

СТО ГОДИНА АУТОМОБИЛА У СРПСКОЈ ВОЈСЦИ

1908-2008.



Аутомобили су први пут употребљени у оружаним снагама у лето 1901. године, на маневрима одржаним у западној Прусској, док је моторна возила у рату прва употребила Русија 1905. године. Исте године је у закључак генералштабне комисије, која је састављала програм наоружања и опремања српске војске, унет први предлог да се набаве теретни аутомобили за њене потребе. То питање је 1907. године поново покренуо пуковник Дамјан Влајић, који је 1906. био председник комисије српског Артиљеријског комитета за

набавку нових топова. Високи официр је самоиницијативно упутио министру војном шири реферат о потреби допуне наоружања и модернизације. Позивајући се на чињеницу да су у свим напреднијим армијама усвојени аутомобили, указао је да би због слабо разгранате железничке мреже и оскудице у запрежним средствима, тај напредак технике српским снагама добро дошао. У тешким годинама које су следиле, моторни превоз је умногоме олакшао питања маневарских способности, допремања, превоза људства и војне опреме. Има томе равно сто година.



Први километри на точковима

Пуковник Дамјан Влајић, који је 1906. био председник комисије српског Артиљеријског комитета за набавку нових топова, 1907. године самоиницијативно је упутио министру војном шири реферат о потреби допуне наоружања и модернизације српске војске, у коме је позивајући се на чињеницу да су у свим напреднијим армијама усвојени аутомобили, указао да би због слабо разгранате железничке мреже и оскудице у запрежним средствима, тај напредак технике српским снагама добро дошао.

Ево је то први, историјски корак у оснивању и потоњем развоју аутомобилске службе српске војске. Наравно, године које су следиле и бурна историја покренули су многа питања и понудили многе одговоре. У рату и током периода мира употреба моторних возила чинила је основну карику војног транспорта. Наравно, током сто година, било је успона и падова, добрих решења и лутања, престојавана и реорганизација, али остала је традиција која јесте за науку и поштовање.

Законску основу за реализацију Влајићевог предлога који се односио на аутомобиле, представљао је Указ краља Петра Првог Карађорђевића од 28. септембра 1908. по коме су се коморска кола прописана формацијом војске могла заменити аутомобилима. Набавка аутомобила била је тако део општих напора српских власти за јачање, опремање и повећање квалитета оперативне војске, који су у периоду од 1908. до 1912. много допринели томе да војска буде спремна да успешно поднесе ратне напоре у наредном периоду.

У току 1908. Министарство војно је расписало конкурс за набавку теретних аутомобила, на који су се одазвале фабрике Рено (Француска), Пух (Аустроугарска), Дајмлер (Немачка) и Арбенц (Швајцарска). Након завршене пробе уговор о куповини

Камиони арбенц бој 6 и 7 Моравске дивизије 1910. године

десет теретних аутомобила потписан је са фабриком Арбенц из Цириха. Уговор је садржао и клаузулу о обуци првих српских војних шофера и механичара.

Производња првих аутомобила за српску војску била је завршена маја 1909. године, а у току истог месеца нови Арбенцови аутомобили допремљени су железницом за Београд. После приспећа у Србију били су нумерисани бројевима од један до девет и заједно са шоферима распоређени по дивизијама. Аутомобили број један, четири и девет били су на употреби у Дунавској дивизији (Београд), два и три у шумадјиској дивизији (Крагујевац), број пет у Дринској дивизији (Ваљево), аутомобили шест и седам у Моравској (Ниш) и број осам у Тимочној дивизији (Зајечар), док је последњи – десети аутомобил био набављен за потребе санитета.

У балканским ратовима

Обучени шофери каплари са својим аутомобилима били су под командом референта инжењерије дивизије којој су били додељени. Сви заједно су били под руководством коњичког потпуковника Стевана Рекалића, начелника Ремонтског одсека Ми-

нистарства војног. На сваки аутомобил, осим шофера, додељена су три војника из разних родова војске, који су најчешће били занатлије. Шофери су те помоћнике, у недостатку одговарајућих школа, обучавали за самостално управљање аутомобилом. Након тога, посредством инжењера Андре Ристића, заступника немачке фирме **EAG**, који је у Београду отворио прву модерну гаражу и продавницу аутомобила, војска је током 1911. године набавила два санитарска аутомобила марке **N.A.G.**, који су додељени војној болници у Београду, у саставу Дунавске дивизије.

Балканске ратове српска војска дочекала је са возним парком од 12 аутомобила. У том периоду за потребе штабова од становништва је реквирирано укупно 48 путничких моторних возила, од 52 пописана, колико их је, не рачунајући државне аутомобиле, тада имала Србија.

У току рата број војних аутомобила и даље је повећаван новим набавкама. Тако су за потребе штабова у септембру 1912. поручена, а почетком јануара 1913. пристигла, три путничка аутомобила марке *дикси* из фирме *Фарцајг* из Ајзенаха (Немачка).

Лоши путеви, слабо развијена жељезничка мрежа и смањење броја запрежних грла, у току операција 1912, потом чести кварови на постојећим камионима и аутомобилима принудили су Министарство војно да додатно повећа сопствени возни парк. Српско Министарство војно купило је 35 камиона од фирме *Опел*, носивости од једне и по до две тоне. Аутомобили су стигли у четири партије (од седам до 10 возила), од којих је прву фабрика испоручила у мају, а последњу у августу 1913. године.

Када је избио српско-бугарски рат војни теретни аутомобили су коришћени за превоз муниције и осталих потреба. До краја рата са Бугарском (10. август 1913) свака српска дивизија имала је на располагању, у просеку, четири до пет теретних аутомобила.

Ратна искуства

С уласком Србије у Први светски рат поново се, поред постојећих педесетак војних аутомобила, већ крајем јула 1914. године реквирирају и приватна возила.

Аутомобили су коришћени и у Церској бици, а због поправки, у септембру 1914. основана је и аутомобилска радионица при Аутомобилском одељењу Врховне команде у Ваљеву.

Значајан савезник српској војсци у одбрамбеним ратним операцијама тих дана била је и недовољно развијена путна мрежа. У јесен, када су падале јаке и дуготрајне кише, постојећи путеви, чију је подлогу чинила иловача, након дуже употребе брзо би се искварили и пролокали толико да су постајали готово неупотребљиви. Захваљу-

јући томе, након по Србе успешно окончане Колубарске битке, иза Аустријанаца и Мађара на путевима остале су заглављене колоне разноврсних возила. Међу њима је био и луксузни аутомобил типа *минерва* фелдцајгмајстера Оскара Поћорекa. Тако је део аутомобила за српску војску прибављен и из ратног плена.

Захваљујући сопственом искуству из борбених дејстава 1912. и 1913. године и савезничком искуству из битке на Марни, Врховна команда српске војске постала је свесна значаја употребе аутомобила у рату. Артиљеријско-техничко одељење Министарства војног је ради повећања возног парка, у току 1914. године наручило из Америке, од фирме *Кисел-Кар* 75 камиона, носивости од једне и по до две и по тоне. Поред испоруке 75 камиона, фирма *Кисел-Кар* поклонила је српском Црвеном крсту два санитарска возила, која су постала део возног парка Санитетског одељења.

Са назнаком уласка већег броја аутомобила у састав српске војске, 5. марта 1915. формирана је Аутомобилска команда са седиштем у Крагујевцу. Планирано је да она управља целом аутомобилском службом као једном организованом војном институцијом. Новоформирана Аутомобилска команда је била под надзором начелника артиљерије Врховне команде. На њено чело дошао је потпуковник Владислав Ј. Дерок, до тада управник Пиротехнике и шоферске школе. *Устројство аутомобилске службе* израђено је 27. априла 1915, тако да је српска војска, са тог становишта гледано, ишла у корак са великим савезничким армијама.

Нове набавке

Тачан формацијски састав Аутомобилске команде тешко је утврдити, али се са сигурношћу може рећи да су је, осим шофер-

ске школе и слагалишта, чинили Ауто-одељење Врховне команде, Ауто-одељење Трупа нових области и армијска аутомобилска одељења, у чији састав су улазиле дивизијске ауто-секције, док су аутомобили били придодати и неким позадинским установама (Економско и Санитетско одељење Министарства војног).

Од првих 50 камиона *кисел-кар* мање носивости, 49 је стављено на располагање Врховној команди, а један Управи Војнотехничког завода у Крагујевцу, где је из Београда била дислоцирана Војношоферска школа. Од других 25 камиона веће носивости један је дат на употребу енглеској и француској маринској мисији у Београду, један управи Војнотехничког завода у Крагујевцу, за шоферску школу, а осталих 23 Економском одељењу Министарства војног за потребе превоза хране из Књажевца за Ниш, да би се олакшао транспорт железницом од Зајечара до Параћина.

