

AMERIČKA GLEDANJA NA STRATEGIJSKU POKRETLJIVOST

Sjedinjene Američke Države su u posleratnom periodu, iz određenih razloga i interesa, preuzele na sebe znatne međunarodne vojne i političke obaveze, koje ih, kao i njihov geostrategijski položaj, upućuju na planiranje i upotrebu oružanih snaga izvan granica vlastite teritorije. Otuda strategijska pokretljivost predstavlja jedan od bitnih faktora američke vojne strategije i ratne doktrine.

Pod strategijskom pokretljivošću, prema američkim gledištima, podrazumeva se prebacivanje, vazдушnim i pomorskim putevima ili kombinovano, snaga i sredstava iz SAD na prekomorska ratišta (evropsko, azijsko, afričko) i na područja Latinske Amerike. Prebacivanje snaga i sredstava sa jednog ratišta na drugo, kao i na veće udaljenosti u okviru jednog ratišta, smatra se takođe strategijskim.

Prebacivanje snaga i sredstava iz SAD na prekomorska ratišta ima, načelno, dve faze — najpre njihovo prebacivanje iz SAD na prihvatne baze, a potom odatle na vojišta; ono obuhvata tri osnovna geostrategijska elementa: kontinentalnu strategijsku osnovicu (SAD, a u nju može da se uključi i Kanada), prekomorsku strategijsku osnovicu i vojišne prostorije, kao i odgovarajuće vazdušne i pomorske pravce.

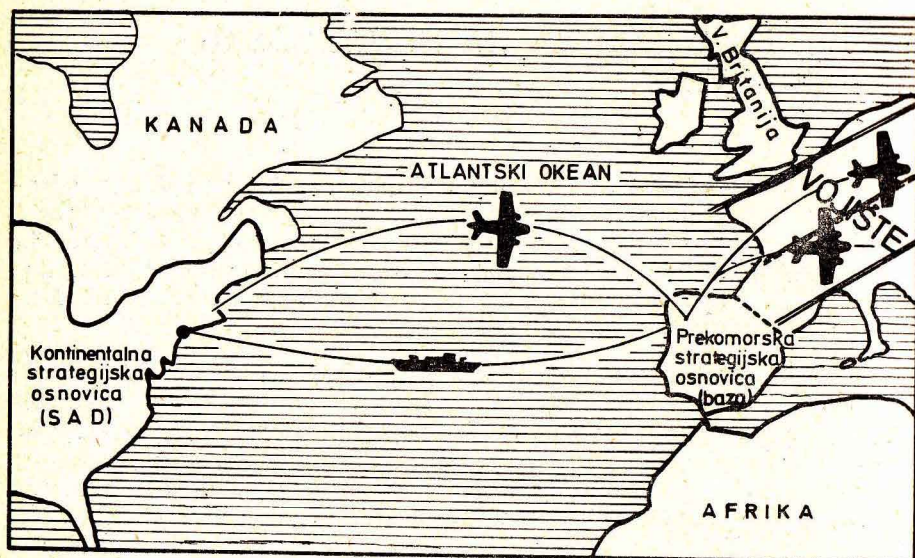
Kontinentalna strategijska osnovica predstavlja bazu na kojoj lociraju snage strategijske rezerve kopnenih snaga,¹ deo naoružanja i opreme (koji je unapred stokiran na strategijski važnim tačkama), kao i glavne snage i sredstva za obezbeđenje strategijske pokretljivosti.

Prekomorska strategijska osnovica obuhvata pogodnu kopnenu prostoriju sa više vojnih aerodroma, luka, skladišta i drugih objekata. Može biti udaljena do 3.000 km od vojišne prostorije, tj. načelno u

¹ Strategijsku rezervu danas sačinjavaju četiri divizije KoV: 5. md 1. i 2. od i 82. vdd (u toku je prebacivanje delova 82. vdd u Južni Vijetnam) i dve divizije mornaričke pešadije, od kojih se jedna nalazi na istočnoj, a druga na zapadnoj obali SAD. U sastavu strategijske rezerve treba da uđe i nova, 6. pd KoV, koja se još formira, kao i dve brigade iz 24. pd, koje će iz SR Nemačke biti vraćene u SAD. Strategijska rezerva kopnenih snaga SAD znatno je oslabljena zbog angažovanja snaga u vijetnamskom ratu. Normalno u njen sastav ulazi osam divizija KoV i tri divizije mornaričke pešadije.

radijusu dejstva transportnih aviona C-130. Na evropskom ratištu to može biti područje Pirinejskog poluostrva, Severne Afrike, Britanskih ostrva ili atlantske priobalne teritorije zapadnoevropskih zemalja.

Prema najnovijim koncepcijama teži se tome da se prekomorska stratezijska osnovica (ili osnovice — u okviru jednog ratišta može ih biti više) neposredno poveže vazдушnim putem sa vojišnom prostorijom, tj. sa korpusnim pa eventualno i sa divizijskim i brigadnim bazama prvog borbenog ešelona.



