

ВАЗДУШНО-ДЕСАНТНЕ ЈЕДИНИЦЕ АМЕРИЧКЕ АРМИЈЕ

1

Само 8 година је прошло од првог успешног лета авиона (Браћа Wright у Kitty Hawk-у у Америци 1903 године), па до употребе авиона као борбеног средства (Италијани у Триполису 1911 године).

У Балканском рату авион се већ више користи, а у току Првог светског рата то ново борбено средство одиграло је важну улогу.

Већ у току Првог светског рата авионима су вршена пребацивања, појединача и мањих група, у непријатељску позадину, у почетку углавном шпијуна и диверзаната, а при крају рата и већих група до слабог вода.

У периоду између Првог и Другог светског рата авијација се нагло развија. Акциони радиус авијације од свршетка Првог па до почетка Другог светског рата порастао је за више од 400%, а брзина за око 370%. Исто тако се знатно повећала носивост авиона и сигурност летења.

Искуства из Првог светског рата и даље усавршавање авиона, падобрана и једрилица довели су до тога да су, у периоду између Првог и Другог светског рата, у низу земаља створене посебне јединице оспособљене за пребацивање ваздухом и дејство у непријатељској позадини. Ове нове јединице су испробане на разним маневрима у разним земаљама, па и у САД.

У почетку Другог светског рата успеси немачких ваздушно-десантних јединица, нарочито у Норвешкој и на Криту, довели су до интензивније припреме ваздушно-десантних јединица у армији САД. Знатно се појачава обука и расте број обучених у Форт Бенингу, Георгија. 1942 године у САД је створена посебна Управа војно-транспортне авијације са задатком превоза твара и ваздушних десаната.

Широка техничка база САД, даље усавршавање авиона и једрилица и повољни услови (знатна надмоћност у авијацији над Немцима), омогућили су армији САД у почетку примену мањих, а касније крупних ваздушно-десантних јединица, нарочито у завршној етапи рата 1944/45 године, када је у заједници са армијом Велике Британије извршила низ крупних ваздушно-десантних операција.

Армија САД је употребљавала ваздушне десанте од 1942 године у операцији „Torch“ (десант у северној Африци), и у низу операција на италијанском, западно-европском и далеко-источном ратишту.

Америчке ваздушно-десантне снаге у току Другог светског рата употребљаване су:

1) са циљем да својим дејством у позадини браниоца омогуће лакше извршење задатака главним снагама (сувоземним, односно амфибиским), учешћем у стварању мостобрана (као у Нормандији, на Сицилији, на Рајни итд.), заузимањем важних објеката за касније напредовање сувоземних делова (мостова, теснаца и сл.) и ометањем повлачења браниоца и рада његове позадине, и

2) да у садејству са осталим снагама у операцијама већих размера, углавном, самостално извршавају одређени тактички задатак (на пример заузимање Corregidora на Филипинима).

У првом случају (а то је био најчешћи начин њихове употребе), ваздушно-десантне јединице, без обзира на њихову снагу, играју помоћну улогу у односу на сувоземне или амфибиске снаге од чијег рада зависи коначни резултат операције, а у другом случају исход подухвата искључиво зависи од успеха ваздушно-десантних јединица.

За употребу ваздушно-десантних јединица карактеристична су следећа три елемента:

1) Тежња да се нападне позадина непријатеља. Ваздушно-десантне јединице су уствари намењене за извршење напада на непријатељску позадину у виду препада и стварања нереда и забуне, или у циљу заузимања објеката важних за касније напредовање сувоземних јединица, односно извођења „вертикалног обухвата“ (обиласка) непријатељских снага.

2) Слабија покретљивост и борбена способност ваздушно-десантних јединица, од момента њиховог спуштања на земљу, од покретљивости и борбене способности сувоземних јединица.

Чак и ако се употребе крупне ваздушне снаге, ваздушно-десантне јединице — у данашњим условима — могу располагати релативно малим бројем возила и лаких тенкова, брдским оруђима 75 мм, хаубицама 105 и 155 мм. (Међутим, сада се интензивно ради на проналажењу могућности за пребацивање оруђа веће моћи и возила већег капацитета — само што је то, углавном, још у стадијуму опита, тако да се још није пришло производњи знатније количине таквих средстава). Осим тога, у исто време са ваздушно-десантном јединицом може се пребацити релативно мала количина средстава за снабдевање, а накнадно снабдевање ваздухом прилично је отежано. У томе треба тражити разлоге због чега су дејства ваздушно-десантних јединица била ограничена по времену трајања (максимум 3—5 дана) и по удаљености од осталих снага (углавном су се спуштале у тактичкој и блиској оперативној дубини браниоца), због чега су (за сада) ограничена углавном на дејства у непосредној близини спуштања, и због чега обавезно морају да користе изненађење и да имају тачне и детаљне податке о браниоцу.

