

UTICAJ HELIKOPTERA NA TAKTIČKE DESANTE

Prevoženje trupa i borbenih sredstava helikopterima predstavlja relativno nov vid vazdušnog transporta koji pod određenim uslovima, zahvaljujući osobinama ove letelice, pruža izrazite prednosti — posebno u vezi sa rešavanjem zadataka na bojištu.

Helikopteri se odlikuju velikom manevarskom sposobnošću, ne zahtevaju posebno uređena letelišta i terene, sleću i poleću vertikalno i pod svakim uglom, lako savlađuju prirodne i veštačke prepreke, relativno lako se maskiraju, mogu da lete u nepogodnim vremenskim uslovima, a i noću, podesni su za brzo i lako ukrcavanje i iskrcavanje trupa i utovar i istovar materijala, itd. Sve te osobine daju im mnoga preimućstva nad ostalim letelicama i omogućuju izvršavanje raznovrsnih borbenih zadataka. No, helikopteri imaju i nedostatke, od kojih su najizrazitiji: mala brzina i ograničen taktički radijus; velika osetljivost na dejstvo avijacije iz vazduha i posebno na sve vrste vatre sa zemlje; održavanje je prilično složeno i zahteva veliki broj ljudi; u letu stvaraju veliku buku, pa se lako otkrivaju, i sl. I pored tih slabosti helikopteri su veoma podesna transportna sredstva za prevoženje i desantiranje trupa i materijala, što potvrđuju dosadašnja iskustva.

Stalno povećavanje broja helikoptera u formacijskom sastavu jedinica KoV i RM ukazuje da je ova letelica našla široku primenu i da se sve više afirmiše, posebno u kopnenoj vojsci. Dejstva u eventualnom ratu karakterisaće visok stepen pokretljivosti trupa i borbene tehnike, pa u raznim fazama borbe helikopteri mogu u znatnoj meri da doprinesu manevarskoj sposobnosti trupa vazdušnim transportom i taktičkim desantima (naročito na ispresecanom, teškoprohodnom i planinskom zemljištu), jer su na bojištu daleko podesniji za desantno-transportne zadatke od aviona i jedrilica. Zato njihova upotreba u ratu unosi novine u borbena dejstva uopšte, a posebno u primenu taktičkih desanata.

ISKUSTVA I DALJI RAZVOJ

Iz dosadašnje upotrebe helikoptera može se uočiti da broj njihovih zadataka stalno raste i da ti zadaci sve više dobijaju karakter borbenih dejstava.

U ratu u Indokini, od 1950. do 1954. godine, Francuzi su helikoptere (42 od kojih je 11 uništeno, 9 oštećeno, a 22 su služila do kraja rata) koristili isključivo za evakuaciju ranjenika.

U korejskom ratu oružane snage SAD su upotrebljavale helikoptere, pored izviđanja, za dva osnovna zadatka: evakuaciju ranjenika i transport trupa i materijala u ugrožene rejone. Za sve vreme rata nisu vršeni taktički desanti helikopterima u dubinu i borbeni raspored kines-

kih i severnokorejskih položaja, sem pojedinačnih akcija za spasavanje posada oborenih i oštećenih aviona. U Koreji su Amerikanci raspolagali sa 2 eskadrile helikoptera — 50 letelica (pored nekoliko specijalnih za inženjeriju i vezu), a, prema objavljenim podacima, pri izvršavanju navedenih zadataka nisu imali gubitaka.

U ratu u Alžiru Francuzi su znatno proširili zadatke helikoptera (imali su ih oko 150—200). Prvenstveno ih koriste za sanitetsku evakuaciju; zatim za manevarski transport i izviđanje, a potom i za vatrenu podršku KoV (ovo je predstavljalo novinu u upotrebi helikoptera i njihov najznačajniji zadatak). Pri kraju rata Francuzi su za ovaj zadatak upotrebljavali i do 50% helikoptera, pri čemu su trpeli znatne gubitke.

Amerikanci su u Južnom Vijetnamu u početku koristili helikoptere samo za zadatke transporta i sanitetske evakuacije, a kasnije su ih naročavali i sve više upotrebljavali neposredno u borbi. Danas se helikopteri u Južnom Vijetnamu upotrebljavaju masovno, a pre svega za prebacivanje trupa u ugrožene rejone direktno u borbu. S obzirom na karakter rata u Vijetnamu, ni kopneni transport, a ni vazdušni, koji zahteva podesne terene za sletanje, ne obezbeđuju brz manevar i pravovremene intervencije; za ove zadatke pretežno služe helikopteri. (Prema nekim procenama, oružane snage SAD su 1965. godine ovde raspolagale sa 600—700 helikoptera, s tendencijom da ovaj broj udvostruče; gubici u ovim letelicama su znatni — i na zemlji, i u vazduhu.) Iako još nema obrađenih iskustava o upotrebi helikoptera u Južnom Vijetnamu, pokazalo se (kao i u alžirskom ratu) da su oni osetljivi na vatru zemaljskih sredstava PVO.¹ Tek značajnija iskustva daće odgovor na pitanje da li su i u kojoj meri osetljiviji od transportnih aviona.

