

POMORSKI DESANTI U NAPADNOJ OPERACIJI ARMIJE NA PRIMORSKOM KRILU

Kapetan bojnog broda *Stevan ŽUTIC*

Svaki veći pomorski desant predstavlja kombinovana napadna dejstva kopnenih, mornaričkih i najčešće vazduhoplovnih snaga, u kojima se njegove jedinice prevoze morem i iskrcavaju na obalu i otoke koje brani i kontroliše neprijatelj. To je oduvek bio jedan od najsloženijih i najskupljih vidova borbenih dejstava koji je po pravilu izvođen samo kada su se drugi vidovi pokazali nemogućnim ili necelishodnim.

Svi vojnopomorski teoretičari se slažu da će pomorsko-desantne operacije ostati nezamenljiv vid borbenih dejstava u svim prekomorskim operacijama operativnog i strategijskog značaja, iako su se pojavili mnogi novi problemi vezani za upotrebu nuklearnog naoružanja. Međutim, u oceni celishodnosti upotrebe pomorskih desanata u sklopu operacija na primorskom krilu KoV u nuklearnom ratu postoje značajne razlike.

Da bi ocena o tome bila što realnija treba poći, pre svega, od toga da li su i u kojoj meri pomorsko-desantne snage prilagođene zahtevima savremenog rata. A među osnovne zahteve tog rata za sve vidove borbenih dejstava, pa i za pomorske desante, spadaju rastresit poredak, elastičnost organizacije i velika brzina izvođenja dejstava.

Biće dovoljno ako se samo podsetimo da je brzina desantnih brodova i desantno-iskrcnih sredstava u II svetskom ratu bila 20—25 km/č; da su desantni konvoji bili po pravilu sastavljeni od nekoliko desetina takvih brodova koji su radi lakšeg obezbeđenja i održavanja marševskog poretka plovili na međusobnom odstojanju i rastojanju od 200 do 500 metara; da je za ukrcavanje trupa i materijala bilo potrebno i po nekoliko dana (zavisno od veličine brodova, vrste tehnike i opreme koju su ukrcavali, prikladnosti i tehničke opreme rejona ukrcavanja, uvežbanosti desantnih jedinica i brodskih posada itd.); da je kod većih desanata i uopšte kod desanata prevoženih na veća odstojanja, normalno dolazilo do prekrcavanja na moru iz desantnih brodova u desantno-iskrcna sredstva i to na domaku neprijateljske obale — pa da shvatimo da je prilagođavanje pomorskih desanata uslovima savremenog rata zahtevalo korenitu izmenu organizacije, tehnike i taktike pomorskih desanata. Ovo će nam biti još jasnije kada uzmemo u obzir da je za ostvarenje prolaza u neprijateljskim manskim poljima minolovcima bilo potrebno često po deset i više sati i da desantno-iskrcna sredstva u prvom svetskom ratu nisu bila osposobljena i opremljena za iskrcavanje desantnih jedinica i njihove tehnike na svakoj, već samo na ravnoj i peskovitoj obali. To je samo olakšavalo braniocu da organizuje protivdesantnu odbranu i prisiljavalo napadača da na ograničenom prostoru rejona iskrcavanja nagomilava ljudstvo i materijal.

Zagovornici potpunog odbacivanja pomorskih desanata kao vida borbenih dejstava u operacijama na primorskom krilu KoV polaze baš

od tih slabih strana desanata II svetskog rata i ukazuju prvenstveno na njihovu slabu operativnu pokretljivost, što pruža mogućnost braniocu da organizovano dočeka napadača, da ga izloži koncentričnim napadima svojih pomorskih, vazduhoplovnih i raketno-nuklearnih snaga, a to znači da ga uništi još za vreme prevoženja morem ili najkasnije u rejonu iskrcavanja. Pomorskom desantu oni suprotstavljaju vazdušni, smatrajući da povećana nosivost transportnih i veće vatrene mogućnosti borbenih aviona, potpuno omogućuju zamenu pomorskog desanta vazdušnim. Pri tome se tajnost priprema, brzina izvođenja, verovatnije iznenađivanje protivnika, veće mogućnosti u izboru mesta itd. ističu kao prednosti vazdušnog desanta. Dodajući ovome da su pomorski desanti u sklopu napadnih operacija primorskog krila KoV-a primenjivani u II svetskom ratu uglavnom kada snage napadača, samo frontalnim napadom, nisu bile u stanju slomiti blagovremeno pripremljenu i dobro organizovanu odbranu branioca, a da se sada svaka odbrana može savladati upotrebom nuklearnog oružja, oni kompletiraju svoju argumentaciju o neceleshodnosti pomorskih desanata u operacijama primorskih krila kopnene vojske.