Средином 1915. године Војска је располагала са 145 сопствених и реквирираних аутомобила, те једним бројем заплењених моторних возила. Како су се теретни аутомобили показали корисни, извршене су и нове наруџбине у Америци, тако да се очекивао долазак 50 камиона типа *цеффри*, 50 типа *кисел-кар*, 30 санитарских и 40 путничких аутомобила *кадилак*.

Због проблема са попуном оперативне војске потребном комором и стоком у току 1915, начелник Артиљерије Врховне команде пуковник Андра Миливојевић захтевао је да се за потребе Војске, поред постојећих, набави још 300 нових теретних аутомобила, јер су се у ратним условима у Србији релативно добро показали. На теренима где није било железнице, или је она била под надзором непријатеља, за брзо напредовање, повлачење или саобраћај између трупа на ра-

Српски официри поред аутомобила марке форд, Солунски фронт 1917. године



Помоћ савезника

Према одредбама Париских конференција из 1916. које су се тицале снабдевања и реорганизације српске војске, требало је да за наведене потребе Французи дају 320 камиона, од тога 240 теретних и 80 санитарских, а Енглези 320 теретних аутомобила од две тоне, или одговарајућу количину у лакшим аутомобилима. Касније је утврђено да Енглези суделују у снабдевању српске војске тако што ће дати 200 камиона и 600 камионета. До лета 1918. године на коришћењу у српској војсци била су три француска аутомобилска одреда и пет санитарских водова, те 10 енглеских ауто-чета.

стојањима од 10 до 50 километара аутомобилски превоз је био идеалан.

Последњи задатак

Сва српска аутомобилска одељења дала су свој допринос и у току операција за одбрану Косова. Људство и возила из њиховог састава радили су дању и ноћу, по киши, блату и врлетним путевима, снабдевајући трупе на положајима људством, муницијом, храном и другим животним потребама.

Мањи број возила из возног парка српске војске стигао је, ипак, до Грчке. Тако је седам камиона Битољске дивизије пребачено у Флорину, док су са њевђелијске железничке станице за Солун евакуисана два вагона са 10 камиона типа *цефри*.

Повлачећи се са осталим јединицама, Аутомобилска команда српске војске пристигла је у Драч 22. јануара 1916, да би из драчког пристаништа почетком фебруара била транспортована на Крф. Крајем истог месеца Команда је на Крфу располагала са 16 сопствених камиона и једним поштанском аутомобилом. После доласка на Крф у Аутомобилској команди било је пет официра и два чиновника. Од 329 шофера, колико их је у том моменту имала српска војска, само 224 било је у Аутомобилској команди на Крфу, док је осталих 105 било распоређено по разним командама, где су обављали службу у строју.

Прилика за поновну набавку аутомобилског материјала пружила се на основу протокола Париских конференција које су регулисале питања у вези са снабдевањем и реорганизацијом српске војске. Србима су предата 23 путничка, 10 већих и три мања теретна аутомобила, док су снабдевање, евакуацију и транспорт обављале су француске установе које су повремено појачаване српским људством оспособљеним за потребе тих служби. ■

РЕОРГАНИЗАЦИЈА СРПСКЕ ВОЈСКЕ И РАЗВОЈ АУТО-ЈЕ



Нова команда

Српска Аутомобилска команда, у оквиру које је била и шоферска школа, дислоцирана је крајем маја 1916. године у околину Солуна. После доласка на полуострво Халкидики, Команда је прешла из Артиљеријског у састав Саобраћајног одељења Врховне команде, док је почетком јула донета и Уредба о Аутомобилској команди, чије је седиште било у Солуну.

До краја септембра 1916. године Аутомобилска команда у Солуну имала је 22 путничка, четири поштанска, и 32 теретна аутомобила, 15 мотоцикала и 500 бицикала. Према формацији, крајем септембра 1916. године у Аутомобилској команди требало је да буде 579, али је стварно било око 500 возача. За потребе санитета у другој половини 1916. године, као поклон од Енглеског друштва Црвеног крста, добијено је 30 аутомобила, који су могли да се користе искључиво за превоз рањеника. Почетком децембра 1916. у саставу Команде била су 92 српска аутомобила разних типова и намена.

Улога одреда

Реорганизована српска Аутомобилска команда имала је у свом саставу шоферску школу и шест аутомобилских одреда: по један код Врховне команде, Министарства војног, Санитетског одељења и код сваке од три армије. Сваки одред имао је и радионицу. На челу тих ауто-одреда налазили су се официри, осим у Аутомобилском одреду Врховне команде, којим је, због недостатка официра, командовао наредник.

Под претпоставком да ће се добити потребан број кола за армије и дивизије, у свакој од седам дивизија формирано је аутомобилско одељење. Свако од њих имало је само по један аутомобил. На челу сваког од одељења налазио се официр, осим у ауто-одељења Коњичке дивизије, где је на дужности командира био подофицир. Дивизијска аутомобилска одељења укинута су између 12. и 25. марта 1917, њихови командири стављени су на располагање команданту Аутомобилске команде, а старање о дивизијским превозним средствима пренето је у надлежност армијских аутомобилских одреда.

ДИНИЦА НА СОЛУНСКОМ ФРОНТУ

Прве савезничке аутомобилске јединице упућене су у Вертекоп почетком августа 1916. године. Радило се о две француске и једној енглеској секцији. Аутомобилске јединице при српским армијама биле су попуњене људством, састављеним од савезничких и српских војника вичних возачком занату.

У међувремену расли су и број аутомобила и формација српске Аутомобилске команде. Тако је, рецимо, јануара 1918. аутомобилски одред Главног санитета примио од Америчког Црвеног крста нових 30 аутомобила марке *форд*.

Краљ Петар I обилази фронт у току Колубарске битке 1914. године

Српски „кисел-кар“ на задатку 1915. године

На дан 23. јула 1918. године у служби српске војске била су три француска аутомобилска одреда (*Лене, Балу и Готије*) и пет санитетских водова (78, 82, 86, 100. и 137), те 10 енглеских ауто-чета (688, 689, 706, 707, 708, 709, 819, 820, 880. и 881)

За снабдевање целокупне српске војске у тим јединицама било је ангажовано свега 265 камиона и 245 камионета, то јест 510 возила. До краја лета 1918. године за снабдевање Друге српске армије ангажоване су 908. и 916. француска секција од по 25 камиона марке *фијат*. ■



АУТОМОБИЛСКЕ ЈЕДИНИЦЕ У ВОЈСЦИ КРАЉЕВИНЕ ЈУГОСЛАВИЈЕ

Полазна база

Дан уочи почетка артиљеријске припреме за пробој Солунског фронта, 13. септембра 1918, Аутомобилска команда имала је по списку у свом саставу 1.089 лица, а на лицу места њих 869. Крајем октобра 1918. године на служби у Првој српској армији било је 186 савезничких камиона и 200 камионета, а у Другој 90 камиона и 150 камионета, дакле, укупно 626 возила, која су служила искључиво за потребе преноса хране и муниције за српску војску. Од тог броја један део биће касније откупљен и искоришћен за изградњу аутомобилских јединица у југословенској војсци. Српска војска је капитулацију Централних сила дочекала са сопственим возним парком од свега 144 аутомобила (50 путничких, 50 санитетских, 12 поштанских и 32 теретна) и 1.136 возача. Српска Аутомобилска команда добила је наређење 26. децембра 1918. да са свим особљем одмах крене за Београд. Она је постала полазна база за формирање аутомобилских јединица новостворене југословенске војске.

Аутомобилску команду, априла 1918, чинили су штаб и шоферска школа, Аутомобилски одред Врховне команде, Главног санитета и Министарства војног, са седиштем у Солуну, и по један аутомобилски одред у Првој и Другој армији. Српска Аутомобилска команда имала је у свом саставу, крајем априла 1918. године, 21 официра, три обвезника чиновничког реда, 615 подофицира и војника, 139 аутомобила разних типова и врста, те 29 мотоцикала и 372 бицикла. На станицама Солун, Сакуљево, Брзак и Санти Кваранта поштанске линије Солун–Санти Кваранта налазила су се два официра и 14 војника из састава Ауто-команде, као и 10 аутомобила који су били у власништву српског Министарства грађевина.

Ратне операције Немачке

Аутомобилски парк војске новопроглашене Краљевине Срба, Хрвата и Словенаца (СХС), због оскудице у саобраћајним средствима, формиран је откупом од савезника извесног броја старих употребљаваних аутомобила и запленом моторних возила од пораженог непријатеља, међу којима је било највише неисправних.