Iz dosadašnje upotrebe helikoptera uočljivo je da njihovo učešće u ratu neprekidno raste i da se sve više upotrebljavaju za vatreno dejstvo protiv različitih ciljeva. Međutim, dosadašnja iskustva nisu potpuna jer su stečena samo u borbi protiv partizanskih jedinica, a mogućnosti su im ograničene kada se suoče sa odbranom koja je dobro opremljena sredstvima PVO.

Današnji razvoj ukazuje da se helikopteri sve masovnije proizvode i sve više usavršavaju, a razvijaju se i specijalni tipovi za pojedine zadatke, zapravo sve je veći broj verzija za raznovrsne zadatke.

Savremene armije sve više uvode helikoptere u formacijski sastav jedinica KoV. Tako, divizija SAD ima oko 100 helikoptera, zapadnonemačka od 30, francuska 40, itd., a tendencija je da se taj broj stalno povećava. U planovima KoV SAD ide se dotle da se predviđa kompletan transport helikopterima, umesto standardnim vozilima. U toku je i organizacija vazdušnojurišnih divizija (ona treba da ima 640 helikoptera i aviona²).

¹ Razni podaci koji se mogu naći u vojnoj literaturi o navodnoj otpornosti helikoptera potiču još iz korejskog rata. Govori se i o neznatnim gubicima, u odnosu na broj izvršenih letova, čak i u Vijetnamu. Zaključci su, svakako, jednostrani, jer se ne uzimaju dovoljno u obzir uslovi pod kojima izvršavaju zadatke u odnosu na protivdejstvo sa zemlje i iz vazduha, pa se moraju ocenjivati kritički.

² U 1964. godini KoV SAD je tražila 522 miliona dolara za nabavku 1.600 vazduhoplova. Polovina te sume predviđena je za nabavku helikoptera. Petogodišnjim planom predviđeno je formiranje 5 vazdušnojurišnih divizija KoV SAD (jedna od ovih divizija već dejstvuje u Južnom Vijetnamu).

Sve veća primena helikoptera u KoV izražava tendenciju da se povećaju vertikalni manevri i pokretljivost, naročito na bojištu. U eventualnom ratu, kad će postojati nuklearne breše i kontaminirane površine, kad će biti razorene komunikacije na zemljištu sa mnogobrojnim prirodnim i veštačkim preprekama, pokretljivost i manevarska sposobnost trupa biće otežane. U takvim uslovima vazdušni transport helikopterima je najpogodniji, te je sve veća orijentacija da se grade teški helikopteri za prenošenje vojske i tereta.³

Verovatno je da će se teški helikopteri upotrebljavati prvenstveno unutar sopstvenog rasporeda i linija dosta udaljenih od rejona borbenog dodira. Oni će snabdevati trupe borbenim potrebama i prebacivati snage u određene rejone. Srednji i laki helikopteri su podešeni za prenos taktičkih desanata i diverzantskih grupa. Najčešće su naoružani i opremljeni za specijalne borbene zadatke: vatreno dejstvo, izviđanje, korekturu vatre, itd.

Posebno pitanje, koje zaslužuje pažnju u razvoju helikoptera kao borbenog sredstva, jeste njegovo naoružanje. Naoružani helikopteri, u određenim uslovima, mogu ostvarivati neposrednu podršku, naročito desanata u taktičkoj zoni. U tu svrhu helikopteri se sve više koriste kao podesna platforma za protivtenkovske projekte, protivpešadijske rakete, mitraljeze i sl. Prema tome, postepeno se usavršava njegova upotreba na bojištu kao ofanzivnog borbenog sredstva. Tako je nastala verzija jurišnog helikoptera⁴. Naoružani mitraljezima raznih kalibara, raketama vazduh-zemlja za borbu protiv pešadije, tenkova i ostalih borbenih sredstava, jurišni helikopteri bi obezbeđivali transportne helikoptere (desante) s tim što bi njihovo dejstvo bilo usmereno protiv ciljeva na zemlji.

ULOGA U TAKTIČKOM DESANTU

Uslovi za izvršenje taktičkih vazdušnih desanata avionima i jedrilicama, u odnosu na II svetski rat, znatno su izmenjeni. S obzirom na nuklearna, raketna i druga borbena sredstva, desanti su postali mnogo osetljiviji: i u toku leta, i u rejonima desantiranja (za vreme spuštanja i prikupljanja). Zbog toga mnogi smatraju, naročito na Zapadu, da je taktički desant avionima znatno otežan.

