

NATO I AUSTRIJA

ODBRANA ZAPADNE EVROPE I EVENTUALNA NEUTRALNOST AUSTRIJE

U jednom od belgiskih časopisa izišao je pre nekoliko nedelja članak poznatog vojnog pisca Emila Vantija, posvećen nedavno potpisanom Državnom ugovoru sa Austrijom. Zbog izvesnih interesantnih gledišta ovog pisca na buduću ulogu nezavisne Austrije, donosimo taj članak u izvodu.

U poslednje vreme, počinje pisac, dogodili su se događaji od izvanredne važnosti na svetskom planu; naime, četiri okupacione sile postigle su potpun sporazum o Austriji, potpisan je državni ugovor sa njom i sada je ova zemlja stekla svoju, toliki niz godina priželjkivanu, slobodu i nezavisnost. Međutim, činjenica da će njen suverenitet eventualno biti ograničen nekom vrstom neutralnosti, ni pošto ne umanjuje radost 7 miliona Austrijanaca zbog postignutog sporazuma.

Pojavljuje se sada jedan argument vojničke prirode koji s punim pravom interesuje javno mnjenje. Posle predviđenog povlačenja okupacionih snaga iz Austrije i njenom eventualnom neutralnošću stvara se jedan široki prolaz između Istoka i Zapada. Na ovo su zapadne sile pomišljale još pre deset godina, pa su tokom dugogodišnjih pregovora o Austriskom ugovoru uvek težile da se posle potpisivanja sporazuma omogući Austriji uključenje u zapadni blok. Moglo se odmah pretpostaviti da SSSR nikada neće moći da pristane na jednu takvu kombinaciju. Sada su se zapadne sile, najzad, morale odreći ovog svog plana da bi poduprle želju Austrije u cilju postizanja nezavisnosti.

S druge strane, uzajamno nepoverenje između ova dva složena politička i ideološka bloka, podvlači pisac, postalo je stalan činilac u njihovim međusobnim odnosima; svaki predlog u pogledu učvršćenja mira ispituje se pod uglom pretnje koju bi on u budućnosti mogao da pretstavlja po onu drugu stranu.

Kakav je strategijski značaj same Austrije? — pita se on dalje. Da li je potrebno da čovek raspolaze nekim specijalnim taktičkim znanjem pa da shvati da teren ove zemlje nije pogodan za dejstvo tenkova i brze pokrete većih masa. Austriju ispunjuje glavni deo imponantnog alpskog lanca koji počinje jugozapadno od Beča i pruža se neprekidno do Savoje — što iznosi skoro 800 km. Na taj način on pretstavlja jednu prepreku — od skoro 170 km širine — između dunavskih ravnicama na severu i planina Severne Italije na jugu.

Pisac je mišljenja da bi glavni pravci prodiranja kroz Austriju išli, sasvim prirodno, dolinama pojedinih reka: Dunava, Ensa, Salcaha, Ina i Drave. Što se tiče puteva na ovom planinskom masivu, oni u pravcu zapada upravo izvode na granicu Švajcarske, neutralne, mada vojnički dosta dobro opremljene zemlje. Paradoksalna je činjenica, nastavlja pisac, da će evakuacija okupacionih snaga iz Austrije postaviti pred Švajcarsku federaciju nov problem vojničke prirode.

U pogledu zemalja — članica NATO-a, neutralna i vojnički slaba Austrija ugrožavala bi njihov položaj, i to naročito u pravcu sever — jug. Pomenutim pravcima prodiranja, naročito dolinama Salcaha, Ina, Leha i drugih, mogao bi se eventualni napadač spustiti u Bavarsku, ili ugroziti dolinu Poa, koristeći pritom doline Pijave, Adiđe, koje pretstavljaju tradicionalne, strategiske puteve.

Za samu organizaciju NATO-a pojavljuje se u poslednje vreme još jedna teškoća izazvana potpisom Državnog ugovora o Austriji. Radi se, naime, o mogućnosti potpunog prekida komunikacija između Savezne Republike Nemačke, koja

se već smatra uključenom u NATO, i Severne Italije, odvojene otsada neutralizovanim alpskim masivom Austrije i Švajcarske. Po mišljenju pisca, ovaj neprijatni *hiatus* utiće ubuduće toliko na koheziju zapadnog bloka, da će eventualni agresor morati, hteo ne hteo, bar u početku neprijateljstva, da poštuje ovu neutralnost Austrije. U protivnom, zapadne bi sile mogle, radeći najvećom brzinom, da se pre protivnika dočepaju Brenera, pa čak i puta preko Vel. Gloknera. Pisac smatra da ponovo stečena sloboda pretstavlja poklon kome se cena ne može odrediti, ali da neutralnost koja prati ovu slobodu skupo košta. Austrija bi, kako on kaže, uostalom mogla da i sama organizuje svoju odbranu. Nema sumnje da se u današnjim uslovima u Evropi jedna zemlja ne bi mogla osloboditi te obaveze. Ukoliko se radi o jednoj neutralnoj zemlji, ona mora u tom slučaju da preuzme na sebe sve troškove koji su, kao što je poznato, ogromni. Pisac ne veruje da bi budžet jedne zemlje od 7 miliona stanovnika, čije ekonomske prilike nisu baš najsjajnije, mogao da zadovolji potrebe jedne snažne armije stalnog tipa. Osim toga, imajući na istoku i severoistoku dužinu graničnog fronta od oko 400 km, ova bi zemlja praktično bila neodbranljiva u svom severnom delu — dolini Dunava. Ostao bi još alpski redut koji po svom pružanju — kako po širini tako i po dužini — dopušta da se ovaj strategijski problem specijalno razmotri.

Primorana da, takoreći, ni iz čega otpočne obnovu svojih oružanih snaga, Austrija može samo da uspori eventualno prodiranje agresora na njenu teritoriju, bez obzira na to sa koje strane on dolazio. Borbe Andreasa Hofera u Tirolu protiv Francuza i organizovan otpor jugoslovenskih partizana u toku Drugog svetskog rata, naročito podvlači pisac, pružaju elemente za jedno novo rešenje: *stvaranje regularnih jedinica, u obliku lakih divizija novog tipa, obučeni za partizansko ratovanje.*

Nema više, po mišljenju pisca, neprekidnih frontova, nema više, slabije ili jače organizovanih položaja. Sad postoji skup alpskih reduta, najpre međusobno organizovanih i povezanih, ali isto tako i sposobnih da se bore i žive samo sa sopstvenim sredstvima ukoliko bi bili izolovani usled penetracije protivnika.

Na taj način bi se dobilo, završava pisac ovog članka, jedno interesantno iskustvo, čije bi pouke mogle da iskoriste i zapadne zemlje koje se, u održavanju ravnoteže između razorne moći nuklearnog naoružanja i odbrane (zaštite) svojih zemalja, sve više i više suočavaju sa teškoćama u odnosu na dosadašnju strategiju. To bi im iskustvo moglo poslužiti kao glavni oslonac u njihovim nastojanjima da sačuvaju svoje zemlje, a ujedno bi pružilo i najbolje izgleda da se potpuno izbegne rat u svetu.

