

## **О ОРГАНИЗАЦИЈИ И СИСТЕМУ СНАБДЕВАЊА ТРУПА ВАЗДУШНИМ ДОТУРОМ**

У операцијама појединих армија у Другом светском рату може се запазити да је често било лакше извести брзо маневровање, односно довести трупе у неки рејон и увести их у борбу, него том маневру обезбедити потребну ударну моћ и осигурати довољне количине материјалних средстава. Јер, треба имати у виду да су за удар потребне и снаге и средства — при чему некада више долази до изражаја снага, а понекад и средства. У сваком случају недостатак средстава слаби чак и јаку снагу.

И Други светски и Корејски рат су показали да су за обезбеђење непрекидног, снажног и брзог маневра, а нарочито за ојачање снаге његовог удара потребне велике тонаже сваковрсних борбених средстава, опреме и хране. Не буде ли довођење те тонаже на одређено место и до одређеног времена одговарало брзини којом оперативно руководство може да маневрује, онда несумњиво мора доћи до успоравања или одлагања маневра, а тиме и до слабљења његовог дејства и резултата. Недостатак средстава, поред осталог, често искључује изненађење, толико важан елеменат за успех самог маневра. Поред тога, може се десити да се борачке снаге троше и изнуравају због недостатка материјалних средстава, којих у то време можда има и сувише, само не на потребном месту и у времену које је потребно за извођење датог маневра.

Другим речима, брзина припрема и извођење маневра често се не подударају са брзином дотура и ешелонирања материјала који је неопходан да обезбеди удар, брзину и снагу маневра. Наиме, набавка, комплетирање, транспорт, концентрација и ешелонирање материјала на одређеној просторији одвија се далеко спорије, због његове разнородности и многобројности, због потребе да се дотура са разних страна, и што рад са материјалом захтева многобројне транспорте, претоваре, деобе и планове за његово остварење. Ова неподударност планова операција и материјалног обезбеђења, обично се раније отклањала на тај начин што се тежило да се максималним сасређивањем и искоришћењем транспорта што брже снабдеју одређене јединице. Због тога се план транспортовања материјала обично почињао да остварује пре плана операција, или се извођењу плана операција приступало тек пошто је био остварен основни део плана дотура. То је



свакако било могуће у оним случајевима када се имало времена и када је то оперативна ситуација дозвољавала. У противном, операције су извођене, стим што се раскорак између снага и средстава за остварење маневра често све више продубљавао. А како ће то бити убудуће? У свом делу „Ратовање и будућност“ (Warfare and the future), Фулер између осталог, каже: „Докле год брзина снабдевања не буде подједнака или већа од брзине кретања борбених јединица, ове последње не могу у потпуности искористити своју покретљивост“.

Класична средства за транспорт и дотур: железнице, бродови, камиони и кола — остају, свакако, и даље главни носиоци масовне тонаже за армије у току рата. Иако ова средства још нису изгубила своју првокласну улогу и огроман значај, ипак се показало да она понекад нису довољна, да су неспособна, а често и спора да би могла ићи у корак са брзином операција и њиховом дуготрајношћу и непрекидношћу. То су нарочито добро осетили Немци у почетку Другог светског рата, док су Савезници први покушали да организовано реше тај проблем, али ни они нису успевали да га увек савладају у потпуности.

Према досадашњим ратним искуствима и напорима који се чине у циљу усклађивања брзине дотура са брзином кретања трупа види се да се кључ за решење тога питања налази у организовању и даљем развоју транспортне авијације, која се у систему снабдевања, поред класичних транспортних средстава, појављује као брзо и моћно транспортно средство. С обзиром на даљи развој технике, као и нове погледе, може се очекивати да ће транспортна авијација имати још много већу улогу убудуће.