Taktički desanti koji se izbacuju iz aviona imaju niz nedostataka: zahtevaju specijalno obučeno ljudstvo — padobrance; priprema i organi-

³ Već su u upotrebi:

MI-6 teški transportni helikopter ima dve turbine sa 9.000 ks. Može da ponesu 80 vojnika ili 12 t tereta. Težina pri poletanju 32 t, kapacitet goriva 7,5 t, maksimalna brzina leta 320 km/h. Neke verzije ovog helikoptera mogu da prenose artiljerijska oruđa, rakete, oklopne transportere i sl.

MI-10 je prikazan ove godine na vazduhoplovnoj izložbi u Parizu. Po svojim karakteristikama to je do sada najveći helikopter u operativnoj upotrebi. Pokreću ga dve turbine sa 11.000 ks. Težina pri poletanju 43 t. Osposobljen je za nošenje tereta velikog gabarita do 15 t. Maksimalna brzina 235 km/h. U upotrebi je i MI-8, sličnih karakteristika.

⁴ Amerikanci i Francuzi rade zajedno na rešenju naoružanja helikoptera »Vertol H-21C«, koji je do sada, navodno, pokazao dobre rezultate. Razvijaju se specijalne verzije jurišnog helikoptera isključivo za borbene svrhe. U 1964. godini KoV SAD je predvidela 27 miliona dolara za istraživanje i razvoj naoružanja jurišnog helikoptera.

zacija desanta obično dugo traje i obavlja se na aerodromima; desantna jedinica i njeno naoružanje najčešće se rasture na veliku površinu i treba dosta vremena da se prikupe i srede (za četru 1—1,5 čas — prema normama iz II svetskog rata); izbor rejona za desant je ograničen, a na planinskom i jako ispresecanom zemljištu takav desant je gotovo neizvodljiv, itd.

Desantiranje pomoću helikoptera ima niz prednosti: desantna jedinica i njeno naoružanje mogu se iskrcati tačno na mesto upotrebe, u borbenom poretku koji odgovara planiranom izvršenju zadatka; nije potrebna gotovo nikakva priprema za desantnu jedinicu; desant se može ukrcati u širem rejonu, pri jako rastresitom rasporedu helikoptera; može se spustiti na bilo kakvo zemljište i pojaviti iznenadno i brzo; lakše se ostvaruje neposredna podrška desanta avijacijom, raketama, artiljerijom, pa i helikopterima; u slučaju da dejstvo ne uspe ili postoji opasnost da desant bude uništen, može se ukrcati u helikoptere i prebaciti u drugi rejon, itd. Sve ovo ukazuje da helikopteri mogu biti osnovno sredstvo za izvođenje taktičkih desanata u savremenim uslovima.

Pored desantiranja, helikopterima se mogu obaviti i drugi zadaci, kao: prevoženje borbenih sredstava (nuklearnih i klasičnih), municije, hrane i drugog materijala; evakuacija ranjenih i obolelih neposredno iz rejona borbenih dejstava; uništenje raketa, tenkova, artiljerije, žive sile i drugih objekata na bojištu; zaprečavanje; održavanje veze, prelaza na rekama; izviđanje, osmatranje bojišta i korektura artiljerijske i raketne vatre, itd.

Ove zadatke, s obzirom na osetljivost i bezbednost helikoptera u odnosu na protivdejstvo sa zemlje, moguće je podeliti u dve grupe: zadatke na sopstvenoj teritoriji, ne prelazeći liniju fronta (manevar snagama po frontu i dubini, snabdevanje, dotur, evakuacija i sl.) i zadatke koji se izvode na neprijateljskoj teritoriji (desanti, diverzije, zasede, izviđanja i sl.).

U odnosu na prvu grupu zadataka, helikopteri su izvanredno sredstvo za ostvarenje manevara u koncentraciji snaga, zatvaranju breša, prenošenju nuklearnih i drugih borbenih sredstava. Što se tiče zadataka u neprijateljskoj dubini, tu su problemi složeniji, jer zahtevaju velike snage za obezbeđenje i podršku, a uslovi izvršenja često će biti nepovoljni.

Postavlja se pitanje: da li su dosadašnji rezultati u upotrebi helikoptera, posebno u taktičkim desantima, dovoljni kao iskustvo, s obzirom na to da helikopterski desanti nisu ispitani u savremenim uslovima bojišta, pri sudaru združenih jedinica približnih borbenih i drugih mogućnosti.