3) Безусловна зависност ваздушно-десантних јединица од авијације не само у погледу транспортовања, већ и у погледу снабдевања, евакуације, извиђања и ватрене подршке (артиљерија и морнарица могу их подржавати само онда ако ваздушно-десантне снаге нису много удаљене од властитих сувоземних снага, односно од обале).

Због овакве улоге авијације употреба ваздушно-десантних јединица планира се само у вниим штабовима, начелно у штабу војишта (Theater of Operation), и то не само зато што се ту ради о комбинованим операцијама у којима учествују сувоземне,

ваздухопловне, па и поморске снаге, већ нарочито зато што су потребе у ваздухопловству толико велике да је за њихово ангажовање потребна одлука команданта војишта. Поред тога, неопходно је да се на подручју употребе ваздушно-десантних снага обезбеди потпуна надмоћност у ваздуху и неутралише браниочева ПАО.

2

Припреми ваздушног десанта Американци посвећују велику пажњу. Она обухвата детаљно планирање и солидно увежбавање јединица.

План састављају штабови ваздушно-десантних трупа, јединице авијације за пренос трупа и авијације за садејство, на основу општег плана и директива вишег општевојног штаба. (Пошто временске прилике условљавају могућност употребе ваздушних десаната, општевојни штаб треба да предвиди могућност одлагања операције до наступања погодних услова, или, евентуално, извођење операције без учешћа ваздушно-десантних снага).

Планирањем се предвиђају: начин и распоред пребацивања, маршруте ваздушно-десантних колона, рејони за спуштање падобранаца, односно једрилица, садејство авијације и снабдевање из ваздуха.

Начин и распоред пребацивања углавном зависе од расположиве количине авиона за пренос трупа и једрилица, као и од тактичке или оперативне замисли. У току Другог светског рата крупније ваздушно-десантне јединице су обично пребациване по деловима у току од 12 часова па до два и по дана (обично су најпре бацани падобрански делови — који су требали да осигурају рејоне за спуштање једрилица, а затим једриличарски делови). Међутим, у последњој ваздушно-десантној операцији, при форсирању Рајне, истодобно су бацени и падобрански и једриличарски делови; тако да је цео ваздушно-десантни корпус био спуштен за $2\frac{1}{2}$ часа.

За пребацивање америчке ваздушно-десантне дивизије 1944/45 године било је потребно око 450 авиона за пренос падобранаца и преко 900 једрилица (рачунајући три падобранска и један једриличарски пук, пошто су ваздушно-десантне дивизије у Нормандији и Холандији биле ојачане са по једним падобранским пуком), односно око 300 авиона за пренос падобранаца и преко 900 једрилица, рачунајући два падобранска и један једриличарски пук у дивизији. Ваздушна колона 17 ваздушно-де-

сантне дивизије — приликом форсирања Рајне — састојала се од 298 транспортних авиона са падобранцима (226 авиона типа С-47, 72 авиона типа С-46) и 906 једрилица вучених од 610 авиона (314 авиона вукло је по једну једрилицу, а 296 по две једрилице). Са 298 транспортних авиона пребачена су два ојачана пешадиска пука и командни део штаба дивизије, а једрилицама једриличарски пешадиски пук, два једриличарска артиљеријска дивизиона, комбиновани ПА и ПТ дивизион, инжињерски батаљон и преостали део штаба дивизије са дивизиским специјалним јединицама. Колона је била дугачка, тј. претегала је преко једне тачке, 2 часа и 18 минута (колона са падобранцима свега 30 минута, а једриличарска 1 час и 48 минута).

Број потребних авиона за пренос трупа сада је свакако мањи, ако се узме у обзир да је за пребацивање једне чете падобранаца (пешадије) потребно 4 авиона С-82 (који се сада већ употребљавају за обуку ваздушно-десантних јединица) према 9 апарата С-43 колико је било потребно у току рата.

Избор времена десанта зависи углавном од степена надмоћности у ваздуху. Карактеристично је, на пример, да су прве ваздушно-десантне операције Англоамериканаца извођене искључиво ноћу, а тек касније и у току дана, док је код Немаца било обрнуто. Дobre стране дневног десанта су у томе што је навигација лакша и што се трупе после спуштања из ваздуха брже и лакше прикупљају и брже се успоставља чврста команда. Дobre стране ноћног десанта су у томе што су изгледи за изненађење непријатеља већи, док су изгледи за непријатељске ваздушне и ПА нападе мањи. Ако се десант врши ноћу, потребно је да буде месечина или да спуштање уследи у расвет. Спуштање ваздушно-десантних снага најчешће је било неколико часова пре почетка напада сувоземних или амфибиских снага, или неколико часова после почетка напада ових снага.

