која би служила као наставни центар за стицање, уопштавање и преношење искустава из употребе и делатности ових јединица.