Немачки генералштаб је још пре Другог светског рата увидео да брзина дејстава и огромне тонаже (за велика пространства на којима ће се рат развијати) неће бити усклађена баш због недовољности и спорости транспорта. Немци су у почетку намеравали да овај проблем реше изградњом ваздушних лађа по систему Цепелина, али су убрзо одустали од тога, јер су Јункерси и Дорнијеи показали боље техничке и оперативно-снабдевачке особине. Али, иако су Немци у почетку рата брзо освајали Европу, иако су за искрцавања на Норвешку, Крит, итд. употребљавани сви расположиви транспортни и други авиони, ипак они до краја рата нису у потпуности применили неки значајнији систем ваздушног дотура у снабдевању трупа. С обзиром на њихове концепције о рату, затим на карактер њихових оперативних праваца и удаљена ратишта, несумњиво је да би им ваздушни транспорт итекако ишао у прилог, али су га они примењивали само као помоћно, другостепено средство, у мањим размерама и без нарочито одређеног система. Можда то нису могли да изведу због економских прилика, бар у другој половини рата, а можда нису схватили његов значај и могућности у оперативним и тактичким размерама. Немци су 1941 године за 24 дана рата стигли чак до Смоленска, али су ту стали, поред осталог и због тога што се њихова моторизација заглибила по јако раскалањим путевима и терену. Офанзива је настављена пред сам почетак зиме, али је то већ било касно — Москва је била спасена.



Тада нису искоришћени транспортни авиони, иако су их имали у приличном броју. А када је у току зиме 1942/43 маршал Паулус био опкољен код Стаљинграда, Немци су покушали да његову отсечену армију снабдевају ваздушним путем, али тада није било довољно авиона те је и дотур текао неуједначено, споро и недовољно.

Немачко гледиште да се ваздушни транспорт може ефикасно употребити само при ваздушним десантима и за снабдевање окружених јединица није сасвим одбачено. Поједини војни теоретичари на страни и сада подржавају ово гледиште, а и код нас се могу наћи слична схватања. По моме мишљењу, такав став се могао разумети у почетку Другог светског рата, када је транспортна авијација била тек у почетку развоја. Међутим, касније, а поготово данас, такво гледиште нема оправдања, јер систем снабдевања трупа ваздушним дотуром данас уствари претставља један нови начин снабдевања у коме је брзина транспортовања прилагођена брзини дејства савремених трупа. Можда овај вид транспорта, због своје скупоцености, осетљивости и недовољности засада још нема ону масовност (као класична транспортна средства), поготово у земљама које су индустријски слабо развијене, али је будућност свакако на његовој страни. Истина, ваздушни дотур има велики значај за снабдевање опкољених јединица, десаната и партизанских јединица, али то није његова првенствена намена, поготово код оних држава које су у стању да га развију до мере која би одговарала модерно опремљеној и механизованој армији. Међутим, организација снабдевања ваздушним путем има огроман значај и за технички слабије опремљене армије, нарочито у случајевима када се операције морају изводити на претежно тешко пролазном земљишту, где су путно-железничке комуникације неразвијене, где су сувоземни транспорти недовољни и где чешће долази до изражаја дејства по одвојеним тактичко-оперативним правцима. Због тога сматрам да овом виду снабдевања и код нас треба посветити пуну пажњу.

Американци сматрају да су први већи успех у ваздушном снабдевању тактичког значаја постигли у Buna—Campragne на Новој Гвинеји 1943 године. Али све то свакако баца у засенак организација снабдевања Патонове армије приликом њеног наступања кроз Француску до Сене (1944) и касније до Рајне и преко ње (1945). После продора код Авранша (31 јула 1944 године) његова армија је за свега 17 дана прешла велики простор Западне и Централне Француске и приближила се Сени, а тада је наступила криза у снабдевању, јер „транспорт камиона није одговарао ситуацији“ (Ајзенхауер). Да се због снабдевања не би укочило напредовање ове армије, из новообразоване Прве савезничке ваздушнодесантне армије и из стратегиско-бомбардерске групе хитно су извучени авиони и формиране ваздушно-снабдевачке јединице, које су снабдевале поједине дивизије у току гоњења Немаца. У почетку је дневно дотурано по 1.000 тона нафте и бензина, а затим и по 2.000 тона, док је у току задњих дана рата, када је Патонова армија надирала источно од Рајне, снабдевање већине његових дивизија вршено скоро искључиво ваздушним путем. У ор-



