

ИЗ ИНОСТРАНИХ АРМИЈА

НАПАД ПЕШАДИСКЕ ДИВИЗИЈЕ АМЕРИЧКЕ АРМИЈЕ СА ФОРСИРАЊЕМ РЕКА

Англоамериканци су на европском ратишту (у Италији, Француској и Немачкој) током Другог светског рата наилазили на водене препреке, које су често пута насилно савлађивали (форсирани), тако да се у њиховој послератној штампи о томе доста често пише.

По мишљењу Американаца, при форсирању водених препрека, првенствено треба остварити прелаз мањим снагама на широком фронту, заузети и одржати један или више мостобрана на супротној обали ради заштите и омогућавања прелаза главних снага и њиховог увођења у борбу у циљу даљег развијања планиране операције.

Американци разликују два типа форсирања река: планско форсирање, скоро редовно као почетну фазу операције, и форсирање реке из покрета („агресивно форсирање”), као једну од следећих фаза операције која је у току. Они сматрају да је планско форсирање реке један од најсложенијих видова напада чији успех зависи од тактичке и техничке припреме прелаза, као и надмоћности у ваздуху, док успех форсирања из покрета, у првом реду, зависи од брзих и смелих дејстава предњих одреда и покретних група.

У својим званичним правилима и послератним публикацијама Американци нарочито истичу потребу форсирања из покрета, са циљем да се непријатељ предухитри и потребни прелазу заузму пре него што их непријатељ поседне. Да би то постигли они предвиђају:

— употребу покретних снага (група), које смелим и енергичним дејствима треба да се пробију напред, освоје предвиђене прелазе и на супротној обали заузму и одрже мостобран довољан за заштиту прелаза главних снага;

— употребу падобранских и ваздухопловних десантних снага, било у заједници са моторизованим јединицама или самостално, ради заузимања и одржавања потребних мостобрана; и

— демонстрације комбиноване са јаким артиљериском ватром и активношћу ваздухопловства ради обмане браниоца и његовог везивања за оне отсеке где се прелаз неће вршити, са циљем да се олакша прелаз јаким покретних група на небрањеним отсецима и омогући окружење браниоца пре но што би био у стању да промени постојећи борбени поредак.

Због слабог отпора Немаца у завршној фази рата, Американци су извели само мали број форсирања реке из покрета, међу којима је најпознатије форсирање реке Ин код Обенберга, у Аустрији, изведено 2 маја 1945 године, тј. непосредно пред капитулацију Немачке.

Пешадиска дивизија Америчке армије вршила је планско форсирање реке најчешће у саставу армиског корпуса чији је штаб имао задатак да организује форсирање.

У даљем излагању ми ћемо се задржати само на низу мера тактичко-техничке природе које су својствене Американцима, а нећемо износити њихова гледишта о особинама водених препрека и њиховом утицају на борбена дејства, јер се она, у основи, не разликују од постојећих гледишта у другим армијама.

Организација и припрема форсирања

Подилажење реци најчешће се врши у фази гоњења и на широком фронту. Ако нема незапоседнутих места на супротној обали, или ако није могуће да се из покрета заузме један или више

прелаза, гонећи одреди чисте обалу од преосталих непријатељских делова, поседују је и, на тај начин, омогућавају спровођење потребних припрема за форсирање. Гонећи одреди, по избијању на обалу, најчешће се претварају у „јединице за заштиту обале”, — ретко се за то одређују друге јединице. Јединице за заштиту обале не учествују у првој фази форсирања (не сачињавају први ешелон), него улазе у састав другог ешелона корпуса, евентуално дивизије.

Припреме за форсирање почињу чишћењем обале. Оне обухватају:

- извиђање и рекогносцирање;
- избор и распоред рејона прикупљања (очекујућих рејона), полазних рејона, места за прикупљање материјала за прелаз предњих делова и отсека и места за прелаз;
- планирање прелаза и борби на супротној обали;
- концентрацију средстава за прелаз;
- мере за маскирање и дезинформацију;

- организацију везе и командовања;
- увежбавање трупа; итд.

Раније смо напоменули да штаб армиског корпуса организује форсирање, те је логично да се и наведене припреме врше у оквиру армиског корпуса. Међутим, и пешадиска дивизија — нарочито ако се налази у првом ешелону корпуса — решава извесан број наведених мера у одговарајућем опсегу.

Извиђање и избор отсека за прелаз. Извиђање земљишта и речне препреке, према одредбама америчке Ратне службе, може да отпочне тек после протривања непријатељских делова на супротну обалу.

У току Другог светског рата Американци су изводили припреме за форсирање река, које су обично трајале 14—25 дана. Зато је, у тако дугом периоду, било могуће да се изведу детаљна и опсежна извиђања и рекогносцирања. Командант армиског корпуса често је вршио лично извиђање корпусне зоне¹⁾ за прелаз и одређивао отсеке за прелаз дивизија првог ешелона. Остала извиђања која су спровођена од стране штаба корпуса служила су као подлога за свестрано (тактичко и техничко) планирање форсирања.