U alžirskom ratu, a posebno u Južnom Vijetnamu, gde je do sada upotreba helikoptera najmasovnija, uslovi za manevar i prenošenje trupa u izabrane rejone su relativno povoljni. Rejoni izvođenja borbenih dejstava su najčešće izolovani i nepovezani, pa je prilaz helikopterima tim rejonima relativno bezbedan. Moguće je vršiti zaobilazne manevre i izbegavati zone koje su eventualno branjene, što neće u tolikoj meri biti slučaj u sukobu dobro opremljenih armija koje će urediti i dobro braniti taktičke zone (iako i u eventualnom ratu neće postojati celoviti frontovi niti linija neprekidne vatre po frontu i dubini).

Prema iskustvima iz II svetskog rata, desantni bataljon u taktičkoj dubini mogao se održati 3—5 časova, a desantna brigada i do 10 časova, što znači da su za to vreme morale do njih stići snage s fronta. Savremena odbrana, bez obzira na veću rastresitost, mnogo je jača od one iz prošlog rata, pa su zbog toga i uslovi za opstanak desanta mnogo teži. Snaga odbrane u protivdesantnom smislu upravo i leži u njenoj snažnoj protivvazdušnoj odbrani. U borbi protiv desanta koji prevoze helikopteri mogu se efikasno upotrebiti mnoga oružja. Zato se i problem svodi na to: kako ostvariti bezbedan prelet helikoptera sa desantnom preko taktičke zone na dubinu od 20 do 30 i više kilometara do rejonu upotrebe desanta? S obzirom na osetljivost helikoptera, očigledno je da je nužna njihova zaštita — kako od dejstva iz vazduha tako i sa zemlje.

U sklopu ovog problema zanimljivo je pitanje mogućnosti i efikasnosti dejstva sa zemlje, tj. koja su to sredstva koja mogu uspešno dejstvovati u taktičkoj zoni po helikopterima za vreme prenosa desanta i kakvi se gubici mogu očekivati.⁵

Očigledno je da su helikopteri vrlo osetljivi na vatru trupne PVO i da mogu pretrpeti velike gubitke. Mnogobrojna sredstva trupne PVO, spregnuta sa vatrom automatskog oružja i pušaka, čine nad posednutim rejonom neprekidnu vatrenu zavesu veće ili manje gustine, koja na malim i srednjim visinama vrlo efikasno dejstvuje protiv helikoptera. Zbog toga su helikopterski desanti preko branjene prostorije vrlo rizični, zahtevaju brižljivu pripremu i potpuno obezbeđenje od protivdejstva neprijatelja. U svakom slučaju, uspešan prenos desanta će zavisiti i od zemaljske i vazdušne situacije u taktičkoj zoni i o oba ova faktora treba voditi računa, kako desant ne bi bio izložen uništenju ili velikim gubicima još pre spuštanja u izabrani rejon.

⁵ Uzevši u obzir naoružanje savremenih armija i broj pav-oruđa, a pod pretpostavkom (zbog proračuna) da su sredstva PVO ravnomerno raspoređena u taktičkoj zoni odbrane divizije (350—450 km²), moglo bi se na svakom kvadratnom kilometru očekivati približno 1—3 cevi PAM i PAT.

Za prevoženje jednog pešadijskog bataljona koji bi dejstvovao kao desant u taktičkoj dubini potrebno je 40—50 srednjih helikoptera (predviđa se, bar za sada, da desante prenose srednji helikopteri — nosivosti 8—12 vojnika, jer oni imaju veće manevarske sposobnosti). Dubina borbenog poretka ovakve grupe helikoptera (4 eskadrile u koloni) iznosi 5—7 km, brzina oko 180 km/h, trajanje leta kroz taktičku zonu (na primer, na dubinu 30 km) oko 10 minuta. Na tu grupu u zahvatu marš-rute (pojas širine 2 km) može dejstvovati najmanje: 40—120 cevi PAM i PAT, 100—200 lakih i teških mitraljeza i sva vatra pušaka i automata do visine od 800 m.

Ako se uzme da je domet PAM i PAT 1.500 m, tada se helikopterska grupa nalazi u zoni uspešnog gađanja svakog oružja u zahvatu marš-rute u trajanju od 2 do 3 minuta, s obzirom na dubinu borbenog poretka i brzinu leta.

Prema francuskim iskustvima iz alžirskog rata (Kapetan Barolo, *Upotreba, zadaci i budućnost helikoptera*, *Fors erien fransez* br. 8/63), za obaranje srednjeg helikoptera dovoljno je u proseku 15 pogodaka iz oružja kalibra 7,5 mm; mitraljez kalibra 14,5 mm, pri gađanju sa daljine od 800 m, može oboriti helikopter za 3 sekunde.