Sl. 1 — Geostrategijski elementi stratezijske pokretljivosti

Stratezijska pokretljivost dolazi do izražaja u mirnodopskom periodu, u periodu tzv. hladnog rata (prilikom smene i snabdevanja postojećih snaga SAD na prekomorskim područjima, odnosno vežbi i manevara), u toku vođenja lokalnih i ograničenih ratova (prebacivanja snaga na područja borbene upotrebe i njihovog materijalnog obezbeđenja), dok u opštem ratu dolazi do njenog najpotpunijeg izražaja.

Značaj koji SAD pridaju stratezijskoj pokretljivosti najbolje se ogleda u veličini snaga i količini sredstava koje se za tu svrhu predviđaju. Kroz planove razvoja svojih OS SAD izdvajaju u posebnu kategoriju snage za stratezijsku pokretljivost, a materijalna sredstva za njihovo održavanje i razvoj dostižu i do dve milijarde dolara godišnje (u fiskalnoj 1968. godini za ove snage predviđeno je 1.900 miliona dolara). U razvoju snaga i sredstava stratezijske pokretljivosti težište je na povećanju transportnih kapaciteta, brzine i efikasnosti — kao bitnih faktora koji obezbeđuju blagovremeno i uspešno angažovanje operativnih komponenata oružanih snaga SAD. Preduzimaju se i odgovarajuće organizacijske mere, nove forme rukovođenja tim snagama i naučno se prilazi planiranju njihovog razvoja i upotrebe.

Dok je strategija „masovne odmazde“ bila još u važnosti, SAD su proklamovale koncepciju „isturene odbrane“² i s tim u vezi razvile su čitav niz isturenih vojnih baza i rasporedile dobar deo svojih snaga duž granica socijalističkih zemalja, kao i po dubini.

U sadašnjim uslovima, a prema izraženim tendencijama ispoljavaju se dva osnovna gledanja na naredni period: a) zadržati postojeći raspored isturenih snaga i stokiranog teškog naoružanja i opreme na odabranim kritičnim i strategijski važnim područjima (na kopnu i na moru), uz postojanje odgovarajuće strategijske rezerve na teritoriji SAD koja se može brzo prebacivati na mesta eventualne upotrebe, i, b) povući sve snage ili njihov veći deo iz prekomorskih područja u SAD, gde treba znatno ojačati snage strategijske rezerve i osposobiti ih za brzo prebacivanje i upotrebu na ugroženim područjima. Poštoji još jedna, u teoriji i praksi SAD dosta jasno ispoljena, tendencija prema kojoj bi trebalo ići na postepeno smanjivanje američkih snaga na prekomorskim područjima i povlačenje operativnih jedinica u SAD, uz istovremeni ubrzan razvoj vojne infrastrukture (baza-skladišta, aerodroma, luka, komunikacija, sistema komandovanja i strategijskih veza itd.) na prekomorskim područjima i snaga za strategijsku pokretljivost u SAD. Prema ovoj koncepciji, koja u izvesnom smislu predstavlja sredinu između prva dva gledanja, snage strategijske pokretljivosti treba da obezbede brzo prebacivanje operativnih jedinica iz SAD na prekomorska područja, a razvijena vojna infrastruktura i pomoćne snage da omoguće njihov prihvrat i neometano uvođenje u borbu. Neke mere koje SAD preduzimaju u poslednje vreme: povlačenje dela snaga iz Zapadne Evrope, dalji razvoj vojne infrastrukture, kao i ubrzan razvoj snaga i sredstava za obezbeđenje strategijske pokretljivosti, ukazuju na orijentaciju u tom smislu. Takva orijentacija je u skladu i sa strategijom „elastičnog odgovora“.

STRATEGIJA „ELASTIČNOG ODGOVORA“ I STRATEGIJSKA POKRETLJIVOST

Bivši američki predsednik Džon Kenedi i njegovi vojni savetnici usvojili su početkom šezdesetih godina novu vojnu strategiju, „elastičnog odgovora“, koja — s obzirom na politiku SAD i savremena kretanja u svetu — predviđa mogućnost vojnog angažovanja SAD u veoma širokom spektru sukoba, počev od lokalnih intervencija i ograničenih ratova

² Prema američkim gledištima koncepcija „isturene odbrane“, koja je i sada na snazi, znači „zadržavanje daljeg širenja komunizma izvan postojećih granica“; ovo treba obezbediti, pored ostalog, rasporedom jakih oružanih snaga duž granica socijalističkih zemalja, kao i po dubini. S tim u vezi SAD su od Norveške, pa preko centralne Evrope, Male, centralne i jugoistočne Azije do Dalekog istoka razvile nekoliko stotina vojnih baza i rasporedile na njima oko 700.000 vojnika (ne računajući snage u Južnom Vijetnamu), od kojih približno polovinu u Zapadnoj Evropi.

do opšteg nuklearnog rata. U takvim uslovima pred strategijsku pokretljivost se postavlja zadatak da blagovremeno obezbedi prebacivanje operativnih snaga za ugušivanje lokalnih pobuna i ustanaka (kao što je to bio slučaj u Dominikanskoj Republici sredinom 1965. godine), ili da omogući postepeno narastanje snaga u ograničenim ratovima (kao sada u vijetnamskom ratu), ili da obezbedi ojačanje i materijalno obezbeđenje snaga na prekomorskim ratištima u eventualnom opštem ratu.