Пошто добије задатак за форсирање од команданта корпуса, командант пд упућује официре штаба на извиђање земљишта. Са њима се упућују и официри придатих и подржавајућих инжењерских јединица. На извиђање се прикупљају подаци који су неопходни команданту пешадиске дивизије за доношење претходне одлуке (почетног планирања). На основу резултата рекогносцирања одређују се правци прилажења реци, бирају се полазни рејони и полазне линије (стварно место прелаза¹⁾) и правци кретања ка истима, припремају се подаци за план ватре, одређују отсеци непријатељске одбране на супротној обали који се имају неутралисати, итд.

На основу података које су прикупили официри штаба и личног извиђања командант пешадиске дивизије дефинитивно одређује отсек за прелаз. Избор отсека за прелаз заузима најважније место како у току рекогносцирања, тако и у склопу „почетног планирања”.

Као што смо раније видели, Американци сматрају да је остваривање прелаза на широком фронту најважнији задатак форсирања. Пошто се прелаз реке начелно врши на широком фронту, јасно је да ће командант пешадиске дивизије имати могућности да у зони дејства своје дивизије изабере најподеснија места за прелаз, која треба да одговарају извесним тактичким и техничким условима.

Отсек за прелаз у тактичком погледу треба:

- да омогући прикривено прикупљање и прелаз (да има покривене или брежуљкасте обале);

- да омогућава добро артиљериско осматрање и дејство преко сопствених трупа (да надвишава непријатељску обалу);

- да има, по могућству, небрањених места за прелаз; и

- да на непријатељској обали има погодних праваца за напредовање, нарочито путева.

На месту изабраном за прелаз, река треба да има спор ток; да нема острва, спрудова и подводних стена; да има подесне обале и прилазе обалама и добру везу са постојећом комуникациском мрежом. Американци баш због тога врло често бирају места старих или порушених мостова. Осим тога, њихова прави-

¹⁾ Зона — сектор, појам шири од отсека.

¹⁾ Амерички израз за полазну линију.

ла предвиђају потребу обезбеђења од е-вентуалних сметњи које могу да настану услед неочекиваних поплава¹⁾ или ледених санги, — ако се форсирање врши за време наглог отапања снега и кретања леда низ реку.

Ширина дивизијског отсека за прелаз није правилима прецизирана. Она, у сваком поједином случају, зависи од конкретне борбене ситуације и плана команданта армиског корпуса. Да би дошли до приближне ширине дивизијског отсека за прелаз, као и ширине пуковских отсека, послужићемо се са два примера из Другог светског рата:

1) 34 пд, при форсирању реке Волтурно, октобра 1943, заузимала је отсек ширине око 13 км, — од тога отсек пука на главном правцу напада (133 пп) износио је око 4,3 км, а пука на помоћном правцу (166 пп) око 6,6 км, док 1.100 метара није било укључено у отсеке пукова („луфер“);

2) 90 пд, при форсирању реке Мозел, октобра 1944 г. добила је отсек за прелаз ширине 5 км, од чега је пуку на главном правцу (359 пп) припало око 2 км.

Ови примери пружају податке о најширем и најужем отсеку за прелаз пд при форсирању река, те би се могао извући закључак да ће ширина отсека за прелаз пд Америчке армије вероватно износити просечно 7—8 км, а за пук²⁾ који дејствује на главном правцу 2,5—3 км.

Американци су за форсирање река најчешће бирали лукове (окуке, избочине) са отвором ка браниоцу, јер они, по њиховом мишљењу, омогућавају тучење браничових снага унакрсном ватром (ако се ради о мањим луковима) или обухват тих снага још у почетку борбе на супротној обали (случај код већих лукова), док су бокови нападача, по извршеном прелазу, наслоњени на реку и мање изложени противнападима.

Међутим, поред поменутих предности, у америчкој штампи се износи и недостаци лукова овакве врсте, због тога што је искуство Другог светског рата показало да бранилац није увек бранио лукове на линији саме реке, него на основи лука, док је сам лук бранио ојачаним предњим одредима. У таквим усло-

вима, нападач је био принуђен да одмах по извршеном прелазу врши прегруписавање својих снага ради пробоја основе лука тако да је долазило до њиховог нагомилавања на малом простору. Пробој основе лука најчешће се морао вршити без потребних средстава ојачања (ако дотле нису била пребачена), а и само прегруписавање снага било је скопчано са великим губицима у живој сили, услед интензивног дејства непријатељске артиљерије и авијације. Ако нападач не успе да пробије основу лука пре него што бранилац довуче крупније резерве, онда му је веома слаба перспектива за спајање мостобрана и за развijaње напада у дубину непријатељске одбране.

Полазни рејони на појединим отсцима прелаза, који се бирају на отстојању до 2 км од реке, треба да буду: приступачни за теретна возила која довозе инжењерски материјал, подешени тако да се одређене јединице за прелаз могу на њима правилно распоредити и лако оријентисати, прикривени од осматрања са земље и из ваздуха, и да имају што више скривених и директних прилаза ка реци.

Место за прикупљање средстава за прелаз предњих делова бира се на 500—600 м од реке и мора да буде добро прикривено од непријатељског угледа. Откривање присуства материјала за прелаз може да разоткрије планове нападача, а сам материјал претставља примамљив циљ за артиљерију и авијацију браниоца. Место за прикупљање средстава за прелаз мора да буде добро заштићено од напада из ваздуха.

