

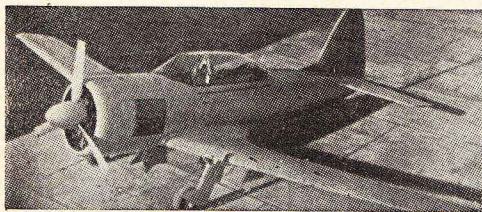
SEVEROATLANTSKI PAKT I ODBRANA EVROPE

ŠKOLSKI AVION NATO-a

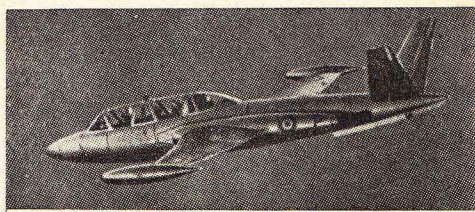
Zasada još nije pronađen i standardizovan jedinstveni avion koji bi se mogao upotrebiti za obuku letećih posada svih vazduhoplovnih snaga u okviru NATO-a. Uostalom, Savetodavna grupa NATO-a za pitanje ljudstva izričito je izjavila — prilikom konferencije koja je u Parizu održana od 20 do 22 jula o.g., da nije u njenoj kompetenciji da odredi prototip aviona koji bi poslužio za pomenutu svrhu.

Pomenuta Grupa, sa francuskim generalom de Birtelom de Šasejem na čelu, pošto je u Vilakubleju prisustvovala prikazivanju mnogih školskih aviona, došla je do zaključka da se oni mogu efikasno upotrebiti; što se tiče organizacije obuke u letenju, pokazuju se dve osnovne tendencije: 1) obuka u tri faze (osnovna — na školskom avionu nacionalnog porekla; zatim obuka na lakom mlaznom avionu i najзад prelazna obuka na teškom avionu); i 2) obuka u dve faze (na lakom mlaznom avionu još u prvoj fazi, a zatim na prelaznom mlaznom avionu, pre no što se pređe na borbene avione.

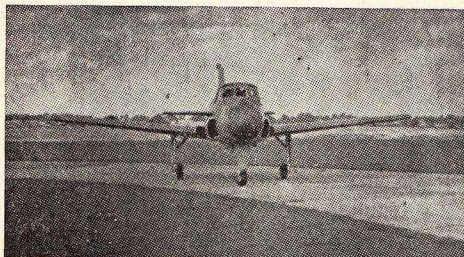
Među velikim brojem školskih aviona koji su bili prikazani u Vilakubleju, dajemo slike i osnovne podatke za neke od najinteresantnijih:



Sl. 1 — Potpuno metalni dvosed *Macchi MB. 323*, sa jednim motorom *Pratt & Whitney R-1340 — 83 Hl* od 610 KS.



Sl. 2 — Dvosed *Magister*, sa dva reaktivna motora *Fouga CM. 170 — R*. Ovaj avion je u seriskoj proizvodnji za francuske oružane snage.



Sl. 3 — Avion *Jet Provost T. 1*, standardni mlazni avion za obuku Britanskog vazduhoplovstva. Ima jedan turboreaktivni motor *Armstrong — Siddeley Viper 101*. Pored normalnog kapaciteta rezervoara, od 815 l pogonskog goriva, na krilima mu se mogu montirati dopunski rezervoari od po 227 l.

(*Interavia*, septembar 1954)