Neosporno je da u izvesnim slučajevima, naročito kada se baca bliže liniji fronta, vazdušni desant može biti ekonomičniji, efikasniji, pa prema tome i celishodniji od pomorskog. Međutim, kada se radi o većim desantima, namenjenim za dejstvo u dubljoj pozadini neprijatelja, na duži vremenski period i bez neposrednog sadejstva snagama na frontu, mora se dobro oceniti šta je celishodnije. Tenkovi, samohodna artiljerija, teške inžinjerijske mašine i druga borbena sredstva neophodna iskrcanom desantu da zauzme, brani i održi određeni cilj na neprijateljskoj teritoriji, po potrebi i više dana, mogu biti prebačeni samo morskim putem. Snabdevanje takvih desanata vrlo je teško duže obezbediti samo vazdušnim putem. Dalje, borba za otoke u priobalnom području, a naročito one veće koji mogu poslužiti kao vazduhoplovne, raketne ili pomorske baze za dejstvo u bok i pozadinu primorskog krila kopnene vojske i na pomorske komunikacije od životnog značaja za pothranjivanje fronta, odnosno njegovog primorskog krila, takođe se ne mogu zamisliti bez pomorsko-desantnih operacija. Prema tome, očigledno je da pomorski desanti imaju svoj »raison d'être« i u operacijama primorskog krila kopnene vojske. Jedini razlog njihovog eliminisanja ili neadekvatnog zamenjivanja vazdušnim desantima mogla bi biti nemogućnost prilagođavanja zahtevima savremenog rata. Zato je potrebno razmotriti kako stoje stvari u tom pogledu.

Prema uglavnom usvojenim koncepcijama, savremeni veći pomorski desanti trebalo bi da budu, u stvari, vazdušno-pomorski. Prvi talasi, ili ceo prvi ešelon većih pomorskih desanata, načelno bi se prebacivali helikopterima, tzv. »vazdušnim ešelonom«. Velike pomorske sile su za tu svrhu izgradile nosače helikoptera i osposobile desantne i transportne brodove da helikopteri mogu poletati sa njihovih paluba. Međutim, u napadnim operacijama na primorskom krilu fronta to sve nije potrebno, jer helikopteri mogu poletati sa svake čistine na kopnu. Izbor rejona ukrcavanja desantnih trupa mnogo je širi, a to znači da je braniocu mnogo teže otkriti pripremu takve operacije. Time je smanjena mogućnost da desant još u rejonima ukrcavanja bude izložen dejstvu nu-

klearnih sredstava protivnika, a veća je mogućnost iznenađenja i postizanja svih onih prednosti koje se nad iznenađenim protivnikom mogu postići.

Dejstvom vazdušnog desanta isključuje se ili uveliko smanjuje otpor pomorskih snaga i neprijateljskih protivdesantnih prepreka na moru i obalnom rubu. Ukoliko se raspolože savremenim sredstvima, pomorsko-desantne operacije ne zavise više, kao ranije, od pogodnosti obale za iskrcavanje. Mogućnost da se takve operacije izvode na bilo kom delu obale prisiljava neprijatelja da razredi snage na širokom prostoru. Napad se ne bi izvodio na pojedine linije odbrane, već na širok rejon. Desantne snage bi se iskrcavale u samu zonu cilja, te bi otpala potreba da troše i gube dragoceno vreme u slamanju linija odbrane neprijatelja na kopnu da bi došle do cilja. Upotreba helikoptera u desantnim operacijama pruža mogućnost brze koncentracije i dekoncentracije desantnih snaga, što je naročito značajno za izbegavanje nuklearnih udara neprijatelja.