Полазна линија бира се на 90—180 м од реке, зависно од ширине реке и карактера одбране (код ширих река налази се ближе реци и обратно). Земљиште испред полазне линије до саме обале мора да буде подесно за брзо и несметано кретање ка реци, правилно и брзо поседање (укрцавање) и отискивање.

Као што смо раније видели, осим избора отсека за прелаз, извиђањем се решава још и читав низ других питања. На основу резултата рекогносцирања и личног извиђања, студије аерофото-снимака и проучавања расположивог техничког и хидро-техничког материјала о реци, командант пешадиске дивизије, у складу са постојећом тактичком ситуацијом, доноси одлуку за насилни

¹⁾ Случај при форсирању реке Рур.

²⁾ Пуковска борбена група (Regimental Combat Team).

прелаз, која чини основу за планирање форсирања.

Планирање форсирања. Начин и садржај планирања, у сваком поједином случају, зависи од конкретне борбене ситуације и утицаја које испољавају особине земљишта и карактер водене препреке. Али како у овом чланку не можемо посебно разматрати конкретну борбену ситуацију у вези са карактером одређене водене препреке и стварним условима земљишта, ми ћемо се дотаћи само основних момената који су карактеристични за планирање форсирања у било којим условима. Анализирајући примере дејства америчких снага у току Другог светског рата у Европи и одредбе званичних правила и публикација у војним часописима Америчке армије, видимо да се свако планирање форсирања врши на основу процене о могућности постизања одређених циљева, без обзира на разноликост борбене ситуације и наведених утицаја. Америчка борбена правила предвиђају код сваког форсирања реке три узастопна, временом и местом одвојена циља, која нападач треба да постигне на супротној обали, и то:

1) Заузимање линије која спречава непосредну и ефикасну употребу браниочева пушчане и митраљеске ватре по местима прелаза.

2) Заузимање линије која обезбеђује изградњу понтонских мостова од браниочева артиљериске ватре (управљање са надземних осматрачница), а да при томе постоји могућност да се борба за ту линију (одбијање противнапада) подржава ватром дивизијске артиљерије, која је распоређена на сопственој обали.

3) Заузимање линије која обезбеђује место понтонских мостова од артиљериске ватре свих видова и довољан простор за маневар својим снагама на супротној обали.

Постизање првог циља омогућава прелаз наредним снагама (таласима) помоћу десантних и јуришних чамаца и пешадијских и јуришних мостова и употребу лаких скела за превоз пешадијских делова, појединих артиљериских оруђа, возила и другог материјала.

Постизање другог циља, уз надмоћност у ваздуху, омогућава нормалну изградњу понтонских мостова потребних за пребацивање артиљерије, борбених машина, возила и др.

Постизање трећег циља, уз одгова-

рајућу надмоћност у ваздуху, омогућава непрекидну употребу свих средстава за прелаз, обезбеђује маневар сопствених трупа у даљем извршавању њихових задатака и олакшава концентрацију резерви на непријатељској обали.

Задачи пешадијске дивизије (ближи и следећи) у односу на напред наведене циљеве, у различитим случајевима, биће различити. Ако је бранилац посео водену препреку слабијим снагама, ако није извео потпуну организацију одбране у инжењерском погледу и ако нема јаких резерви за енергичне противнападе, пешадијска дивизија може да оствари сва три циља својим снагама и средствима. У противном, пешадијска дивизија може остварити други циљ (обезбеђење изградње понтонског моста) и омогућити команданту корпуса да постигне трећи циљ. Америчка пешадијска дивизија, при форсирању делимично газних река, које су брањене слабијим немачким снагама (на пр. река Волтурно у октобру 1943 године), добијала је задатак да продре на дубину 4—6 км, тј. да изврши пробој главног појаса непријатељске одбране.

При планирању форсирања Американци поклањају велику пажњу могућностима и процени вероватних дејстава непријатеља. На основу расположивих обавештајних података, они закључују на које ће непријатељске снаге наићи при заузимању прве линије (постизање првог циља), на које његове снаге могу наићи при заузимању другог, односно трећег циља и шта те снаге могу предузети у појединим случајевима. На основу тако извршене процене непријатеља и његових могућности одређују сопствене снаге и средства са таквим прорачуном да временски размак од циља до циља буде што краћи. Али поред планирања дејстава на супротној обали командант пд и његов штаб планирају и организацију преласка сопствених снага на другу обалу. У ту сврху ради се план форсирања („План акције за прелаз“), који обухвата:

— време и место прелаза за пукове првог и другог ешелона и осталих борбених средстава;

— правац главног удара и борбени поредак дивизије;

— дејство при форсирању по фазама: покрет из рејона прикупљања на полазне рејоне; ред и начин кретања из полазних рејона ка местима прелаза;

прелаз и напад на непријатеља који брани супротну обалу;

— организацију садејства и командовања;

— материјално обезбеђење форсирања;

— мере маскирања и дезинформације; итд.

Поред основног плана раде се и допунски планови (варијанте плана) форсирања. У њима се предвиђа искоришћавање успеха на појединим местима — отсецима прелаза пребацивањем делова са отсека где нема успеха, или пребацивањем делова опште резерве (пуковске, дивизиске) на отсеке прелаза где је успех већ постигнут.

При планирању форсирања Американци поклањају нарочиту пажњу борбеном поретку дивизије и средствима за прелаз, због тога што су ова два елемента, у тесној зависности један од другог, те ћемо их посебно размотрити пре него што пређемо на само извођење (ток) форсирања.