Po usvajanju strategije „elastičnog odgovora”, predsednik Kenedi i Komitet za oružane snage Senata izrazili su zabrinutost za mogućnost njenog sprovođenja u život upravo zbog neadekvatnog raspolaganja snagama i sredstvima za obezbeđenje strategijske pokretljivosti. To je pokrenulo čitavu seriju izučavanja ovog problema, usmerenih prvenstveno na to kolike su i kakve snage strategijske pokretljivosti potrebne SAD za blagovremeno i uspešno angažovanje operativnih snaga u lokalnim i ograničenim ratovima koje one mogu voditi u raznim delovima sveta, uz istovremeno održavanje mogućnosti i za njihovo angažovanje u opštem ratu. S tim u vezi još u jesen 1961. godine predsednik Kenedi je izneo plan osposobljavanja snaga za upotrebu u tzv. malim i ograničenim ratovima. Među posebnim merama koje je on predložio, a Kongres odobrio, bile su: nabavka većeg broja transportnih aviona C-130 i C-135, koji su se tada proizvodili, razvoj i nabavka novog transportnog aviona C-141 i konstrukcija novih brodova kako bi se povećali brzina i kapacitet brodova vojnopomorskog transporta. U periodu koji je tome usledio ova težnja je izražena i u budžetskim sredstvima koja su za tu svrhu stalno povećavana, a proučavanje problema je nastavljeno kako kroz posebne studije i analize, tako i kroz izvođenje vežbi i manevara. Kroz razne vojne akcije i intervencije (pojačavanje snaga SAD u Evropi u vreme berlinske krize, vojna intervencija u Dominikanskoj Republici, rat u Vijetnamu i dr.) te teorijske postavke i analize praktično su proveravane i ispitivane.

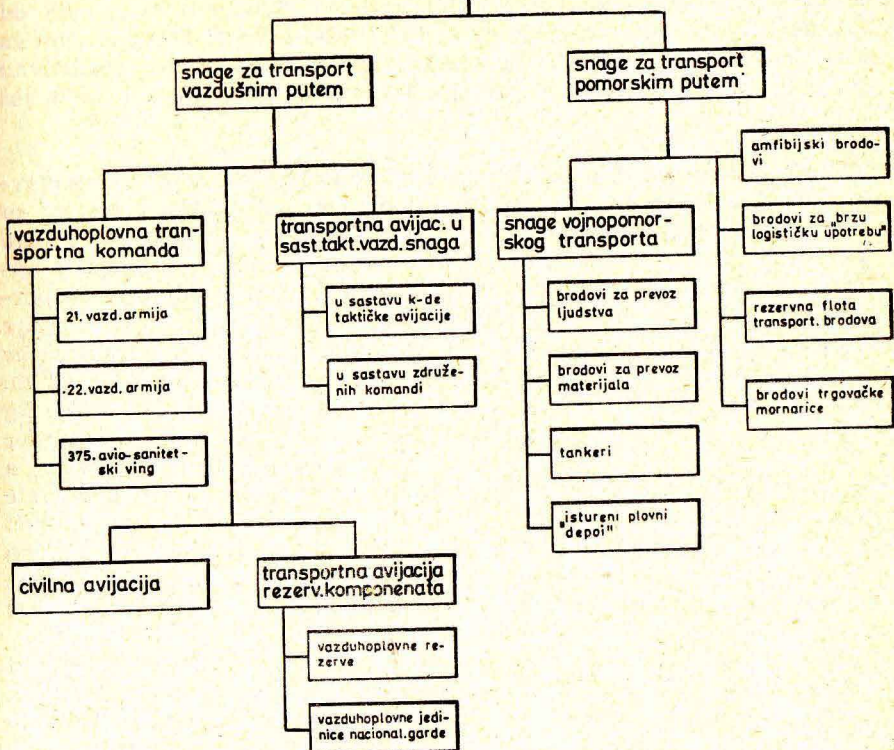
Prema tome, za sprovođenje politike i vojne strategije u savremenim uslovima SAD su potrebne jake snage i sredstva strategijske pokretljivosti, što vojni planeri Pentagona nastoje da obezbede kombinacijom snaga vazdušnog i pomorskog transporta i tzv. komercijalne (civilne) avijacije i trgovačke mornarice.

SNAGE I SREDSTVA STRATEGIJSKE POKRETLJIVOSTI I NAČIN NJIHOVE UPOTREBE

Strategijska pokretljivost SAD se obezbeđuje dvema osnovnim komponentama snaga: vazduhoplovnom i pomorskom. U američkoj vojnoj literaturi se ističe da ove dve komponente nisu međusobno konkurentne, već komplementarne. U nekim slučajevima dominirajuća je uloga vazduhoplovne komponente (vojna intervencija SAD u Dominikanskoj Republici), a u drugim — pomorske, kao, na primer, u vijetnamskom ratu.

Načelan sastav snaga strategijske pokretljivosti dat je u priloženom pregledu.

