

DEJSTVA AVIJACIJE PO CILJEVIMA NA RIJEKAMA

I

Dejstva avijacije po ciljevima na plovnim rijekama koje se nalaze na vojišnoj ili pozadnoj prostorijski neprijatelja ovise od sopstvenih mogućnosti i od načina na koji neprijatelj koristi rijeku. Pod sopstvenim mogućnostima podrazumijevamo: tipove aviona kojima raspolažemo, njihovo naoružanje i opremu, osposobljenost posada, kao i udaljenost aerodroma od rijeke po kojoj želimo dejstvovati. Sam način korišćenja rijeka kao plovnog puta ovisi od toga da li se rijeka nalazi na vojišnoj ili pozadnoj prostorijski, da li se kopnene snage nalaze u napadu ili odbrani i kakav je odnos između pravca toka rijeke i operativnog pravca KoV.

Plovna rijeka na vojišnoj prostorijski utiče kao prepreka na sve operacije KoV, omogućava upotrebu Riječne ratne flotile (RRF) u sadejstvu sa snagama na frontu, a često se koristi i kao prvoklasna komunikacija.

Način na koji će neprijatelj koristiti rijeku kao i odnos između operativnog pravca neprijateljskih kopnenih snaga i njenoga toka nalažu kakva će dejstva primjeniti sopstvena avijacija.

Naprimjer, ako se rijeka nalazi u zaplavi neprijateljskog operativnog pravca i siječe ga po dubini, i ako se neprijateljske snage nalaze u odbrani, raspoređene po dubini, onda su one izložene opasnosti počesnog uništenja. Zbog toga su za neprijatelja od najveće važnosti sva ona sredstva i mjere koje rijeku kao prepreku svode na minimum. To znači da avijacija u ovom slučaju treba da usmjerava svoja dejstva prvenstveno na uništenje sredstava i objekata u koje spadaju: stalni i pontonski mostovi, skele, šlepovi, splavovi, čamci, itd. Takvim dejstvima avijacija treba da onemogućava ili otežava prebacivanje neprijateljskih snaga sa jedne obale na drugu i normalno snabdijevanje borbenim potrebama. Prvenstveno će avijacija u ovakvim slučajevima dejstvovati po jedinicama RRF — naročito po artiljeriskim brodovima, ako sadejstvuju sa jedinicama KoV.

Kad neprijatelj izvrši forsiranje rijeke i stvori mostobran, flotili se pruža mogućnost da ispolji jedan vrlo riskantan i težak, ali efikasan i po neprijatelja opasan način dejstva: da svojim oklopnim plovnim jedinicama dejstvuje u bok i iza leđa neprijateljskih snaga. Tada avijacija treba da ispolji najtješnje sadejstvo sa jedinicama KoV — naročito artiljerijom — i oklopnim artiljeriskim brodovima flotile, te da zajednički

izvrše iznenadan i sinhronizovan udar po neprijatelju koji nije imao dovoljno vremena da organizuje jaku i efikasnu odbranu na rijeci.

Kada rijeka teče između sopstvenog i neprijateljskog fronta, tada će neprijatelj težiti da suviše ne izlaže svoje brodove dejstvu protivničke artiljerije, te će im određivati artiljeriske položaje u mrtvim uglovima ili uz maskiranu obalu. To znači da će dejstvo zemaljske artiljerije po ovim ciljevima biti otežano, te će opet težina zadatka pasti na avijaciju, koja treba da otkriva sve artiljerijske brodove i da ih sama uništava.

U slučaju da se rijeka nalazi na boku ili u zaplavi operativnog pravca i dijeli ga po frontu, tada se koristi kao komunikacija za front i pruža povoljne uslove za dejstva flotile. Ako neprijatelj ima prevlast na rijeci, a pogotovu ako se naše snage nalaze samo na jednoj obali, onda će rijeka pretstavljati otkriven bok i omogućavaće plovnim jedinicama neprijatelja da uspješno dejstvuju u bok i pozadinu naše KoV, da vrše artiljeriske prepade i iskrcavaju manje desante u pozadinu.