Са стварањем Краљевине Срба, Хрвата и Словенаца и изградњом једне веће мирнодопске армије, указала се и потреба за новом формацијом аутомобилских јединица. Формација аутомобилских јединица у мирно доба прописана је актом министра војног и морнарице, генерала Стевана С. Хаџића, Пов.Ф.ђ.О.Бр. 45841 од 26. децембра 1919. године. Поменути актом одређено је да Аутомобилском службом у војсци Краљевине СХС руководи Аутомобилски отсек при Артиљеријско-техничком одељењу Министарства војске и морнарице. Непосредно потчињене команде и установе том одсе-





Санитетско возило марке форд, поклон енглеског Црвеног крста 1916. године

ку биле су Аутомобилска команда, као административни орган трећег степена, Главно аутомобилско слагалиште и Аутомобилски одред Министарства војске и морнарице, који је био у рангу пешадијског батаљона. Аутомобилску службу чинили су још и Аутомобилски одреди армијских области и дивизијска ауто-одељења.

Аутомобилска команда имала је у свом саставу један батаљон за обуку, са 800 до 900 регрута сваке године, радионицу од 100 до 150 квалификованих радника, ауто-парк од 51 аутомобила и резервни ауто-парк од 150 до 200 аутомобила (у првим годинама након рата тај број достигао је 500). Када је реч о употреби аутомобила, команданти одреда по армијским областима и командири одељења по дивизијским областима, односно дивизијама, били су потчињени начелницима, односно референтима инжењерије, а сви они у стручном погледу Аутомобилској команди.

Мешовити састав

Аутомобилски одред Министарства војног и морнарице имао је у свом саставу 50 путничких, четири санитарска и 10 теретних аутомобила. Аутомобилски одред армијске области (када је донета уредба о формацији било их је четири, а од 1926. пет),

Језиком цифара

Из репарација су за потребе југословенске војске набављена укупно 1.224 путничка, санитарска, ватрогасна и теретна моторна возила, потом 10 камиона реморкера, две покретне ауто-радионице, пет ватрогасних камиона са прибором, пет аутобуса и 200 мотоцикала. Од укупног броја било је 909 камиона, 58 путничких, 177 санитарских и 80 поштанских аутомобила. Највећи број возила, њих 1.173, био је набављен за потребе Главног аутомобилског слагалишта, односно за резерву.

састојао се од штаба и дивизијских аутомобилских одељења. Дивизијска аутомобилска одељења била су различитог састава. Аутомобилска одељења Дринске, Дунавске, Шумадијске, Тимочке, Потиске, Босанске, Моравске, Савске, Ос(ије)чке и Дравске дивизијске области, поред персонала, имала су свом саставу осам путничких, пет санитарских и 10 теретних аутомобила, а аутомобилска одељења Јадранске, Зетске, Врбаске, Косовске, Вардарске и Битољске дивизијске области, осам путничких, имала су 10 санитарских и 20 теретних аутомобила.

Предвиђено је било и постојање аутомобилских одељења у две Коњичке дивизије. Њих су чинила по четири путничка, пет санитарских и два теретна аутомобила. У плану је било да Аутомобилско одељење сваке Коњичке дивизије уђе у састав Аутомобилског одреда оне армијске области на чијој територији буде штаб коњичке дивизије. Армијске и дивизијске сталне војне болнице попуњаване су аутомобилима који су им припадали по формацији у мирно доба из армијских ауто-одреда, односно дивизијских ауто-одељења.

Знатан део аутомобилског материјала за југословенску војску у годинама након Првог светског рата набављан је од ратних репарација из Немачке. Дуги низ година то ће бити и једини начин осавремењавања возног парка југословенске армије.

Приметно шаренило

Набавком тих аутомобила шаренило у аутомобилском парку југословенске војске још се више повећало. У њему су се сада налазили 66 различитих модела аутомобила 46 различитих произвођача.

До промене у формацији дошло је крајем 1928. године. Тада је укинута Главна ауто-команда са шоферским батаљоном, док су дивизије добиле ауто-одељење у свом саставу, које је до тада било у саставу ауто-команди армија. Министарство војске и морнарице добило је своју ауто-команду, док је до тада имало одељење.

Према учињеним изменама Ауто-команда Министарства војске и морнарице и ауто-команде армијских области састојале су се од штаба, радионице и возног парка (ауто-одреда). За разлику од ауто-команди армијских области, Ауто-команда Министарства војног и морнарице имала је у свом саставу и слагалиште.

До краја 1934. године постепеним набавкама, у оквиру аутомобилског парка нашло се око 2.000 аутомобила, камиона, аутобуса и мотоцикала. Свака од пет армија располагала је ауто-одељењем које је имало 25 лимузина и 250 транспортних возила, ауто-команду (сервис) и школу за шофере. Министарство је, такође, располагало ауто-командом и аутомобилским одељењем које га је опслуживало. ■

РАЗВОЈ ФОРМАЦИЈА



На праг

До нове промене у мирнодопској формацији дошло је у току 1935, када су формиран армијски аутомобилски пукови и аутомобилски пук Министарства војске и морнарице.

Новоформиране јединице замениле су дотадашње Ауто-команде.

Аутомобилски пук Министарства војске и морнарице имао је, поред два батаљона и шест чета, посебан аутомобилски вод Министарства војске и морнарице, попуњен претежно путничким возилима.

Е ЈУГОСЛОВЕНСКЕ ВОЈСКЕ У ПЕРИОДУ 1935–1941.

Камиони набављени из репарација,
Београд, септембар 1930. године



у Великог рата

Занимљива је прича о саставима и идејама које су утицале да буду управо такви. На пример, један аутомобилски пук Армијске области састојао од штаба, једног наставног и једног транспортног аутомобилског батаљона, радионице и слагалишта. Наставни батаљон имао је две чете, транспортни такође две, док су две остале чете из састава пука биле у центрима дивизијских области ван средишта армијске области. Новом формацијом укинута је дотадашња подела ауто-јединица на ауто-одреде и одељења и уведена нова на пукове, батаљоне и чете.

Према мирнодопској формацији, у саставу сваке од пет југословенских армијских области налазио се по један аутомобилски пук, док је један био у саставу Министарства војске и морнарице. Са формирањем шесте армијске области, уместо аутомобилског пука, у њеном саставу налазила

се само једна ауто-чета. По мирнодопској формацији југословенска војска имала је укупно 37 ауто-чета.

Пукови и штабови

У току 1936. године донета је Уредба о формацији војске у мобилно и ратно доба (Стр.Пов.ђ.Бр. 755/1936), којом је предвиђени број војних аутомобила додатно повећан на 1.046 путничких, 4.618 теретних и 2.532 специјална аутомобила (камиона), те 1.592 мотоцикла. Према тој Уредби, у оквиру саобраћајних јединица било је предвиђено постојање аутомобилских пукова оперативне војске и позадине.

Аутомобилски пук оперативне војске састојао би се, према тој Уредби, од штаба, Аутомобилског, Аутобуског, Допунског (шоферског) аутомобилског батаљона, Слагалишта, Покретне ауто-радионице и Аутомобил-

ског парка резервних возова. Аутомобилски батаљон чинили су, према формацији, штаб, три до пет аутомобилских чета, од тога једна санитарска, свака од по два до три вода од по два до три ауто-одељења. Водови су се образавали у зависности од врсте возила, као лаки, средњи и тешки. Било је предвиђено и постојање самосталних ауто-чета.

Аутомобилски пук позадине требало је да се састоји од штаба, Аутомобилског батаљона, Допунског аутомобилског батаљона и Радионице. Допунски батаљон аутомобилског пука позадине требало је да има штаб и допунске аутомобилске чете од четири вода и општег дела.

Ефикаснија мобилизација

Све те чињенице требало је да послуже као основа за набавку потребних моторних возила за попуно нове ратне формације, која је до Априлског рата само делимично постигнута. Због недовољног броја моторних возила, стварна ратна формација оперативне војске предвиђала је да се у саставу сваке од седам ратних армија формира само по један аутомобилски батаљон.

Након избијања светског рата, септембра 1939. почело се интензивније радити на попуни теретним моторним возилима ради задовољења потребе за бржом мобилизацијом и концентрацијом на угрожене тачке државне територије.