(La Nation Belge, 1 maj 1955)

SAD I ZEMLJE AMERIČKOG KONTINENTA

KONTROLA VAZDUŠNOG SAOBRAĆAJA TRUPNE AVIJACIJE

Jedan od glavnih američkih mesečnih informativnih vojnih časopisa doneo je članak kapetana Danforta o sistemu kontrole vazdušnog saobraćaja trupne avijacije. Zbog interesantnosti i aktuelnosti ovog članka, koji preporučuje zamenu dosadašnjeg sistema kontrole vazdušnog saobraćaja novijim postupcima, stečenim na osnovu opita u američkom Korpusu za vezu, donosimo njegov prikaz — bez komentara.

*

U vezi sa elektronskom podrškom, pisac članka ukazuje na efikasnu pomoć koju će trupna avijacija dobiti u pogledu sigurnosti letenja u zoni borbenih dejstava — ukoliko se usvoji novi sistem kontrole vazdušnog saobraćaja koji je nedavno isprobao Korpus za vezu. Ovaj novi metod sastoji se u primeni Tejlerovog sistema, koji ima za cilj da trupnoj avijaciji olakša što brži i efikasniji transport

time što će avioni leteti u jednom neprekidnom lancu, u zatvorenom krugu, i što će biti pod neposrednom komandom i kontrolom jednog oficira Službe kontrole vazdušnog saobraćaja.



Sl. 1 — Pokretni komandni toranj koji je bio primenjen na vežbi *Skydrop II*.

stojanje između polaznog i povratnog kursa leta na najširem mestu iznosilo je oko 40 km. Kontrola je vršena pomoću pokretnog blokovskog uređaja za kontrolu vazdušnog saobraćaja i sistem je omogućio da se svakog momenta kontrolišu svi avioni u datom krugu. Glavni element uređaja za kontrolu bio je u tesnoj vezi sa avionima koji prelaze iz domena jednog bloka u drugi. Avioni su leteli u lancu jedan za drugim sa intervalom poletanja od 3 do 6 minuta, raspoređeni po horizontalnoj i vertikalnoj ravni u vazduhu. Minimalno vertikalno otstojanje između aviona iznosilo je oko 165 m, a pri zajedničkom letenju helikoptera i aviona, avioni su na tom otstojanju nadvišavali helikoptere.

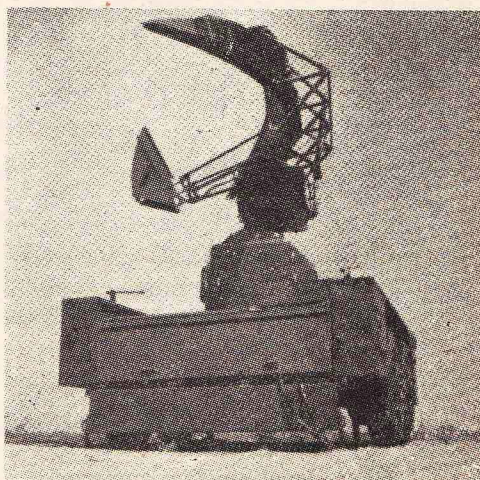
Upotrebom pokretnih komandnih tornjeva (sl. 1) na polaznim i isturenim aerodromima, specijalno opremljenim i na izvesnim rastojanjima duž linije leta postavljenim repnim radarima (sl. 2) koji su automatski primali i prenosili signale, bila je ogarantovana kontrola leta svakog aviona u svakom momentu.

Za vreme ove vežbe piloti su leteli na avionima L-20 *Beavers* i helikopterima H-19 i H-25. Letenje je vršeno

S obzirom na to da su trupni avioni sa stabilnim krilima laki, a kada su prazni težina im je oko 2.500 kg, postojeća elektronska oprema koja se primenjuje u istom cilju kod težih aviona američkog vazduhoplovstva i vazdušnog saobraćaja, zbog svoje težine i glomaznosti, ne odgovara trupnoj avijaciji.

Korpus za vezu je u tom cilju pripremio novu opremu, koja je isprobana prošlog leta na vežbi *Skydrop II*, u Severnoj Karolini, kojom je prilikom uspostavljen eksperimentalni sistem letenja aviona trupne avijacije u vazdušnom saobraćaju. Ovaj sistem, sa izuzetkom izvesnih vremenskih uslova kao, što je zaleđivanje, velika turbulencija i jaki površinski vetrovi, obezbeđuje sigurnu i tesnu koordinaciju i kontrolu letenja aviona trupne avijacije pri dnevnim i noćnim dejstvima.

Probni vazdušni put u zatvorenom krugu iznosio je oko 350 km, a ra-



Sl. 2 — Radar za pomoć i vođenje aviona za sletanje pri promenljivim vremenskim uslovima.

celog dana, pri čemu su stalno prikupljeni podaci pod raznim vremenskim uslovima, kao i uslovima vidljivosti, kako u odnosu na posade, tako i na osoblje kontrole letenja, te se pokazalo da je ovaj sistem, iako vrlo prost, ipak veoma efikasan.

Težište ovog sistema leži na Centru za koordinaciju kontrole vazdušnog saobraćaja (ATCCC — *Air Traffic Control Coordination Center*) koji se normalno postavlja na polaznom aerodromu. Pod komandom oficira Službe kontrole vazdušnog saobraćaja centar je jedini nadležni faktor za sve avione u tom sistemu. Njegov je zadatak da obezbedi sigurnost, efikasnost i korišćenje vremena i prostora na liniji leta aviona trupne avijacije. Zbog toga, kada avion poleće, kontrolor sa komandnog tornja izveštava Centar (sl. 3) u kome se na jednoj preglednoj tabli registruje vreme poletanja i plan leta sa vremenom stizanja aviona do prve tačke vazdušnog puta. Prilikom samog leta pilot se javlja Centru radiom, preko oficira Službe vazdušnog saobraćaja, koji stavlja podatke o preletu svake sledeće tačke vazdušnog puta na pomenutu tablu.



Sl. 3 — Centar za koordinaciju kontrole vazdušnog saobraćaja, smešten na jedno vozilo.

bazu za dalji razvoj elektronske opreme i tehnike koja će pružiti pomoć i omogućiti uspešnu kontrolu i vođenje aviona trupne avijacije.

Na taj način Centar prati tačno poziciju svakog aviona i u mogućnosti je da kontroliše njegovo prelaženje iz prostora nadležnosti jednog bloka u drugi. Ukoliko se avion približava završnoj tački svoga leta, pilotu se saopštava da pređe uz talasnu dužinu radara koji ga dalje vodi na sletanje. Istovremeno kada se pilotu naređuje da se prebaci na radarsku talasnu dužinu, obaveštenje o prijemu i daljem vođenju aviona prima i radar. Pomoć i vođenje aviona pri sletanju spada u zadatak radara, mada to, pod povoljnim uslovima, može da vrši i oficir sa komandnog tornja. Pri složenim uslovima za sletanje, prema potrebi, u tome može uzeti učešća i sam Centar za koordinaciju kontrole vazdušnog saobraćaja.

Posle stečenih iskustava iz primene ovog sistema na vežbi *Skydrop II*, Korpus za vezu je ovaj sistem kontrole vazdušnog saobraćaja postavio kao

S. B.

(*Army Information Digest*, maj 1955)

PROTIVPODMORNIČKI OPITI U SAD

Američka Komisija za atomsku energiju i Ministarstvo odbrane zajednički su objavili da će uskoro biti isprobano novo atomsko protivpodmorničko oružje, na istočnom delu Tihog Okeana, na nekoliko stotina milja udaljenosti od najbližeg kopnenog pojasa zapadne obale SAD.