При избору маршрута ваздушно-десантних колона, по америчком гледишту, главно је да се избегне ватра непријатељске ПА артиљерије. Због тога се захтева детаљно познавање распореда непријатељске ПА артиљерије, количине и типова оруђа. Даље, обраћа се нарочита пажња на то да не дође до укрштања маршрута појединих група (што би довело до судара и велике збрке), па се у ту сврху — при планирању

— узима у обзир и распоред полазних аеродрома у односу на рејоне спуштања (за једну ваздушно-десантну дивизију било је 1945 године потребно око 18 аеродрома, а за то је потребна прилично велика област). Осим тога, маршруте треба тако одређивати да се, по могућности, избегну сопствени поморски конвоји и не омета дејство властите ПАО. Ако је маршрута близу поморског конвоја, онда се одређују границе између ваздушног простора који треба да користе с једне стране поморски конвој, а с друге ваздушно-десантне снаге. С обе стране маршруте ваздушно-десантних снага одређује се најмање по 8 км простора за борбену авијацију која прати и штити ваздушни конвој (ловци и ловци бомбардери). Да би се избегло отварање ватре на сопствене снаге, општевојни штаб упознаје јединице свих видова са маршрутом, висином и временом лета и знацима распознавања ваздушно-десантних трупа.

Ради олакшања оријентације вођама појединих авио-колона праве се фотоснимци маршруте (нарочито на непријатељској страни, а на властитом земљишту маршрута се обележава разним сигналимa и знацима) и рејона искрцавања, како би се они добро упознали са изгледом земљишних објеката на терену којим ће пролазити, односно над којим ће избацити падобранце или отпустити једрилице.

Полазни аеродроми налазе се обично прилично далеко од рејона операције. Тако су за ваздушно-десантне операције код Арнхема, у Холандији, полазни аеродроми били у централној и јужној Енглеској, а за операције при форсирању Рајне, код Париза.

Избор рејона за спуштање падобранаца, односно једрилица, према америчком гледишту, има већи утицај на коначни исход операције, него иједна друга рађања током планирања. На избор рејона утичу: близина објектима напада (циљевима), непријатељска одбрана (нарочито ПА одбрана), могућност прилаза ка објектима напада, могућност прилаза за авионе за пренос трупа и погодност земљишта.

Бацање падобранаца, односно спуштање једрилица, изводило се обично на погодне рејоне у близини објекта (циља) напада — на којима, по могућности, нема непријатељских снага (односно нема већих непријатељских снага). Извлачећи закључке из искуства Другог светског рата, гене-

рал James V. Gavin*) каже: „За ваздушно-десантне јединице идеално је да се спусте директно на објект (циљ) напада. Опћенито узев, далеко је боље претрпети извесне губитке приликом спуштања и спустити се директно на објект напада, него ли борити се по спуштању да би се достигао објект (циљ)“.

Добити детаљне податке о непријатељу, а нарочито о томе како ће он реагирати, далеко је теже него у обичним операцијама. Зато Американци врше веома интензивно авио-извиђање и нарочито авио-фотоснимање просторије одређене за извршење операције тако да последњих неколико дана свакодневно снимају рејоне који их интересују — како би имали непрекидно свеже податке о против-ваздушно-десантним мерама подузетим од браниоца: новим инжењерским радовима, положајима за оружја, кољу против падобранаца и једрилица, поплављеним зонама, ПА артиљерији, итд. Ови се снимци користе и за избор рејона спуштања и у погледу погодности земљишта, јер су — повезани са секцијама — једини извор за одређивање прикладности извесног дела земљишта за спуштање падобранаца или једрилица.

Рејон спуштања, по могућности, не сме да буде у близини непријатељске ПА артиљерије. Авиони за пренос трупа су најосетљивији за време избацавања падобранаца (лете на висини од 120—150 м) и отпуштања једрилица (једрилице се отпуштају на висини од 180—300 м). Између рејона спуштања и објекта (циљева) не сме бити препрека, као што су: реке које се не могу газити, планине, велики градови итд.

Терен предвиђеног рејона за спуштање падобранаца или једрилица мора да буде такав да омогућава лет авиона за пренос трупа. У Италији је, например, земљиште онемогућавало да се трупе искрцају увек онде где се то хтело, јер авиони нису могли да лете кроз те рејоне.

Земљиште треба да буде такво да се

*) Генерал Гавин је један од најмеродавнијих америчких стручњака за ваздушно-десантне јединице, који је 1940 године ступио у још непотпуно организовану падобронску групу у Fort Benning-у, Георгија, и цео Други светски рат провео у ваздушно-десантним јединицама, најпре као командант пука у 82 ваздушно-десантној дивизији, касније заменик команданта, а потом и командант 82 ввд, и учествовао у борбама у Италији, Нормандији и Холандији.

спуштање може извести без претераних губитака. Падобранци могу да се спусте на прилично неравном земљишту. Њихове највеће препреке су висока дебла, дубоке мочваре и поплављени рејони. За једрилице су потребне пажљиво изабране чистине. Уопште прикладно земљишта игра много већу улогу при избору рејона за спуштање једрилица, него при избору рејона за спуштање падобранаца.