ганизацији снабдевања америчких трупа на фронту ваздушним дотуром, и то у периоду када се овај систем дотура такоређи тек рађао и када се у много којечему лутало, велику улогу су одиграли америчка Војноваздушна транспортна служба (The Military Air Transport Service) и Команда за транспортовање трупа, које су биле формиране у то време. То значи да су авиони, као транспортно средство, у ратној пракси већ проверени. Они су доказали да је у многим случајевима само и искључиво употребом система ваздушног снабдевања било омогућено извршење појединих тактичко-оперативних планова, и то обично баш онда када је ситуација била најделикатнија. Због тога сматрам да овај систем снабдевања има велики значај, да је нужан и у нашим условима, и да га не треба сматрати као узгредно, помоћно средство, већ у извесним приликама у односу на тактичко снабдевање трупа и као најважније, а можда и једино средство које ће се моћи ефикасно применити. Природно је да његов развој и капацитет морају зависити и од наших материјалних могућности.

Енглези сматрају да су први користили ваздушни транспорт у оперативно-стратегиским размерама, и то приликом преформирања и попуне својих снага 1942 године у Египту (пред Ромелов напад). После тога, Американци су, такође 1942 године, створили чувени „Hump“ (грба) мост када су ваздушним путем из Индије у Чункинг дотурали материјал кинеској војсци. Дотурањем материјала којим су при крају Народноослободилачког рата Савезници ваздушним путем делом снабдевали и нашу Армију, такође претставља један доказ више да ова врста транспорта може бити драгоцен и да ће његов значај убудуће бити још већи. После завршетка Другог светског рата ређали су се „берлински ваздушни мост“ 1950, велики и мали ваздушни тихоокеански мост (Сан Франциско — Алеути — Јапан — Кореја) 1950—1953 године, итд.

Најзад, последње искуство из рата у Кореји показује да је хитно постављање оперативних групација на неком раније недовољно припремљеном рејону, захтевало и посебну хитност у материјалном обезбеђењу те групације. У таквом случају, а обично у почетку операција, класична транспортна средства била су недовољна, а, због брзине развоја оперативне ситуације, и потпуно неефикасна и нису одговарала намени (на пример у почетку рата у Кореји 1950 године). То се показало и приликом хитних концентрација снага ради заустављања непријатељских оперативних продора, затим у току брзих заобилазних маневара, за време гоњења и приликом истурања одређених снага за претходно затварање извесних праваца. За материјално обезбеђење таквих подухвата, дотур средстава ваздушним путем доћи ће увек у први план, чим се увиди да класична транспортна средства неће моћи делом, или у потпуности, да задовоље најнужније потребе снабдевања у тактичком или оперативном смислу. Због тога се не би смело дозволити да се неопходност за добро организованом ваздушно-транспортном службом уочи тек у једном евентуалном будућем рату, јер се у томе времену догађаји могу много брже



одвијати него што би стајало времена на расположењу за интервенцију у погледу организације ове службе.

При разматрању организације ваздушног транспорта искрсава низ веома крупних и сложених проблема. Пре свега, његове техничке особине и карактеристика употребе пружају разне могућности како у погледу његове организације, тако и у погледу његовог коришћења, али свака варијанта има и по неки недостатак. Уместо лаких транспортних авиона, сразмерно малог капацитета, који су употребљавани у почетку Другог светског рата, у Корејском рату су примењивани тешки транспортери носивости 20—40 тона. У рат 1939 године се ушло са уверењем да ће просечни дневни утрошак материјала по једном војнику бити око 8 кг, док се тај утрошак већ 1945 године попео на 22 кг. У Кореји су авиони преносили до трупа не само пакове са храном и сандуке са муницијом, већ и тенкове, топове, камione, радиостанице итд. У октобру 1950 године, приликом дотура опреме 1 маринској америчкој дивизији (коју су код резервоара Чосин биле отекле кинеско-севернокорејске трупе) био је дотурен ваздушним путем и један расклапајући друмски гвоздени мост, чији су елементи били тешки и по 2.000 кг. Природно је да су за стратeгиско снабдевање ваздушним путем били потребни авиони великог радијуса дејства, велике брзине и капацитета, да би са што мање полета могли преносити што више потребног материјала. Поред тога, за њих су били потребни добро уређени стални аеродроми. Међутим, за тактичко снабдевање ваздушним путем могли су задовољити и авиони сразмерно мањих брзина и лакши по тежини, који су због тога могли користити и привремене аеродроме у трупној позадини. Појавом хеликоптера одлично је допуњен систем ваздушног снабдевања, нарочито мањих одреда или јединица на мочварном, планинском и уопште тешко приступачном земљишту. Они су одлично послужили и за евакуацију рањеника, штабова итд., и то свуда тамо где се транспортни авиони нису могли сигурно искористити.