Борбени поредак пешадиске дивизије при форсирању зависи од постављеног задатка (улоге и места пд у оквиру армиског корпуса), средстава ојачања и замисли команданта, која одговара конкретной борбеној ситуацији (стање непријатеља и утицаји који проистичу из карактера реке и земљишта). При форсирању Американци ешелонирају борбени поредак по дубини. Први ешелон пешадиске дивизије обично се састоји из две пуковске борбене групе које се истовремено пребацују, свака на своје отсеку за прелаз, по таласима. Пуковске борбене групе најчешће су следећег састава: пешадиски пук, дивизион артиљерије (хаубица 105 мм), вод за градњу мостова, санитарска чета, део дивизиске извиђачке чете, две чете за везу, а по потреби тенковски батаљон.

Пребацивање и подршку пуковске борбене групе врше инжењерци из састава инжењерске борбене групе која се придаје пешадиској дивизији. Пуковска борбена група добија 1—2 чете које рукују чамцима за превозење, један вод лаке понтонске чете и вод хемиске чете за задимљавање. Кад год постоји могућност, пук на главном правцу подржава чета до батаљона амфибиских борбених машина.

Дивизиски инжењерци из дивизиског инж. батаљона додељују се по одељењима свакој чети првог и другог таласа

ради прављења пролаза у минама и препрекама на супротној обали и за потпомагање напредовања пешадије.

Пуковска борбена група оваквог састава пребацује се у три ешелона. Први ешелон може имати 2—4 таласа, што зависи од карактера реке и расположивих средстава за прелаз. (Састав таласа и ешелона изложићемо при разматрању тога форсирања).

Средства за прелаз. Количина и врста расположивих средстава за прелаз и могућност њиховог дотура на места прелаза имају велики значај приликом планирања форсирања реке. Американци настоје да довољном количином и погодним врстама средстава за прелаз потпуно обезбеде извођење тактичке замисли и постављеног задатка за форсирање.

Америчке сувоземне снаге најчешће користе формациска средства за све врсте прелаза (десантни, скелски и мостовски), а по потреби користе месна средства и средства од приручног материјала.

Десантни прелаз врши се помоћу чамца од шпер плоча са плитким дном, јуришних и гумених чамца, а такође и помоћу месних средстава. Десантни прелаз, у појединим случајевима, подржава се десантним („амфибиским“) борбеним машинама и возилима.

За десантни прелаз у току Другог светског рата америчке снаге најчешће су користиле средства која су изнета у табели број 1.

Десантни чамец М-2 је главно средство за десантни прелаз. Међутим, за прелаз делова другог ешелона (или трећег и четвртог таласа првог ешелона) могу се користити гумени пловци (на ред. бр. 7) из понтонског парка М-3, делови понтонског парка израде 1938 и 1940 и понтони алуминиског парка М-4.

Скелски прелаз врши се помоћу лаких (до 20 тона), средњих (до 40 тона) и тешких (од 40 тона навише) скела. Скелама се углавном пребацују тешки делови првог ешелона, а затим борбена средства, машине и опрема главних снага. Кад се подигну понтонски мостови, поједине скеле и даље функционишу и служе за пребацивање машина (санитарских, муницијских и др.), пребацивање заробљеника, итд.

За израду скела и сплавова најчешће су се користила средства која су наведена у табели број 2.

СРЕДСТВА ЗА ДЕСАНТНИ

Ред. бр.	Назив	Следује на јединицу	Димензије				Начин покретања
			дуж. м	шир. м	вис. м	теж. кгр	
1	Десантни чамац М-1 (Assault boat M-1)		4,11	1,78	0,73	91,72	веслима (7 весала)
2	Десантни чамац М-2 (Assault boat M-2)	72 чамаца на лаку понтонску чету	4,06	1,75	0,63	185,96	веслима (9 весала)
3	Јуришни чамац (Storm boat)	16 чамаца на понтонски батаљон	5,11	1,98		204,12 295,85	ванбродским мотором јачине 50 кс
4	Универзални чамац (Utility powerboat)	4 на понтонски батаљон; 2 на чету за изградњу мостова	5,48	2,00	0,96	715,48	уграђени мотор од 57 кс
5	Извиђачки двоседни чамац (Two-man Reconnaissance boat)	3 на ваздухопловно-десантни батаљон; 12 на инж. бат. пеш. див; 20 на инж. бат. оклоп. див.	2,44	1,11	0,46	11,33	2 весла на склапање
6	Гумени извиђачки чамац (Rubber Reconnaissance boat)	"	2,98	1,52	0,41	35,38	веслима (4 весла)
7	Гумени пловак (Pneumatic float 6 ton.)	12 у инж. чети; 18 у инж. бат. пеш. дивизије	6,10	1,83	0,61	170,1	веслима (7 весала)
8	Десантно возило 14 тоне (Truck Amphibian 1/4 ton.)		4,60	1,63	1,70	2,000	мотор? кс
9	Десантно возило „Патка“ (Truck Amphibian, DUKW - 2 1/2 ton.)		9,50	2,30	2,65	8,950	"