Radi se o podvodnoj eksploziji male atomske naprave »u cilju dobijanja opitnih podataka koji su od bitnog značaja za razvoj taktike odbrane protiv podmorničkih napada«. Obe pomenute američke ustanove objavile su da »kao i svi ostali atomski pronalasci i oružje, i ova sprava ima zadatak da doprinese jačini odbrane slobodnog sveta«.

Ovo je prvi put da se jedan atomski opit vrši u dalekim vodama zapadne obale. Svi raniji vršeni su na dalekom Pacifiku (Bikiniju i Enivetoku) i na opitnim poligonima u Nevadi (SAD). Što se tiče protivpodmorničkih eksperimenata, vršen je samo još jedan i to 1946, na ostrvu Bikiniju. Vlada je saopštila da će opiti biti vršeni na području koje je »potpuno izvan ribolova i pomorskih saobraćajnih veza«, te neće predstavljati nikakvu opasnost ni za stanovništvo, ni za ribolov, pa ni za potrošače ribe.

Opitima će prisustvovati i predstavnici Skripovog instituta za okeanografiju, koji je i pomogao u izboru područja za opite.

Pretpostavlja se da bi dubinsko punjenje, ili torpeda sa atomskom glavom, znatno povećali protivpodmorničku odbranu ratne mornarice, koja kod SAD ima pred očima stalan razvoj i povećanje broja podmornica kod eventualnog protivnika.

(*The New York Times*, 10 maj 1955)

ZEMLJE BRITANSKE ZAJEDNICE NARODA

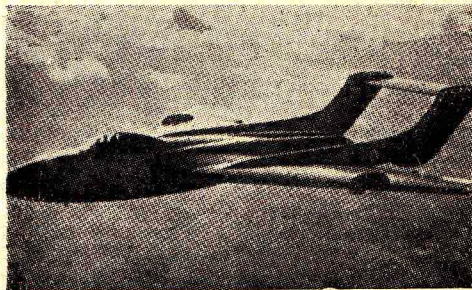
MLAZNI LOVAC ZA BRITANSKE NOSAČE AVIONA

Uskoro će britanska ratna mornarica dobiti najmoćniji i najbrži lovački avion za letenje po svakom vremenu, koji je ikada dosada bio izgrađen za britanske nosače aviona. To je *D. H. 110*, sa dva reaktivna motora *Avon*, dvostrukim trupom i nadzvučnom brzinom. On će biti opremljen specijalnim elektronskim pomoćnim uređajima za presretanje mlaznih bombardera.

Naoružanje ovog aviona sastoji se od topova »Aden« od 30 mm i dirigovanih projektila.

Ovo je prvi britanski avion sa potpuno pokretnim zadnjim delom, umesto uobičajene kombinacije učvršćenog repa i pokretnog kormila. Ova će novina povećati sposobnost manevrovanja aviona.

(*Military Review*, juni 1955)



PADOBRAN ZA MALE VISINE

U Britaniji su izvršeni uspešni opiti sa jednim sistemom sedišta za izbacivanje pilota, koji bi imao da znatno povećava bezbednost pilota pri uzletanju ili letenju na malim visinama. Očekuje se da će ovo biti uskoro prikazano i u SAD.

Pre ovog izuma, izbacivanje pilota na visinama ispod 150 m smatrano je nesigurnim, zbog toga što se padobran nije mogao napuniti dovoljnom količinom



vazduha. Sada je objavljeno da su novi uređaji ugrađeni na *Javelin* i *Hunter*, koji predstavljaju najsavremenije britanske mlazne lovce.

Ceo se uređaj stavlja u dejstvo pomoću jednog malog suncobrana koji pilot, u slučaju opasnosti, povlači nadole, prema svom licu. Ovo dovodi do eksplozije jednog punjenja koje odbacuje plastičan krov iznad pilotove kabine i izbacuje ga na sedištu, daleko od avionskog repa. U isto vreme, jedan vremenski sinhronizovani automat razvija minijaturne padobrane koji usporavaju padanje sedišta, dok druga sprava otkačinje veze sa sedištem i omogućuje stupanje u dejstvo glavnog padobrana. Sedište se oslobađa i pada na zemlju, dok se pilot spušta usporenom tj. normalnom brzinom padobrana.

(*Military Review*, juni 1955)

FRANCUSKA I ZEMLJE BENELUKSA

FRANCUSKA RATNA MORNARICA

Na francusku ratnu mornaricu se skoro uvek odvajalo oko 20—25% ukupnog vojnog budžeta i oko 60—80.000 ljudi za popunu njenog sastava. Vodeći računa o ovim, skoro stalnim, podacima, Ratni savet mornarice odredio je nivo tonaže koji bi u doglednom vremenu trebalo da dostigne francuska ratna mornarica: 540.000 tona brodovlja, sa minimalnim proizvodnim anuitetom brodogradilišta od 30.000 tona, i 20 jedinica za potrebe pomorskog vazduhoplovstva. Po tom planu bi francuska ratna mornarica imala da dostigne do 1963 godine 360.000 tona novog brodovlja i 18 jedinica za potrebe pomorskog vazduhoplovstva. To je, po mišljenju ovog Saveta, minimalni iznos pomorskih snaga koje Francuska treba da ima u svako doba radi zaštite svoje teritorije.

Očigledno je da uslovi koji utiču na sastav mornarice nisu nepromenljivi. Po sebi se razume da je pojava atomskog oružja (A bombe) i termonuklearnog pružja (H bombe) umnogome uticala na rešavanje izvesnog broja njenih problema. Ipak treba istaći, podvlači pisac ovog članka, napore koje ulazu odgovorni ljudi, kako u Francuskoj tako i u drugim velikim pomorskim zemljama, da bi svoje pomorske objekte prilagodili ovom novom naoružanju. S druge strane, nezavisno od toga, već odavno se otpočelo sa osporavanjem dalje izgradnje velikih plovnih jedinica. Sada se pod uticajem atomskog naoružanja nadovezalo novo mišljenje, a to je da A bombi treba izložiti samo male jedinice.

Međutim, pomorski krugovi u inostranstvu kao, naprimer, u Sjedinjenim Američkim Državama, protive se toj t.zv. »pomorskoj prašini«, tj. izgradnji malih jedinica. Oni zastupaju gledište da bi trebalo široko iskoristiti razvoj vazduhoplovstva i da bi se sigurnost na morima ubuduće mogla postići jedino uz pomoć vazduhoplovstva koje bi baziralo na kopnu. Po mišljenju pisca ovog članka, to gledište ne dele ni anglosaksonski ni francuski admiralitet. Francuska mornarica je stalno u toku razvoja, postignutog u svetlu u pogledu dirigovanih projektila za

presretanje na velikoj visini, kao i podmornica koje ostvaruju sve bolje rezultate kako u pogledu brzine tako i dubine ronjenja. Glavnu brigu generalštaba francuske mornarice pretstavlja danas težnja da se dotrajale plovne jedinice zamene savremenim i da se stvori jedna homogena i uravnotežena flota, dopunjena jedinicama za potrebe pomorskog vazduhoplovstva — i to francuske proizvodnje.