Удаљеност рејона искрцавања од линије фронта зависи од постављеног задатка и размере ваздушно-десантне операције. При искрцавању на Сицилију 1943 године, они су били на 2—14 км од обале, у Нормандији на 6—18 км од обале, а у Холандији — Арnhem: 101 дивизија — на око 30—40 км, 82 дивизија — на око 70 км, а 1 британска дивизија на око 90 км од линије фронта.

Садејство авијације. Пошто авиони за пренос трупа лете под пуним теретом над непријатељском територијом у збијеним формацијама, на малим висинама и са релативно малом брзином, потребна је веома јака заштита борбене авијације (нарочито ако лете дању). Осим тога, ваздушно-десантне дивизије, које треба да се боре више дана без уобичајене подршке средње и тешке артиљерије и тенкова, захтевају уско садејство авијације. По америчком гледишту, ловци и ловци бомбардери наоружани ракетама претстављају артиљерију и тешку ПТ одбрану ваздушно-десантних снага.

Стога се садејство авијације са ваздушно-десантним снагама планира веома пажљиво. Оно обухвата:

— бомбардовање околних аеродрома, комуникација које воде ка рејону предвиђених дејстава ваздушно-десантних јединица, објеката напада ваздушно-десантних јединица и свих непријатељских инсталација које би могле онемогућити лет ваздушно-десантних колона, спуштање и дејство ваздушно-десантних снага;

— непрекидну авио-заштиту за време лета ваздушно-десантних колона (укључујући и уништавање угрожавајућих непријатељских наземних постројења);

— директну подршку за време борбе на земљи и снабдевање из ваздуха.

Број подржавајућих авиона је врло велики. У ваздушно-десантној операцији у Холандији, напр., на дан искрцавања учествовало је у ваздушној подршци трију ваздушно-десантних дивизија 1113 бомбардера и 1240 ловаца.

Снабдевање из ваздуха. Ако се не предвиђа да ће се ваздушно-десантне снаге већ у току првог или најкасније другог дана борбе спојити са сувоземним снагама, обавезно се планира накнадно снабдевање из ваздуха.

Снабдевање из ваздуха већ искрчаних ваздушно-десантних снага је, по америчком гледишту, веома тежак задатак за ваздухопловне јединице. Оно је често веома скупо, јер непријатељ, реагујући на прво искрцавање, чека баш на нове транспортне и наноси им озбиљне губитке. Осим тога, оно у многу зависи и од временских прилика. Лоше време може и да потпуно укочи снабдевање ваздушно-десантних јединица из ваздуха.

Снабдевање из ваздуха ваздушно-десантних јединица током Другог светског рата није било, у већини случајева, много успешно. Тако је, на пример, у операцији у Холандији 101 ваздушно-десантној дивизији било на $D + 1$ бачено 241 тона хране, муниције, медикамената итд. (снабдевање је преносио 121 бомбардер), од чега је свега око 50% дошло у руке дивизије. 82 ваздушно-десантну дивизију снабдевало је 135 бомбардера. Дивизија је успела да сакупи само 80% баченог материјала. Код 1 британске ваздушно-десантне дивизије бачено је $D + 1$ 144 тоне материјала, од чега је сакупљено 30%; следећег дана било је бачено 439 тона, али је сав материјал пао у руке Немаца (услед тога што Енглези нису успели да заштите рејон бацања од немачке ватре и напада); $D + 3$ је било бачено 386 тона, од чега је сакупљено свега 35%. Приликом снабдевања 82 ваздушно-десантне дивизије у Нормандији, формације транспортних авиона претрпеле су такве губитке од ПА артиљерије и пешадиског оружја, да су то сами пилоти назвали „уморство код Мердерата“ (Мердерет — река у Нормандији).

Снабдевање из ваздуха је свакако једна од најосетљивијих тачака ваздушно-десантне операције, јер од њега зависи могућност даљег живота и борбе спуштених ваздушно-десантних снага. Америчкој ваздушној дивизији било је потребно 246 тона хране, муниције, медикамената, итд. (укључив и потребне алате, као и попуну изгубљеног наоружања) дневно, а све је требало бацити падобранцима на прилично ограничен простор. Ако су слабе временске прилике или јака браниочева ПА ватра, ако бранилац успе да потисне ваздушно-десантне јединице са рејона предвиђеног за бацање снабдевања, или ако браниочева ави-

јација успе да нападне на транспортне колоне, онда велики део овог терета може пасти у руке браниоца, или ће снабдевање бити онемогућено. Због тога је и потребно да властите сувоземне снаге што пре стигну до ваздушног мостобрана.

Планирање снабдевања из ваздуха врши се веома пажљиво. Обавезно се планира јака авио-заштита и тражи се да рејони за бацање материјала буду унутар земљишта које држе ваздушно-десантне јединице. Сакупљање и преношење материјала баченог падобранима захтева ангажовање великог броја људи, тако да то знатно умањује борбену способност ваздушно-десантних јединица, па се обично за те сврхе користе пилоти спуштених једрилица (међутим, они могу да се употребе и за борбу — организовани у чете и батаљоне).