Од новонабављених камиона *шевролет*, који су били размештени у Руми, Шапцу, Словонском Броду, Крагујевцу, Ваљево, Тузли, Бањалуци, Нишу, Краљеву, Сарајеву, Приштини (по 80 возила) и Ужичкој Пожеги (120) и чувани искључиво за ратне потребе, требало је формирати још седам ауто батаљона позадине Врховне команде, уместо укинутог трећег возарског дивизиона, те по један ауто-вод Прве, Друге и Треће коњичке дивизије. Сваки ауто-батаљон могао је имати по 120 камиона, а ауто-водови у саставу коњичких дивизија по 20, тако да се може закључити да је југословенска војска ушла у Априлски рат са 14 ауто-батаљона, односно око 40 одсто моторизоване коморе, док је осталих 60 одсто било са животињском вучом. ■

Мотоциклисти на здруженој гарнизонај вежби на Торлаку, јесен 1940. године



Министар војске и морнарице генерал Љубомир Марић, Београд 1936. године

ЈУГОСЛОВЕНСКЕ АУТО-ЈЕДИНИЦЕ У ДРУГОМ СВЕТСКОМ РАТУ

Здружена гарнизона вежба на Торлаку, јесен 1940. године



Године престројавања

У току краткотрајног Априлског рата југословенске аутомобилске јединице послужиле су углавном за евакуацију и повлачење, уместо за снабдевања трупа на положајима, док је велики део моторизованих средстава и аутомобилског материјала југословенске војске, рачунајући и највећи део новонабављених камиона шевролет и прага пао у руке непријатеља.

Са разбуктавањем устанка, за потребе транспорта коришћена су сва расположива средства, укључујући запрежна возила са коњском и воловском вучом, товарна грла, бицикле, моторна возила и железницу. Приликом ослобођења Ужица, 24. септембра 1941, устаничке јединице заплениле су од непријатеља око 100 моторних возила, док је после ослобођења Пожеге у цистернама краљевске југословенске војске нађено око пет милиона литара бензина и око три милиона литара нафте. Највећи део тих возила и погонског материјала ипак је изгубљен приликом пада устаничке државе, док су Немци само на прузи према Вишеграду заробили 23 камиона и шест мотоцикала. У непријатељев ратни плен ушло је и шест складишта са 1.800.000 литара бензина и 2.000.000 литара нафте.

Током 1942. године, у борбама које су партизанске јединице водиле широм Југославије од непријатеља је заплењено око 790 моторних возила. Од тих возила је при партизанском Врховном штабу, августа 1942. формирана ауто-чета, а у другој половини исте године и ауто-чета Народноослободилачке партизанске војске Хрватске, у којој су тада око 80 одсто борачког састава чинили припадници српског народа.

Капитулација Италије

У току четврте непријатељске офанзиве (битка на Неретви), возила ауто-чете Врховног штаба коришћена су највише за евакуацију рањеника, штампарије Борбе и транспорт оперативних јединица до линије фронта. Након пребацивања рањеника преко Неретве (8. и 9. марта 1943), сви партизански камиони, њих око 100, бачени

су у Неретву.

Нови импулс развоју ауто-јединица у НОВЈ дала је капитулација Италије (9.9.1943). Након ње се од заплених моторних возила 24.9.1943. при Главном штабу Хрватске формира први аутомобилски батаљон са базом у Слуњу и Оточцу, који је у свом саставу имао око 400 моторних возила. Тај батаљон је обављао транспортне задатке за потребе јединица и становништва и одржавао редован саобраћај на слободној територији. Истог дана је у Пазињу формирана Главна ауто-команда Оперативног штаба за Истру. С обзиром на знатан прилив моторних возила, у неким дивизијама главних штабова Словеније и Хрватске формиране су ауто-чете, као и у неким бригадима које су дејствовале на подручју бивше италијанске окупационе зоне.

Развој аутомобилских јединица забележен је током 1944. године највише захваљујући повећању броја моторних возила која су заплењена од непријатеља или добијена од савезника. Тако су Британци неколико *ципова* из властитих јединица предали у руке припадника НОВЈ из јединица формираних на југу Италије, лета 1944. године. Југословенске јединице дошле су тако до 86 *ципова* и *доцева* за вучу артиљеријских оруђа 57 и 75 милиметара.

База при врховном штабу

У другој половини 1944. формирају се аутомобилске транспортне јединице у дивизијама и корпусима, које се користе за превозење јединица, материјалних средстава и рањеника у Дрварској, Книнској и Мостарској операцији. У октобру те године, при Главном штабу Македоније формира се Прва аутомобилска бригада.

Након ослобођења Београда, формирана је Ауто-база (у децембру 1944) при Врховном штабу, касније названа Аутокоманда НОВЈ, са аутомобилском бригадом,



АУТОМОБИЛСКЕ ЈЕДИНИЦЕ У ЈНА

Реорганизација и развој



Заробљени немачки кибелваген
у јесен 1944. године

у чијем саставу су били курсеви за школовање официра аутомобилске службе и обуку возача.

За извршавање масовних транспортних задатака током 1945. године, у армијама се образују аутомобилски пукови. Саобраћајна служба, коју су чиниле аутомобилска и железничко-пловидбена грана, формирана је 6. марта 1945. године. На челу службе налазило се Саобраћајно одељење при Повереништву народне одбране са аутомобилским и жељезничко-пловидбеним отсеком. Извршне аутомобилске јединице Саобраћајне службе биле су Аутомобилска бригада при Повереништву народне одбране, ауто-пукови у армијама, ауто-батаљони у корпусима и ауто-чете у дивизијама, артиљеријским и инжењеријским бригаама. Управни органи Саобраћајне службе били су саобраћајни одсеци при војнотериторијалним подручјима, командама армија, Ратној морнарици, командама корпуса и Корпуса народне одбране Југославије (КНОЈ), а у дивизијама и бригадама, укључујући и КНОЈ, били су референти саобраћајне службе. ■



Партизански камиони
у Босни 1942. године



Дефиле трупа
у Београду
1945. године

Након рата формира се аутомобилска бригада у тенковској армији, док се ауто-чете формирају у тенковским и гардијским бригаама. Крајем 1946. године Аутомобилско одељење улази у састав новоформиране Саобраћајне управе Југословенске армије. Након укидања тенковске армије, расформирана је њена аутомобилска бригада, а формирају се ауто-батаљони у тенковским јединицама дивизијама, бригаама.

епосредно после ослобођења Југословенска армија (ЈА) била је попуњена трофејним и реквирираним цивилним моторним возилима (око 20.000 разних типова и модела). Возила из плена нису представљала добар избор за попуњу југословенских оружаних снага, јер су била истрошена ратном службом, а резервни делови беху ноћна мора за техничку службу. У недостатку друге технике, немачка возила су коришћена до граница издржљивости. Такође, након рата ЈА се снабдевала и камионима и теренским возилима са стокова америчких вишкова у Аустрији и другим државама, где се за мале паре долазило до великих количина скоро некоришћених или мало коришћених војних аутомобила.

Аутомобилска служба издвојена је из Саобраћајне службе 1948. године, када се формира Аутомобилска управа, чији је задатак био да ојача аутомобилску службу. На место расформиране Аутомобилске бригаде при Министарству народне одбране (МНО), формиран је Аутомобилски транспортни пук у Вршцу и ауто-батаљон при МНО. У периоду након 1951. године ЈНА је била попуњена и новим возилима америчког порекла (Jeep, Dodge, GMC), добијеним преко програма војне помоћи (1.001 камион – трактор од 12–18 тона и 10.390 камиона од 0,75, 1,5, и 2,5 тона носивости, укључујући и санитарска и командна возила).

Успон Саобраћајне службе

Након реорганизације саобраћајне службе средином педесетих година, када Саобраћајно одељење МНО (20.4.1954) улази у састав новоформиране материјал-

но-планске управе МНО, а саобраћајни органи у командама у састав материјално-планских органа, извршни органи били су, када је реч о ауто-јединицама, аутомобилски наставни пук (Мучићи), седам ауто-батаљона, четири ауто-чете и ауто-вода у пешадијским дивизијама и командама армија, РМ и граничним јединицама.

Највећи успон саобраћајна служба доживела је 1955, када је формирана Саобраћајна управа са свим гранама саобраћаја. У Саобраћајној управи ЈНА први пут се формира Одељење за друмски саобраћај од три одсека: аутомобилски, путни и за регулисање саобраћаја. При војним областима постојала су саобраћајна одељења, у корпусима – саобраћајни одсеци, у пешадијским дивизијама саобраћајни одсеци са аутомобилском четом, а у пешадијској бригади и пуку референт Саобраћајне службе са транспортним водом. У Мучићима је и даље био аутомобилски наставни пук. Путно-експлоатациони батаљон је премештен из Љубљане у Лајковац, три аутобатаљона у Прву војну област, по два аутобатаљона у Трећу и Пету војну област и један аутобатаљон у Седму војну област. У команди граничних јединица постојао је саобраћајни одсек са ауто-водом, а у Граничној бригади саобраћајни референт.