Dejstva avijacije u ovakvim situacijama moraju biti vrlo intenzivna. Ovisno od stepena neprijateljske prevlasti i načina na koji on koristi rijeku, sopstvena avijacija treba bombardovanjem, mitraljiranjem i polaganjem mina da ugrožava neprijateljski riječni saobraćaj, napada objekte flotile i uništava desante.

Kada se snage sopstvene KoV nalaze i na jednoj i na drugoj obali rijeke, prodor jedinica neprijateljske flotile u cilju dejstva u bok i pozadinu našeg fronta je vrlo rizičan. Osim toga, našim snagama pruža se mogućnost da prijelaskom u napad počesno uništavaju neprijateljske kopnene snage. Ovakva situacija donekle mijenja zadatke avijacije i od nje prvenstveno zahtijeva da uništava neprijateljske prijelaze preko rijeke, ruši mostove i potapa plovne objekte, te da neprijatelju takvim dejstvom otežava prebacivanje snaga preko rijeke, spriječava spoj i razbija jedinstven sistem vatre i manevra neprijateljske KoV.

U svim ovim slučajevima avijacija će biti korišćena i za izviđanje rijeke — ona će dobijati zadatke da otkriva transporte, konvoje, mostove, prijelaze, pristaništa i jedinice flotile.

Pored toga, ako je neprijateljska flotila nadmoćna nad našom a dejstvuje na istoj rijeci, zahtijevaće se od avijacije da oslabi njenu moć i tako izmijeni odnos snaga. Biće slučajeva kada će avijacija postavljanjem minskih prepreka moći ograničiti neprijateljsku flotilu samo na pojedine dijelove rijeke i tako omogućiti sopstvenoj flotili da slabijim snagama ostvari prevlast.

Ne treba ispuštati iz vida da psihološko osjećanje nelagodnosti trupa pri prijelazu rijeke povećava efekat dejstva avijacije u tim momentima, te i sama iznenadna pojava avijacije može izazvati paniku kod neprijatelja koji se zatekne na rijeci.

Rijeka na pozadnoj prostoriji služi kao komunikacija za potrebe fronta i pozadine, i ima veliku važnost, naročito u slučaju kad je prekinut saobraćaj na kopnenim komunikacijama i kad se tok rijeke podudara sa pravcima na kojima neprijatelj vrši pokrete i prevoženja. Obezbeđenje plovnog puta povjerava se uglavnom RRF, što će u ovakvoj

situaciji biti jedan od njenih najvažnijih zadataka. Snage flotile biće prvenstveno korišćene u protivavionskoj odbrani (PAO) i protivminskoj odbrani (PMO) riječnog saobraćaja, i tada ona neće moći ispoljavati svoja dejstva na protivnički front, s obzirom da je udaljenost od rijeke do fronta uvijek veća od dometa brodske artiljerije.

Kada je tok rijeke, koja se nalazi na pozadnoj prostoriji, paralelan sa frontom, onda ona ima naročiti značaj kao rokadna komunikacija za potrebe fronta. Rijeka ovakvog položaja, ukoliko nije duboko u pozadini, pretstavlja ujedno i vrlo opasnu prepreku iza leđa jedne armije. Avijaciji se pruža prilika da poveća svoj efekat dejstvujući po kopnenim snagama koje bi na rijeku bile nabačene.

Kada tok rijeke iz pozadnje prostorije ide okomito na liniju fronta, a naročito ako se poklapa sa operaciskim pravcima KoV, onda rijeka ima vanredan značaj kao saobraćajnica za pothranjivanje snaga na frontu. Premda u ovom slučaju rijeka omogućava upotrebu RRF i na vojišnoj prostoriji u sadejstvu sa KoV, ipak je vjerovatnije da će glavne snage flotile — naročito plovni brodovi i minolovci — biti upotrebljene kao zaštita riječnog saobraćaja, koji u ovakvoj situaciji može biti od vrlo velike važnosti. Osim toga, i savremeni uslovi vođenja rata, moderna ratna tehnika, a naročito avijacija, zahtijevaju od flotila da težište svojih dejstava orijentišu na zaštitu riječnih komunikacija.