Uzimajući u obzir proračun kao za avion, a koristeći francuske podatke o broju pogodaka za obaranje jednog helikoptera, može se uzeti da je uslov za obaranje: 15 pogodaka PAM 12,7 mm ili 6 pogodaka PAT 20 mm. Na osnovu tih vrednosti mogu se dobiti sledeće vrednosti verovatnoće pogađanja (ove tablice vrede samo za elemente koji su dati, a ne za sve uslove gađanja):

Zadovoljavajući stepen bezbednosti od protivdejstva iz vazduha mogao bi se osigurati, čak i ako je neprijatelj tu premoćan, kad se pogodno i vešto izaberu i koriste taktički postupci, vreme dejstva, vremenski uslovi, odgovarajuće marš-rute i profili leta, konfiguracija zemljišta i druge mere. Međutim, ostaje problem kako se obezbediti od protivdejstva zemaljskih sredstava PVO. U savremenoj odbrani ima neposrednutih rejonu, ali se oni uspešno brane vatrom i manevrom snaga, naročito na manevarskom zemljištu. Za uspeh desanta na branjenim rejonima rešenje će se naći uništenjem ili neutralisanjem sredstava trupne PVO. Prema tome, nebranjene rejonu nastaju uglavnom kad se na njima snažnom vatrom, prvenstveno nuklearnim udarima, razore i unište snage i sredstva. Elementi borbenog rasporeda danas su pokretni, što omogućava brzu koncentraciju snaga i vatre na ugroženi rejon.

Uzevši u obzir da se mnogobrojna borbeno sredstva mogu trenutno suprotstaviti desantu, ukoliko uspe da preleti taktičku zonu i sleti u izabrani rejon, a i da su predviđene zone mogućih helikopterskih desantnih dejstava branjene i posebnim brzopokretnim snagama i sredstvima, sve više prevlađuju gledišta da se helikopterski desanti načelno izvode noću. Iako su mogućnosti helikoptera u dnevnim dejstvima neuporedivo veće, a noćna desantiranja skopčana s ogromnim teškoćama, ovakva gledišta su opravdana, jer helikopterski desant danju, sem izuzetnih situacija, nema uslova da na bojištu dejstvuje uspešno. Uspeh helikopterskog desanta zavisice isključivo od stepena bezbednosti letelica. To je osnovni problem koji zahteva odgovarajuće rešenje u svakoj borbenoj situaciji.

PAM 12,7 mm

Visina leta	Parametar (m)	Broj zrna u min.	Broj zrna u rafalu	Broj rafala	Verovatnoća pogađanja	Potreban broj pogodaka	Očekivani broj pogodaka	Broj oruda cevi
100	200	500	10	20	0,068	15	13,6	2
500	200	500	10	16	0,036	15	5,7	3

PAT 20 mm

100	200	720	10	18	0,068	6	12	1
500	200	720	10	18	0,036	6	6,4	1
1000	200	720	10	18	0,0072	6	1,3	5

Iz ovih tablica se vidi da je verovatnoća pogađanja na manjim visinama mnogo veća, što znači da su potpuno neopravdana mišljenja da niski let daje bolju bezbednost helikopteru; to jedino dolazi u obzir na ispresecanom i planinskom zemljištu, gde helikopter može da koristi masku zemljišta.

Proračuni u tablicama rezultiraju iz broja cevi savremenih divizija (oklopnih ili motomehanizovanih) koje imaju 1.500—2.000 cevi PAM i PAT.

Sadejstvo sa snagama zaštite i podrške u suštini se svodi na bezbedan prelet helikopterskih grupa preko taktičke zone do rejona desanta i uspešno iskrcavanje desantne jedinice. Zajednička dejstva avijacije, artiljerije i raketa razrađuju se po posebnom planu da bi se neutralisala sva vatrena sredstva u zoni preleta helikoptera.

U određenim taktičkim situacijama helikopterima se može najbrže obaviti transport ljudi i opreme preko kontaminiranih prostorija, vodenih i drugih prepreka (minskih polja, močvarnih rejona, kanjona, planinskih grebena i sl.), zatim u situacijama kada se predviđa da će manevar snagama biti spor ili neizvodljiv. Nekada će situacija zahtevati da se brzo prebace makar i manje snage naoružane automatskim, artiljerijskim ili raketnim oružjem na bok ili u pozadinu neprijatelja, a to se najlakše može ostvariti helikopterima. (Na primer, eskadrila od 12 srednjih helikoptera može u jednom izlazu poneti četvoro vojnika sa oružjem i opremom — ili 15—20 tona tereta — i prebaciti je za 30—40 minuta u bilo koji rejon na dubini do 100 km.) Od posebnog je značaja i to da se desantiranjem pomoću helikoptera obezbeđuje kompaktnost jedinice, da se artiljerijska oruđa, rakete, minobacači i dr. mogu preneti i iskrcati tačno na mestu upotrebe, što transportnim avionima nije moguće. Helikopteri, sem toga, omogućuju veće dnevno naprezanje od transportnih aviona.