SNAGE STRATEGIJSKE POKRETLJIVOSTI



SNAGE ZA TRANSPORT VAZDUŠNIM PUTEM

a) Vazduhoplovna transportna komanda (MAC) predstavlja najznačajniji element vazduhoplovne strategijske pokretljivosti. Ona u svom sastavu ima oko 100.000 ljudi i preko 1.000 aviona. Više od polovine aviona ove komande namenjen je tzv. globalnom (interkontinentalnom) transportu, a druga polovina transportu u okviru i između prekomorskih ratišta, kao i za specijalne i pomoćne službe.

Gro snaga Vazduhoplovne transportne komadne nalazi se u SAD, a jedan njihov deo u Zapadnoj Evropi i na Dalekom istoku. Glavninu snaga ove komande predstavljaju dve vazduhoplovne armije. 21. vazduhoplovna armija, sa komandom u Nju Džersiju, namenjena je za transport na evropsko i bliskoistočno ratište, a 22. vazduhoplovna armija, sa komandom u Kaliforniji, za transport na Daleki istok i jugoistočnu Aziju. U Zapadnoj Evropi, sa štabom u Velikoj Britaniji, nalazi se 322. vazduhoplovna divizija MAC-a, a na Dalekom istoku (u Japanu) je 315. vazduhoplovna transportna divizija.

Tendencija razvoja snaga Vazduhoplovne transportne komande ogledaju se u stalnom povećavanju njenog kapaciteta i efikasnosti — što se postiže uvođenjem novih tipova aviona. Početkom 1967. godine Maknamara je tvrdio da su kapaciteti snaga ove komande u periodu od 1961. do 1967. (nakon uvođenja aviona C-130, C-135 i C-141) povećani za četiri puta i da će se u narednih pet godina (po uvođenju u operativnu upotrebu novog transportnog aviona C-5A) takođe povećati kapaciteti još udvostručiti.

Program razvoja i isporuke C-5A. U novije vreme glavni naponi Vazduhoplovne transportne komande (i RV SAD) usmereni su na razvoj novog transportnog aviona tipa C-5A. Po ocenama stručnjaka u SAD, taj avion treba da revolucionizuje vazdušni transport. Njegova nosivost biće dvostruko veća od one dosadašnjeg najvećeg vojnog transportera C-141. Prema pisanju američke štampe predviđaju se tri verzije aviona C-5A. Prvu verziju (C-5A) predstavlja kombinovani transporter za ljudstvo i materijal, koji je dugačak 82, a ima raspon krila 72 m. Svaki od njegovih četiri mlazna motora razvija potisak od oko 19.000 kg (četiri puta više od potiska mlaznog motora za strategijski bombarder B-52). C-5A ima dva sprata — donji za teško naoružanje i opremu, a gornji za ljudstvo. Na donjem spratu može da nosi gotovo sve vrste naoružanja i opreme koje su u sastavu divizije KoV SAD, uključujući srednji tenk M-60, dok na gornjem — 75 vojnika sa ličnim naoružanjem i opremom. Nosivost aviona C-5A je do 100 tona na daljini do 5.000 km, odnosno 50 tona na daljini do 12.000 km. Brzina leta aviona je 850—900 km/čas.

Predviđa se i modifikacija aviona C-5A samo za transport ljudstva, i to u dve verzije. Uz manje adaptacije, avion bi na oba sprata mogao da nosi do 345 vojnika sa ličnim naoružanjem i opremom, dok bi uz veće adaptacije (postavljanjem tri sprata u trupu aviona samo za ljudstvo) mogao da nosi do 700 vojnika sa ličnim naoružanjem i opremom.

Za sada je, međutim, planirana i odobrena nabavka samo aviona tipa C-5A (kombinovani transporter za materijal i ljudstvo), pa će se u daljem razmatranju imati samo on u vidu.

Program razvoja C-5A predložen je još 1964. godine. Već 1965. sklopljen je ugovor sa firmom Lockheed za razvoj i proizvodnju pet prototipova i 120 operativnih aviona. Ugovorom su utvrđeni sledeći rokovi isporuke: do kraja 1970. godine prvih 60 aviona ili tri skvadrona, a drugih 60 aviona (tri skvadrona) do kraja 1972. godine. RV planira nabavku C-5A i posle 1972. godine, ali su za sada novčana sredstva odobrena samo za prvih šest skvadrona.

Uparedo sa razvojem aviona većih kapaciteta i performansi Vazduhoplovna transportna komanda razvija nova sredstva i metode za brz utovar i istovar tereta. Pomoću novog uređaja 463L postignuta je pet puta veća brzina utovara; tako sada utovar u avion C-141 umesto četiri časa traje svega 45 minuta.