Dejstva po neprijateljskom riječnom saobraćaju avijacija vrši bombardovanjem i mitraljiranjem plovnih objekata i miniranjem plovnog puta.

II

U operacijama na rijekama avijacija može dejstvovati samostalno ili u sadejstvu sa KoV i RRF, što će najčešće ovisiti od toga kako neprijatelj koristi rijeku i kakav je njen položaj u odnosu na front.

U samostalnim dejstvima po rijekama, kao i u sadejstvu sa KoV i RRF, avijacija izvršava uglavnom ove zadatke:

— izviđa plovne puteve, saobraćaj na njima, koncentracije neprijatelja na rijekama, pokrete neprijateljske flotile i KoV duž riječnih tokova i spriječava neprijateljsku avijaciju u izviđanju sopstvenih plovnih puteva;

— napada neprijateljski riječni saobraćaj i, uništavajući plovne objekte, neprijateljska pristaništa i uporišta na obali i uređaje riječne plovidbe, prekida ili onemogućava riječnu plovidbu za kraći ili duži period;

— zaprečava riječne komunikacije polaganjem na dnu ležećih i lutajućih mina, vrši razminiranje sopstvenih riječnih tokova i sprečava neprijateljsku avijaciju da ih minira;

— napada jedinice neprijateljske flotile, njene baze i druge oslone tačke u pozadini u cilju ostvarivanja potpune ili delimične prevlasti na određenom dijelu rijeke i štiti sopstvenu flotilu od dejstava neprijateljske avijacije;

- podržava dejstva KoV i RRF duž riječnih komunikacija, kao i sopstvene snage pri forsiranju rijeke;
- osmatra artiljerisku vatru sopstvenih riječnih artiljeriskih brodova (monitora) koji gađaju na daleke i zaklonjene ciljeve;
- napada neprijateljska obalna oružja i vatrene tačke i tuče koncentraciju neprijateljskih snaga i komunikacije duž obale rijeke;
- obezbjeđuje bokove KoV od zaobilaženja i obuhvata rijekom ili suprotnom obalom.

Sadejstvo avijacije sa jedinicama RRF pretstavlja zaseban problem koji bi trebalo posebno i obraditi. Ovdje bismo istakli samo neka pitanja.

Miniranje plovnih rijeka avionima minopolagačima vršiče se na zahtjev komande KoV, a po planu komandanta flotile ili avijacijskog komandanta. Naime, sva miniranja koja avijacija vrši za račun flotile treba sprovesti po planu komandanta flotile, međutim, kada se radi o miniranju riječne komunikacije koja se nalazi u pozadini neprijatelja i koja ne dolazi u obzir za operativna dejstva sopstvene flotile, onda će se to vršiti po planu komandanta avio-jedinice koja taj zadatak izvršava. Dobro je da i u jednom i u drugom slučaju u razradi plana miniranja učestvuju i starješine avijacijske jedinice i starješine flotile.

U iznimnim slučajevima ukazaće se potreba da se flotili za izvršenje pojedinih zadataka prida potreban broj aviona — što će najčešće biti lovci — bombarderi. U ovim slučajevima je potrebno da se u komandu RRF uputi predstavnik avijacije, koji će sa komandantom flotile razraditi plan sadejstva, a za vrijeme izvođenja operacije trebalo bi da se nalazi na komandnom mestu komandanta flotile, sa koga bi vršio pozivanje i navođenje sopstvene avijacije.

III

Dejstva avijacije po ciljevima na rijekama su specifična i razlikuju se od dejstava na moru.

Rečna komunikacija je osjetljivija od pomorske. Avijacija je u mogućnosti da efikasno dejstvuje po riječnim komunikacijama koje koristi neprijatelj. Njen zadatak u napadu na plovni put i plovne objekte na rijeci je mnogo lakši nego na moru, dok je posao avijacije i flotile u odbrani riječne komunikacije vrlo težak i složen.