Команда Гарде имала је саобраћајни одсек и ауто-чету, а гардијска бригада референта саобраћајне службе са ауто-четом.

У току 1955. одређена је организација саобраћајне службе у рату. Управни органи саобраћајне службе у рату били су Саобраћајна управа Врховне команде, саобраћајна одељења армија, саобраћајни одсеци кор-

Парада поводом Дана победе, Београд 1946. године



пуса и саобраћајни референти у бригадима, пуковима и самосталним батаљонима – дивизионима. Код извршних аутомобилских органа било је промена. Ауто-транспортне јединице Саобраћајне службе биле су: приштапски батаљони ВК, транспортни батаљон Резерве Врховне команде, приштапске чете армија, приштапски водови и транспортни батаљони корпуса, транспортне чете дивизија и транспортни водови (одељења) код бригада (пукова), самосталних батаљона (дивизиона), транспортне чете и чете ауто-цистерни Врховне команде и армија.

Следеће године образују се саобраћајни одсеци у новоформираним командама Војних подручја. Расформиран је низ аутобатаљона, а формиране су аутомобилске чете при Војним подручјима.

Године 1958. у оквиру Саобраћајне управе ЈНА, уместо друског и железничког одељења, формирају се Саобраћајно-оперативно одељење (са одсецима за друмски и жељезнички саобраћај и студију службе, и са референтима за пловидбу и ваздушни саобраћај), те Транспортно одељење (са одсецима за транспорт, експлоатацију и регистрацију моторних возила). Мирнодопске аутомобилске јединице у саставу саобраћајне службе биле су аутомобилски батаљон Државног секретаријата за народну одбрану (ДСНО), ауто-чете и ауто-водови у командама армијских области, војних подручја, војнопоморских подручја, Ратне морнарице и Ратног ваздухопловства.

Промена организације

Очекивана реорганизација догодила се током 1959. године. Промена ор-

ганизације саобраћајне службе у рату обухватала је и промену организације аутомобилских јединица. Према плану *Дрвар-1*, транспортне аутомобилске јединице чинили су аутомобилски батаљон теретних аутомобила за опслуживање Врховне команде и аутомобилски батаљон путничких и теренских аутомобила за опслуживање ДСНО, у армијама – ауто-батаљони и ауто-чете за опслуживање команде армије и чета ауто-цистерни, у војним подручјима – ауто-батаљон, ауто-чета и ауто-вод за опслуживање команди ВП, тракторска чета и тракторски водоснабдевачки вод.

Од 1963. саобраћајна служба постаје тактички носилац свих неборбених моторних и прикључних возила, осим возила специјалне намене РВ и ПВО и возила за хлеб и месо интендантске службе. Служба је постала и тактички носилац смештаја неборбених моторних и прикључних возила.

Средином шездесетих приступа се разради концепције општенодрне одбране (ОНО) и у области саобраћајног обезбеђења. Према тој концепцији носиоци управљања и руковођења саобраћајем и транспортом у рату били су органи друштвено-политичких заједница, који су у рату били одговорни за саобраћајно обезбеђење свих компонената народне одбране и располагали извршним органима и организацијама, комуникацијама, транспортним и другим капацитетима на својој територији. Поред тога, у оквиру јединственог саобраћајног система земље, оружане снаге су развијале сопствену саобраћајну организацију и транспортне капацитете таквог обима и структуре да су могле самостално организовати саобраћајно обезбеђење у зонама борбених дејстава здружених тактичких јединица и на правцима довођења снага из дубине у зону борбених дејстава. С тим у вези, било је предвиђено да у зонама борбених дејстава команде оперативних јединица по потреби могу ставити под своју команду саобраћајне органе са те територије.

Команде и штабови ТО су своје потребе за транспортом подиривале ангажовањем јединица на својој територији, а у зони

Камиони ГМС добијени у оквиру западне војне помоћи Југославији



Камион ТАМ 4500 на вежби 1965. године



борбених дејстава јединица ЈНА које су биле у односној зони, док су се управни органи саобраћајне службе ЈНА налазили у командама свих степени – од пука до Врховне команде и извршавали задатке употребом саобраћајних јединица и координацијом рада са територијалним управним органима надлежним за саобраћај, непосредно или посредством војних делегација.

До већих организационих промена у оквиру саобраћајне службе долази поново средином седамдесетих и почетком осамдесетих, када се ишло на смањење бројног стања због централизације администрације у Сектору позадине ССНО. Од 1981. и задаци развоја моторних и прикључних возила ЈНА пренети су у надлежност Војнотехнич-



Пинзгауер на паради поводом Дана победе, Београд 1985. године

ког института. Аутомобилске наставне јединице батаљонског састава налазиле су се у Чапљини, Славонској Пожеги и Кичеву, а четног састава у Белој Цркви и Ковину, те у саставу армија и РВ и ПВО.

Од аутомобилских јединица у периоду до распада државе и даље постоје транспортни аутомобилски батаљони и чете, према потребама, од ССНО до дивизије. До 1985. и вуча је задовољена са 80 до 90 посто савременим неборбеним моторним возилима, чиме је знатно повећана покретљивост јединица.

Последњих година пред распад земље, саобраћајна служба је била одговорна за побољшања организацијско-формацијске структуре, завршетка развоја нове генерације моторних возила повећане проходности и на њиховој основи почетак развоја нове генерације неборбених моторних возила високе проходности. Реализацију тих амбициозних планова прекинули су распад земље и крвави грађански рат на просторима бивше СФРЈ. ■

У ВОЈСЦИ ЈУГОСЛАВИЈЕ, ВОЈСЦИ СРБИЈЕ И ЦРНЕ ГОРЕ И ВОЈСЦИ СРБИЈЕ



Суочавање старих и нових искустава

**Дешавања и активности
у периоду 1991–1992.**

**показала су колики
значај има саобраћајна
служба у ратним**

условима. Показало се

и да је наизглед

погрешно раније

опредељење за попуњу

Војске одређеним

категоријама возила

било исправно.

Почетком деведесетих година Војска Југославије располагала је са око 45.000 моторних и прикључних возила, сврстаних у четири класе, 49 врста возила, 324 групе и око 2.000 марки и типова. Ипак, у периоду од 1990. до 1999. године, а нарочито након агресије на СРЈ фонд војних неборбених и специјалних возила смањен је за око 50 одсто. Том приликом из система је отуђено близу 20.000 неборбених и прикључних возила.

Реформе

Реформом система одбране у Савезној Републици Југославији, потом Државној заједници СЦГ и Републици Србији уведене су нове организацијско-формацијских промене којима су биле обухваћене и Саобраћајна управа и ауто-јединице. Саобраћајна управа, која је била у саставу Сектора за логистику ГШ ВЈ, расформирана је 2005. године, а формиран су: Одељење за транспорт у оквиру Сектора за материјалне ресурсе МО (као правни следбеник Саобра-

Теренска испитивања камиона
ФАП 1118 БС/АВ,
Копаник 2007. године

ћајне управе) и Одсек за транспорт у саставу Управе за логику (Ј-4) ГШ ВС. Такође значајна новина од 2006. године јесте формирање центра за управљање кретањем (ЦУК), који је био потчињен Команди логистике, што се није показало као добро решењем, а од 2007. године преименован је у Центар за управљање кретањем и транспортом (ЦУКиТ) у саставу Управе за логику (Ј-4) ГШ ВС.

Корените промене

У оквиру реформе Војске, паралелно са процесима укидања армијског и корпусног састава, долази и до расформирања аутомобилских јединица. Од 2007. године не постоји ниједна самостална аутомобилска (транспортна) јединица, а у оквиру других састава функционишу: једна транспорта чета (64 логб за опслуживање МО и ГШ и потреба у гарнизону Београд), четири транспортна вода у складишним батаљонима ЦЛоб и аутомобилска одељења при командама оперативних састава, а у два батаљона војне полиције постоје водови саобраћајне војне полиције, ради унификације возног парка и растерећења јединица возила чији су експлоатациони и временски ресурси при крају, крајем 2007. године је донета одлука о оглашавању неперспективним за потребе Војске 87 марки и типова неборбених моторних возила. Примерци тих возила су изузети из процеса отуђења и уврштени у музејске предмете Војног музеја у Београду.