SAD I ZEMLJE AMERIČKOG KONTINENTA

ORGANIZACISKE PROMENE U KOPENOJ VOJSCI SAD¹⁾

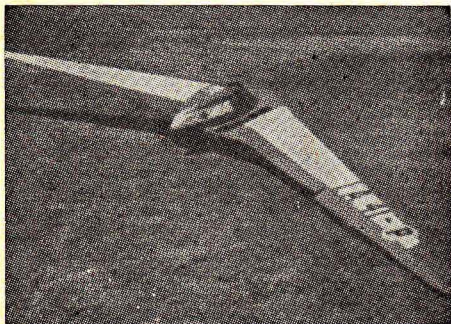
Kao rezultat većeg broja studija koje su učinjene poslednjih godina, u kopenoj vojsci SAD biće izvršena izvesna reorganizacija koja ima za cilj da u znatnoj meri poboljša obezbeđenje materijalnog snabdevanja i dovede ga na nivo razvoja borbenih snaga i operacija. Novi plan predviđa takvu organizacijsku strukturu koja će ministru vojske omogućiti da vrši efikasnu kontrolu ustanova kopnene vojske. Predviđaju se još 2 pomoćnika ministra — jedan za ljudstvo, finansijska i materijalna sredstva, a drugi za civilni domen vojnih funkcija, kao i civilne funkcije u okviru Ministarstva vojske. Ovo će državnom potsekretaru omogućiti da se oslobodi dosadašnjih dužnosti i više se posveti pomaganju ministra u opštem domenu rukovođenja kopnenom vojskom. Odeljenje za informacije i Odeljenje za zakonodavnu koordinaciju doći će pod neposrednu kontrolu samog ministra. Načelnik Generalštaba vojske vršiče operativnu kontrolu i nadzor nad svim pripadnicima i ustanovama vojske, dok će pomoćnici ministra vršiti funkcionalnu kontrolu u onim oblastima koje su im dodeljene od strane ministra vojske. Glavne promene u unutrašnjoj strukturi Ministarstva odnose se na onaj deo koji se bavi pomoćnim i materijalnim službama. Novi pomoćnik načelnika Generalštaba za pozadinu imaće pod sobom 7 tehničkih službi vojske i njihovo ljudstvo. Biće uspostavljena i Komanda kontinentalne vojske, koja će preuzeti jurisdikciju nad kontinentalnim armijama i Vašingtonskom vojnom oblašću. Ova će komanda obuhvatiti funkcije sadašnjih operativnih snaga. Organizacija za naučno istraživanje i razvoj dobiće jasnije zadatke i nov stimulus za aktivnost u svom domenu. Generalni inspektor vojske nalaziće se u okviru ureda načelnika Generalštaba vojske.

(*Military Review*, septembar 1954)

NEŠTO O VAZDUHOPLOVNOJ INDUSTRIJI ARGENTINE

Nemačka firma *Henzchel* ponovo proučava pitanje podizanja jedne tvornice aviona u Argentini — za potrebe zemalja NATO-a. Prema raspoloživim informacijama, mašine i potrebni uređaji za gradnju lovačkih i školskih mlaznih aviona biće uvezeni iz Nemačke. Grupa nemačkih inženjera trebala je nedavno da poseti Argentinu da bi sa tamošnjom vladom pregovarala o rešenju ovog problema.

Nadzvučni avion. — Argentinsko Ministarstvo vazduhoplovstva saopštilo je da se očekuje da će uskoro otpočeti izgradnja jednog nadzvučnog aviona čija će brzina ići preko 1.000 km na čas. Opi ti sa ovim avionom već su u toku.



Školska jedrilica. — Nova školska jedrilica *I. A. 41 Urubu* (dvosjed) izvršila je uspešno više probnih letova. Izrađena je od drveta, a ima dužinu oko 6 m i raspon krila oko 20 m.

Jedrilica služi za obuku u letenju, ali sa uređajem samo za jednog pilota. Spušta se brzinom od oko 50 km i nosi teret od oko 200 kg. Opremljena je stajnim trapom koji se uvlači. (Vidi sliku)

(*Military Review*, avgust-septembar 1954)

¹⁾ Detalje ranije organizacije videti u »Vojnom delu«, br. 1 od 1953 g., str. 74.