Na dan 1 januara 1955, tonaža francuske ratne mornarice bila je, kako tvrdi pisac članka, daleko od onog nivoa koji je odredio Ratni savet mornarice; taj je nivo iznosio 368.440 tona. Ta bi se cifra mogla ovako podeliti:

1) Plovne jedinice na raspoloženju mornarici	289.575 t
2) Plovne jedinice u rezervi	78.865 t
	Svega: 368.440 t

Današnja tonaža francuske flote iznosi još manje, jer je u toku decembra 1954 stavljen u rezervu još izvestan broj jedinica.

Kratak osvrt na glavne tipove pojedinih plovnih jedinica, nastavlja pisac, omogućuje da se proceni današnja vrednost francuske ratne mornarice. Ona, ustvari, raspolaže, sa 2 najmoćnija bojna broda na svetu: *Richelieu* i *Jean Bart*, oba po 35.000 tona koji su ušli u službu tek 1941. Flota trenutno raspolaže samo sa 3 nosača aviona. Oni su slabije tonaže, iako se uporede sa sličnim u anglo-američkoj mornarici, a pored toga su i pomalo zastareli. To su: *Arromanches* od 14.000 tona, *La Fayette* i *Bois Belleau* od po 11.000 tona. Pritom treba istaći da su ova 3 nosača aviona stranog porekla. U brodogradilištu Bresta nalazi se u izgradnji nosač aviona *Clemenceau* čija će nosivost iznositi 22.000 tona.

Što se tiče krstarica, njihov je broj mali u odnosu na potrebe Francuske i njenih prekomorskih teritorija. To su *Gloire*, *Georges Leygues*, *Montcalm*, koje su sve tri ponovo ušle u flotu 1937 godine. Školska krstarica *Jeanne d'Arc*, poznata u pomorskim krugovima po svojim krstarenjima po moru, kojom se prilikom na njoj vrše proizvodstva francuskih mladih pomoraca, mornaričkih inženjera i lekara, još je starija pošto je u službu ušla 1931 godine; ona premaša 6.500 tona. U brodogradilištu Bresta grade se 2 nove krstarice koje će uskoro ući u sastav francuske flote, i to *De Grasse* od 9.000 tona, sa PA uređajima, i *Colbert* od 8.500 tona.

Važne pomorske jedinice, namenjene zaštiti konvoja, predstavljaju eskortni razarači. Oni se dele na brze eskortne razarače i razarače za izvidanje. Čitava serija ovih zadnjih razarača je u izradi ili treba da bude ustupljena Francuskoj od strane drugih zemalja, dok se 6 razarača nalaze već na probi ili su u završnoj fazi izrade. Drugih 11 jedinica istog tipa nalaze se u izgradnji po privatnim arsenalima i brodogradilištima. Pisac članka tvrdi da se 4 ovakva razarača od 1.250 tona nalaze na probi, dok su druga 4 u izgradnji; 7 razarača se grade kao *off shore* narudžbina u Francuskoj. Francuska mornarica ima u rezervi znatan broj razarača za izvidanje i okeanskih čistača mina od 600—700 tona; pored toga, ona ima u izgradnji, u Šerburu ili u privatnim brodogradilištima, još 21 obalski čistač mina od 400 tona.

Francuska podmornička flota, tako značajna u početku Drugog svetskog rata, iznosi danas ukupno oko 10.000 tona. Od toga se 8.800 tona najmodernijih podmornica tipa *Narval*, od 1.200 tona, i *Arethuse* od 400 tona nalaze u izgradnji u brodogradilištu Šerbura.

(Le Journal Français, Genève, 23 april 1955)

ŠVAJCARSKA

NOV ŠVAJCARSKI MLAZNI AVION ZA BORB U P-16

Krajem marta ove godine celokupna švajcarska štampa najavila je skori izlazak iz fabrike vojnih aviona i vozila u Altenraju, novog švajcarskog mlaznog aviona za borbu P-16. U isto vreme kada je štampa objavila ovu vest, sa novim avionom izvršeno je prvo probno letenje. Radi se o avionu presretaču — tip aviona jurišnika — jako naoružanom, koji koristi poletno-sletne staze srednje veličine.

Već nekoliko godina Altenrajn pretstavlja centar švajcarske vazduhoplovne industrije i proizvodnje. Još u doba kada je maketa ovog novog aviona bila usvojena, švajcarski federalni Vojni departman odobrio je da se ona pokaže javnosti, s tim da se ne daju nikakvi detaljniji podaci o ovom avionu dok njegova izrada ne bude završena. Međutim, na osnovu objavljene makete moglo se zaključiti da novi avion P-16, po svojim linijama i opštem izgledu, potseća na avion *Starfire*.

O avionu P-16 ne može se još uvek mnogo govoriti, jer prethodno treba sačekati rezultate probnih letova. Jedino što švajcarska štampa ističe jeste činjenica da se u ovaj novi avion za borbu polažu velike nade i da on pretstavlja rezultat dugih istraživanja, ispitivanja i proračuna čitavog jednog štaba vojnih i tehničkih stručnjaka. Najzad, treba podvući i to da će ovaj avion, ukoliko budu postignuti tehnički rezultati koji se od njega očekuju, biti prvi mlazni avion koji je izišao iz jedne švajcarske fabrike. S druge strane, treba dodati još i to da je ova fabrika u Altenraju i dosada prilično doprinela opremanju švajcarskih vazduhoplovnih snaga savremenim materijalom. Tako su u njoj izrađeni i lovci *Morane*, *Vampire* i *Venom*, a ranijih godina i drugi tipovi kao C-35, C-36 i *Bucker*.

(*La Dépêche de l'Air, Lausanne*, april 1955).

DALEKI ISTOK

L. D.: SEVERNOKOREJSKA PA ODBRANA U KOREJSKOM RATU¹⁾

U početnoj fazi Korejskog rata severnokorejska PAO uglavnom je primenjivala sovjetska načela, zasnovana na iskustvima iz Drugog svetskog rata. I dok su severnokorejske snage nastupale kroz Južnu Koreju, one skoro nisu ni osećale nikakvu potrebu za promenama načela upotrebe PAO. Do manjih promena je dolazilo samo u taktičkom opsegu i one su se uglavnom manifestovale u formama prilagođavanja.

Međutim, kada su se jedinice Pete američke vazduhoplovne armije jače angažovale u borbama na strani Južne Koreje, one su naterale Severnokorejce (mada ne u onom opsegu kao u kasnijim etapama rata) na veća prilagođavanja, ali više u načinu dejstva nego u pogledu organizacionih promena. O »izbacivanju« severnokorejske PA artiljerije sa fronta u toj etapi nije bilo ni govora. Severnokorejska PAO sastojala se uglavnom od istih onih elemenata koji su postojali i u vremenu Drugog svetskog rata. Od trupnih PA sredstava, koliko je poznato, postojala su: u streljačkom puku — četa PA mitraljeza; u diviziji — baterija do divizion malokalibarske PA artiljerije; u korpusu i armiji — puk ili brigada PA artiljerije. Jedinice teritorijalne PA artiljerije takođe su bile organizovane u pukove i brigade, od kojih su neke mogle imati i jedinice reflektora.

¹⁾ Članak je pisan na osnovu nekih podataka objavljenih u izvesnim sovjetskim i zapadnim publikacijama.