На стручној расправи одржаној маја 2008. године у Одељењу за транспорт СМР МО закључено је да транспортни систем треба да има своју вертикалну организациону структуру, од Министарства одбране до гарнизона у коме су јединице и установе, да су транспортни састави и капацитети војске поддимензиониран и да је потребно редефинисати транспортни систем у МО и ВС, тако да се формирају две транспортне чете које ће опслуживати по територијалном принципу јединице и установе из система одбране, да складишни батаљони и авиобаза ВиПВО имају транспортне водове за своје потребе, а да се Центар за управљање кретањем и транспортом препотчини Здруженој оперативној команди. Од доношења закључака, па до дана када се обележава 100. година саобраћајне службе и увођења аутомобила у српску војску, дошло је до измене једино формације у Управи за логику (Ј-4) ГШ ВС, где је Одсек за транспорт преформиран у Одељење за саобраћај и транспорт. ■

ОБУКА ЗА НЕБОРБЕНА ВОЗИЛА



Шофска школа

Суштина стицања сваког знања, поготово војног, јесте обука. Помножена са искуством даје неопходан квалитет. Возачка вештина је посебна сама по себи. Дуго се стиче, а лако губи због недостатка праксе. Зато је у нашој војсци још од формирања првих ауто-јединица стављен важан акценат на квалитет обуке. Најпре смо „преписивали“ од других, а онда правили vlastite планове и програме. Они су се мењали с временом, ратовима, бурним догађајима... Зато је занимљиво прелистати периоде и околности, од почетка века до времена садашњег.

Прва обука српских војних возача почела је још у време силаска с траке камиона за нашу војску у швајцарској фабрици Арбенц. Прва четири војника упућена су у швајцарску децембра 1908, док је друга група од шест војника и два мајстора из Војнотехничког завода у Крагујевцу у Цирих стигла током фебруара 1909. године. У првој групи упућени су: редов пешадица Стојан Живковић, редов артиљерац Милан Илић и редови инжењерци Драгољуб С. Петровић и Васа Мах. Другу групу чинили су: редов пешадица Данило Симић, редови артиљерици Душан Дикић и Љубомир Чалуковић, редов инжењерац Михајло Недовић и два мајстора из крагујевачке војне фабрике, који су у Цириху обучавани за генералне ревизије аутомобила. Обука за шофере и механичаре трајала је до маја 1909. године, када је и завршена производња првих аутомобила за српску војску.

После доласка у Србију и расподела аутомобила по дивизијским областима на свако возило, осим шофера, додељена су три војника из разних родова Војске, који су најчешће били занатлије. Шофери су те помоћнике обучавали за самостално управљање аутомобилом. До 1912. године обука за возаче на Арбенцовим аутомобилима завршила је око 50 војника. Са набавком

*Српска војношоферска буквица
издата 1/14. 08. 1915. године*

три аутомобила марке *дикси* у току 1912. и 1913. године, њихови шофери обучавани су у немачкој фабрици у Ајзенаху, по истом принципу као и са *Арбенцом*.

Интензивни курсеви

Организована обука кадра отпочела је тек са балканским ратовима, када је основана шоферска школа. Први војношоферски курс одржан је у новоотвореној Војношоферској школи у Београду од 14. марта до 14. јуна 1913. године и био је предвиђен за припрему начелника ауто-одељења, то јест 20–30 подофицира сталног кадра, поднаредника и наредника, без обзира на род. Када је школа почела са радом, на њеном челу налазио се као управник артиљеријско-технички потпуковник Владислав Ј. Дерок. За потребе школе је од свих теретних моторних возила српске војске у Београду ост ављен само један камион. Као инструктори у тој установи радили су подофицири који су се вратили са обуке у Ајзенаху (Немачка) са три путничка аутомобила марке *дикси*. Организована обука војника у српској војсци почела је са другим војношоферским курсом, који је требало да почне у шоферској школи у Београду, на Горњем Граду, 18. јула 1913. године. На курс је послато 56 војника из разних јединица. Том приликом је настао и први уџбеник о моторном возилу.

Шоферска школа је 23. марта 1914. године прешла из Београда у Крагујевац. После избијања Првог светског рата школа је вршила обуку до средине новембра 1914. године, када је део њених наставника упућени на фронт. У то време јављају се и први аутомобилски официри у српској војсци. Они су добијени унапређивањем подофицира из трупе. Са стварањем Аутомобилске команде 1915, Војношоферска школа је поново отпочела са радом. На челу школе која се налазила у кругу Војнотехничког завода у Крагујевцу био је пешадијски

потпоручник Светозар М. Јовановић, док су наставници вожње били пешадијски потпоручници Петар Јовановић и Данило Симић, те наредник Светозар А. Ђорђевић.

После повлачења преко Албаније и реорганизације српске војске на Крфу, један од главних задатака приликом организовања аутомобилске службе била је и обука људства за управљање моторним возилима. Курсеви су нарочито интензивирани у последњој години рата и дали су сјајне резултате на omasовљењу шоферског заната међу Србима. Тако је, према подацима од 13. фебруара 1918, у читавој српској војсци било по списку 558 шофера, док је њихов број на лицу места био за један већи (559). Дан уочи почетка артиљеријске припреме за пробој Солунског фронта, 13. септембра 1918, у српској војсци било је по списку 1.136 шофера, од тога на лицу места њих 790, док су се остали налазили на обуци.

У последњој години рата отпочело се и са организованом обуком официра за будућу формацију. Тако је крајем марта 1918. при Ауто-команди отворен четворомесечни курс за 15 официра, који је почео са радом 28. априла 1918. године. Након првих ратних година курсеви за обуку официра за аутомобилске јединице, тада већ југословенске војске, у трајању од четири месеца, организовани су спорадично, у складу са потребама, у Главној ауто-команди у Београду и у Ауто-команди I армијске области у Новом Саду. Од 1933. официрски курсеви трајали су пет, а од 1938. године шест месеци.

Од наредне – 1939. године, у југословенској војсци специјалистичка шоферска обука старешина одвијала се у новоформираној школи за резервне ауто-возарске официре у Београду. Редовна настава у школи трајала је девет месеци и делила се на два наставна периода. У току трећег месеца другог наставног периода извођено је једно путовање на већу даљину у трајању од најмање 15 дана, на коме су полазници по-



*Први српски војни шофери
на обуци у Цириху, 1909. године*

лагали практични испит из вожње, и на коме су извођене вежбе у практичном вођењу ауто-колоне и њиховој тактичкој употреби.

Организована обука војника и подофицира у војсци Краљевине СХС и Краљевине Југославије отпочела је 1919. године. Ради оспособљавања људства за аутомобилску службу, у Београду је извршена обука око 2.000 регрута, већином занатлија. Након тога, подофицири и војници обучавани су у шоферском батаљону Аутомобилске команде у Београду, који је годишње примао између 800 и 900 регрута.

Пред испитном комисијом

Након формирања ауто-команди армијских области и Министарства, регрути су обучавани у њиховим шоферским батаљонима, а од средине тридесетих у шоферским батаљонима аутомобилских пукова армијских области, Министарства војног и морнарице, који су заменили дотадашње аутомобилске команде. Једино је Аутомобилски пук Министарства војног и морнарице имао две чете за обуку шофера, док је у аутомобилским пуковима армијских области за ту намену служила само по једна чета. У свакој чети годишње је могло бити обучено око 180 регрута.

Полазници су, поред теоретског дела наставе, пролазили комплетну обуку у вожњи, која је трајала три и по месеца, и том приликом за воланом су прелазили око 700 километара. Након практичне наставе вожње изводила се теренска обука. Возачки испит полагао се пред комисијом од три, а од 1938. године од два члана.

За 1941. годину било је предвиђено да се, након увођења двогодишње службе у кадру и повећања потребе за обученим војним шоферима, при сваком аутомобилском пуку формира још по једна чета за обуку. Након летњег наставног периода обуке, регрути су

*Српски шофери санитетског аутоодреда,
јесен 1916. године*





Обука бораца НОР-а

распоређивани у дивизијске аутомобилске чете и остале јединице, а потом су их из чета упућивали у деташоване водове.

Када је у питању школовање аутомобилских подофицира, с временом се дошло на становиште да су се они могли добити само обуком подофицира са завршеном подофицирском школом, а не и оних стасалих из трупе. Тек пред Други светски рат прешло се са курсева на њихово систематско школовање.

Попуна из резерве

Попуна ратних аутомобилских јединица заснивала се на резервном саставу, који је, уколико се у цивилству није бавио шоферским занатом, после дужег времена након завршетка обуке био практично неупотребљив за рад у ратним аутомобилским јединицама. Такво стање трајало је све до јесени 1934. године. Од тада су војни окрузи морали проверавати спискове са војним обвезницима шоферима сваке непарне године, и позивати на вежбе оне обвезнике којима су возачке исправе истицале.

Тек од краја августа 1939. године војне власти појачале су рад на евиденцији и обучених цивилних шофера. У последњој години пред рат основну шоферску обуку завршила су 1.184 војника за кадар аутомобилских јединица, док је на војној вежби у трајању од 28 дана у неколико партија било 1.670 резервних старешина и обвезника за аутомобилску службу. Курсеве аутомобилских шофера за потребе народне одбране организовао је и Ауто-клуб Краљевине Југославије од 1939. године.