b) Transportna avijacija u sastavu taktičkih vazduhoplovnih snaga. Deo transportne avijacije, namenjen za strategijsku pokretljivost, nalazi se u sastavu Taktičke vazduhoplovne ko-

mande RV u SAD, Udarne komande u SAD, Komande snaga SAD u Evropi i Komande snaga SAD na Pacifiku. Ta avijacija je namenjena za prebacivanje kopnenih snaga sa kontinentalne strategijske osnovice (SAD) do glavnih aerodroma i luka, a u okviru ratišta za prebacivanje snaga i borbenih sredstava sa prekomorske strategijske osnovice na vojišta. Transportna avijacija u sastavu združenih prekomorskih komandi može se koristiti i za prebacivanje snaga sa jednog vojišta na drugo u okviru istog ratišta (na primer sa centralnog na južноеvropsko vojište ili sa dalekoistočnog na azijsko jugoistočno vojište i sl.). Za navedene svrhe koriste se avioni tipa C-123, C-124 i C-130.

c) Transportna avijacija u okviru rezervnih komponenata RV. Ratno vazduhoplovstvo SAD održava jake, dobro opremljene i obučene rezervne snage — vazduhoplovnu rezervu od blizu 50.000 ljudi i vazduhoplovnu nacionalnu gardu od blizu 90.000 ljudi. Gotovo čitavu vazduhoplovnu rezervu i deo vazduhoplovne nacionalne garde sačinjava transportna avijacija sa aparatima C-97, C-118, C-119, C-121 i C-124. Većina transportne avijacije rezervnih snaga RV (11 skvadrona C-124 vazduhoplovne rezerve i 8 skvadrona C-124 vazduhoplovne nacionalne garde) popunjena je ljudstvom i avionima do punog formacijskog sastava i može se upotrebiti odmah po aktiviranju. U toku 1966. i 1967. godine te snage su korišćene za prebacivanje ljudstva i materijala u Južni Vijetnam, a deo tih snaga povremeno učestvuje u vežbama u kojima se proveravaju transportne mogućnosti prebacivanja snaga SAD na prekomorska područja.

d) Civilna avijacija je veoma značajan faktor, sa kojim planeri Pentagona računaju prilikom ostvarivanja vazdušne strategijske pokretljivosti. Od 1961. godine naovamo sve se veći akcenat stavlja na korišćenje civilne avijacije za vojne potrebe. Ovo se ne predviđa samo u vreme vođenja ograničenih ratova³ i opšteg rata već i za izvođenje vežbi tipa „Big Lift”. Korišćenje civilne avijacije za vežbe i u ograničenim ratovima vrši se na bazi komercijalnih ugovora i aranžmana, dok se u opštem ratu (odnosno kada se zvanično proglasi da se SAD nalaze u ratnom stanju) predviđa (po posebnim propisima) mobilisanje vazdušne civilne flote i njeno korišćenje za vojne svrhe.

SNAGE ZA POMORSKI TRANSPORT

a) Snage vojnopomorskog transporta predstavljaju osnovne i najnužnije kapacitete za prebacivanje ljudstva i materijala iz SAD na prekomorska ratišta. Na osnovu pokazatelja u planovima razvoja američkih OS (vojni budžet) u njihov sastav ulazi oko 130 brodova za transport ljudstva, materijala i goriva, kao i tzv. „istureni ploveći depoi”.

³ Na osnovu podataka iz američkog časopisa „Military Review” za jul 1967. god. civilne vazduhoplovne kompanije su samo u toku jednog šestomesečnog perioda prebacile oko 66% ljudstva i 33% materijala od ukupno izvršenog transporta vazdušnim putem u Južni Vijetnam.

U periodu 1962—1964. god. razmatrani su planovi za veće modernizovanje (razvoj brodova tipa roll-on roll-off — to su brodovi konstruisani tako da se utovar tereta, kao i istovar, obavljaju bez korišćenja dizalica — Prim. T. M.) i znatno povećanje broja brodova u sastavu snaga vojnopomorskog transporta. Kasnije se, međutim, odustalo od tih planova i težište je stavljeno na brodove za „brzu logističku upotrebu” i trgovačku mornaricu.

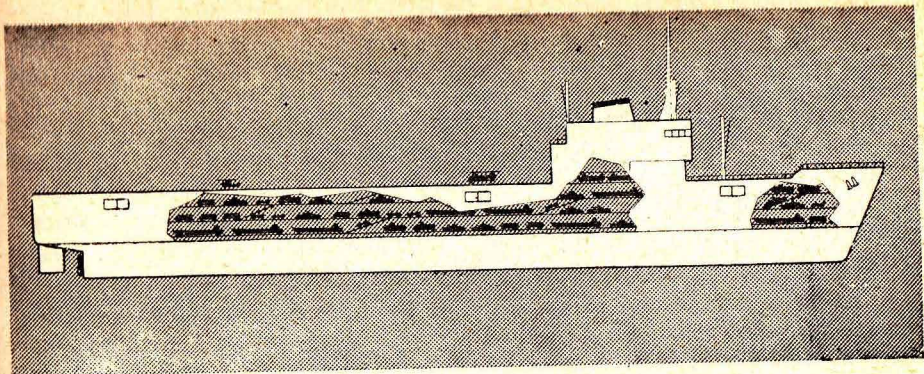
„Istureni ploveći depoi” su brodovi koji, natovareni oružjem i opremom, baziraju u prekomorskim lukama, uvek spremni da izvrše pokret i da na označenom mestu iskrcaju teret koji bi zatim preuzelo ljudstvo prebačeno avionima iz SAD. Još 1963. god. preuređena su tri broda klase „Victory” i, natovareni oružjem i opremom, upućeni u vode jugoistočne Azije, gde su bazirali sve do 1965. god. Pošto su se SAD angažovale u vijetnamskom ratu, ti su brodovi iskrcali teret i sada se koriste kao i ostali pomoćni brodovi. SAD, međutim, ne odustaju od koncepcije „isturenih plovećih depoa” i planiraju da, pored navedena tri, preurede još nekoliko brodova iste klase i da ih natovarene teškom opremom isture na kritična i stratezijski važna mesta. No, s obzirom na to da su brodovi klase „Victory” zastareli i da imaju relativno malu nosivost i brzinu, to će ulogu „isturenih plovećih depoa” vremenom preuzeti brodovi za „brzu logističku upotrebu”.