ПРЕЛАЗ АРМИЈЕ САД

Таблица бр. 1

Носивост	Брзина кретања	Начин коришћења	Примедба
9 пешака и 2 инжињерца са опремом (укупно 1350 кг)		искључиво као чамац	Избацује се из употребе
12 пешака и 3 инжињерца; или 10 људи са 1 тм. и муницијом; или 10 људи и минб. 81 мм. са муницијом; или 11 људи и жичана средства вода за везу (Укупно: 2404,08 кг)	При средњем оптерећењу и брзини тока до 46 м у минуту	као чамац; за скеле; за понтонски мост	Превози се по 7 чамаца на камиону од 2,5 тоне
7 пешака и 2 инжињерца (највеће оптерећење: 680,4 кг без посаде)	Са прописним оптерећењем 30—50 километара на час	као чамац	Превозе се 4 чамца без мотора на специјалној једноосовној приколици
10 пешака и 2 инжињерца (укупно: 1814,4 кг)	Без оптерећења до 25 км/ч	"	Превози се по 1 чамац на спец. једноосовној приколици
2 човека код брзине реке до 2,5 м/сек 3 човека код брзине реке до 1,5 м/сек		"	Од гумираног платна. Дува се устима: 1 човек за 12'
6 људи са опремом (код нормалног тока)		"	Дува се ручном пумпом: 1 човек за 10'
6.000 кг (15-30 људи са опремом) максимални депласман		као чамац; за скеле; за понтонски мост	Пумпа се компресором за 3' — за издување потребно 5'
5 пешака и 2 члана посаде		за десант и извиђање	Највећи газ: по прамцу 75 см; по крми 84 см
до 2.250 кг	Код прелаза 10 км/ч; код крстарења од 8—9 км/ч	за форсирање широких река	Највећи газ: по прамцу 110 см и по крми 124 см

Пешадиски сплавови (Infantry support raft) имали су најширу примену код скелског прелаза. Поред брзог склапања и ступања у дејство, њихова предност сагојала се и у томе што су се могли пребацивати и на она места где је

довоз других средстава, нарочито понтона, био отежан.

Мостовски прелаз редовно почиње тек по заузимању другог одбранбеног положаја непријатеља (према немачкој позиционој одбрани из 1943 године). Ако по местима прелаза не дејствује тешка

СРЕДСТВА ЗА СКЕЛСКИ

Ред. бр.	Н а з и в	Припада	Састав комплекта
1	Пешадиски сплав (Infantry support raft)	12 комплекта на лаку понтонску чету	Сплавовски: 6 десан. чамаца М-2; 8 патосница од шпер-плоча; 6 бочних ограда
2	Гумени понтонски сплав М-3 (М-3 pneumatic ponton raft)	2 моста на лаку понтонску чету - сваки по 29 пловака	Скелски: 3 пловка понтонско-мостовног парка М-3; 8 мосница и патос
3	10-тонска понтонска скела (10-ton ponton raft)	12 понтона 10-тонском понтонском мосту	Скелски ојачани: 5 понтона од 10 тона; под, ограда и коловоз
4	25-тонска понтонска скела (25-ton ponton raft)	12 понтона 25-тонском понтонском мосту	Скелски: 5 понтона од 25 тона; 10 спојница; патос и коловоз
5	Скела М-1 са челичним подом (М-1 Steel treadsway raft)	Понтонско-мостовном парку М-1	Скелски: 5 пловака М-1; 4 челична патоса и коловоз
6	Скела М-2 са челичним подом (М-2 Steel treadsway raft)	Понтонско-мостовном парку М-2	Скелски: 4 понтона; 4 челична патоса и коловоз
7	Скела „Бејли“ (Bailey raft)	Парку „Бејли“	Скелски: ? полузатворених понтона носивости 14,5 тона

1) Теже скеле најчешће се превлаче помоћу катера или помоћу конопца и

артиљерија непријатеља, мостовски прелаз понекад може почети и раније. У појединим случајевима (уска водена препрека и слаба ватра браниоца) делови првог ешелона могу савлађивати реку помоћу јуришних (Expedient as-

saultboat bridge) и пешадиских мостова М. 1938 (Foot bridge М. 1938).

За израду понтонских мостова најчешће се користе понтонско-мостовски паркови и средства која су наведена у табели бр. 3.

Таблица бр. 2

ПРЕЛАЗ АРМИЈЕ САД

Начин покретања ¹⁾	Носивост	Примедба
Веслима или ванбродским мотором од 22 к/с монтираним на средњем чамцу	Један 4-тонски камион, а ако је ојачан, онда и хаубицу од 155 мм	Сплав израђује један вод за 30', а послужује га 4—6 инжињераца
На весла	Један камион од 4 тоне	Редовно се употребљава у саставу мостова М-3, — ређе као скела
Мотором од 22 к/с и 22 весла	Тенк од 18 тона	
Мотором од 22 к/с	Тенк од 35 тона	Понтони могу бити од алуминијума или од челика
Мотором	Тенк од 35 тона	
?	Тенк од 35 тона	
Моторним катером	Од 7—100 тона	

сајли монтираних на предњем делу тежих камиона.