Ovde će se izdvojiti neki od mnogih zadataka taktičkog desanta kako bi se uočile specifičnosti desantiranja pomoću helikoptera.

Eksploatacija nuklearnih udara. Desant sa helikopterima može se izbaciti neposredno (10—15 min.) posle nuklearnog udara (vazдушna eksplozija) direktno u zonu eksplozije, što omogućuje brzu eksploataciju uspeha. Tu se, na prvom mestu, iskorišćava faktor vreme i to tako što se skoro trenutno poseda rejon nuklearne eksplozije da bi se ostvarila taktička nadmoć na izabranom pravcu. Desant se najčešće izvodi u kombinaciji sa dejstvom oklopnih jedinica. Koristeći stvorenu brešu u kojoj je odbrana potpuno uništena helikopterski desant može da: zauzme, utvrdi i održi rejon desanta do pristizanja snaga sa fronta; zauzme i uništi lansere raketnih projektila, atomsku i drugu artiljeriju (iskrcni rejon desanta bira se u neposrednoj blizini vatrenih položaja ovih sredstava radi brzog i efikasnog udara i paraliziranja njihovog dejstva); zauzme raskrsnice, saobraćajne čvorove i druge objekte značajne za obezbeđenje manevra, snabdevanje i evakuaciju trupa u odbrambenom sistemu (desant može biti izbačen direktno na objekt ili u njegovu neposrednu blizinu da bi ga održao do dolaska snaga s fronta, preseka odstupnicu braniocu ili objekt uništio); dezorganizuje komandovanje, vezu ili elemente pozadine u uslovima već načete ili rastrojene odbrane (po spuštanju desant dejstvuje brzo i energično kako bi stvarao zabunu i rastrojio sistem komandovanja i snabdevanja); goni kolone pri povlačenju i stvara uslove za okruženje i uništenje braniočevih snaga (desanti se obično izbacuju bočno ili na pravce povlačenja, da bi zadržavali kolone koje odstupaju, zauzeli važne tačke, bočno dejstvovali ili postavljali zasede, zaprečavali, rušili objekte na komunikacijama i sl.).

Zavisno od karaktera zadataka, u sastav desanta, pored pešadije, obično ulaze pioniri, izviđači za hemijska i radiološka izviđanja, arti-

ljeri, vezisti i drugi. Pored lakog oružja mogu se desantirati bestrzajna oruđa, rakete, artiljerija, ručni raketni bacači i sl.

Desant je najčešće organizovan u grupe sa specijalnim zadacima i dejstvuje slično jurišnim grupama. Helikopteri omogućuju da se pojedine grupe iskrcaju direktno na polazne položaje i da se njima, po izvršenju zadatka, manevriše.

Savlađivanje prepreka — uspostavljanje mostobrana. Helikopterski desant može biti od neocenjivog značaja u toku prodora jedinica ka prepreci i njenom brzom savlađivanju. Cilj dejstva desanta je da se uspostavi i održi mostobran do pristizanja jedinica s fronta. Kada su u pitanju vodene prepreke, važnije je vazдушnim putem hitno prebaciti i manju jedinicu koja će lako zauzeti prelaz, nego upućivati jače snage koje će ga savlađivati borbom.

Pri stvaranju mostobrana, ako neprijatelj taj rejon nije poseo, desant se izbacuje na mostobran s ciljem da se uspostavi i organizuje odbrana na pravcima mogućnog prilaza neprijateljskih rezervi. Ako je posjednut, onda se desant izbacuje na bezbedno odstojanje i organizuje dejstvo iz pozadine i sa bokova. Odbrana prelaza i mostobrana organizuje se na principima kružne odbrane, naročito protivoklopne. Desantu se, u povoljnim uslovima, može poveriti i izgradnja prelaza na reci, kada treba na vreme helikopterima doturiti materijal i opremu.

Pri savlađivanju kontaminiranih rejonu koji se javljaju kao prepreka, pa ih ostale jedinice moraju obilaziti, helikopterski desant se upućuje direktno preko takvih rejonu, naročito u fazi gonjenja.

Dejstva na planinskom zemljištu. Teško je naći bilo koju vrstu zadataka na planinskom zemljištu za koje se helikopteri ne bi mogli uspešno koristiti. U odnosu na taktičke desante planina pruža izobilje uslova bezbednosti helikoptera. Zbog slabo razvijene putne mreže, teško prohodnih rejonu i drugih osobenosti, na ovom zemljištu je manevar vrlo otežan, pa će helikopteri doći do punog izražaja. S druge strane, u planini ima mnogo neposjednutih i nebranjanih rejonu, što pruža mogućnost lakšeg izbora marš-ruta, brzog sklanjanja u nepristupačne orografske neravnine, i sl. U planini su, međutim, mogućna mnoga iznenađenja s obzirom na visinske razlike i vremenske pojave (vazдушna strujanja, oblaci, kiše, magle, vejavice), pa je upotreba helikoptera često ograničena. Iskorišćavanje tih osobenosti zahteva bolju uvežbanost pilota i bolju opremu helikoptera nego pri upotrebi u ravnici. Što se tiče bezbednosti helikoptera u odnosu na protivdejstvo sa zemlje i iz vazduha, ona je u planini neuporedivo veća.