Međutim, osnovna slabost »vazdušnog ešelona« je njegovo lako naoružanje i oprema, zbog čega nije sposobna za slamanje blagovremeno i solidno organizovane odbrane branioca, a uz to je osetljiv i na dejstvo njegovih oklopnih snaga i pav-sredstava. Te slabe strane »vazdušnog ešelona« trebalo bi da eliminiše »pomorski ešelon«, tj. snage koje se prevoze morem i u svom sastavu imaju teško naoružanje i opremu. Zbog toga »vazdušni ešelon« načelno ima zadatak da priprema teren za iskrcavanje »pomorskog ešelona«, a ne i da reši ishod desanta.

Za »pomorski ešelon«, a to znači i za ishod pomorsko-desantnog poduhvata u celini, od odlučujućeg značaja mogu biti obaveštajni podaci o neprijatelju: rasporedu njegovih snaga, naoružanju i organizaciji odbrane, stanju i preprekama na i pred obalom, putevima i preprekama na pravcima koji sa obale izvode u rejon cilja i niz drugih podataka o promenama kod neprijatelja sa kojima treba da je stalno upoznata komanda desanta i »pomorskog ešelona«. Mada će za prikupljanje ovih podataka, još u fazi pripreme operacije, biti angažovani svi raspoloživi organi, ipak će najcelovitije i najsvežije podatke o neprijatelju moći dati one snage koje su na licu mesta, tj. snage »vazdušnog ešelona«.

Pored izviđačko-obaveštajnih zadataka, »vazdušni ešelon« imaće i zadatak da neutrališe obalsku artiljeriju, raketne i druge jedinice obalske odbrane i da sa grupama za podvodna rušenja i pionirskim delovima otvori prolaze u preprekama pred i na obali, a u fazi podilaženja i iskrcavanja »pomorskog ešelona« da spreči neprijateljske rezerve da intervenišu ka rejonu iskrcavanja. Na taj način ne samo što bi se dobilo na tempu i znatno smanjili gubici desanta, nego bi se stvorile i mogućnosti da se desantne snage brzo iskrcaju i odmah zauzmu rastresit raspored na mostobranu koji su već stvorile snage »vazdušnog ešelona«. Time bi se znatno umanjila i efikasnost eventualnih nuklearnih dejstava branioca po rejonu iskrcavanja pomorskog desanta.

Prethodnim neutralisanjem obalske artiljerije i raketa olakšava se zadatak snagama koje dejstvuju s mora u otvaranju prolaza kroz minska polja, ukoliko bi otvaranje takvih prolaza pre početka iskrcavanja »pomorskog ešelona« bilo neophodno.

Kao što se iz prednjeg može zaključiti, iskrcavanje koje je najosetljivija faza pomorskog desanta, može se znatno ubrzati i uprostiti kombinacijom vazdušnog i pomorskog desanta, gde je prvi podređen drugom, a oba se međusobno potpomažu i dopunjuju.

No nije uvek neophodno imati oba ešelona. U situaciji kad u pozadini neprijatelja dejstvuju znatne partizanske, ostavljene ili prethodno ubačene snage, opisanu ulogu »vazdušnog ešelona« mogu potpuno preuzeti te snage, ponekad i sa većim uspehom, posebno ako se radi o borbima sa tog terena ili onim koji duže dejstvuju i bolje poznaju situaciju i prilike na tom terenu.

Najozbiljnijom slabošću pomorskih desanata smatraju se njihova mala brzina i operativna pokretljivost. Međutim, situacija se i na tom polju znatno izmenila u odnosu na stanje u II svetskom ratu. To naročito važi ako se raspolože desantnim brodovima na vazdušni jastuk i desantnim hidrokrlinim brodovima. Njihove brzine kreću se od 70 do 130 km/č, a zavisno od veličine, mogu prevoziti od 25 do 200 vojnika sa punom ratnom opremom. Hidrokrlini brodovi bi bili naročito efikasni za upotrebu u uskim morima i na manjim daljinama. Uspešno će se moći upotrebljavati pri mirnom ili na, za sada najviše, umereno valovitom moru, kao uostalom i sva druga desantno-iskrcna sredstva. Dobra strana ovih hidrokrlinih brodova je, pored brzine, i to što plitko gaze i mogu forsirati neprijateljska minska polja. Brodovi ove vrste mogu pristajati i na peskovitoj, neizgrađenoj obali. Kao prototipovi postoje i hidrokrlina amfibijska sredstva čija je brzina na moru i kopnu približno ista i kreće se oko 65 km/čas.