СРЕДСТВА ЗА МОСТОВСКИ

Ред. бр.	Назив моста — марка	С а с т а в	Дужина и носивост
1	Пешачки мост М-1938 (Foot bridge M-1938)	72 десантна чамца М 1; 36 спајалица и 80 стубова за ограду	1) 131,67 м; за прелаз пешадије; 2) 43,89; до 1 тоне
2	Јуришни мост (Expedient assault boat bridge)	72 десантна чамца М-2; 96 патосница; 64 бочне ограде и 8 резервних ограда	1) 117,04 м; 8 тона 2) ? 13 тона
3	Понтонски мост М-3 (Pneumatic ponton bridge M-3)	29 гумених пловака М-3 4 ногара и патос	1) 76,20 м; 12 тона 2) ? 18 тона
4	10-тонски понтонски мост (10-ton ponton bridge)	12 10-тонских понтона; 12 12-тонских гум. чамаца; 4 10-тонских ногара и патос	1) ? ; 11 тона 2) 65,23 м; 16 тона
5	25-тонски понтонски мост (25-ton ponton bridge)	12 25-тонских понтона; 12 12-тонских гум. чамаца; 4 25-тонских ногара и патос	1) ? ; 25 тона 2) 63,90 м; 46 тона
6	Мост М-1 (Steel treadway bridge)	72 понтона; 144 челична патоса; 24 25-тонских ногара и 20 резервних чамаца	1) 392,18 м; 30 тона 2) 329,18 м; 46 тона
7	Мост М-2 (Steel treadway bridge М-2)	72 понтона; 144 челична патоса; 24 25-тонских ногара и 20 резервних чамаца	263,35 м; 46 тона
8	Мост М-4 (Ponton bridge М-4)	? алуминијских понтона но- сивости 26 тона	173 м; 43 тоне
9	Мост „Бејли“ (Bailey bridge)	72 понтона	? преко 70 тона

ПРЕЛАЗ АРМИЈЕ САД

Таблица бр. 3

Начин транспорта	Склапање	Примедба
На 4 камиона по 2,5 тоне и 2 приколице	1) 1 вод за 30' 2) 1 вод за 1h	
На 12 камиона по 2,5 тоне и 12 приколица	1 вод за 2h	
На 16 камиона од 2,5 тоне и 16 приколица	1 понтонска и 1 инжењерска чета за 2h	
На 8 трактора од 5 тона и 8—10 понтонских возила	1 понтонска и 1 инжењерска чета за 2h и 30'	Понтони од алуминијума
На 16 трактора од 5 тона са 16 2,5-тонских возила	1 тешки понтон. батаљон и 1—2 инжењерске чете за 3h	
На 36 6-тонских мостовних камиона и 14 обичних камиона од 2,5 тоне	1 мостовска чета и 1 инж. чета за 3h израде 150 метара моста	За носивост од 46 тона потребно је ојачање, а не скраћивање
"	"	
На 69 камиона са приколицама — ?	?	Могуће је повећање носивости и до 50 т.
?	?	

Американци избегавају изградњу мостова од приручног материјала, због великог губитка радног времена и много рентабилније употребе понтонске опреме.

Америчка пешадиска дивизија добија наведена средства за прелаз делимично из инж. батаљона, а углавном из армиских и корпусних понтонско-мостовских јединица, ојачаних специјалним инжењерским јединицама из резерве команданта војшта (Theater of operations). Армија у свом саставу најчешће има 5—7 лаких понтонских чета, 2—3 тешка понтонска батаљона и

2—3 чете за изградњу коловозних мостова. Приликом припреме извођења форсирања армиском корпусу додељује се једна трећина до половине наведених средстава. При форсирању реке пешадиска дивизија редовно добија једну инжењерску борбену групу у чијем саставу могу бити 1—2 лаке понтонске чете. Тенковска дивизија добија чету за израду коловозних мостова.

У табели број 4 изложена су средства и опрема за прелаз у појединим јединицама.

Таблица бр. 4

ФОРМАЦИСКА СРЕДСТВА ЗА ПРЕЛАЗ

Јединица	Број људства	Средства за прелаз						Остала средства				Примедба	
		Извијачних чамаца	Десантних чамаца М-2	Јуришних чамаца	6-тонских гумених чамаца	18-тонских гумених чамаца	Стандардних скелских комплета	Понтонско-мостовских паркова	Компресори	Булдожери	Понтонска возила		Моторни катери
Инжењерски батаљон пеш. дивизије	—	15	14	—	18	—	—	—	—	—	—	—	—
Инжењерски батаљон оклопне дивизије	—	20	—	—	20	6	—	—	—	—	—	—	—
Лака понтонска чета	210	?	72	—	—	—	12	1/М-3 1/1938	—	2	?	—	—
Мостовска чета	140	?	—	—	20	—	—	1/М-2	—	2	36	?	—
Тешки понтонски батаљон	390	—	—	16	—	—	—	4/1940	1	4	?	4	—

Ако узмемо да је дивизија ојачана са 3 лаке понтонске чете, да је пуку на главном правцу придат дивизијски „вод за градњу мостова” и да га подржава једна лака понтонска чета, онда је пук располагао са 15 извиђачких и 86 десантних чамаца М-2 са максималним капацитетом превоза до 1000 људи под личном опремом и наоружањем. Пошто се, при прорачуну потребних средстава, узима као норма 16 десантних чамаца М-2 на пешадиску чету са потребним ојачањем, пук са напред наведеним средствима може:

— да пребаца 30—40 људи за рашчишћавање препрека и уклањање мина на 15 извиђачких чамаца;

— да превезе 4 пешадиске чете са потребним ојачањем, тј. прве ешелоне батаљона прве линије са 64 десантна чамца М-2; и

— да му остане 24 чамца М-2, од којих 16 чамаца за други талас (тешке чете батаљона) и 8 у резерви, или свих 24 да се дају другом ешелону (пеш. четама из батаљонске резерве).