Zadatak izviđanja plovnog puta, plovnih objekata i njihovih pokreta na rijeci olakšan je samom činjenicom što je neprijatelj striktno ograničen na riječni plovni put koji ne dozvoljava nikakva odstupanja. Izviđačka avijacija nadletanjem riječnog toka ujedno osmatra sve snage neprijatelja i sve njihove pokrete na dotičnom plovnom putu.

Saobraćaj na rijekama u ratu vrši se rijetko u konvojima. Rijeka zbog male širine i navigacijskih teškoća otežava formiranje konvoja koji bi imao svoje neposredno osiguranje formirano od snaga RRF, u cilju PAO i PMO plovnog sastava, te će transportni brodovi na rijekama biti slabije štice nego transporteri na moru. Odbrana transportnih brodova na moru od napada avijacije vrši se i formiranjem protivavionskog (pav) stroja od ratnih brodova naoružanih sa pav topovima i mitraljezima, dok

je postrojavanje jednog većeg plovnog sastava na rijekama u ovakav stroj vrlo otežano, a često i nemoguće. Protivavionski stroj većeg sastava zahtijeva širinu plovnog puta i povoljne uslove za manevar, što rijeka vrlo rijetko pruža.

Brodovi se na moru brane od napada avijacije sopstvenom vatrom, manevrom i dimnim zavjesama, dok je to na rijeci ograničeno. Riječni plovni objekti, naročito transportni, pa čak i ratni, ne raspolažu dovoljno jakom protivavionskom artiljerijom PAA i u tom pogledu svakako zaostaju za brodovima na moru. Na rijekama je manevar ograničen i otežan, a brod koji bi se našao u dimnoj zavjesi teško bi se održao na plovnom putu.

Riječni saobraćaj najviše se odvija u povorkama, koje se formiraju od broda tegljača i niza šlepova koje on tegli, te je manevar takvog sastava sveden na minimum. Osim toga, dovoljno je postići pogodak u brod tegljača ili preseći tegalj, pa da čitava povorka bude razbijena, a možda i uništena.

Međutim, rijeka pruža izvjesne povoljne okolnosti za zaštitu od napada avijacije. S obzirom na male dubine, veliki broj plićaka i blizinu obala, teže je postići potapanje brodova i uništenje tereta. Rijeka, takođe, pruža mogućnost za organizaciju teritorijalne PAO na osjetljivim mjestima za plovidbu, što je na moru moguće postići samo u blizini obale. S obzirom na veliku dužinu riječnih plovnih puteva PAO ipak neće biti u stanju da efikasno suzbija avijaciju pri miniranju rijeka, a naročito noću, jer takva odbrana zahtijeva vrlo jake i savremene avijacijske snage i vrlo veliki broj savremene PAA.

Kod pošumljenih riječnih obala pruža se bolja mogućnost za maskiranje brodova od napada avijacije nego što je to slučaj na moru, naročito zbog blizine obale. Vrlo visoke obale rijeke, kao i obale sa jako strmim padinama u neposrednoj blizini korita (naprimer Đerdapska Klisura) mnogo će otežati, a mogu i onemogućiti efikasno dejstvo avijacije.

U PAO riječnog saobraćaja rijetko će doći u obzir avio-zaštita konvoja ili povorke. Patroliranje u vazduhu zahtijevalo bi suvišno naprezanje avijacije, te se zbog toga gotovo uopće ne upotrebljava, dok se presretanje iz pripravnosti na zemlji može primijeniti, ali i to samo u izuzetnim slučajevima.

Za odbranu rijeke kao komunikacije koriste se i druga sredstva. Organizuju se čete minskih osmatrača, koje se raspoređuju po teritorijalnom principu uzduž tokova plovnih rijeka, te se međusobno povezuju sistemom osmatranja i obaveštavanja. Na bazi ovako dobivenih podataka angažuju se jedinice RRF za pročišćavanje plovnog puta i vrši se regulisanje plovidbe. Pored toga, važna pristaništa, raskrsnice plovnih rijeka i važniji zimovnici brane se pav artiljerijom, a duž plovnog puta mogu se postavljati i zasjede plovnih jedinica koje imaju pav naoružanje. Ovako organizovana PAO rijeke imaće svakako izvjesnih uspjeha, naročito ako se ima u vidu da će avijacija vršiti miniranje rijeka pri svijetlim noćima i sa vrlo malih visina. Obavljanje riječnog saobraćaja ne ovisi u tolikoj mjeri od stanja pristaništa, kao što pomorski saobraćaj ovisi od luka.