Да би се снабдевање ваздушним путем могло несметано вршити, поред осталог, потребно је да се на простору ваздухопловне базе или у њеној близини налазе складишта одговарајућег материјала, како се не би губило драгоцено време за његову припрему и допрему до базе или до самог места укрцавања у авионе. У току Другог светског рата дешавало се да је транспортовани материјал због спорог дотура стизао касно, тј. у време када се јединица, којој је тај материјал био намењен, није више налазила на томе месту или је била већ уништена, или се пак недостатак материјала негативно одразио на успех борбе, итд. Питање правилног паковања, утовара, истовара (спуштања падобранима) такође је важан чинилац у систему овог снабдевања. Зато је потребно да све људство које се бави овом врстом транспорта буде што искусније, увежбаније и енергичније и да испољава што већу прецизност у раду, јер се због непрецизности искрцавања може изгубити скупоцени материјал и упропастити цео труд и замисао плана снабдевања. Због тога је природно што су за



ваздушни транспорт потребне и специјализоване јединице са темељно извежбаним људством и тачним техничким прописима за рад.

Поред тактичко-техничких проблема који се испољавају при организацији снабдевања ваздушним дотуром, може се десити да поједини команданти без оправданих разлога траже да се њихове јединице снабдевају ваздушним путем, тако да се гомилају хитна требовања код претпостављене команде која руководи ваздушним снабдевањем. Због тога је потребно да руковођење ваздушним снабдевањем трупа буде више централизовано, како би се избегло растурање скупочених и малобројних снага и средстава, а дотур извршио заиста тамо где је најнужније. Међутим, због специјалних техничких особина ваздушних транспортних средстава често може доћи до двојности, па чак и тројности руковођења. Наиме, према својим техничким својствима транспортне јединице би спадале под Командом ратног ваздухопловства, које би им обезбеђивало потребне базе за стационарање, оправку, поуну горивом, итд., али, с друге стране, оно не би могло утицати на план дотура и снабдевање трупа, зато што довољно не познаје сам распоред борацких јединица и што не располаже свим материјалом који трупима треба дотурити. То значи, да Команда ваздухопловства нема елемената за руковођење овим видом транспорта, као системом у ланцу дотура, нити транспортне јединице могу да буду без помоћи Команде ваздухопловства. Ако би се ове транспортне јединице потчинице Команди позадине Врховне команде или некој њеној материјалној служби, онда би овај транспорт у погледу стационарања и техничке бригае ипак морао да остане под ваздухопловством, док би само у погледу руковођења и командовања за потребе снабдевања могао да буде под позадином. Међутим, и тада би се поставило питање: ко би се старао о формирању јединица, њиховој попуни кадровима и техником, о обуци специјалних јединица за дотур, итд.

Немци су у току Другог светског рата били доделили транспортну авијацију, у погледу руковођења и техничких питања, Команди ваздушних снага Врховне команде. По потреби, Врховна команда ју је додељивала на слободно располагање и појединим командама група армија. Ако би нека јединица депешом (или радијем) тражила дотур, онда би одељење Г-4 Врховне команде (Команде група армија) обично наредило Команди ваздушних снага (или Команди ваздушних снага додељених групи армија за сарадњу) да се тај дотур изврши. После тога би Команда ваздушних снага извршила планирање и наредила ваздухопловној бази да се дотури тражени материјал, који би база претходно изузела из разних слагалишта и путем ваздушног транспорта предала дотичној јединици. То је био дуг и спор пут, а сем тога ни људство ваздушнотранспортних јединица није било темељно обучавано за свој посао, нити су постојала прецизна правила за његов рад.