Планирањем треба предвидети и обуку свих јединица које ће учествовати у операцији, као и дејство ваздушно-десантних снага по спуштању на земљу.

Припремни период за једну ваздушно-десантну операцију код Американаца обично траје дуже време (понекад чак и више од месец дана). За то време се изводи солидно увежбавање јединица које учествују у операцији. За време припреме искрцавања на Сицилији, у Африци су били израђени полигони по угледу на стварне објекте на које су јединице требале да изврше десант и на њима је изведена интензивна и детаљна обука јединица. У припреми ваздушног десанта при форсирању Рајне, једриличарски пук 17 ваздушно-десантне дивизије је на терену, сличном оном на који је требало да се спусти, вежбао своје људство у спуштању једрилицама, брзој оријентацији, брзом сакупљању и борбеним дејствима по спуштању, итд. Сва ова вежбања изводе се тако да људство, по могућности, не дозна ништа о претстојећим операцијама, а осим тога, поклања се велика пажња чувању тајности припреме за операцију. Тако, на пример, у Рајнској операцији целокупно људство је упознато (и то врло интензивно, уз помоћ релјефа, карти и шеме — тако да је сваки појединац био потпуно упознат са својим индивидуалним задатком и са општом ситуацијом) три дана пред почетак операције, када су јединице биле пребачене из рејона у којима су се налазиле и вежбале, на аеродроме, где су биле смештене у жицом ограђене логоре како би се спречило сваки контакт са осталим људством. Раније су били са задатком упознати штабови закључно до командира чета и командана-

та пукова авиона за пренос трупа и једрилица, и то уз посебне мере обезбеђења. Пилоти авиона и једрилица били су упознати са задатком тек у 13.00 Д-1, а после тога аеродроми су затворени тако да се више ником није дозвољавао ни улаз ни излаз са аеродрома.

82 ваздушно-десантна дивизија је примењивала конференције свих команданата пукова и батаљона у штабу дивизије непосредно пред саму операцију — што се, према писању команданта ове дивизије, показало веома практично. Сваки командант пука и батаљона, редом; износио би — на карти велике размере — свој задатак и план дејства по спуштању. Тада је сваки био пажљиво пропитиван на који начин мисли успоставити везу са другим јединицама, што би радио у случају да се његова јединица спусти на друго место, а не на оно где је планирано, као и које елементе објекта који треба да заузме и свога плана сматра најважнијим. И то се, према истом извору, показало као најпогоднији начин да се сваки командант сигурно упозна са оним што ће и како ће радити други командант, и — што је нарочито важно — што би морао да ради у случају да се са својом или неком другом јединицом не спусти на право место. Јер, каже генерал Гавин, с обзиром да није било ниједне ваздушно-десантне операције у којој су се све јединице спустиле у своје предвиђене рејоне, сваки командант батаљона мора познавати план дејства сваког другог команданта батаљона унутар дивизије. Он мора да буде у стању да изврши било који од тих планова непосредно након искрцавања, исто тако добро као и свој властити.

Често су команданти и командири падобранских јединица и команданти јединица авиона за пренос трупа раније вршили и лично извиђање рејона дејства.

3

Избацивање падобранаца је веома осетљива радња. Ако се десант изводи ноћу, или при неповољним атмосферским приликама (особито ако дува јак ветар — преко 24 км на сат), дејство браниоаче ПАА и недовољна обученост пилота навигатора могу довести до великог растурања падобранаца. (Тако је приликом десанта у Сицилији у одређене рејоне пало свега $\frac{1}{4}$ предвиђених снага, а у Нормандији је 6.000 људи било бачено на огромном простору од 40 x 24 км, док је 60% баченог матери-

јала било изгубљено). Данашњи авион за пренос трупа избацује свој терет — 36—44 падобранца са опремом — нормално падобрански вод, тако да се, под нормалним условима, растури на 800—1000 м (авион лети брзином од 160—190 км на сат). Растурање на оваквом фронту претставља озбиљан проблем за командире вода, нарочито ако буде нападнут одмах при спуштању и ако се растурање удвостручи или утростручи.

Уопште, најважније питање након извршеног десанта јесте брзо прикупљање јединице и њено сређивање, јер је период од момента спуштања па до момента прикупљања снага најкритичнији за падобранску јединицу. Што је тај период дужи, то су већи изгледи да бранилац својим брзим противдејством може уништити тек спуштене падобранце. У овом периоду, нарочито ако се десант спушта ноћу, може лако доћи и до међусобних сукоба између разних група падобранаца. Стога се — да би се извело што брже прикупљање — одређују као зборна места уочљиви земљишни објекти, или се употребљавају лампе, светлећи сигнали, дим, радио и сл. Мале групе падобранаца упућују се у одређене рејоне раније и помоћу радија и визуелних средстава доводе авио-транспорти над зону за избацивање падобранаца.

У најбољем случају, добро извежбан падобрански батаљон може да отпочне организовану борбу 20 минута након спуштања. (У Сицилији је, међутим, за прикупљање само једне чете — било потребно око 5 часова).