Međutim, u sledećim etapama rata, kada su se borbe vodile na teritoriji Severne Koreje i pomerale prema jugu, da bi zatim oko 38 uporednika poprimile pozicioni karakter, nametnuti su Severnokorejcima i novi uslovi borbe sa protivničkom avijacijom. Raniji sistem PAO nije potpuno odgovarao, jer se nije mogao uspešno suprotstaviti masovnim napadima savremene avijacije. I sama sredstva PAO trpela su velike gubitke, jer ih je savremena avijacija, pošto bi ih otkrila, napadala i uništavala. Pretila je opasnost da PAA bude formalno izbačena sa fronta. Stoga je u sistemu PAO došlo do značajnih promena.

U čemu su se upravo ogledale te promene? Severnokorejska PAO je i u toj fazi imala za osnovu, uglavnom, one elemente koji su postojali i ranije. Malokalibarska i srednjekalibarska PA artiljerija (i PA mitraljezi) i dalje su ostale osnovni nosilac borbe sa protivničkom avijacijom, ali su metodi njihove upotrebe bili gotovo iz osnova izmenjeni. Velikokalibarska je, izgleda, gubila sve više svoj značaj. Njena glomaznost, nepokretnost i mala brzina gađanja učinile su da ona bude više privlačan cilj nego opasnost za protivničku avijaciju.

PA artiljerija bila je, kao i ranije, organizovana u vodove, baterije, divizione i pukove, ali je u pogledu komandovanja i upotrebe bilo bitnih promena. Praksa je, uglavnom, odbacila načelo centralizovanog komandovanja, jer se u uslovima upotrebe reaktivne avijacije — naročito na brdskom i ispresecanom zemljištu, pokazalo slabim. Tako su se PA jedinicama, čak i baterijama i vodovima, načelno davali samo opšti zadaci, dok su u pogledu izvršenja tih zadataka ove jedinice bile gotovo samostalne.

Karakteristična osobina upotrebe PA artiljerije ogleda se, pored ostalog, i u veoma velikoj elastičnosti u pogledu manevra. Za svaku vatrenu PA jedinicu važilo je načelo da ne može otvarati vatru više puta sa jednih istih vatrene položaja. Ovo je načelo proizlazilo, pre svega, iz potrebe, pošto se pokazalo da je svaka PA jedinica, ako je otvarala vatru na avione više puta sa jednih istih vatrene položaja, bila napadana od strane protivničke avijacije i skoro redovno uništavana ili neutralisana. Dovoljno je bilo da se ona samo malo otkrije, pa da već sledeći napad avijacije bude usmeren ka njenom uništenju. Drugi razlog je bio taj što se na avione gotovo nije ni mogla otvarati iznenadna i sasređena vatra ako su PA sredstva više puta gađala sa jednog mesta. Zato je manevar i bio jedna od najvažnijih komponenata u sistemu PAO.

Pod uslovima apsolutne nadmoćnosti protivnika u vazduhu i vrlo čestih i jakih napada, često su iščezavala mnoga PA oruđa, pa su, prema tome, obrazovani u branjenim zonama vrlo često »prazni prostori« i »koridor«. Osim toga, Severnokorejci nisu bili u mogućnosti da redovno popunjavaju gubitke, naročito u materijalu. Zato su u »pokrivanju prostora« umnogome ostupali od klasičnih, ranije primenjivanih normi. To se ogledalo u pokrivanju određenog objekta u onom površinskom opsegu koji je nužno zahtevala odbrana dotičnog objekta. Zatim su dolazili »zastori« na važnim pravcima i dubinski raspored PA oruđa u cilju uništavanja onih aviona koji vrše napade duž komunikacija, dolina i uopšte pravcima koji kanališu njihov napad po dubini. PA jedinice su po pravilu raspoređivane grupno, najčešće po baterijama i na znatno velikoj površini. To je omogućavalo brz i elastičan manevar, kako za stvaranje jače odbrane pojedinih objekata u datoj situaciji, tako i za uklanjanje PAA ispod udara protivničke avijacije.

Na takav se način »pokrivala« teritorija, a PA artiljerija, kao što su Severnokorejci tvrdili, postala je »neuništiva«. I postavljanje PA sredstava na vatrene položaje, kao i premeštanje na nove, išlo je u prilog takvim tvrdnjama. Maskiranje i fortifikaciono uređenje vatrene položaja zahtevalo je posebnu pažnju. Pokreti PA artiljerije sa jednih na druge vatrene položaje vršeni su, načelno, pod uslovima slabe vidljivosti, a naročito noću. Pritom se težilo da se pokret strogo maskira i izvodi što brže. Vatrene položaji birani su pažljivo i u onim rejonima za koje je protivnik mogao pretpostaviti da nisu posjednuti. Zato su se PA sredstva (uglavnom lakša) pojavljivala i po krševitim predelima na koja su mogla biti dovučena samo ljudskom snagom. Inženjerskom uređenju vatrene položaja poklanjala se velika pažnja. U zemlju se išlo znatno dublje nego što su

predvidale sve dotadašnje norme. Kad god se imalo dovoljno vremena, a zato je korišćena pretežno noć, i kad je dozvoljavao sklop zemljišta, oruđa su formalno trpana u grupe iz kojih je ponekad vrh cevi jedva prelazio površinu zemlje.

Od novih elemenata za borbu sa protivničkom avijacijom Severnokorejci su široko koristili sistem lutajućih baterija i takozvane »odrede lovaca«. Lutajuće baterije pojavile su se da bi se, pored ostalog, na taj naćni nadoknađivalo nedostatak sredstava u PAO. A i uslovi savremenog rata, u kome se naglo povećavala primena reaktivne avijacije, zahtevali su širi i dublji manevar PA sredstvima. Ovo je za Severnokorejce bilo od posebne važnosti i iz drugih razloga. Manevrom PA sredstvima oni su izbegavali sasređene i jake udare protivnićke avijacije, a samim tim su srazmerno izbegavali i gubitke. Pored toga, oni su u velikoj meri dovodili protivnika u zabludu o jaćini i rasporedu PA sredstava i organizaciji sistema PAO. Praksa je pokazala da su u ovome imali uspeha. Vazduhoplovne formacije snaga Ujedinjene komande opreznije su vršile napade, jer im je iznenadna i neoćekivana vatra nanosila osetne gubitke. Osim toga, ovaćav je naćin upotrebe PA artiljerije bio i jedan od važnih uslova njenog odrćanja na frontu.

Lutajuće PA baterije bile su privremene formacije, formirane od odeljenja i vodova MPAA i baterija SPAA, izdvojenih iz PA jedinica. One su, kao što govori i njihov naziv, bile veoma pokretljive jedinice. Za svaku bateriju određivana je posebna maršruta koja je, po pravilu, prolazila duć komunikacija i važnijih objekata i reiona. Dućina maršrute proizilazila je iz zadatka baterije i, zavisno od važnosti reiona ili objekta koji je trebalo braniti, iznosila je i do nekoliko desetina kilometara. Manevar baterija bio je veliki, tako da su u znatnoj meri uspevale da »pokriju« jedano od važnih uslova njenog odrćanja na frontu. Baterije su izvodile manevar pretećno noću, a ukoliko su ga izvodile danju — što se principijelno izbegavalo — izvođen je brzim pokretima u maskiranju se poklanjala velika paćnja. U slućaju nailaska protivnićke avijacije (ako se pokret izvodio danju), baterije su zauzimale rastresitiji poredak i sa kratkih zastanaka otvarale vatru. Po odbijanju napada avijacije, one su produćavale pokret u određeni reion u kome se takođe nisu duće zadrćavale.