Ток форсирања

У периоду припреме за форсирање на обали се налазе снаге за заштиту обале и групе за осматрање и извиђање. Командири водова или чета и штабни официри врше осматрање са истурених осматрачница преко читавог дана. Ноћу извиђачке патроле, под командом млађих официра, врше извиђање реке. Одређене јединице за извршење форсирања размештају се у очекујућим рејонима („скривени биваци”), који се налазе ван домета артиљериске ватре непријатеља, али на таквом отстојању да се до места прелаза може доћи за 3—5 часова ноћног марша (8—12 км). У тим рејонима пешадија са придатим инжењерским јединицама врши интензивно вежбање у тактици и техници прелаза преко реке. Ради тајности не дејствује артиљерија ни минобацачи који су одређени за подршку. Само мали број артиљериских оруђа и минобацача са заклоњених ВП врши коректуру („ватра за регистрацију”). Сва ватрена средства за подршку заузимају одређене ватрене положаје редовно под заштитом мрака, уочи почетка форсирања.

Командант ак издаје наређење за извршење форсирања, назначујући час почетка прелаза тек онда кад су спроведене све припреме и кад је извршио кон-

тролу припрема помоћу официра свога штаба. Почетак прелаза може бити ноћу, у свитање или по дану. По мишљењу Американаца, иако је дан подеснији за употребу чамаца за искрцавање и теретних чамаца, мрак пружа већу сигурност и тајност, јер браниоцу знатно смањује могућност осматрања и дејство ватре, првенствено ватре аутоматског оруђа. У Другом светском рату форсирање је најчешће отпочињало у времену од 2.00—4.00 часа, тако да су комбиноване предности дана и ноћи.

На неколико часова пре почетка форсирања први таласи прелазе на полазни рејон. Покрети од полазног рејона до супротне обале врше се под командом инжењерских старешина. Ако се дивизија налази на главном правцу напада ак, онда прелазом руководи главни инжењер корпуса.

Артиљерска припрема. Ако се на супротној обали очекује жилав отпор и ако је непријатељска одбрана добро организована, онда форсирању реке обично претходи јача артиљерска припрема која може да траје 1—3 часа. Да би се постигло изненађење, почетку прелаза не мора да претходи артиљерска припрема, већ се артиљерска ватра отвара тек онда кад је прелаз откривен. Прелаз са артиљериске припреме на подршку, с обзиром на време укрцавања и отискивања пешадије, може бити двојак. Ако ширина реке дозвољава, артиљерија врши пренос ватре у дубину (прелази на подршку) тек по укрцавању и отискивању првог таласа, а код ужих река пренос артиљериске ватре у дубину врши се у моменту покрета првог таласа са полазне линије.

За време артиљериске припреме бомбардерска авијација дејствује првенствено по положајима дивизије и корпусне артиљерије браниоца. Ловачка авијација и остала противавионска средства концентришу своје дејство на места прелаза, нарочито она која су предвиђена за изградњу мостова. Још пре почетка подизања мостова део аутоматских оруђа противавионске одбране (четворочевни митраљеви 12,7 и двоцевни топови калибра 40 мм из састава ПА дивизиона пд) пребацује се на чамцима и скелама на другу обалу ради заштите подизања моста стварањем унакрсне ватре.

При форсирању реке Американци

примењују димна средства у циљу заштите од непријатељског осматрања са земље, у циљу дезинформације и обмане непријатеља (задимљавање на лажним местима прелаза) и у циљу сопствене оријентације при покрету из дубине ка местима прелаза. Они сматрају да се употребом дима за заштиту од осматрања са земље не обезбеђује и заштита од осматрања из ваздуха, те се и код примене дима морају сачувати све маскирне мере.

Прелаз предњих делова. У нормалним условима предњи делови врше прелаз приближно следећим редом: на месту прикупљања материјала за први прелаз припремају се чамци и рамештају дуж путева који изводе непосредно на реку. На неколико часова пред почетак форсирања инжењерске станице (групе инжењераца јачине 3—5 војника) и придати пешаци (из јединица за заштиту обале) преносе чамце предвиђеним редом на полазну линију.

Инжењерци који регулишу покрет и помажу прелаз, пошто припреме чамце, враћају се на полазне рејоне где имају раније припремљено и по чамцима разброео људство првог таласа и воде га на полазну линију.

Покрети из полазних рејона временски се подешавају тако да се омогући једновремен излазак јединица на реку на широком фронту, али тако да се избегне задржавање и нагомилавање на обали. При томе се предузимају мере за регулисање саобраћаја и пригушивање буке за време покрета ка реци. Кад поједини делови крену са полазних рејона, не треба их заустављати ради поравнавања са другим деловима.

На сигнал за прелаз, пешадија из првог таласа и инжењерци (по три на сваки чамац) брзо преносе чамце на линију отискивања, укрцавају се под заштитом ватре свих видова и уз подршку борбених амфибија — машина пребацују се на супротну страну. Први талас има задатак да направи пролаз у препрекама, да неутралише ватрене тачке на првој линији, које нису уништене за време артиљерске припреме и да се утврди на достигнутој линији ради обезбеђења прелаза следећих таласа и ешелона.