Сличну организацију имали су и Американци у почетку Другог светског рата, али су брзо увидели да не одговара потребама. Касније се код њих створило тројство у руковођењу ваздушним



транспортом. Наиме, транспортне јединице су биле у техничком и дисциплинском погледу под Командом ваздушних снага, стим што се Команда ваздухопловства потпуно бринула о транспортним авионима, док су јединице за утовар, односно искрцавање биле само делом потчињене ваздухопловству, и то само онда када су додељиване некој ваздушној бази за рад. У погледу планирања и руковођења, ваздушни транспорт је био потчињен штабу најстарије оперативне јединице на једном војишту. Формирање утоварно-искрцних јединица, њихова обука и контрола извршења планираног дотура спадало је у надлежност Војне ваздушнотранспортне службе. После рата Американци су извршили потребне измене и допуне оваквог система, тако да је сада основно руковођење дотуром и његово планирање дефинитивно остало под начелником штаба најстарије оперативне јединице на дотичном војишту, који ову дужност врши преко одељења Г-4 и посебне групе за дириговање и контролу ваздушног снабдевања. Обуку кадрова и попуњу јединица за утовар, односно искрцавање врши интендантска служба, док је Команда ваздушних снага и даље надлежна за набавку, одржавање и стационарање транспортних авиона<sup>1)</sup>.

Да бисмо могли донети извесне закључке и дати предлоге за организацију снабдевања трупа ваздушним дотуром у нашим условима, морамо претходно размотрити још неколико проблема. Пре свега, систем снабдевања трупа ваздушним дотуром код нас првенствено би долазио у обзир у тактичким, а мање у оперативним размерама, због релативно мале дубине земље. При томе би се тактичке јединице на фронту (или у непријатељском обручу, позадини, итд.) снабдевале ваздушним дотуром непосредно из базе транспортне јединице. У стратегијском смислу, ово снабдевање би се евентуално одвијало у виду пријема материјала од стране савезника. Али, пошто развој транспорта и јединица за ваздушно снабдевање првенствено зависи од економске моћи и величине армије, природно је да ћемо располагати ограниченим бројем оваквих јединица. А да би се и тако ограничен број јединица могао искористити што целисходније

<sup>1)</sup> Од јединица које служе за утовар односно искрцавање и које су у Кореји одиграле велику улогу у снабдевању америчких и јужнокорејских трупа помињу се: интендантска чета Падобранске дивизије која је служила за снабдевање ове дивизије свим материјалним средствима; чета Падобранске дивизије за оправку падобрана; чете за ваздушно снабдевање, које су се по потреби додељивале одређеним ваздухопловним базама у циљу снабдевања трупа; чете за оправку и рад у депоу ваздушног снабдевања, које се такође додељују базама, које углавном служе за концентрацију материјала разних служби у циљу снабдевања трупа ваздушним дотуром, или се употребљавају за рад у посебно устројеним депоима, у које се дотура материјал ваздушним путем из метрополе (оперативно снабдевање); чета ваздушног снабдевања за евакуацију и оправку опреме; одред за ваздушно снабдевање; одред за оправку опреме за ваздушно снабдевање који служи за оправку падобрана, конопаца, разних веза, итд. потребних за искрцавање материјала при дотуру; одред за оправку падобрана и одред за паковање падобрана. Формациско бројно стање ових јединица није велико због тога што се претпоставља да оне, радећи у дубљој позадини, могу лако наћи довољно цивилне радне снаге за грубе и мање стручне послове око сређивања и превлачења материјала потребног за паковање и дотур.



било би потребно да руковођење њима буде што више централирано. Поред тога, за брзо, уредно и уједначено снабдевање било би потребно да се још у миру благовремено припреме базе ваздушнотранспортних јединица које би одговарале за потребе појединих фронтава. На тим базама или у њиховој близини требало би припремити складишта разних материјалних средстава која долазе у обзир за снабдевање ваздушним путем. Пошто не располажемо довољним бројем солидно уређених аеродрома, а да би се ипак омогућио дотур материјала јединицама и тамо где нема слетишта (спуштање материјала падобранима), било би најбоље да се израђују модерни нешто лакши и средњи типови транспортних авиона. У том циљу требало би наћи правилан однос између количине авиона и хеликоптера, тим пре што у нашим условима, због карактера земљишта великог дела наше територије, хеликоптери могу наћи широку примену. Најзад, као што је већ поменуто, било би неопходно да се и код нас формирају специјалне за време мира добро обучене јединице за извршење ваздушног дотура, јер се не сме изгубити из вида да јединице за опслуживање ваздушнодесантних и падобранских трупа имају нешто другојачију улогу него јединице одређене за снабдевање трупа армије ваздушним дотуром. Разумљиво је да би ове транспортне јединице, према приликама, служиле не само за дотур материјала него и за транспорт трупа ваздушним путем.