Avijacija je u svojim dosadašnjim dejstvima na moru vrlo često i efikasno upotrebljavala torpedni napad, koji na rijekama umnogome gubi svoj značaj i rijetko će se praktikovati. Glavni razlog za to je mali gaz riječnih brodova, koji je najčešće manji od položajne dubine torpeda. Zbog toga će torpedni napadi na rijekama biti više primjenjivani u cilju rušenja pojedinih riječnih uređaja i postrojenja. Englezi su u Drugom svjetskom ratu izvršili uspješan napad torpednom avijacijom na riječne brane vještačkih jezera Moehne, Eger i Sorte u gornjem toku rijeke Rajne. Njihova specijalna torpedna eskadrila u vrlo niskom letu — ispod najniže elevacije topova njemačke PAA — postigla je direktne pogotke torpedima u riječne brane.

Premda ovakva uspješna dejstva ukazuju na to da torpedne napade na riječnim komunikacijama ne treba isključiti, ipak ostaje činjenica da osnovno oružje avijacije u dejstvima na rijekama nije torpedo, već specijalna na dnu ležeća mina, a zatim topovska i mitraljeska vatra, dejstva raketama i bombardovanje.

Noćna plovidba na rijekama je mnogo složenija nego na moru, te zbog toga i ne pruža naročito povoljne uslove za zaštitu od avio napada na komunikaciji. Plovni put na rijeci može se koristiti za noćnu vožnju jedino ako se osvijetljava svijetlećim signalima, koji isto tako obilježavaju plovni put i avijaciji kad ona izvršava svoja noćna dejstva u niskom letu (naprimjer, miniranje rijeke).

Avijaciji se pruža mogućnost da rušenjem samo jednoga mosta za kraće ili duže vrijeme potpuno obustavi riječni saobraćaj. Ovakvim dejstvom avijacija zapravo postiže dvostruki efekat, jer je most istovremeno i objekat putnog ili željezničkog saobraćaja. To znači da će mostovi na rijekama biti vrlo često objekat napada bombarderske avijacije.

Plovidbu na rijeci može otežati ili sasvim poremetiti takođe i bombardovanje pojedinih dijelova obale. Ovakvim bombardovanjem vrši se deformacija obale rijeke, što može potpuno izmijeniti režim plovidbe i dovesti do velikih teškoća u obavljanju riječnog saobraćaja. Svakako, ovakvo dejstvo može biti efikasno jedino ako rezultira iz tačnog proračuna i ako je izvršeno sasvim precizno.

Potapanjem plovnih objekata na plovnom putu, pa nekad i potapanjem samo jednog broda, može se spriječiti i onemogućiti riječni saobraćaj sve dok se ne izvrši otklanjanje potopljenih objekata, što iziskuje mnogo vremena i sredstava. Zbog toga se ovakvim avijacijskim napadom može i dugotrajno paralisati riječni saobraćaj, što na moru nije slučaj. Još veći poremećaj riječnog saobraćaja postiže se efikasnim bombardovanjem ili torpedovanjem brana i ustava.

Zimi se plovidba rijekama obustavlja i objekti se sakupljaju u zimovnike koji pretstavljaju idealan cilj za dejstvo avijacije. U zimovnicima su brodovi nepokretni i gusto poredani, što svakako povećava efekat bombardovanja. Naprimjer, NAPALM bombom može se postići uništenje čitavog niza zapaljivih plovni objekata.

Visoki vodostaj na rijekama pruža veće mogućnosti za maskiranje plovni objekata, te time otežava napad, dok niski vodostaj otežava plovidbu i time olakšava napad na plovne objekte.