Imajući u vidu značaj vazdušnog transporta u planini (njime se omogućuje najbrži manevar), taktički helikopterski desanti mogu se upotrebiti za: zauzimanje taktički i topografski jakih visova na pravcima razvijanja dejstva; zauzimanje prevoja, klanaca i osetljivih prelaza na putevima; rušenje komunikacija, mostova i drugih objekata; presecanje odstupnica na važnim pravcima povlačenja i ostvarenja taktičkog okruženja neprijatelja, itd.

Značajno je napomenuti da se mnogi od ovih zadataka mogu uspešno izvršiti i manjim snagama, za što je često dovoljno samo nekoliko helikoptera.

Očigledno, na planinskom zemljištu helikopteri imaju velike mogućnosti u izvršavanju transportnih i desantnih zadataka.

NEKA PITANJA ORGANIZACIJE I IZVOĐENJA DESANTA

Za uspešno izvođenje desanta, s obzirom na specifičnosti helikoptera kao letelice, potrebno je ukazati na neka pitanja koja zahtevaju odgovarajuća rešenja.

U proceni mogućnosti upotrebe helikoptera za desantna dejstva treba polaziti od dva osnovna faktora: taktičkog preimущества koje helikopter nudi u određenim borbenim situacijama i problema njegove osetljivosti i bezbednosti.

Planiranje helikopterskog desanta treba uvek predviđati i vršiti blagovremeno da bi se mogle izvršiti odgovarajuće pripreme u helikopterskoj jedinici, jedinici određenoj za desant, u štabovima i jedinicama koje sadejstvuju desantu. Improvizacije i pripreme »na brzinu« mogu se štetno odraziti na uspeh.

Zbog toga se pred organizatora desanta postavlja zahtev da detaljno reguliše sva pitanja kako bi se izbegla mogućna iznenađenja. Tu, pre svega, spada usklađivanje dejstva po vremenu i cilju za obezbeđenje i podršku desanta, kako na marš-ruti tako i u rejonu dejstva.

Izbor ukrasnih (polaznih) i iskrcnih rejona je važno pitanje za izvršenje desanta. Ukrasni rejon se obično biraju u blizini linije fronta ili na udaljenosti 20—30 km, najčešće u rejonu razmeštaja jedinice koja se desantira. Kako se ti rejonu mogu naći u zoni raketne i artiljerijske vatre, sve pripreme treba obavljati u strogoj tajnosti, uz široke mere maskiranja.

Helikopteri treba da sleću na ukrasni rejon u malim grupama ili pojedinačno, u rastresitom rasporedu, da u slučaju neprijateljskog napada ne bi bili uništeni. Ovo je naročito važno pri nuklearnom napadu. Vojnike desantne jedinice treba razmestiti po grupama u rejon sletanja svakog helikoptera, tačno prema planu ukrcavanja.

Dolazak helikoptera u polazni rejon treba planirati s takvim proračunom da se tu zadrže samo toliko koliko je potrebno da se vojnici i oprema ukrcavaju i da odmah polete na zadatak. U ukrasnom rejonu helikoptere, načelno, ne treba nikada duže zadržavati, da ne bi bili otkriveni. To omogućuje brzinu dejstva i iznenađenje, što je jedan od osnovnih uslova za uspeh desanta.

Pravilno odabiranje iskrcnog rejona desanta u neprijateljevom rasporedu predstavlja jedno od najvažnijih pitanja organizacije desanta uopšte. Zbog toga je potrebno organizovati detaljno izviđanje prostorije i objekta dejstva desanta. Posebno se mora organizovati radiološko izviđanje. Ukoliko neprijatelj nije poseo objekat dejstva, onda iskrcni rejon treba da bude u neposrednoj blizini ili na samom objektu. U protivnom, iskrcni rejon treba izabrati tako da najbolje posluži kao polazni položaj za napad na objekat, a treba da je van dometa streljačkog oružja neprijatelja. Ako se desant organizuje noću, sletanje helikoptera može se obavljati samo na prostoriji koju neprijatelj nije poseo.