Lutajuće baterije birale su vatrene poloćaje nedaleko od železnićkih stanica, mostova, tunela, tesnaca, nasipa, važnijih privrednih i drugih objekata itd. Izbor vatrenih poloćaja vršio je komandir baterije, a njihovom se uređenju u inćinjeriskom smislu poklanjala najveća paćnja. Maskiranje je naroćito bilo zastupljeno i izvodilo se veoma temeljito i brićljivo. Baterije su otvarale vatru na protivnićke avione potpuno samostalno, po naređenju komandira baterije. Osnovno naćelo njihovog dejstva bilo je iznenadno otvaranje vatre, sa što je moguće manjih otstojanja, i to naćelno plotunske. Izbor ciljeva, tj. aviona, vršen je po taktićkoj važnosti. Vatra je otvarana prvo na avione u obrućavanju, koji su neposredno napadali objekt, i to iz malokalibarske PA artiljerije, a zatim bi se vatra prenosila na sledeći najopasniji cilj. Kada bi bombarderi sa većih visina vršili napad, na njih je otvarana vatra iz srednjekalibarske PA artiljerije neposredno pred napad na objekt. U slućajevima prelaza aviona na većim visinama preko zone dejstva baterije, na njihov naćelno nije otvarama vatra, ali su baterije odmah prelazile u strogu pripravnost, jer su oćekivali da će ti avioni izvršiti napad iz pozadine, kao što se obićno i događalo u praksi.

Komande viših PA jedinica nisu se mešale u autonomiju dejstva lutajućih baterija. Oređivale su im samo širi prostor na kome su ove slobodno dejstvovale i vršile manevar, i to obićno iza linije fronta i u pozadini. Zato su ovaj metod PA odbrane Severnokorejci nazivali »slobodnim lovom«.

Posle izvesnog vremena, kada bi se osetila veća zamorenost ljudstva ili usled pretrpljenih gubitaka, baterije su odlazile u svoje formacijske jedinice. Međutim, umesto tih baterija pojavljivale su se nove. Tako su lutajuće baterije postojale sve do završetka rata, i to kao jedan od važnijih elemenata u sistemu PA odbrane.

To su neka od osnovnih naćela upotrebe PA artiljerije od strane Severnokorejaca, ćija iskustva govore da ni masovnija upotreba moderne avijacije i

njena neprekidna nadmoćnost u vazduhu nisu u stanju da izbace sa fronta protivničku PA artiljeriju. Međutim, da bi mogla ne samo da se održi na frontu, nego i da vodi uspešnu borbu sa savremenom avijacijom, PA artiljerija je prinuđena na dublja prilagodavanja i promene u principima dejstva.

Tako, u uslovima opšte nadmoćnosti protivnika u vazduhu, severnokorejska PA artiljerija ne samo što nije »iščezla« sa fronta, nego se ne mogu osporiti ni rezultati koje je postigla u borbi sa avijacijom snaga Ujedinjene komande. I Amerikanci priznaju uspehe severnokorejske (i kineske) PA artiljerije. U američkom Kongresu, general Kolins je jednom prilikom, između ostalog, rekao: »U Koreji je gađanjem sa zemlje bilo srušeno 87% od svih izgubljenih aviona u borbama«. A severnokorejska Vrhovna komanda navela je u jednom svom saopštenju 1952. i neke rezultate borbe sa avijacijom Ujedinjene komande. Prema tom saopštenju, u periodu od 26 juna 1951 do 15 jula 1952, Severnokorejci su uništili 3.692 i oštetili 2.230 aviona, što ukupno iznosi 5.922 aviona izbačena iz borbe. Ako se te brojke uzmu kao tačne, može se izvući zaključak o stepenu efikasnosti severnokorejske PA odbrane. Iz toga bi proizilazilo da su Severnokorejci mesečno izbacivali iz borbe prosečno oko 455 aviona snaga Ujedinjene komande, ili 15 aviona dnevno. A prema izjavi generala Kolinsa — kad se uzmu u obzir rezultati koje je iznela severnokorejska Vrhovna komanda — proizilazi da je gađanjem sa zemlje uništeno i oštećeno u tom periodu 5.152 aviona. Uspehu severnokorejske avijacije moglo bi se, prema tome, pripisati samo 770 uništenih i oštećenih protivničkih aviona. Znači da su PA sredstva sa zemlje izbacivala iz borbe prosečno oko 13 aviona dnevno, dok je avijacija izbacivala svega dva aviona. To pokazuje da su PA sredstva sa zemlje postigla oko šest i po puta veće rezultate nego avijacija.

Severnokorejci su na širokoj osnovi stvarali i odrede lovaca za borbu sa protivničkom avijacijom. Oni su stvarani po gradovima i selima, a naročito kod suvozemnih snaga — u svim rodovima vojske.

Određeni nisu bili glomazni i obično su se sastojali od odeljenja i vodova, i to pretežno od vojnika — dobrovoljaca. Na sličnom principu formirani su i odredi od civilnog stanovništva. Oni su bili naoružani puškomitraljezima, mitraljezima sa i bez postolja, PA mitraljezima (bez originalnog postolja), mitraljezima skinutim sa srušenih sopstvenih i protivničkih aviona, protivtenkovskim puškama, snajperima, karabinima i automatima. Za mitraljeze, PT puške i PA mitraljeze, vojnici su sami izrađivali laka, obično drvena, postolja u vidu tronožaca, koja su bila pogodna za prenošenje.

Osnovno načelo dejstva odreda sastojalo se u prikrivenom i iznenadnom otvaranju vatre. Odredi su zauzimali položaje u blizini objekata za koje se pretpostavljalo — s obzirom na njihovu važnost — da će biti napadnuti od strane protivničke avijacije.

Određi lovaca pribegavali su često sredstvima dovođenja u zabludu protivničke avijacije. Oni su izrađivali i postavljali preko dana razne makete, naročito motornih vozila i artiljerijskih oruđa, po putevima, u rejonima »koncentracije« itd. Pri ovome se vodilo računa da se makete ne postavljaju u naseljenim mestima (osim ako su ova već bila razrušena i napuštena), pored važnih objekata, u rejonima razmeštaja trupa i pozadinskih delova. Noću su ovi odredi na više mesta osvetljavali delove puteva da bi stvorili utisak pokreta kolona.

I dnevna i noćna primena lažnih objekata imale su za cilj da kanališu napad protivničke avijacije onim pravcem na kome je bilo moguće na nju otvoriti najuspešniju vatra. A odredi lovaca zauzimali su položaje nedaleko od lažnih objekata. Pri napadu avijacije, oni su otvarali vatra samo sa kratkih odoznanja i to, pre svega, na avione u obrušavanju. Po pravilu, vatra nije otvarana na avione koji su leteli na relativno većim visinama. Plotunska vatra na jedan cilj primenljivana je kao osnovni metod gađanja niskoletućih aviona i aviona u obrušavanju.