IV

Avijacija djeluje po ciljevima na rijekama sasređenim ili ešelanim napadom, sa malih visina, manjim grupama ili pojedinačnim avionima, najčešće noću (pri svjetlosti mjeseca, a rijeđe osvjetljavanjem korita rijeke svjetlećim bombama), koristeći gotovo sva svoja borbena sredstva:

U Drugom svjetskom ratu pronađen je nov tip nekontaktnih i na dnu ležećih mina, i to magnetskih, elektro-magnetskih i akustičnih. Time je omogućeno avijaciji da minira plovne rijeke po cijeloj njihovoj dužini. Dok avionska bomba može da uništi čitav jedan čvor željezničke mreže, i parališe saobraćaj, dotle vodeni put i posle bombardovanja ostaje slobodan, osim u slučajevima kad ga potopljeni plovni objekti zakrče. Međutim, riječna mina parališe saobraćaj za izvjesno vrijeme i primorava neprijatelja da sa velikim žrtvama obezbjeđuje plovne puteve i da utroši mnogo vremena i sredstava na njihovom razminiranju.

Pa ipak, nijedna zaraćena strana u prvim godinama prošlog rata nije masovnije upotrebljavala svoju avijaciju za miniranje rijeka. Zato je bilo više razloga, kao: nedovoljan broj ovih specijalnih riječnih avio mina, ograničena nosivost aviona (ove mine teže 1.000 i više kg.), udaljenost vazdušnih baza od riječnih komunikacija, velika dužina plovnih rijeka koje je trebalo minirati, itd.

Prve magnetske na dnu ležeće mine položila je na Dunavu Saveznička avijacija tek marta 1944 godine, a dotle je Dunav za Njemce odigrao ogromnu ulogu kao komunikacija. Međutim, dometi, brzine i nosivosti savremene avijacije, uređaji za noćna dejstva i savremeni tipovi nekontaktnih riječnih mina omogućiće avijaciji da vrlo efikasno djeluje po riječnim komunikacijama i da time jako ograničava ili potpuno onemogućava riječni saobraćaj.

Iskustva iz minskih dejstava avijacije na rijekama u prošlom ratu ukazuju na to da se kao najpovoljnija mjesta za miniranje rijeka mogu smatrati:

- plovni putevi u uzanom koritu rijeke ili na mjestima podvodnih kanala;
- riječne raskrsnice (naprimjer, Saveznici su u prošlom ratu vrlo često minirali riječnu raskrnicu Dunav — Sava — Tamiš);
- ušća plovnih pritoka i ulazi u plovne kanale i rukavce (Saveznici su takođe često minirali ušće Morave i ušće Tise);
- riječni nanosi koji smanjuju dubinu plovnog puta i sva mjesta koja su plitka i teška za plovidbu;
- mjesta najvjerovatnijih prijelaza neprijateljskih snaga;
- plovni put na krivudavom koritu rijeke;
- prilazi pristaništima, a naročito onima koja imaju željezničku vezu (Saveznici su običavali minirati prilaze Smederevskom pristaništu); i
- zimovnici riječnih plovnih objekata.

Korisno je mine polagati uvijek nešto uzvodno od navedenih mjesta, jer treba računati na zanos koji se stvara uslijed strujanja rijeka.

Kada se miniranje iz vazduha vrši po danu, plovni put se može raspoznavati i po konturama korita rijeke. Pored toga, plovni put se može sa dosta preciznosti određivati i aviofotosnimcima, koji su snimljeni pri niskim vodostajima.

Način miniranja rijeke ovisi od toka rijeke, cilja koji se želi postići, od sopstvenih mogućnosti, kao i od sistema neprijateljske PAO.

Miniranje rijeke po cijeloj dužini plovnoga toka biće, svakako, najefikasnije, jer ovakva minska prepreka može da primi veliki broj mina, zaprečava veliki dio plovnoga puta i za razminiranje zahtijeva mnogo sredstava i duže vremena. Međutim, ovakvo miniranje zahtijeva mnogo aviona minopolagača i mnogo mina, a pruža i najpovoljnije uslove neprijateljskoj PAO za nanošenje gubitaka avionima minopolagačima, koji moraju da lete uzduž riječnoga toka.