ZEMLJE BRITANSKE ZAJEDNICE NARODA

BRITANSKO VOJNO RUKOVODSTVO O SAVREMENOM RATU

Feldmaršal Harding, načelnik Imperijalnog generalštaba i Antoni Hed, ministar rata, objavili su da će već idućeg leta biti stavljena na probu jedna nova taktička jedinica koja će biti formirana na osnovu novih pogleda na organizaciju i formaciju britanskih oružanih snaga. Ta će nova jedinica imati zadatak da ispita probleme koje postavljaju atomski rat i njegova taktika.

Feldmaršal Harding je izjavio da se iz nedavnih manevara i generalštabnih konferencija može zaključiti da će u eventualnom atomskom ratu »cilj strategije biti da dovede neprijatelja do toga da pruži dobre ciljeve za bombardovanje, s tim da to ne radi i sopstvena strana. U takvom ratu biće neophodno vršiti veoma brze i uredne pokrete za rasturanje snaga, pregrupisanje i koncentraciju«. Nova Britanska armija moraće, dakle, raspolagati mnogo bržim sistemom snabdevanja, manjim tenkovima, malobrojnijim i prostijim oružjem, kao i pokretljivijom pešadijom. Naročito je podvučeno da će tada biti neophodne elastičnije trupe, s tim da sutrašnji pešak mora biti jako otporan, borben i snabdeven lakšom opremom. Nova belgiska puška FN, sa automatskim punjenjem, u priličnoj će meri doprineti olakšanju naoružanja.

Novi britanski teški tenkovi *Conqueror* pružiće efikasnu podršku pešadiji, a nova armija — bilo po delovima, bilo u celini — imaće daleko veću vatreću moć; pored toga, ona mora raspolagati i dirigovanim projektilima i avionima.

Britanski ministar rata govorio je o ubrzanju sistema snabdevanja i dotura, pri čemu će glavnu ulogu odigrati helikopteri. Zahvaljujući ovom savremenom transportnom sredstvu, sistem snabdevanja Britanske armije biće elastičniji, brži i ekonomičniji. Prema mišljenju britanskog načelnika Imperijalnog generalštaba, iako mnogi stručnjaci smatraju da će u kopnenom ratu upotreba atomskog oružja odigrati odlučujuću ulogu, pešadija će ostati glavni element kopnene vojske.

(*La Flandre Libérale*, Gand, 24 avgust 1954)

FRANCUSKA I ZEMLJE BENELUKSA

FRANCUSKI AVION »BAROUDEUR« ZA TAKTIČKU PODRŠKU PEŠADIJE

U poznatom belgiskom časopisu koji izdaje Ministarstvo narodne odbrane izišao je članak G. Dewasme, vazduhoplovnog general-majora, o francuskom avionu *Baroudeur*, namenjenom za neposrednu podršku pešadije. S obzirom na njegov interesantan sadržaj, donosimo ga u izvodu.

Za izvođenje svojih operacija kopnenoj vojsci je potrebna podrška vazduhoplovstva. Poslednji rat je to jasno pokazao. Odbrana utvrđenja Dijen Bijen Fu u Indokini pruža za to još rečitiji dokaz. Ovo vazduhoplovstvo, koje se naziva taktičko, sačinjavaju danas mlazni lovci-bombarderi, moćni, brzi, vrlo teški, neizbežno vezani za dugačke poletne staze od betona.

Ove čvrste poletne staze, široke 50 i dugačke 2.400 m, kao i zone za rulanje aviona po zemlji, aerodromi i njihovi uređaji zahtevaju za svoju konstrukciju hiljadama tona betona; visoki troškovi oko njihove izgradnje ograničavaju broj aerodroma. Krediti investirani u ove radove jako opterećuju budžet, usled čega su jako smanjeni ostali raspoloživi krediti, namenjeni za druge svrhe, a naročito za kupovinu većeg broja aviona.

Aerodromi, čiji je broj iz napred navedenih razloga prilično ograničen, zauzimaju velike površine zemljišta, obično u krajevima pogodnim za obradu zemlje; oni predstavljaju ciljeve, odnosno objekte lako uočljive za neprijateljsko vazduhoplovstvo, a teške za maskiranje; aerodromi će biti, odmah sa početkom neprijateljstva, cilj napada neprijateljskog vazduhoplovstva koje će težiti da uništi avione na zemlji ili da ošteti staze za poletanje kako bi te aerodrome učinilo neupotrebljivim. U tome se sastoji, donekle, i sva protivrečnost ovog problema.