b) Brodovi za „brzu logističku upotrebu” (FDLS). Godine 1965. razrađen je program razvoja flote od oko 30 brodova novog tipa i namene.⁴ Ti brodovi biće specijalno konstruisani za prenošenje i održavanje oružja i opreme, počev od municije za pešadijsko naoružanje pa do teških artiljerijskih oruđa, raketa, tenkova i helikoptera. Imaće nosivost 8.000—10.000 tona i brzinu 24 do 26 čvorova.

S obzirom na specifičnost oblika i potrebu održavanja utovarene vojne opreme na brodovima, za svaku tonu korisnog tereta te opreme na standardnim brodovima potrebno je oko 350 kubnih stopa prostora. Na brodovima FDLS biće potrebno svega 60 kubnih stopa, što znači da će prostor biti pet puta bolje iskorišćen. U američkoj vojnoj literaturi se tvrdi da je za utovar oružja i opreme savremene američke pešadijske ili oklopne divizije potrebno 30—35 standardnih brodova nosivosti 12.000—15.000 tona, dok će ista ta oprema moći da se utovari na svega 12 brodova tipa FDLS.

Predviđa se da se brodovi FDLS upotrebe na sledeći način: jedan njihov deo (12 brodova sa opremom za jednu kompletnu pešadijsku di-

⁴ Brodovi za „brzu logističku upotrebu” (Fast Deployment Logistics Ships — FDLS) pobudili su veliko interesovanje i izazvali polemike među planerima Pentagona i u vojnoj literaturi SAD. Dok američko Ministarstvo odbrane uporno insistira na njihovom razvoju, dotle se neke uticajne ličnosti, uključujući bivšeg komandanta RM admirala u penz. Burkea i neke funkcionere u Kongresu, protive tom programu. Najnovijim predlogom vojnog budžeta predviđa se da se u fiskalnoj 1969. godini nabave prva četiri broda FDLS, a u 1970—1972. još deset. Posle toga, u naredne dve godine, nabavilo bi se još 16 brodova, tj. ukupno 30. Taj zahtev Ministarstva odbrane treba još da odobri Kongres. Potrebno je istaći da je Ministarstvo odbrane u protekle dve godine finansiralo rad na istraživanju i razvoju FDLS.



Sl. 2 — Načelan izgled broda FDLS (u preseku)

viziju) biće natovaren i isturen na kritična ili stratezijski važna područja (ti brodovi preuzeće ulogu „isturenih plovećih depoa“); drugi deo, potpuno ili delimično natovaren, biće u lukama SAD uvek spreman da isplovi u određenom pravcu; treći deo služiće za smenu. Svi će oni redovno učestvovati u vežbama i manevrima kada se uigravaju i proveravaju mogućnosti stratezijske pokretljivosti SAD.

Istureni FDLS neće biti koncentrisani na jednom mestu ili na relativno malom prostoru, već raspoređeni u grupe. Grupe će načelno sačinjavati 3—4 broda sa utovarenom opremom za jednu pešadijsku brigadu, kao i sa sredstvima ojačanja i podrške.

c) Amfibijski brodovi (brodovi za transport i iskrcavanje snaga mornaričke pešadije). SAD planiraju jednovremeno prebacivanje i iskrcavanje snaga mornaričke pešadije jačine dve divizije i dva vinga mornaričke pešadije. Za tu svrhu, pored postojećih transportnih i desantnih brodova (oko 160), RM SAD je u 1966. godini naručila 17 novih, tzv. amfibijskih jurišnih brodova (koji imaju skraćenu oznaku LHA). Brodovi LHA, u stvari, predstavljaju kombinaciju transportnih brodova i nosača helikoptera i moći će da se kreću brzinom do 20 čvorova. Nabavka tih brodova i odgovarajućeg broja eskortnih razarača, a s tim u vezi i razvoj sredstava za jednovremeno prebacivanje dve divizije i dva vinga mornaričke pešadije, treba da bude završena do sredine 1971. godine.