Послератни развој

Након ослобођења земље у ауто-батаљонима и ауто-бригадама отпочела је организована обука војника возача неборбених моторних возила. Приступа се хитном формирању аутомобилских курсева за обуку војника, рочних и активних подофицира. Курсеви су отпочели са радом септембра 1946. го-

дине у ауто-батаљонима и ауто-пуковима при командама армија. Обука је извођена по посебним наставним плановима и програмима, на бази 45 моточасова по војнику, у трајању од шест месеци. Курсеви за школовање рочних и активних аутомобилских подофицира трајали су девет месеци.

Тако организована обука возача изводи се до марта 1948. године, када су формиран курсеви за обуку при командама армијских области и Министарства одбране. Наставни ауто-батаљони имали

су по три чете за обуку војника возача моторних возила и чету за обуку кандидата за рочне подофицире и резервне официре. Обука је извођена на бази 60 моточасова у трајању од шест месеци, све до половине 1949. године. У периоду од 1949. до 1956. године обука војника возача извођена је у једном ауто-пуку, у седам самосталних ауто-батаљона при командама армија, у три самостална ауто-батаљона (два у РВ и један у РМ) и две самосталне аутомобилске наставне чете, тако да је укупно ангажована 51 аутомобилска наставна чета. Обука је организована на бази 80 моточасова (раније 60) по кандидату у трајању од шест месеци.

Наставни центри

Од 1.10.1956. прешло се на организацију обуке у три новоформирана центра: Скопље, Ријека и Титоград. Аутомобилски наставни центри имали су команду, пешадијску наставну чету, две ауто-наставне чете и један батаљон за практичну обуку из вожње. У саставу команде ауто-парка налазили су се и кабинети са наставницима за извођење стручне наставе. У периоду од 1949. до 1958. године обучено је 69.168 војника. Од 1953. део обуке за војне возаче изводио се уз наплату у организацијама Ауто-мото савеза Југославије (АМСЈ). Годишње је обучавано око 5.000 обвезника на бази 15 моточасова вожње и око 70 ча-

сова из познавања и одржавања моторних возила. После обуке у АМСЈ обвезници регрути су настављали обуку за војне возаче.

Планско школовање кадрова почело је 1. 10. 1957. године у тада формираном Саобраћајном школском центру у Ријеци. Поред обуке војника возача, саобраћајца и десетара, за школовање старешина за саобраћајну службу постојали су курс за усавршавање официра и подофицира саобраћајне службе, школа за резервне официре (ШРО), Саобраћајна подофицирска школа и течај за питомце треће године Војне академије. На течају питомаца треће године Војне академије, који је трајао 12 месеци, школовали су се официри за потребе те службе до 1969. године. Од 1958. при наставним центрима почињу и курсеви кандидата за десетаре. Кандидати су бирани међу најбољим војницима возачима. Обука је трајала три и по месеца, са 15 моточасова из вожње.

Од 1964. године, осим у ријечком центру, почиње школовање старешина и у Титограду (Подгорици). Организовано школовање подофицира отпочело је такође 1957. године, у саобраћајној подофицирској школи у Ријеци, која је до 1963. трајала две, а потом (до 1970) три године. Од 1970. у Средњој техничкој војној школи саобраћајног смера, која је била део Високе техничке школе КоВ у Загребу, школовање је трајало четири године, а део усавршавања подофицира организован је и у Саобраћајном наставном и школском центру у Краљеву. Усавршавање официра почело је 1961. године, када је организован нижи течај у трајању од 10,5 месеци. Августа 1963. организован је виши течај за усавршавање официра у трајању од пет и по месеци.

Краће и ефикасније

Од 1959. године због већих потреба за кадровима скраћена је обука у центрима са пет на три месеца, с тим што је двомесечни део стручне обуке пребачен на АМСЈ, који је извођен са омладинцима у време обавезне предвојничке обуке. Обука у ауто-мото друштвима (АМД) са омладинцима регрутованим у аутомобилске јединице трајала је 40 дана, на бази 35 моточасова во-

Служба након распада Југославије

Током ратних збивања 1991–1992. године престали су са радом центри за обуку возача у Кичеву, Чапљини и Славонској Пожеги. Део људства и технике је дислоциран на територију СРЈ. Обука војника за дужности у саобраћајној служби, након распада СФРЈ, реализована је у центрима у Белој Цркви, Ковину и Краљеву, што је задовољавало потребе новоформиране војске. У другој половини 1992. године престао је

са радом и једини аутомобилски наставни центар у РВ и ПВО, 762 АНЦ Ковин. Крајем 2004. године престала је потреба за постојањем и АНЦ у Белој Цркви, тако да се данас обука старешинског и војничког кадра изводи само у Сб НШЦ у Краљеву. У складу са процесом реформе у систему одбране Републике Србије који је у току, Сб НШЦ у Краљеву сведен је на ниво батаљона.

жње, 82 часа стручне теорије и 52 часа општевојне наставе. После доласка у Наставни центар, за време од три месеца, војници су добијали још по 60 часова возње. Заједничком обуком АМСЈ и ЈНА повећан је број обучених војника возача са 8.000 на 12.000 годишње.

Године 1960. обука је скраћена са три месеца на десет недеља. Уводи се тројни систем обуке војника возача: АМСЈ – АНЦ – трупa. У АМСЈ се и даље реализује 35 моточасова, у АНЦ то се смањује на 55 моточасова, а у трупним јединицама се изводи дообука од десет моточасова да би се возачима омогућило да сазнају све неопходно о формацијским моторним возилима са којим ће бити задужени.

После земљотреса у Скопљу расформиран је тамошњи Центар и формирано шест самосталних наставних чета. Године 1964. дислоциран је Центар из Ријеке у Титоград, а из Титограда у Краљево. Одлучено је да свако за себе обучава војнике возаче. За потребе јединица ван здруженог састава формирано је 14 аутомобилских наставних чета у Армијским областима, а за потребе јединица здруженог састава (пешадијских дивизија А и А-1 и пешадијских бригада А састава), формирано је 14 наставних јединица (осам чета и шест водова), које су обучавале војнике возаче. Од 1959. до 1962. обучено су укупно 39.852 војника возача. Током 1964. године уведена је возачка обука у све војне школе и академије Југословенске народне армије. У зависности од потреба, број ауто-наставних чета у Центрима је више пута повећаван или смањиван са четири на шест, и обрнуто. Две године касније, обављено је такође формирање, преформирање и препотчињавање наставних јединица, тако да је на крају било 26 аутомобилских наставних чета и три ауто-наставна вода. Наредне године се од њих формира девет ауто-наставних батаљона.

Од априла 1967. године обука војника возача изводи се поново у целини и траје четири месеца. Одвија се у осам ауто-наставних батаљона армија, у једном ауто-наставном батаљону РВ и у АНЦ Саобраћајне

управе ДСНО. Примењивао се двојни систем обуке у оквиру ЈНА – трупa. У оквиру тромесечне обуке која се уводи 1968. године, реализовано је 50 моточасова по војнику, а након доласка у трупне јединице још 15 моточасова за дообуку. У току 1968. обучен је и упућен у јединице 14.761 возач, а у следећој години 14.541. Кандидати за десетаре и инструкторе за аутомобилске јединице обучавани су редовно на посебним курсевима. Од 1968. обука кандидата за десетаре командире одељења у аутомобилским јединицама извођена је по новом наставном плану и програму, на посебним курсевима за десетаре, у трајању од два и по месеца.

Концентрација квалитета

У периоду између 1970. и 1971. године укинута су три ауто-наставна батаљона (у Мостару, Чаковцу и Књажевцу) а спроведена је и до тада највећа могућа концентрација обуке возача у јединицама (три ауто-наставна центра и четири ауто-наставна батаљона), капацитета око 4.500 војника. Обука је трајала три месеца и седам дана. У том периоду су за попуњу мототехничких и саобраћајних кабинета развијени пресеци моторних возила *TAM 5000Д* и *Застава AP-55*, а билим су доступни и саобраћајни собни полигон, уређај за паљење бензинског мотора *мв застава AP-55*, уређај за напајање и убризгавање горива дизел-мотора *TAM 5000*, светлосни уређај за приказивање принципа рада четворотактног мотора, ротопројектор. Изграђен је и модерни аутодром *Берановац* код Краљева. У периоду од 1975. организацијско-формацијска структура АНЦ омогућавала је да непосредно претпостављене старешине изводе целокупну обуку. Обезбеђивано је 100% регрута са возачком дозволом из грађанства и са најмање осмогодишњом школом. Обука војни-

Возач мора бити и добар механичар, АНЦ Титоград 1962. године



Кабинетски део наставе, пресек камиона TAM 4500, АНЦ Краљево 1969. године

ка возача трајала је у том периоду за војнике са возачком дозволом из грађанства – 37 радних дана, за војнике без возачке дозволе из грађанства – три месеца, и за војнике са допунским ВЕС-ом – 21 радни дан. Курс командира одељења аутомобилских јединица трајао је 21 радни дан.