Najzad, činjenica da je avion vezan za betoniranu stazu za poletanje utiče i na principe upotrebe vazduhoplovstva: pokretljivost i gipkost mogu se ostvariti

samo onda kada se raspolaže velikim brojem aerodroma. Pa ipak, ne može se utrošiti ceo budžet samo na infrastrukturu vazduhoplovstva. To bi bio nedozvoljeni rashod.

Pešak se malo interesuje za ovaj problem koji uslovljava današnju upotrebu vazduhoplovstva. Ono što on želi da vidi u vazduhu jeste mnogo aviona određenih da ga potpomažu u izvođenju njegovog teškog zadatka; on hoće vazduhoplovstvo koje će ga, takoreći, neposredno pratiti na bojnemu polju: brojno i moćno vazduhoplovstvo koje će ga potpomoći svaki put kada bude u nevolji. Da bismo se mogli održati, govorili su branioци Dijen Bijen Fu-a, pošaljite nam avione.

Francusko društvo za vazduhoplovne konstrukcije na Jugoistoku (SNCASE) izgleda da je izmirilo sve strane ovog problema. Ono je konstruisalo jedan novi tip aviona, *Baroudeur*, koji može da uzleti i da se postavi na bilo kakav teren, livadu, polje, proplanak, pa čak i na peskovitu plažu. Tako se taj avion oslobodio zavisti od betonskih poletnih staza.



Baroudeur prilikom uzletanja koristi jedna pokretna kola se gumenim točkovima (pod malim pritiskom) dok kod sletanja upotrebljava skije. Prema najnovijim iskustvima, on može, u slučaju potrebe, i da uzleće sa skijama. Ova pokretna kola za uzletanje aviona snabdevena su još i potrebnim uređajem za uzletanje na suviše malom terenu; prilikom samog uzletanja avion, sasvim prirodno, napušta ovo pokretno postolje sa gumenim točkovima. Skije za sletanje uglavljene su u

trup aviona, a izrađene su od materijala koji izolira toplotu kako bi se izbeglo zagrevanje kod glisaža prilikom sletanja.

Avion može da uzleti, odnosno da sleti u prostoru od 500 m. Njega pokreće jedan mlazni motor *Atar 101*, čija je maksimalna brzina 1.300 km/čas. Njegovo naoružanje, podrazumevajući i naoružanje aviona za napad na zemaljske ciljeve, obuhvata topove, bacače, eksplozivne ili napalm bombe.

Radi se, sasvim razumljivo, o jednom prototipu. Pitanje je da li će ubuduće *Baroudeur*, avion za »svako zemljište«, predstavljati stvarno rešenje po pitanju neposredne podrške pešadije.

(L' Armée — La Nation, juni 1954)

PROBLEM SLUŽBENIH JEZIKA U BELGIJSKOJ ARMII

U jednom od poznatih belgiskih listova nedavno je objavljen članak u kome se tretira problem upotrebe službenih jezika u Belgijskoj armiji, koji zbog interesantnosti teme donosimo u skraćenom obimu.