На основу напред изложеног, мишљења сам да би основно руковођење, планирање и употреба овог транспорта (у склопу општег система дотура) спадало у надлежност Саобраћајног одељења Управе позадине Врховне команде. У самом Саобраћајном одељењу могао би се формирати један посебан отсек од одговарајућих ваздухопловних и снабдевачких стручњака, који би вршили проверу нужности требованог дотура и израђивали план за његово извршење. А пошто брзина решавања питања дотура ове врсте игра пресудну улогу, неопходно је да се обезбеде сигурне везе не само између Саобраћајног одељења (односно Отсека за контролу ваздушног снабдевања и транспорта) и оперативних јединица на фронтovima, као и са авиобазама на којима се налазе стационарне јединице за ваздушни транспорт, већ и са Оперативним одељењем Врховне команде.

Команда ваздухопловства би се старала о формацији, попуни, обуци кадрова и материјалној опреми транспортних јединица.

У извесним ратним ситуацијама могле би се поједине јединице за снабдевање трупа ваздушним дотуром придавати једино извесним оперативним јединицама, пошто сматрам да не би била целисходна њихова даља децентрализација.

Право требовања потреба за дотур ваздушним путем требало би дати свима јединицама, па чак и најмањим али само онда ако се потребан материјал не би могао дотурити на други начин, у најнужнијем обиму и до критичног рока. Требовања би се морала достављати најбрже постојећим средствима везе, и то непосредно првопретпостављеној снабдевачкој команди, стим што би чета могла своје требовање достављати директно пуку, или јединици са којом има нај-



брже везе. У требовању би требало назначити: јединицу, врсте и количине потребног материјала, место јединице и време када би материјал требало најкасније да стигне (евентуално и да ли има услова за слетање авиона или само за спуштање терета падобранима). Команда пука била би дужна да хитно и строго испита нужност траженог дотура и количине материјала, као и да ли се дотур може извршити којим другим средствима. Ако се при томе установи да је требовање оправдано, треба га најхитније (радијем или телеграмом) доставити команди дивизије, која ће га на сличан начин, као и команда пука, оценити и спровести Команди позадине армије. Отсек за контролу ваздушног транспорта у Команди позадине такође процењује требовање, па га — ако армија не располаже транспортним јединицама за снабдевање ваздушним путем — хитно спроводи Управи позадине Врховне команде за Отсек за контролу и дириговање ваздушним транспортом. Пошто установи оправданост и важност требовања, овај би Отсек затим израдио кратак план дотура и издао наређење ваздушној бази на којој се налазе јединице за ваздушно снабдевање да се изврши дотур потребног материјала. О томе би требало (преко армије) одмах известити не само јединицу којој ће се материјал дотурити, већ и Оперативно одељење Врховне команде у циљу регистрације извршеног дотура на критичном месту.

Иако је брзина дотура материјала трупама ваздушним путем од првокласног значаја, ипак се овај прилично дугачак пут требовања од јединица до команде која регулише дотур не може лако избећи, с једне стране због нужне контроле оправданости захтева, а с друге због ограниченог транспортног капацитета. Зато би излаз требало тражити у добро уређеном систему радио и телеграфске везе између појединих органа, у благовременој попуни авиобаза потребним материјалом за дотур, а надасве у темељној обуци јединице за брз и правилан рад на паковању, утовару и искрцавању и у што бољем квалитету и капацитету транспортних средстава.

*У току овога месеца изићи ће из штампе*

## **ОСНОВИ ВОЈНЕ ГЕОГРАФИЈЕ**

### **ОПШТИ ДЕО**

од генерал-мајора **И. Божића**