Чим се назре успех првог таласа, инжењерске посаде враћају чамце за други талас, који је у међувремену кре-

нуо из полазних рејона ка полазној линији. У другом таласу (ако је први ешелон подељен само на два таласа) пребадују се чете тешког оружја без транспорта, први ешелони батаљонских командних осматрачница (део штабне чете батаљона) и одељење за везу артиљерије са пешадијом.¹⁾

Код река са брзим током, услед зашошења чамаца, мора се одредити ново место укрцавања („место сретања“) за други талас или узимати у обзир време које је потребно за маневрисање средствима за прелаз и њихово довођење на место где је укрчан први талас. Ако се употребљавају исти чамци за пребацивање оба таласа, морају се узети у обзир вероватни губици у чамцима за време пребацивања првог таласа. Други талас мора са собом да понесе извесну резерву чамаца, или да инжењерске јединице прибаве поједине понтоске чамце или лаке скеле за пребацивање другог таласа. Код уских река и слабе браночеве ватре, други талас може да користи пешадиске и јуришне мостове.

Артиљерија пружа непосредну и сталну подршку пешадији било да се ради о заштити прелаза или о подршци борбе на супротној обали. Истурени артиљериски осматрачи пребацују се са првим, а одељења са средствима везе са другим таласом. Поједина артиљериска оруђа намењена за непосредно гађање и ПТО пребацују се такође првим скелама.

1) „Војно-инжењерски гласник“ бр. 3/1949 на 78 страни донео је планску таблицу прелаза (елеменат у чланку наведеног плана форсирања) — предлог п.пуковника Америчке армије Елисон-а, где се батаљон прве линије са средствима ојачања пребацује у шест таласа. У њему се пешадиске чете пребацују у два таласа, користећи такође 17 јуришних и десантних чамаца, чета „Ц“ (трећа) пребацује се комплетно на 17 чамаца, чета „Д“ (тешког оружја) пребацује се у четвртом, а дивизијски пионирски вод у петом таласу. Према овом предлогу читав батаљон се може пребацити за 55—65 минута. За примену овог начина пребацивања пук мора да располаже са најмање 25—30, а дивизија са 50—60 десантних возила. Овај предлог још увек има полемијски карактер.

Авијација концентрише своје ударе по ватреним положајима непријатељске артиљерије и ближим резервама, спречавајући непријатељу предузимање противнапада. ПА средства унакрсном ватром штите места прелаза, а ловачка авијација непрекидно штити „мостобрански ваздушни простор”.

У другом ешелону, под заштитом делова првог ешелона, пребацују се батаљонске резерве, санитарски водови, поједина артиљериска оруђа и др. За прелаз другог ешелона користе се скеле и јурински мостови.

На тешким скелама и понтонским мостовима пребацују се остали делови и јединице.

У борбама на супротној обали, до постизања првог циља, иницијатива углавном лежи на командирима чета и командантима батаљона. После заузимања првог циља следеће претпостављене старешине (команданти батаљона, пука) преузимају контролу и управљају борбом за заузимање другог циља. По заузимању другог циља обично се подижу понтонски мостови, преко којих прелазе артиљерија и остале јединице, те командант дивизије координира напад на трећи циљ, тежећи да га заузме у што краћем року и омогући команданту ак даље вођење борбе.

Даље дејство јединица суштински се не разликује од напада без форсирања реке, те се неће ни разматрати.

*

Поред тежње да изврше прелаз пре но што бранилац запоседне реку, Американци настоје, приликом планског форсирања, да обезбеде потребна ватрена средства и довољну количину формационских средстава за прелаз. Карактеристично је да је велика количина технике присиљавала Американце да бира-

ју оне отсеке за прелаз који су везани за постојећу комуникациску мрежу (да би могли да дотуре техничка средства на место прелаза) често пута на штету других тактичких услова.

Сам напад са форсирањем реке одликује се:

— дугим припремама и детаљним осматрањем и извиђањем, у коме учествују и официри штаба;

— активнишћу ловачке авијације за спречавање извиђања и дејства непријатељске авијације у „мостобранском ваздушном простору”;

— нагомилавањем велике количине средстава за прелаз;

— детаљном проценом стања и могућности непријатеља из чега произлази и стварање „еластичних планова за прелаз” (варијанте плана за прелаз);

— мерама за маскирање и дезинформацију;

— сам прелаз врши се под јаком заштитом ватре свих видова, а борба на супротној обали карактерише се тежњом за брзим ширењем и учвршћењем мостобрана, при чему се тежи да пешадија ни за најкраће време не остане без непосредне подршке артиљерије, авијације и борбених машина.

У току Другог светског рата америчке снаге су стекле знатно искуство у техници прелаза преко река, али много мање у борбама за учвршћивање мостобрана, нарочито у погледу одбијања противнапада. Немачке снаге, које су се бориле на појединим рекама, бројно и квалитативно слабе, нису имале могућности за предузимање енергичних противнапада. Уколико су предузимани противнапади, они су вршени недовољним снагама и касно, тако да нису претстављали опасност за дотле већ створене мостобране.