U zadnje vreme, počinje pisac ovog članka, zavladała je među belgiskim oficirima izvesna zabrinutost. Rezultati nedavnih ispita kandidata — Valonaca iz holandskog jezika (drugog službenog jezika u Belgiji), u cilju unapređenja u čin majora, podbacili su toliko da je polovina kandidata popadala kako na neobaveznim tako i na obaveznim ispitima (i prvi i drugi put). Naprotiv, na ispitima kandidata — Flamanaca iz francuskog jezika samo je jedan pao. Iz ovoga proizilazi da se mnogi oficiri — Valonci, kandidati za čin majora, ne mogu više nadati daljem napredovanju u vojsci. Mnogi od njih moraće da zapečate svoju vojničku karijeru u činu kapetana. Spominju se vrlo čudni slučajevi: taj i taj, vrlo sposoban oficir, koji je u Vojnoj akademiji bio prvi u rang, čije je vladanje i držanje bilo u toku rata izvanredno, pa čak i herojsko, i koji je uspeo da otprve položi ispit za čin majora iz vojnih predmeta, odjednom je ukočen u napredovanju zato što je pao na ispitu iz jezika. Poznavanje jezika dobilo je prednost ispred vojničkog znanja, i to na odlučan i bespoštedan način.

»Kako se to moglo dogoditi?« — pita se pisac ovog članka. Jednostavno tako što se zakon primenjivao suviše kruto. Taj zakon, ustvari, predviđa ispit

iz drugog službenog jezika (za Flamance — iz francuskog, a za Valonce — iz holandskog) u cilju unapređenja u više oficirske činove. Da bi stekao majorski čin, niži oficir mora sa uspehom da položi ispite iz vojnih predmeta i drugog službenog jezika. Po čl. 5 Zakona određeno je da ispit iz jezika obuhvati teorijski ispit iz taktike. To, pak, može biti i u vidu predavanja iz taktike pred skupom oficira o jednoj određenoj temi. Kandidat pritom mora da pokaže potrebno znanje iz tog jezika, pri čemu polovina mogućih poena (10 od 20) predstavlja najmanju zadovoljavajuću ocenu. Čl. 6 istog Zakona određuje da kandidat koji ne dobije minimum potrebnih poena na ovom ispitu iz jezika — kao što je to napred izloženo u Čl. 5 — može ovaj ispit da ponovi najkasnije 6 meseci posle prvog neuspeha. U slučaju uspeha na drugom ispitu, kandidatu se prilikom unapređenja vraća rang, i to samo ako su ga u međuvremenu drugovi pretekli.

Međutim, vladina odluka (uredba od 1952 o upotrebi jezika u Armiji) stroža je od samog zakona: prilikom ponovnog ispita za čin majora, kandidat mora, pre nego što se pusti na ispit iz vojnih predmeta, sa uspehom da položi ispit iz jezika. Ta odluka potencira nameru zakonodavca i sprečava kandidata da, u slučaju neuspeha na ispitu iz jezika, i dalje napreduje, bez obzira na njegove vojničke kvalitete.

Potrebno je napomenuti da je sastav Belgiske armije u pogledu jezika danas sledeći: 63% vojnika su Flamanci, 36% Valonci i 1% Nemci. Kadar aktivnih oficira i podoficira izgleda otprilike ovako: 70% su Valonci, a 30% Flamanci. Ujedno treba istaći da se za napredovanje, sem u Armiji, nigde ne postavlja kao uslov poznavanje oba jezika.

Pošto su već prilikom službe — komandovanja upućeni na to da se služe sa oba jezika, oficiri smatraju da treba da imaju odgovarajuću nastavu i iz drugog službenog jezika. Međutim, ta nastava bi trebala da bude solidnija još u Vojnoj akademiji, Kadetskoj školi, Školi u Lakenu itd., kao i u trupi. Na taj način bi oni to znanje stalno održavali i usavršavali. U pogledu majorskog ispita, oficiri žele da se ukine odredba po kojoj se obavezni ispit iz drugog jezika može ponoviti još samo jednom. Naprimera, jedan oficir — Valonac, koji služi u jedinici vojnika Valonaca, mora da polaže ispit iz drugog službenog jezika (u ovom slučaju holandskog); kada se ovaj oficir podvrgne obaveznom ispitu, on dobije, recimo, prvi put 7,5% poena, odnosno ako ide na ispit po drugi put, 9,1 poen od mogućih 20. Urkos svog truda, on ne može da postane major zato što mu nedostaje nepun 1 poen (pošto je dovoljno tek 10 poena). Ovo važi čak i u slučaju ako je prethodno položio ispit iz vojnih predmeta sa maksimumom poena. Na taj način se Armija, usled prekomernog forsiranja drugog službenog jezika, lišava jednog višeg oficira veće vojničke vrednosti.