Još su perspektivniji desantni brodovi na vazdušni jastuk koji kontinuirano mogu nastaviti kretanje nad dvema različitim sredinama — morem i kopnom. Lebdeći na vazdušnom jastuku, ova se sredstva mogu kretati po svakom terenu i preskakati prepreke na moru i kopnu, što ih čini veoma efikasnim za desantna dejstva. Slaba im je strana veliki utrošak goriva i relativno mali radijus kretanja, no za desante u sklopu napadne operacije na primorskom krilu kopnene vojske to nije od bitnog značaja. Mnogo je teži nedostatak što ovi brodovi još ne mogu prevoziti teška borbena sredstva, već samo trupe sa lakim naoružanjem i lakšom tehnikom. No za prevoženje diverzionih desanata, ubacivanje jedinica u pozadinu neprijatelja radi gerilskih dejstava, pa čak i za izvršenje manjih taktičkih desanata, npr. radi zauzimanja manjih otoka ili u sklopu izvršenja i većih desanata, ali u bližoj taktičkoj dubini radi neposrednog sadejstva sa snagama koje napadaju s fronta, ovi brodovi sasvim odgovaraju svojoj nameni.

Za izvršenje takvih zadataka mogu se vrlo efikasno upotrebiti i torpedni čamci, topovnjače i drugi laki i brzi ratni brodovi. Problem se javlja tek kad treba prevesti tenkove i druga borbena sredstva i tehniku veće težine, za čije su prevoženje potrebna specijalna desantno-iskrcna sredstva ili transportni brodovi. Brzina tih brodova, iako je dvaput veća od one u II svetskom ratu i kreće se od 35 do 45 km/čas, još je premala u odnosu na brzine ratnih brodova i desantnih brodova za pešadiju. A pošto se brzina konvoja na moru podešava prema najsporijem brodu, ni veće brzine ostalih brodova u konvoju ne mogu doći do izražaja. To se delimično može ublažiti formiranjem dva ili više ešelona desanta,

zavisno od mogućnosti prilagođavanja plana iskrcavanja zahtevu za maksimalnim iskorišćavanjem brzine svakog pojedinog broda. No to sve otežava obezbeđivanje desantnih snaga na moru.

Ako se pomorski desant kombinuje sa vazдушnim ili sa dejstvom partizanskih i drugih snaga koje dejstvuju u pozadini neprijatelja i imaju zadatak da stvore uslove za nesmetano iskrcavanje »pomorskog ešelona«, često bi se pojavila potreba da se već sa prvim talasima iskrca deo tenkova, samohodne artiljerije i druge teške tehnike koja upravo nedostaje sadejstvujućim snagama na obali za uspešno izvršenje zadatka. To znači da bi na čelu desantnog konvoja trebalo da bude upravo njegov najsporiji deo.

No sporost nije jedina slabost ovih brodova. Veći transportni i desantni brodovi ne mogu se ukrcavati i iskrcevati na neizgrađenoj obali, a mirnodopske luke biće najčešće mete bombarderskih i raketno-nuklearnih dejstava, zbog čega se koncentracija brodova i materijala u njima mora izbegavati. Izgradnja provizornih, pontonskih ukrenih mesta i prilaznih puteva ne ide tako brzo, a teško ih je i maskirati. Zbog velikog gaza tih brodova neophodno je otvarati za njih prolaze u minskim poljima pred protivničkom obalom, što nije ni malo jednostavan zadatak.

Iskrcavanje zahteva i izgrađenu obalu, izgradnju provizornih pristaništa ili prekrćavanje na moru i odgovarajuća desantno-iskrcna sredstva koja mogu pristajati i iskrcevati tehniku i na neizgrađenoj obali. Samo amfibijska vozila i eventualno tenkovi opremljeni za kretanje po dnu mora na manjim dubinama mogu se iskrcevati iz ovih brodova i bez prethodne izgradnje pristaništa i prekrćavanja. Zbog svega toga može se zaključiti da su veliki desantni i teretni brodovi nepodesni za pomorske desante u napadnim operacijama na primorskom krilu fronta kopnene vojske. Njihova upotreba dolazila bi u obzir više za pothranjivanje iskrcnog desanta nego za samo prevoženje desantnih trupa i njihove tehnike. Za prevoženje teže tehnike desantnih trupa u operacijama ove vrste mnogo su prikladnija specijalna desantno-iskrcna sredstva. Ona se mogu ukrcavati i iskrcevati na neizgrađenoj obali, a zbog manje siluete i gaza manje su ranjivi na moru od velikih brodova.