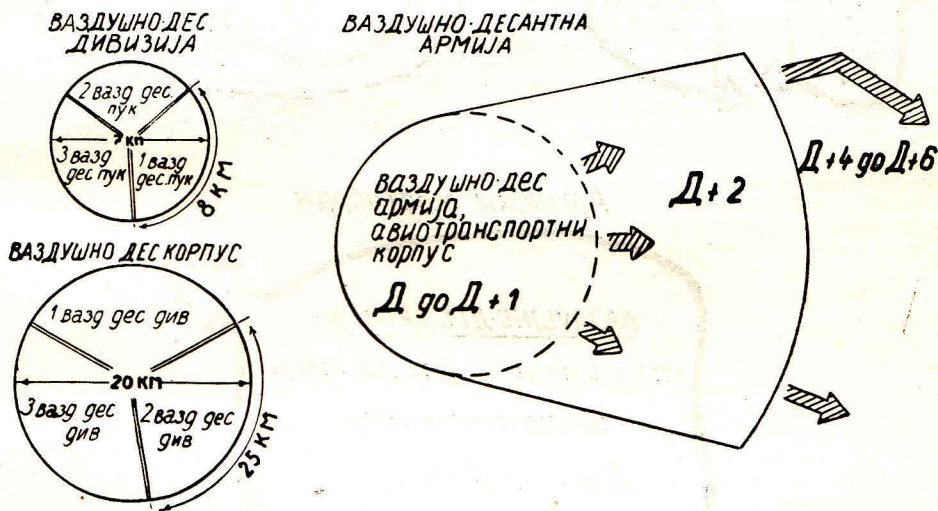
Један падобрански артиљериски дивизион (12 хаубица 75 мм — пренешен на 48 транспортних авиона С-47) може да се сакупи и отвори ватру након нешто више од 1 часа после спуштања.

У операцијама америчких ваздушно-десантних снага једриличарски делови обично су спуштани тек онда када су падобрански делови осигурали њихово спуштање. Међутим, у последњој ваздушно-десантној операцији (форсирање Рајне) једновремено са падобранским били су спуштени и једриличарски делови на посебним — неосигураним рејонима. При оваквој употреби једриличара и за њих се као основни проблем поставља брза оријентација, прикупљање и сређивање јединица. Међутим, и у најбољем случају у оквиру дивизије може проћи више часова док се јединице прикупе, среде, оријентишу и успоставе везе.

Пошто се јединице среде, батаљони, подржани ватром артиљерије са блиских отстојања, нападају и запоседају предвиђене објекте, а потом ваздушно-десантне јединице предузимају све потребне мере да их задрже (ако им је то задатак — а у највише случајева и јесте) до пристизања властитих сувоземних снага, примењујући противнападе и групно поседање мањим снагама са већим отстојањима између појединих рејона и искоришћавајући што боље услове које им за одбрану пружа околно земљиште.

јона за атерирање и да заштити спуштање већег броја дивизија.

При успостављању армиског ваздушно-десантног мостобрана, корпус спуштен на Д дан мора у току Д + 1 да очисти цео мостобран и да га припреми за спуштање другог корпуса. У току спуштања другог корпуса, јединице првог корпуса треба да прошире мостобран за 10—15 км у правцу предвиђеног наступања. Крајем Д + 2 треба да се тако створени мостобран учврсти и да се изврши даљно извиђање на правцу



Сл. 1

По мишљењу генерала Гавина једна дивизија може да заузме и да неколико дана одржи рејон опсега око 25 км. Ако се наслони на неку природну препреку, онда може да држи и већи мостобран. 82 дивизија у Холандији држала је три дана мостобран опсега око 40 км (наслањајући се на две велике реке), али је, у сваком случају, неопходно да се сувоземне трупе најдаље у року од 3—5 дана пробију до мостобрана ваздушно-десантних јединица.

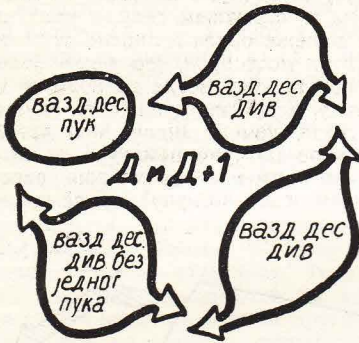
По мишљењу америчких војних стручњака корпус је најмања јединица од које се може очекивати успех при успостављању независног (самосталног) ваздушно-десантног кружног мостобрана (примерно опсега око 70, а пречника око 20 км, ако се, например, корпус састоји од три дивизије), који може да обухвати већи број ре-

на коме ће се на Д + 4 до Д + 6 изводити напад. Између Д + 4 и Д + 6 на мостобрану већ треба да буде успостављено армиско командно место.