S druge strane, u krugovima oficira se iznose zapanjujući slučajevi u pogledu načina polaganja ispita iz jezika. Usmeni ispit traje pola časa. Praktično, izvesni profesori zahtevaju potpuno isto znanje drugog jezika kao i maternjeg i idu dotle da na ispitu raspravljaju o načinu upotrebe pojedinih holandskih reči kod Holandana i Flamanaca, mada bi znanje i samih ispitivača iz holandskog jezika mogao lako da kritikuje pravi Holandanin.

(*Le Soir, Bruxelles, 17 jun 1954*)

ŠVAJCARSKA

MANEVAR VOJNO-SANITETSKIH JEDINICA I USTANOVA U ŠVAJCARSKOJ

Početkom juna o.g. održan je manevar sanitetskih jedinica i ustanova Švajcarske armije, kojima je rukovodio pukovnik — komandant brigade Meli, a pomoćnik mu je bio pukovnik Mader. Manevar je dostigao svoju kulminaciju oko 1—2 juna. Ustvari, tih dana je vežba uzela najšire razmere i pošto se na osnovu pretpostavke radilo o velikom broju ranjenika, to su sve sanitetske jedi-

nice i ustanove, kao i poljske bolnice u Arau i okolini, morale danonoćno da rešavaju mnogobrojne i važne zadatke.

Tom prilikom odvijao se jak saobraćaj po putevima koji vode za Melhtal, gde su bile grupisane (ešelonirane) sve sanitetske jedinice i ustanove. Sanitetski oficiri armijskih korpusa i divizija, koji su bili određeni za ovaj manevar, morali su da rešavaju veoma teške i delikatne situacije.

Tako je, naprimer, 1 juna po podne, jedna kompozicija, sastavljena od 12 sanitetskih vagona, operisala na liniji Lencburg — Lucern. Sanitetsko osoblje tog voza sačinjavali su: 2—3 lekara, 4 bolničarke, 8 dobrovoljnih bolničarki i oko 40 bolničara. Ta kompozicija trebala je po pretpostavci da prihvati 336 ranjenika u Lencburgu, a zatim da ih u Lucernu prebaci na brod *Schüller* koji je za ovu priliku bio pretvoren u bolnički brod. Pokretna divizija sanitetskih jedinica i ustanova stupila je u akciju u Alpnaš-Štatu. Ona je prekonoc smeštala ranjenike u specijalno za tu svrhu podignute barake u Melhtalu. To veče (1 juna) je u ovom mestu bilo prihvaćeno oko 300 ranjenika. U Melhtalu je bilo podignuto 35 velikih baraka, ustvari podešenih da prime 2.000 bolesnih i ranjenih, što predstavlja dva puta veći broj od onog koji može da primi najveća civilna bolnica u Švajcarskoj. U dvema specijalnim barakama nalazila su se četiri operaciona stola i rendgen-aparati, dok su nešto malo dalje bile smeštene vojničke kuhinje i ostali potrebni uređaji koji su funkcionisali na zadovoljavajući način. Potrebno je naglasiti da su sve ove instalacije bile podignute za relativno kratko vreme.

Ujedno treba istaći da je u toku manevra jedan helikopter prenosio teže ranjenike u obližnju kantonalnu bolnicu. Ova vežba sa helikopterom izazvala je živo interesovanje i pružila je prilično iskustva u tom pogledu.

Manevrima su prisustvovali i federalni savetnik Kobel, šef federalnog Vojnog departmana, kao i mnogobrojni predstavnici kantonalnih vlasti i komandanti pojedinih jedinica, a pojedinim fazama manevra (1—2 juna) i vojni izaslanici akreditovani u Bernu.

(*Tribune de Genève*, 4 jun 1954)