Kao što se može zaključiti, prevoženje tenkova i drugih borbenih sredstava velike težine i pozadinsko obezbeđenje iskrčnih desanata predstavljali bi najteže probleme u budućim pomorskim desantima. Zbog toga će veće desante moći da vrši samo ona strana koja može obezbediti dugotrajniju operativnu prevlast na moru i u vazduhu, dok će se manji desanti moći da vrše uz kratkotrajnu i ograničenu prevlast. Jasno je da bi u ovom drugom slučaju desantne jedinice trebalo da ponesu sa sobom povećane rezerve materijalnih sredstava koje bi mu bile dovoljne za celo vreme dejstava u pozadini neprijatelja i dok se ne spoje sa snagama koje napadaju s kopna jer kasnije doturanje tih sredstava može biti vrlo riskantno, ako ne i potpuno nemoguće.

Pri planiranju dotura materijalnih sredstava iskrcnom pomorskom desantu, treba uzeti u obzir i vazдушni transport koji se u izvesnim slučajevima može pokazati ne samo kao najbolje već i kao jedino moguće rešenje. Helikopteri često mogu biti i najefikasnije transportno sredstvo

pri iskrcavanju materijalnih sredstava sa većih brodova na obalu, kao i u situacijama težih i masovnijih rušenja na suvozemnim komunikacijama.

Na obim i dubinu zadatka pomorskog desanta odlučujući uticaj imaće cilj cele operacije i posebno desantnog dela, jačina i sastav snaga i način izvršenja desanta (samo sa mora ili sa mora i iz vazduha), te jačina i sastav neprijateljskih snaga i žilavost njegove protivdesantne odbrane. Manji desanti su obično sastavni deo snaga koje se bore u obalskom pojasu. Njih vrše manje jedinice, brzim, iznenadnim i odlučnim napadima — prepadima, radi postizanja ograničenog cilja, najčešće radi izvršenja zadatka diverzantskog značaja ili ubacivanja manjih snaga u pozadinu neprijatelja. Oni se najčešće preduzimaju na slabo branjeni i manje kontrolisani deo obale i otoka. Njihova priprema i izvođenje traju kratko vreme, što omogućuje ostvarivanje iznenađenja i otežava protivdejstvo neprijateljskih pomorskih i vazduhoplovnih snaga. Uspeh takvog desanta nije uslovljen postizanjem trajnije ili čak opšte prevlasti na moru i u vazduhu i ne traži angažovanje većih vazduhoplovnih i pomorskih snaga za obezbeđivanje prevoženja, pripremu i podršku desanta. Za prevoženje takvih desanata mogu se koristiti laki i brzi ratni brodovi, podmornice, hidrokrilni i drugi laki i brzi putnički i sportski čamci. Cilj dejstva manjih desanata mogu biti obalske baterije, radarske i radio-instalacije, postrojenja i brodovi u lukama i sidrištima, železničke pruge i putevi uz obalu, industrijski objekti, skladišta, rejonu prikupljanja neprijateljskih snaga i sredstava ili infiltracija u pozadinu neprijatelja radi razvijanja dejstava, prikupljanja obaveštajnih podataka, pripremanja mostobrana za kasnije iskrcavanje većeg pomorskog ili vazdušnog desanta, sadejstva s njima ili sa snagama koje napadaju s fronta itd.

I ovakva dejstva sa ograničenim ciljem, ali objedinjena opštom zamisli komandanta i usklađena po mestu, vremenu i cilju sa dejstvima ostalih snaga, mogu znatno uticati na brzo slamanje neprijateljske odbrane po dubini i visok tempo napadnih operacija primorskog krila fronta.