Ukrcavanje i upotreba navedenih snaga mornaričke pešadije vršiće se na principu grupisanja i formiranja tzv. ekspedicionih jedinica, sastava ojačanog bataljona i brigade sa odgovarajućom podrškom sa mora i iz vazduha.

d) Rezervna flota transportnih brodova. SAD održavaju jaku rezervnu flotu transportnih brodova, od kojih je većina još iz drugog svetskog rata. Ti brodovi su konzervirani i u slučaju potrebe mogu se aktivirati i koristiti za transport ljudstva i materijala. Za potrebe rata u Vijetnamu aktivirano je oko 150 transportnih brodova iz sastava rezervne flote.

e) Brodovi trgovačke mornarice. Godine 1964. jedna specijalna grupa Ministarstva odbrane vršila je proučavanje potreba i procenu mogućnosti pomorskog transporta. Ona je došla do zaključka da bi SAD trebalo da imaju oko 460 brodova, prosečne nosivosti od po 15.000 tona, iznad tadašnjih kapaciteta vojnopomorskog transporta. Ocenjeno je da trgovačka mornarica ima takve mogućnosti, samo je treba pravovremeno uklopiti u odgovarajuće planove i programe. Od tada planeri Pentagona sve upornije nastoje da sagledaju mogućnosti za praktično korišćenje brodova trgovačke mornarice radi prebacivanja snaga i sredstava na prekomorska područja.

Kao i u slučaju civilne avijacije, korišćenje brodova trgovačke mornarice za vežbe i manevre i redovno prebacivanje snaga i sredstava na prekomorska područja, pa i za potrebe ograničenih ratova, vrši se na bazi komercijalnih ugovora i aranžmana, dok se za slučaj opšteg rata predviđa mobilisanje tih brodova i njihovo korišćenje prema posebnim propisima.

Kod ove orijentacije na brodove trgovačke mornarice za vojne potrebe iskrstavaju sledeći problemi: prvo, prilikom znatno povećanih potreba za brodovima nailazi se na teškoće, jer pomorske kompanije nerado odvajaju svoje brodove sa redovnih linija i, drugo, zbog visokih nadnica i drugih uslova u SAD brodogradnja i pomorska privreda ne smatraju se rentabilnim i stimulativnim granama delatnosti. Zbog toga se javljaju tendencija stagnacije ili čak nazadovanja ovih privrednih grana. Da bi se ove teškoće prevazišle, Ministarstvo odbrane je pribeglo dotiranju brodogradnje i trgovačke flote i te dotacije (direktne i indirektne) dostižu do 650 miliona dolara godišnje. Time se postižu dva cilja: prvo, brodogradnja i trgovačka mornarica se održavaju na potrebnom nivou i, drugo, trgovačka mornarica se čvršće vezuje za vojsku i njene potrebe.

U SAD se smatra da je dotiranje brodogradnje i trgovačke mornarice, mada veoma skupo, rentabilnije od držanja glomazne aktivne flote transportnih i pomoćnih brodova, čija je dalja izgradnja usmerena uglavnom na brodove specijalne konstrukcije i namene.

Planiranje strategijske pokretljivosti i rukovođenje snagama za obezbeđenje iste. U okviru Zajedničkog generalštaba marta 1966. godine formirana je uprava za strategijsku pokretljivost, čiji je osnovni zadatak njeno planiranje. Načelnik te uprave ima položaj specijalnog pomoćnika načelnika Združenog generalštaba — za strategijsku pokretljivost, kome je (kao i ministru odbrane) neposredno odgovoran za planiranje i obezbeđenje strategijske pokretljivosti.

Uprava za strategijsku pokretljivost planira, na osnovu već postojećih planova verovatne upotrebe oružanih snaga SAD, snage i sredstva za strategijsku pokretljivost koordinirajući svoj rad sa Operativnom upravom i Upravom za logistiku, kao i na osnovu potreba vidova OS, operativnih (združenih) komandi i transportnih agencija. Za stručne analize i procene ova uprava se oslanja na odgovarajuće agencije Ministarstva odbrane, kao, na primer, Ured za analize sistema i sl.

Za izvršenje strategijske pokretljivosti i prebacivanje snaga i sredstava na prekomorska ratišta odgovorni su Vazduhoplovna transportna komanda i Vojnopomorski transport, a Služba za kontrolu saobraćaja odgovorna je za vojni transport na teritoriji SAD. Na prekomorskim ratištima za obezbeđenje strategijske pokretljivosti odgovorne su odgovarajuće službe združenih komandi.

PRETHODNO STOKIRANJE VOJNE OPREME I STRATEGIJSKA POKRETLJIVOST

Da bi obezbedile što brže ojačanje svojih efektivna na prekomorskim područjima, SAD su pribegle koncepciji prethodnog stokiranja teškog naoružanja i opreme na kritičnim i strategijski važnim područjima. Takvu opremu preuzima i koristi ljudstvo koje se u potrebnom momentu, zajedno sa ličnim naoružanjem i opremom, prebacuje avionima iz SAD. Prema toj koncepciji, u zapadnoj Evropi stokirano je naoružanja i opreme za dve kompletne divizije, a u području jugoistočne Azije (u Tajlandu) za jednu diviziju. Stokirana oprema nalazi se takođe na Aljasci, u zoni Panamskog kanala, na Okinavi i drugim mestima.