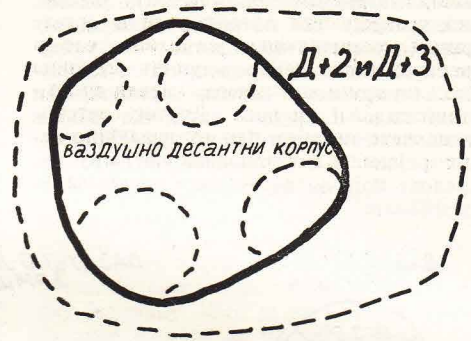
Ваздушно-десантни корпус употребљава своје прве јединице тако да обезбеди извршење свог најважнијег (основног) задатка — учвршћивање на непријатељској територији. Величина растурања се обично одређује бројем и врстом задатака који морају да се даду мањим јединицама, положајем и величином рејона за спуштање падобранима и слетањем, распоредом непријатељске ПА артиљерије и његових трупа и вероватном непријатељском реакцијом на искрцавање.

Према америчком гледишту у ваздушно-десантној операцији артиљерија је ефикаснија него у било којој другој врсти опе-

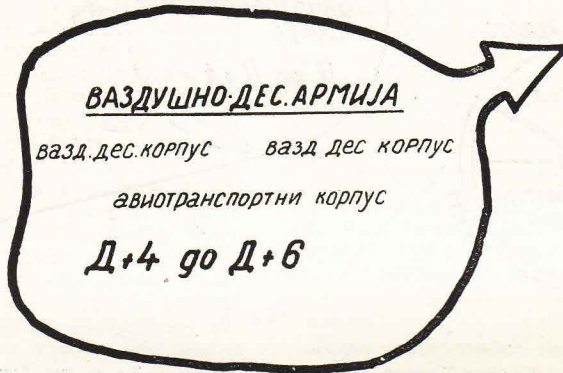
Успостављање корпусног мостобрана



Проширење корпусног мостобрана



Армиски мостобран



Сл. 3

рација, зато што против ваздушно-десантних јединица обично у почетку дејствују разне позадинске, полициске и сличне јединице на које артиљериска ватра има веома јак деморализаторски учинак. Због тога захтевају да се одмах са првим јединицама спусти и део артиљерије.

Ваздушно-десантне јединице обилно помаже авијација бомбардовањем и митраљирањем, стварајући око њих ватрени круг, а кад је могуће помаже их и средња, тешка и бродска артиљерија (ако је десант извршен у домету ових оруђа).

Што се тиче саме тактике дејства ваздушно-десантних јединица након спушта-

ња, Американци нарочито истичу потребу самоиницијативе командира водова, чета и команданата батаљона (због великих тешкоћа у прикупљању јединица и успостављању веза), који често морају и самостално да дејствују, не осврћући се на то што немају везе са претпостављеним. Све јединице морају бити спремне за напад или одбрану у сваком правцу и у свако време. Борба у окружењу сматра се као нормалан услов дејства падобранских јединица. Борци морају бити обучени тако да могу употребити противничко оружје и прилагодити за властиту употребу његове одбранбене објекте.

4

Успешна примена крупних ваздушних десаната у Другом светском рату, непрекидно усавршавање транспортне и остале авијације, усавршавање једрилица, као и потреба за преношењем крупних јединица из САД на друге континенте, навели су војне кругове САД да после Другог светског рата посвете посебну пажњу ваздушно-десантним јединицама и оспособљавању сувоземних снага у целини за пренос ваздухом.

Према подацима којима располажемо, целокупно пешадиско наоружање, зајучно са хаубицом 155 мм, успешно је досада преношено ваздухом. Проблем преноса тенкова ваздушним путем још није успешно решен (осим преноса лаких тенкова).

Генерал Гавин, у глави „Ваздушно-десантне армије будућности“ своје књиге „Ваздушно-десантни рат“, пише: „Будућност наших оружаних снага лежи у ваздуху. Све борбено људство и све што им је потребно за живот и борбу, у будућности, мора бити оспособљено за пренос ваздухом. Само летењем можемо водити будући рат сагласно принципима изненађења, груписања снага и уштеде средстава“.

После рата у САД много се ради на усавршавању падобрана, једрилица и авиона. Због тога се врше опити у циљу проналажења погодних падобрана за искакање из авиона великих брзина, за спуштање много тежих терета, за лакше и сигурније спуштање смањењем јачине удара при отварању падобрана и за потпуно сигурно отварање падобрана.*)

За смањење растурања при десанту падобранских јединица генерал Гавин предлаже израду авиона са више излазних врата.

Пробе за спуштање много тежих терета врше се са повећаним калотама (куполама) и са свежљевима калота — неколико калота падобрана међусобно спојене.

Ради смањења јачине удара при спуштању на земљу, односно смањења брзине спуштања, такође се врше пробе применом посебних уређаја напуњених експлозивом, који се при спуштању на земљу, односно

*) Ради смањења јачине удара при отварању падобрана у САД су вршене пробе са „нормалним“ типовима падобрана снабдевеним посебним челичним, еластичним опругама „задржачима“. (Немци су у овоме постигли изванредан успех применом падобранске калоте од пантљика).