Pored toga što iskrcni rejon treba da odgovara taktičkom planu komandanta koji izvodi desant, on treba isto tako da odgovara i mogućnostima helikoptera. To je naročito važno ako se desantira noću ili pri nepogodnim vremenskim uslovima, što će biti čest slučaj. Iskrcni rejon treba da je uvek lako uočljiv iz vazduha i da omogućava pogodan prilaz helikopterskim grupama, lak manevar i bezbedno sletanje.

Obezbeđenje od dejstva iz vazduha. Zbog velike osetljivosti današnjih helikoptera na vatru iz vazduha, naročito kada grupno lete, pri izvođenju desanta treba birati najpovoljnije uslove. Pre svega, kada je ostvarena prevlast u vazduhu, a ukoliko je prevlast na strani neprijatelja, onda treba birati momente kad njegova avijacija nije aktivna. Ako se desant izvodi danju (u slučaju da je to jedini mogući način da se u određenoj situaciji izvrši postavljeni zadatak), najekonomičnije je obezbeđenje lovcima zaštite i to, načelno, zaštitom rejona dejstva. Desant se u neprijateljskoj taktičkoj dubini štiti za sve vreme dok helikopterske grupe, posle iskrcavanja desanta, ne prelete na svoju teritoriju.

Da bi se zaštitio od dejstva iz vazduha, desant, načelno, treba planirati noću, u lošim vremenskim uslovima, pri slaboj vidljivosti, a prelet vršiti u niskom i brišućem letu. Bez obzira na složenost desantiranja u ovakvim uslovima, njih treba koristiti jer redovno pružaju dobru zaštitu.

Obezbeđenje od dejstva sa zemlje veoma je značajno zbog osetljivosti helikoptera na vatru zemaljskih sredstava PVO, pa su neophodne mere obezbeđenja o kojima je već govoreno (neutralisanje sredstava PVO — što je jedan od osnovnih zadataka organizatora desanta, biranje marš-rute preko neposrednutih ili manje branjenih rejona i teško pristupačnih terena, a prvenstveno preko breša stvorenih nuklearnim udarom, zatim niski let, korišćenje reljefa zemljišta, zaklona itd.).

Pri rešavanju ovog zadatka komandant KoV treba tačno da precizira koja borbena sredstva PVO neprijatelja treba da neutrališe artiljerija i raketne jedinice, a koja avijacija i naoružani helikopteri, naročito u iskrcnom rejonu. Uspešno neutralisanje ovih sredstava biće najbolja podrška desantu. Ukoliko se desant izbacuje na manju dubinu u zahvatu artiljerijske vatre, njegovo dejstvo treba da je podržano u svim fazama borbe. Na većim dubinama desant bi trebalo podržavati raketnim jedinicama i avijacijom, naročito u kritičnim situacijama.

Navigacijskom obezbeđenju desanta, naročito noću, treba posvetiti veliku pažnju. Treba tačno precizirati način i redosled poletanja, zбора, formiranja borbenog poretka, leta po izabranoj marš-ruti, manevra i sletanja u rejon desanta.

Vođenje navigacije u niskom letu je veoma otežano jer su uslovi za održavanje veze slabi, moguć je veliki iznos vetra zbog male brzine helikoptera i pilot nema mogućnosti da za vreme leta koristi kartu. Zbog toga je izbor uočljivih orijentira na marš-ruti jedan od osnovnih zadataka pripreme. Poseban je problem dolaska na iskrcni rejon i sletanja helikopterskih grupa prema planu upotrebe desanta. Zato je potrebno, kad god situacija dozvoljava, u iskrcni rejon na vreme poslati grupu za prihvat desanta. Sletanje helikoptera izvršiti iz prvog zalaza. Nedo-

pustivo je traženje sletišta u iskrcnom rejonu ili ponovni manevar za sletanje, naročito u sastavu grupe, jer se time znatno gubi element iznenađenja.

Posade i starešine desantne jedinice treba po mogućnosti pripremiti zajedno, po kartama krupne razmere, foto-celinama, šemama, skicama itd.

Kad god je moguće, starešinama treba obezbediti izviđanje i osmatranje iskrcnog rejona. Treba stalno imati u vidu da je helikopterski desant vrlo složena taktička radnja, koja zahteva veliku umešnost u procenjivanju i iskorišćavanju pogodne taktičke situacije, kako na zemlji tako i u vazduhu.

Na kraju, može se podvući da se helikopteri sve više koriste i usavršavaju. Usavršavanje se odnosi, u prvom redu, na poboljšanje letno-tehničkih karakteristika povećanjem brzine, nosivosti i otpornosti, ugrađivanjem raznovrsnog savremenog naoružanja i opreme, poboljšanjem sposobnosti za izvršavanje različitih zadataka u borbi, itd. Iz svih tih razloga može se sa sigurnošću tvrditi da će ova izvanredna letelica naći veoma široku primenu u eventualnom ratu.

Pukovnik
Miloš KOVAČEVIĆ