Mada ova koncepcija ima određenih prednosti (sa relativno malo transportnih kapaciteta i za kratko vreme postiže se najnužnije ojačanje snaga na prekomorskim ratištima u početnom periodu rata), ona je pokazala i izvesne nedostatke političkog i vojnog karaktera. Zemlje na čijoj je teritoriji stacionirana (ili treba da bude stacionirana) vojna oprema nerado prepuštaju to pravo, što dovodi do izvesnih političkih nesuglasica. Održavanje tako stacionirane opreme dosta je složeno, zahteva puno prostora i tehničkog osoblja, a ujedno je i veoma skupo, jer zahteva držanje duple opreme za jednu istu jedinicu — onu u njenom sastavu i onu stokiranu na prekomorskom ratištu. Prethodno stacionirana oprema (zbog svoje statičnosti) pruža slabe manevarske mogućnosti; ona se nalazi na jednom mestu, a konkretna situacija može zahtevati njenu upotrebu na drugom, znatno udaljenijem mestu (u vojnoj literaturi SAD se ističe da je gotovo nemoguće unapred predvideti i obezbediti postojanje naoružanja i opreme na svim onim mestima gde bi mogla biti upotrebljena, ili u njihovoj blizini, jer strategija „elastičnog odgovora” ima u vidu mogućnost vojnog angažovanja SAD na svim kontinentima i gotovo u svim delovima sveta). Vojna oprema, načelno, treba da bude stokirana u blizini aerodroma, što povećava njenu osetljivost — naročito u „kritično” vreme kada je preuzima ljudstvo prebačeno avionima iz SAD. Samo preuzimanje opreme iziskuje takođe izvesno vreme, jer istu treba dekonzervirati itd. (U jesen 1963. god., za vreme vežbe „Big Lift”, oko 2.000 ljudi radilo je punih šest dana na pripremi opreme za 2. od, koja je iz SAD prebačena u SR Nemačku. I pored toga, mnoga vozila i druga tehnička sredstva imala su zastoje zbog neredovne upotrebe i održavanja). Postavlja se pitanje da li bi uopšte bilo vremena da se ta oprema preuzme i praktično upotrebi — s obzirom na to da je stokirana nedaleko od frontova (SR Nemačka, Tajland).

„Istureni ploveći depoi”, koji u izvesnom smislu predstavljaju dalji razvoj koncepcije prethodnog stokiranja vojne opreme, otklanjaju neke od navedenih nedostataka. Oni u manjoj meri dovode do političkih nesporazuma, mnogo su operativniji i mobilniji (mogu se relativno brzo prebaciti iz rejona baziranja na mesto upotrebe ili u njegovu blizinu), ali neke slabosti zadržavaju. I tu je prisutan problem održavanja opreme i faktor neekonomičnosti, a sem toga, brodovi, natovareni oružjem i opremom, pojavljuju se kao pogodni i rentabilni ciljevi za protivničko dejstvo ispod mora ili iz vazduha.

Zbog toga SAD nastoje da što pre razviju snažnu flotu džinovskih transporterata C-5A, a kasnije možda još i većih, pomoću kojih će moći — za relativno kratko vreme — da i ljudstvo i opremu prebace neposredno ili u blizini mesta upotrebe. Međutim, za postizanje tog cilja potrebno je dosta vremena. U vojnoj literaturi SAD se često ističe kako je prilikom vežbe „Big Lift” za prebacivanje ljudstva 2. od iz Fort Huda, iz Teksasa, u SRN bilo potrebno oko 200 aviona i 63 časa, a da bi se taj isti učinak mogao postići sa svega 42 aviona C-5A, i to za 13 časova. To se može realizovati ako se adaptirani avioni C-5A koriste samo za prevoz ljudstva; međutim, oni su konstruisani i namenjeni prvenstveno za kombinovanu upotrebu (za ljudstvo i materijal zajedno) i u tom slučaju se njihove mogućnosti za prevoz ljudstva znatno smanjuju. (Za jednu diviziju potrebno je oko 200 aviona C-5A — 200 x 75 — pri čemu opet sva oprema divizije ne može da bude prebačena zajedno sa ljudstvom).

U međuvremenu, dok se takve mogućnosti ne stvore, SAD će verovatno ići na dalje održavanje dela oružanih snaga u isturenom rasporedu i na stokiranje opreme na kopnu i na moru, uz ubrzan razvoj i usavršavanje strategijske pokretljivosti. Pri tome program razvoja i izgradnje brodova specijalne konstrukcije i namene, kao što su brodovi za „brzu logističku upotrebu”, i avion C-5A biće u prvom planu, a korišćenje civilne avijacije i trgovačke flote nalaziće sve više mesta u planovima Pentagona radi obezbeđenja strategijske pokretljivosti.

Kapetan I kl.
Todor MIRKOVIĆ

LITERATURA:

- Military Review*, jul i septembar 1967. god.;
- Army Green Book* za 1967. god.;
- Predlozi budžeta SAD za fiskalnu 1968. i 1969. god.;
- DATA — tekuća izdanja;
- Aviation Week* — tekuća izdanja;
- NAVY, *Magazine of Sea Power* — tekuća izdanja;
- ANAF *Journal* — tekuća izdanja.