нешто пре спуштања, пали и тиме се ствара тренутан потисак који смањује брзину пада и омогућава лагано спуштање.

Израђују се потпуно металне једрилице са отвором на стражњем делу — репу, погодне за ношење оруђа и опреме за ваздушно-десантни мостобран, јер раније једрилице од дрвета нису могле да поднесу велику брзину, а приликом њиховог спуштања уз оgrade, камене зидове или дрвеће, било је скоро потпуно немогуће да се из њих извуче оружје и опрема због отвора на предњем делу (кљуну). (Према сведочанству генерала Гавина у једној операцији из четири од пет једрилица CG-4 није било могуће извући терет). У почетној фази десанта употребом једрилица није неопходно и запоседање аеродрома у рејонима десанта. Сем тога, за употребу једрилица је важно да су већ вршена успешна подизања једрилица са земље авионом, а да се авион не спушта на земљу. Такође се врше покушаји да се помоћу нарочитих направа омогући спуштању једрилица у рејону десанта на тачно одређено место.

За ваздушно-десантне јединице посебан значај имају транспортни авиони.*)

Поред ових постоји још низ других транспортних авиона, као што су: C-119 (варијант C-82 повећане носивости, појачаног домета), C-124, који преноси лаки тенк M. 24 и топ 155 мм, и низ других.

Огромне могућности САД за производњу транспортних авиона виде се по томе што су у току Другог светског рата произвеле више од 18.000 транспортних авиона.

Сем повећања транспортне моћи авиона и једрилица у САД се много ради на олакшању оружја и друге опреме потребне данашњим јединицама. Поред „Базуке“ — тешке нешто преко 7 кг, бестрајног оруђа 57 мм — тешког 20 кг, бестрајног оруђа 75 мм — тешког 50 кг, а са ногарима 75 кг, знатно је олакшана и тежина хаубице 105 мм, чија је тежина са ранијих 5000 фунти (2268 кг), употребом посебне алуминијумске смесе тврђе од челика, смањена на 3450 фунти (1564 кг), тј. за око 700 кг.

У циљу повећања покретљивости ваздушно-десантних јединица амерички струч-

*) САД имају низ првокласних транспортних авиона, од којих су неки, као транспортери за стратигиске потребе и други знатно мањи, већ у Другом светском рату показали добре резултате. У следећој табели износимо њихове најважније карактеристике.

Тип авиона	Брзина лета миље—час (км)	Користан терет у тонама	Домет у миљама (км)
Kurtis Frajt C-46	175 (280)	5	750 (1200)
Daglas C-47	160 (260)	3	1200 (1930)
Pakit C-82	200 (320)	5	1200 (1920)
Skajmaster C 54	210 (340)	4,5	2500 (4020)
Globmaster C-74	200 (320)	25	3400 (5470)
Kostaljnј C-69	225 (360)	10	4500 (7240)
Konstituissn	300 (480)	35	6000 (9650)
Stratokruiser C-97	200 (320)	8,5	3400 (5470)
Reinboј	400 (640)	46 путника	
HC-99ј	175 (280)	50	3000 (4830)

њаци предвиђају конструкцију посебних авиона за ношење возила, способних да се по одвајању од авиона крећу по земљи као свако друго моторно возило, док би авион ишао по овакво ново возило.

Све ове мере које САД предузимају говоре да се при употреби крупних ваздушно-десантних јединица тежиште померило с падобранских десаната на десанте слетањем, чиме се осетно олакшава припрема ваздушно-десантних јединица.

Вероватно је да ће даље усавршавање транспортне, бомбардерске и ловачке авијације, једрилица и падобрана, и даље олакшање борбених средстава јединица, на чему се у САД такође интензивно ради, омогућити не само пребацивање десаната знатно већих од оних који су употребљени у Другом светском рату, већ и обичних сувоземних јединица после врло кратке припреме.

Од 110 милиона бораца Другог светског рата преко 200.000 људи узело је учешћа у ваздушно-десантним операцијама (тј. приближно сваки 500-ти борац).

Мерама које амерички војни кругови предузимају у циљу што лакшег преношења јединица ваздухом (а сличне мере у мањем или већем степену предузимају и друге армије), вероватно ће се овај број у будућности знатно повећати, тако да ће ваздушно-десантне јединице бити способне да изврше сваку врсту сувоземних операција као први ешелони нападних јединица у циљу „вертикалног обиласка“ браниоачевог утврђеног појаса, тј. као јединице за заузимање ваздушно-десантног мостобрана, на коме ће се спуштати остале сувоземне крупне здружене јединице у циљу стварања нових фронтава на браниоачевој територији.

Несумњиво је да ће у даљој припреми ваздушно-десантних јединица, њиховој организацији и тактици, као и преношењу осталих сувоземних јединица ваздухом, армија САД играти видну улогу.

Потпуковник **Александар Бакић**
Мајор **Милан Доротка**