Jedno od najvažnijih načela koga su se odredi morali pridržavati bilo je pitanje pokretljivosti. Zbog toga su pripadnici odreda i bili lako opremljeni kako bi im bilo omogućeno da se brzo i bez većeg zamaranja mogu prebaciti na nove položaje. Ta njihova pokretljivost zasnivala se na principu da se sa jednog po-

ložaja odbije samo jedan napad protivničke avijacije. Tako česta promena položaja imala je za rezultat, pored ostalog, i to da su odredi trpeli veoma male gubitke. Radi toga se za njih bio ustalio naziv »nepovredivi odredi«. Iz ovoga se može zaključiti da su odredi, sa takvim načinom dejstva, postizali i znatne rezultate u borbi sa avijacijom snaga Ujedinjene komande. Prema iskazima jednog severnokorejskog oficira, odredi su uspešno vodili borbu sa protivničkom avijacijom i nanosili joj osetne gubitke. Drugu interesantnu činjenicu, kako kaže ovaj severnokorejski oficir, predstavlja i izjava zarobljenih neprijateljskih pilota »da se kod njih stvarao utisak da vatra na avione dolazi sa svih strana, bukvalno, sa svakog komadića zemlje nad kojim je prolazio avion. To nije moglo ostati bez psihološkog dejstva na ove avijatičare.«²⁾

Nedostatak PA sredstava, kako po broju tako i u pogledu kvaliteta, koja je zahtevao savremeni rat, uslovljavalo je i traženje odgovarajućih metoda u PA odbrani i načinu korišćenja postojećih sredstava. Iz toga je proizlazilo i PA obezbeđenje trupa. Njegova organizacija i izvođenje polazili su od postavke da se na prvom mestu obezbede prednji delovi koji su neposredno angažovani u borbi. To su bili prvi ešloni. Da bi se sačuvala njihova sposobnost za uvođenje u borbu koja im je pretstojala, iza njih su po važnosti dolazili drugi ešloni i rezerve. Ostale jedinice i ustanove, ešlonirane po dubini, spadale su u »sledeću kategoriju« PA obezbeđenja, što je zavisilo u prvom redu od raspoloživih PA sredstava. Zato nije bila retka pojava da su ti delovi načelno prepušteni samoodbrani, čija su osnovna sredstva bila sopstveno naoružanje i veoma jako akcentovan princip pasivne zaštite, kao i strogo pridržavanje maskirne discipline i izvođenje inženjerskih radova za zaklanjanje žive sile i materijala. Ti su radovi izvođeni i kod ovih delova vrlo opsežno. To je, razume se, iziskivalo veliko naprezanje ljudstva i znatan utrošak vremena i materijala, ali je davalo pozitivne rezultate jer je osetno smanjivalo gubitke.

Pretežan deo PA sredstava raspoređivan je načelno bliže prednjem kraju. Pri rasporedu se polazilo od toga da ona sredstva koja su najisturenija prema prednjem kraju, ne budu izložena neposrednom gađanju protivničkog streljačkog naoružanja, ali da ne budu ni toliko udaljena da im postane nemoguće uspešno otvaranje vatre na protivničke avione čim se ovi pojave. U odbrani je dubina rasporeda PA artiljerije iznosila 500—1.500 m od prednjeg kraja. Težilo se tome da se napad protivničke avijacije blagovremeno onemogući ili bar dezorganizuje. Tu je ulogu primala na sebe prvenstveno malokalibarska PA artiljerija i PA mitraljezi, dok je srednjekalibarska raspoređivana često dublje, na važnim mestima, kako bi mogla preuzeti na sebe i druge zadatke. I njen je zadatak bio obezbeđenje glavnine snaga, mada se njeni zadaci nisu svodili samo na PA odbranu.

Usled nedovoljnog broja PT sredstava za kojima se nekada ukazivala potreba, Severnokorejci su koristili PA sredstva za borbu sa tenkovima. Za ove je zadatke korišćena u prvom redu SPAA. Iz svakog PA puka izdvajan je, po pravilu, jedan divizion srednjekalibarske PA artiljerije za organizaciju PTO. Tad je divizion imao zadatak da organizuje PTO u rejonu vatrenih položaja svoga puka i da ih brani od eventualnog napada neprijateljskih tenkova. A pošto su ti rejonu bili na važnim pravcima, na kojima se očekivao prodor neprijateljskih tenkova, PT rejonu ovih oruđa ulazili su u opšti sistem PTO.

Pored toga, za vreme magle, kiše i drugih atmosferskih nepogoda koje su onemogućavale upotrebu avijacije, jedan je deo PA artiljerije korišćen za borbu sa tenkovima, a drugi je bio u pripravnosti za odbijanje napada avijacije. Ponekad je PA artiljerija vodila borbu istovremeno i sa tenkovima i sa avijacijom.

Takav način upotrebe PA sredstava govori da savremeni rat traži od PA jedinica veću elastičnost i veće napore, pa čak i neku vrstu »univerzalnosti«, i da njihove obaveze i zadatke proteže ne samo na vazduh nego i na zemlju.

²⁾ Красная звезда, август 1954.

Pri obezbeđenju trupa na maršu, malokalibarska PA artiljerija i PA mitraljezi raspoređivani su duž kolona. PA baterije, odnosno PAM čete, deljene su po pravilu uvek na vodove. Vodovi su uvršćavani u kolone koje je trebalo obezbeđivati. Vodovi su duž kolona imali načelno međusobnu vatrenu vezu kako bi one bile »pokrivene« branjanim vazдушnim prostorom. Međutim, ta veza nije ni najmanje uticala na samostalnost dejstva vodova. Na pojavu protivničkih aviona oni su samostalno otvarali vatru iz pokreta. U kolonama, naročito ako su bile duže, centralizovano komandovanje PA sredstvima za otvaranje vatre načelno nije primenjivano. Iz toga su proizišla neka načela obezbeđenja trupa na maršu. Pod uslovima masovnije upotrebe mlazne avijacije i vođenja borbe sa njom skromnim sredstvima, kao što to pokazuje severnokorejsko iskustvo, »pravilska estetika« upotrebe PA sredstava morala je da ustupi mesto elastičnosti, samostalnosti i samoinicijativi malih jedinica, pa čak i pojedinih oruđa. Pokazalo se da razvučena i »izlomljena« kolona na maršu nije mogla da se uspešno brani ako se čekalo na komandu za otvaranje vatre. U tom su slučaju PA sredstva obično zakašnjavala za otvaranje vatre na avione koji su vršili napad na kolonu. Pored toga, pokazalo se da je cela kolona retko bila napadnuta odjedanput, a pogotovu ako je bila izlomljena po dubini ili pravcu, tj. ako se kretala preko prevoja, grebena, po putevima koji su pravili velike prelome i krivine i ako je bila duža. Zato su PA sredstva odmah otvarala vatru iz onog dela kolone kome je pretio napad, čim bi se pojavili protivnički avioni. Svaka vatrena PA jedinica pažljivo je organizovala službu osmatranja i obaveštavanja u svom okviru i za svoj račun, koju bi zatim povezivala u opšti sistem VOOV u okviru kolone.

Srednjekalibarska PA artiljerija retko je uključivana u kolone. Ona se najčešće kretala po baterijama i blagovremeno je zauzimala vatrene položaje na važnim tačkama duž komunikacije kojom se kretala kolona. Premeštanje na nove vatrene položaje vršeno je u skokovima, i to po vodovima.