Miniranje poprijeko toka rijeke nije uvijek efikasno, jer ono prekida plovni put samo na jednom mjestu i omogućava neprijateljskim plovnim objektima da ovakvu prepreku lakše savladaju. No, ovaj način miniranja ima i svoje prednosti, jer traži manje aviona i manje mina, a otežava dejstvo neprijateljske PAO, s obzirom na iznenadan i kratkotrajan nalet aviona minopolagača. U prošlom ratu Saveznici su najčešće minirali Dunav po ovom metodi.

Najzad, iskustvo je pokazalo da je vrlo korisno, pri polaganju minske prepreke, vršiti preletanje avionima minopolagačima koso (pod izvjesnom ulogom) u odnosu na pravac plovnoga puta. Ovaj način ne iziskuje mnogo sredstava, ne pruža povoljne uslove za dejstvo neprijateljskoj PAO, a ipak omogućava polaganje većeg broja mina nego pri pret hodnom načinu i povećava vjerovatnoću nailaska broda na minu.

Naročito će biti korisno minske prepreke postavljati na krivinama rijeke, jer ovakva minska prepreka može da presjeca plovni put na tri mjesta i time da povećava vjerovatnoću nailaska broda na minu, a ipak ne zahtijeva da se miniranje vrši sa mnogo snaga i sredstava.

Minski intervali na rijekama iznose oko 150 m, što ovisi od tipova mina koje se polažu i gustine minske prepreke koja se želi postići. Bacanje mina sa padobranima sa većih visina neće biti efikasno, jer i nezatno strujanje vazduha može da skrene mine izvan plovnog puta. U prošlom ratu avijacija je bacala u rijeke i lažne mine kako bi se zavarao trag pravim minskim preprekama i otežalo razminiranje plovnog puta od nekoliko stotina kilometara.

Da bi avijacija uspješno izvršila miniranje neprijateljske riječne komunikacije, potrebno je da osim plovnosti rijeke dobro poznaje i njena najosjetljivija mjesta, čije miniranje vanredno otežava korišćenje plovnog puta bilo za vršenje saobraćaja ili borbenih dejstava. U prošlom ratu Saveznici su izvršili miniranje Dunava sa mnogo preciznosti, tako da je vrlo mali broj mina nađen izvan plovnog puta. Savezničke mine potopile su u Dunavu 155 njemačkih plovnih objekata. Svakako, za izvršenje ovako uspješnih dejstava bilo je potrebno temeljito studiranje rijeke i dobro poznavanje njenih osobina.

Saveznici su rijetko vršili bombardovanja i mitraljiranja po Duvanu, već su većinu svojih dejstava ograničili na miniranje rijeke, koje je dalo najbolje rezultate. Ovo iskustvo je važno uočiti s obzirom na to da avijacija u svojim dejstvima na moru postupa upravo obrnuto, pošto bi široka morska prostranstva zahtijevala vrlo veliki broj aviona minopolagača i još veći broj specijalnih mina, dok rijeka svojim ograničenim i sasvim određenim plovnim tokom omogućava postizanje velike efikasnosti u dejstvima minske avijacije, i to sa relativno malim snagama i sredstvima.

Iz ovog razmatranja može se, konačno, zaključiti da su izviđačka, lovačko-bombarderska i minska avijacija vrlo efikasno oružje za dejstvo na rijekama, koje se nalaze na vojišnoj ili pozadnoj prostoriji neprijatelja. Pravilna taktička upotreba savremene avijacije odgovarajućih tipova i naoružanja pruža mogućnost da se relativno malim snagama i sredstvima onemogući neprijatelju da unutrašnje plovne puteve koristi bilo u saobraćajne bilo u operativne svrhe.

Literatura:

Avijacija na pomorskom vojištu (izdanje VVPA 1956 g.).

A. Simović: *Riječne ratne flotile*,

Dž. Kešeljević: *Torpedna, minska i protupodmornička avijacija*.