Veći desanti biće mnogo ređi u operacijama na primorskom krilu, jer su mnogo složeniji i teži za izvođenje. Oni će moći da se izvode samo uz opštu ili za odgovarajuće vreme operativnu nadmoć na moru, u vazduhu i u raketno-nuklearnim sredstvima. No, zbog teškoća oko prikupljanja i pripreme takvog desanta, male brzine i operativne pokretljivosti, potrebe znatnog broja ratnih brodova za obezbeđenje na moru i podršku pri iskrcavanju, kao i zbog teškoća oko pozadinskog obezbeđenja i dugotrajnog angažovanja većeg broja teretnih i ratnih brodova na ovom zadatku, ovakve operacije predstavljaju uvek veliki napor i rizik za napadača.

Ukoliko se upotrebljava »vazdušni ešelon« najbolje je iskrcati ga tako da može blagovremeno da pripremi mostobran za iskrcavanje sledećeg »pomorskog ešelona«. Ali taj razmak između ešelona treba da je što manji kako se ne bi pružila mogućnost braniocu da počesno tuče i uništi desant. Radi toga će se verovatno težiti da spuštaju »vazdušnog ešelona« prethodi nuklearni udar po rejonu iskrcavanja i da komandant operacije uskladi spuštanje ešelona sa dejstvom partizanskih i terito-

rijalnih jedinica na širem području odbrane neprijatelja, kako bi mu se onemogućio manevar rezervama po unutrašnjim pravcima. No i pored nuklearnog udara i usklađenih dejstava s fronta i po dubini odbrane neprijatelja, teško da bi vazdušni ešelon ikad imao dovoljno vremena i snaga da likvidira sve tačke otpora i raščisti sve prepreke pred i na samoj obali koje mogu ometati iskrcavanje »pomorskog ešelona«. Zato bi se i u sastavu »pomorskog ešelona« od odgovarajućih brodova morale formirati grupe za vatrenu pripremu i podršku desanta i eventualno grupe minolovaca za otvaranje prolaza u minskim preprekama, grupe za uništavanje pojedinih vatrenih tačaka branioca i grupe za raščišćavanje prepreka u moru i na kopnu.

Vatrena podrška brodske artiljerijske grupe može biti vrlo efikasna sve dok neposrednim gađanjem može da uništava vatrene tačke i čvorove odbrane neprijatelja. Posredno gađanje, zbog velikog rasturanja pogodaka brodske artiljerije, velikog rizika, utroška i malog efekta, nije ni efikasno ni rentabilno.

Prolazi u minskim poljima mogu se otvarati i podvodnim nuklearnim eksplozijama. To isto važi i za otvaranje prolaza u protivdesantnim preprekama u moru, ali se ni jedno ni drugo ne smatra preporučljivim zbog toga što je kontaminacija vode i zemljišta, naročito na samom obalnom rubu, tolika da i posle nekoliko sati može predstavljati ozbiljnu opasnost za sopstvene jedinice koje dejstvuju u tom području. Zbog toga je prolaze u podvodnim preprekama bolje otvarati klasičnim eksplozivom, a u preprekama na kopnu mehaničkim sredstvima ili klasičnim eksplozivom.

Brz tempo iskrcavanja, neprekidnost i silinu udara i ostvarivanje ideje manevra utoliko će se lakše postići, ukoliko dejstva pomorskog desanta budu bolje povezana sa dejstvima ostalih snaga na frontu i u pozadini neprijatelja. Radi toga povezivanje i sinhronizovanje svih tih dejstava, a posebno organizovanje neposrednog sadejstva između snaga pomorskog i vazdušnog desanta, partizanskih i drugih jedinica koje dejstvuju u pozadini neprijatelja, bitni su preduslovi uspeha osnovnog poduhvata i operacije u celini, pa prema tome i svih jedinica ponaosob. Samo u sklopu celine, u kojoj je sadejstvo tako organizovano da se dejstva pojedinih vidova, rodova i jedinica skladno dopunjuju, navedene slabosti pomorskog desanta mogu biti eliminisane, a njegove pozitivne strane mogu doći do punog izražaja. U tom slučaju je sigurno da će se pomorski desant pokazati celishodnim i doprineti silini i tempu napadne operacije armije na primorskom krilu fronta kopnene vojske.