Za službu VOOV može se reći da je bila jedna od najslabijih elemenata u sistemu PAO. To je, kao što se može zaključiti, umnogome uticalo i na uspeh borbe sa protivničkom avijacijom. Njena se osnovna slabost sastojala u tome što nije bila blagovremena i što je često zakašnjavala u obaveštavanju PA sredstava o pojavi protivničkih aviona. Ona se gotovo neprekidno nalazila u fazi korektura i prilagođavanja. Izgleda da su na njenu neefikasnost najviše uticala dva faktora: potpuna nadmoćnost protivnika u vazduhu, što je imalo za posledicu gubitke i narušavanje njenog pravilnog funkcionisanja, i nedovoljan broj modernih tehničkih sredstava, čiju je upotrebu mnogo zahtevala pojava reaktivne avijacije. Da bi se ti nedostaci nekako nadoknadili, pojavila se potreba da se veća pažnja posveti osmatračkoj službi. Od osmatrača se tražilo da na prvom mestu poznaju taktiku napada protivničke avijacije, da raspoznaju avione ne samo po silueti nego i po zvuku i da budu u neprekidnoj vezi sa PA sredstvima. To je, kao što se ističe, umnogome poboljšalo efikasnost borbe sa avijacijom.

PROBLEM NAORUŽANJA JAPANA

U Japanu se sve reljefnije ocrtava spor oko problema revidiranja mirovnoprogovnog Ustava koji je star 8 godina, a koji je predsednik vlade Hatojama nedavno okarakterisao kao »u bitnosti defektan«, mada je tu senzacionalnu izjavu naknadno povukao.

Međutim, dalja primedba Hatojame da je Ustav, koji je svakako inspirisan od Amerikanaca, bio »formulisan za vreme strane okupacije« i »verovatno ne odgovara japanskim nacionalnim težnjama«, još uvek je u važnosti, kao što je i njegova izjava da on povoljno gleda na pretvaranje japanskih oružanih snaga u regularnu vojnu organizaciju — otklanjanjem ustavne klauzule o zabrani posedovanja kopnene vojske, mornarice i vazduhoplovstva, ili ma kakvog »ratnog potencijala«.

Vlada je objavila svoju nameru da pozove desničarske »liberale«, koji se nalaze u opoziciji, da uđu u jedan dvopartiski komitet koji bi proučio potrebnu reviziju ustava. No, predsednik vlade je priznao da ta revizija ne bi mogla zasada prevazići fazu proučavanja, u okviru sadašnjeg Parlamenta, pošto svaka ustavna promena zahteva saglasnost dvotrećinske većine oba doma, a ona se ne može postići.

U dopunu opozicionom stavu socijalista i sindikata prema legalizaciji otvorenog naoružanja Japana, javno mnjenje u ovoj zemlji je uglavnom protiv izmene svakog dokumenta koji daje nade na bolju budućnost. Ovo se ogleda i u opštoj pojavi da se japanska štampa opire reviziji Ustava, tj. istupa protiv naoružanja.

(*Manchester Guardian*, 30 april 1955)

RAZVOJ ŽELEZNIČKIH KOMUNIKACIJA U NR KINI

U poznatom sovjetskom listu, *Krasnaja zvezda*, izašao je pre izvesnog vremena članak inženjera Stepanenka u kome ovaj razmatra stanje železničkog saobraćaja u NR Kini. Odmah na početku članka pisac potseća da je ukupna dužina železničkih linija u 1939 godini iznosila samo 21.700 km, od čega se skoro polovina nalazila u Severoistočnoj, a jedna trećina u Severnoj Kini. Posle Mao Ce Tungovog dolaska na vlast, stvoreno je posebno Ministarstvo železnica.

Najvažnije železničke linije u NR Kini su sledeće: linija koja iz Harbina vodi preko Čangčuna na jug; to je glavna železnička pruga Severoistočne Kine, a duga je 2.427 km; linija Mugden — Peking, dužine 842 km; Peking — Hankou, dužine 1.221 km, itd.

U današnjoj Mao Ce Tungovoj Kini pridaje se velika važnost izgradnji novih železničkih linija. Još u drugom polугоду 1950 otpočela je izgradnja železničkih pruga Čengtu — Čungking i Tjančou — Lančou. U julu 1952 puštena je u saobraćaj linija Čengtu — Čungking, u dužini od 505 km, a u oktobru iste godine i linija Tjančou — Lančou u dužini od 360 km. To su ujedno bile i prve železničke linije izgrađene potpuno od domaćeg materijala.

Kinesko-sovjetski sporazum, zaključen u oktobru 1954, koji se odnosi na izgradnju železničke pruge Lančou — Urumči — Alma-Ata, kao i sporazum zaključen između SSSR, NR Kine i NR Mongolije po pitanju izgradnje železničke mreže Hsinin — Ulan-Bator, odigrali su ogromnu ulogu u razvoju kineskog železničkog saobraćaja. Dužina ove buduće velike linije izneće 2.140 km od Lančoua do Urumčija, a 2.800 km do sovjetske granice (Alma-Ata).

U 1955 godini predviđeno je puštanje u saobraćaj železničke pruge, izgrađene zajednički od strane SSSR, NR Kine i NR Mongolije, koja bi išla od Hsinina, na kineskoj teritoriji, do Ulan-Batora, na mongolskoj teritoriji, gde bi se spojila sa železničkom prugom koja vezuje Ulan-Bator sa sovjetskom teritorijom. Deo ove linije, od Hsinina do kinesko-mongolske granice, u dužini od 338 km, već je dovršen. Ova železnička pruga skratice za 1.000 km otstojanje između Pekinga i Moskve. Sve te nove linije doprineće još tešnjem razvoju ekonomskih i kulturnih veza između tri zemlje.

Izgradnja železničke pruge Paoti — Čengtu, čija će ukupna dužina iznositi 700 km, napreduje brzim tempom. Ona će preseći ravnice zapadnog dela provincije Sečuan, preći preko planinskog lanca Cinling i omogućiti spajanje železničke pruge Čengtu — Čungking sa drugim prugama u zemlji.

U 1954 godini otpočeli su veliki radovi na izgradnji nove železničke pruge Čengtu — Jinan (Kunming) u dužini od 810 km. Početak ove pruge biće od stanice Nejjang, na liniji Čengtu — Čungking, presecaće reku Jangcekjang i doseže do Jinana (Kunminga).

Na kraju 1954 godine ukupna dužina kineske železničke mreže iznosila je 25.500 km. Petogodišnji plan predviđa izgradnju više novih železničkih pruga. One će presecati ekonomski polurazvijene oblasti, bogate rudnim naslagama i poljoprivrednim proizvodima, tj. severozapadne i jugozapadne oblasti Kine sa unutrašnjom Mongolijom.

Stalni porast teretnog saobraćaja u zemlji zahteva ne samo izgradnju novih železničkih linija, već i rekonstrukciju postojećih. Tako Petogodišnji plan predviđa, naprimer, podizanje duplih koloseka, proširenje železničkih stanica i čvorova na glavnim linijama kao što su Peking — Vuhan (Hankou) i Tjencin — Pukou. Jedan železnički most preko reke Jangcekjang, u samom Vuhanu (Hankou), omogućice da se Peking direktno veže sa Kantonom.

Konstruktori kineskih lokomotiva postigli su značajne uspehe. U 1952 godini, fabrika lokomotiva u Cingtaou konstruisala je prvu domaću lokomotivu. Međutim, do danas su već mnoge fabrike u zemlji proizvele na desetine lokomotiva koje saobraćaju po svim železničkim linijama u NR Kini.

V. H.

(*Revue militaire d'information*, 10 maj 1955)