У Саобраћајном наставном и школском центру образовани су резервни официри саобраћајне службе у ШРО, у трајању од шест месеци, питомци саобраћајног смера ТВА СТВШ, питомци војних школа и академија (испит за возача неборбених моторних возила категорије Ц), официри, подофицири и грађанска лица на служби у ЈНА (ради упознавања са тактичко-техничким и експлоатационим карактеристикама и могућностима нових неборбених моторних возила, и са њиховим основним одржавањем), кандидати за командире одељења јединица Саобраћајне војне полиције и војни саобраћајци (обука саобраћајца трајала је три месеца), руковооци средстава складишне механизације и војници (моторциклисти) извиђачких јединица.

Од 1981. године кадар је едукован у Саобраћајном наставном школском центру у Краљеву, на катедри саобраћаја и транспорта у саставу Техничког школског центра у Загребу, те уз помоћ наставника Средње техничке војне школе, тако да је створен један потпуно заокружен и висококвалитетан систем војног школовања старешина саобраћајне службе.

За читав период постојања оружаних снага социјалистичке Југославије неки вид обуке у возњи моторних возила у ауто-наставним јединицама прошло је више од 500.000 људи. Тај податак свакако указује на неоспорну чињеницу да је допринос војске моторизацији југословенског и српског друштва у другој половини 20. века био немерљив. ■





Време диктира ритам

Потребе оружаних снага представљале су пресудни чинилац за изградњу ауто-индустрије у Југославији. Подизање прве домаће фабрике аутомобила било је део општих напора прве југословенске државе да се припреми за рат који је се приближавао. Основу за њену изградњу представљала је национализација Фабрике авионских мотора у Раковици, која је спроведена 1937. године.

Аутор текста
мр Далибор ДЕНДА

Фотографије:
збирка Војног музеја,
збирка Братислава Петковића и
архива Фото центра
НЦ „ОДБРАНА

На 18. седници Савета земаљске одбране, одржаној последњег дана децембра 1937, донета је одлука да се овласти *Индустрија мотора а.д.* у Раковици да свој рад прошири на израду теретних аутомобила и да Штаб Ваздухопловства војске закључи уговор са тим предузећем о испоруци 600 примерака таквих возила. Фабрика је у потпуности завршена 1940. године. У њој је требало да се израђују сви делови за аутомобиле, осим каросерија, које су рађене у фабрици *Јасеница а.д.* у Смедеревској Паланци. У тренутку пуштања у рад било је нерешено питање фабричке ливнице, чије би послове требало да преузме ливница *Југо-челик* (Зеница). Када је почела са радом, фабрика је монтирала возила од већ готових делова камиона марке *prava P.H.* по чешкој лиценци. Фабрика је свечано пуштена у рад 24. октобра 1940. године. Од њеног завршетка до свечаног отварања било је већ монтирано око 150 камиона. За потпуну предају теретњака недостајале су гуме. До Априлског рата завршена је монтажа нешто више од 200 камиона, од чега последњих стотину без гума, тако да добрим делом ти аутомобили нису били употребљени у борби.

Након завршетка Другог светског рата донесена је одлука о даљем развоју аутомобилске индустрије у Југославији. Тако је 31.12.1946. решено да Творница авионских делова у Марибору преузме свој производни програм на производњу теретних аутомобила, те да се преименује у Творницу аутомобила Марибор (ТАМ). За ту намену послужиле су машине из Раковице. Производња је почела са теретним аутомобилима пионир од три тоне (по чехословачкој лиценци).

Тај камион се производио 15 година, а 1961. се прешло на производњу теретних аутомобила са ваздушним хлађењем мотора, по немачкој лиценци *Klöckner – Humbolt Deutz*. У заводима *Црвена застава*, који су се од 1953. оријентисали и на производњу аутомобила, монтирана су 162 примерка *ципа* од увезених делова. Након тога, наредне године потписано је стратешко партнерство са италијанским *Фијатом* из Торина и потом је отпочела производња првог теретног аутомобила у земљи – *застава AP-55*. У Фабрици аутомобила у Прибоју од 1964. године почела је производња новог транспортног аутомобила *ФАП* за потребе привреде и Армије. На тај начин се кренуло у правцу моторизације ЈНА засноване на домаћој производњи.

Израда прототипова моторних возила од 0,75 и девет тона теренске носивости, али и специјалних надоградњи започела је тек 1984. године. Наиме, након неуспешног развоја преко лиценцираног програма *ЗЦЗ – ФИЈАТ 1107 ЈД* и знатног кашњења развоја и опремања ЈНА тим моторним возилима, савезни секретар за народну одбрану донео је одлуку (1984) којом се развој и израда по два прототипа аутомобила поверава упоредо *ИМП Раковица* и *ИМВ Ново Место*. Они су израдили прототипове нових возила са домаћим дизел-мотором *МЦ ОР ИМП С54В* снаге 56,5 књ. После упоредног испитивања два модела победило је возило из *ИМП-а* и наручена су четири примерка – два прототипа отвореног и два затвореног модела кабине. Зелено светло за наставак развоја *СС-НО* је дао возилу *ИМП-а*, касније названом *тара*. Након завршених испитивања, то теренско возило усвено је у НВО 1991. године, али се и поред показаних добрих резултата није наставила његова серијска производња. Разлози прекида су изостајање већег броја коопераната из отцепљених република, од којих је *ИМВ* био носилац израде каросерије, али и низ проблема везаних за предузеће *ИМП Раковица*.

После распада СФРЈ приступило се поступку опремања возног парка теренским аутомобилима до једне тоне путем пословно-техничке сарадње са фабриком *Stayer-Daimler-Puch*. Реализација активности била је планирана у две фазе. У првој фази је био циљ да се током поступка ремонта пробне партије од пет теренских возила марке *Pinzgauer 710*, домаће ремонтно предузеће „Ауторемонт“ Београд оспособи за генерални ремонт те врсте теренских возила, по ремонтној технологији произвођача. Друга фаза је предвиђала формирање капацитета за монтажу возила *Pinzgauer 716 4 x 4* и *Pinzgauer 718 6 x 6*, новије генерације, у земљи, уз ангажовање произвођача, домаћих друштвених и приватних предузећа као коопераната у том подухвату, банака и дела средстава ВЈ. На тај начин било би решено питање обнављања армијског фонда возила категорије до једне тоне носивости, што није остварено.

У исто време бележи се и покушај за нављање возног парка теренских возила носивости веће од тоне и по, која су у ЈНА била претежно из производног програма *ТАМ* Марибор. Замена је покушана делом кроз модификацију теренских возила *ФАП 2026 БС/АВ* и *2832 БС/АВ* и развојем теренског возила *ФАП 1118 БС/АВ*. Процес развоја новог модела тог теренског возила започет је крајем 2002. године, а почетком 2008. године су уз велике проблеме приведена крају завршна испитивања и израда прототипске партије је уврштена у текући план опремања Министарства одбране и Војске Србије.



Полетео нови Апач

Најновија варијанта познатог борбеног хеликоптера AH-64 Apache, под ознаком Block III, полетела је 27. јуна. Нови хеликоптер има бројна побољшања: повећан степен дигитализације, нови комуникациони систем, појачане моторе и трансмисију, могућност да контролише беспилотне летелице, ојачан стајни трап и нове лопатице главног ротора од композитних материја-

ла, које обезбеђују већу носивост и већу максималну и крстарећу брзину, а и брзину пењања. Следи наставак летних испитивања, која ће, према садашњим проценама, резултирати почетком серијске производње априла 2010, а први AH-64D Apache Block III очекује се у оперативној употреби 2011. године.

С. Б.

Бразил гради подморницу на нуклеарни погон

Бразил ће утрошити 160 милиона долара до краја идуће године за развој подморнице на нуклеарни погон, намењене заштити резерви нафте нађених у подморју Атлантика, саопштило је Министарство одбране.

По новом плану одбране, који би требало да буде објављен, Бразил ће до краја 2010. године потрошити 3,5 милијарде долара на модернизацију оружаних снага. Министар одбране Нелсон Жобим је у Рио де Жанеиру најавио обиман трансфер технологије из Француске, нужан за изградњу подморнице.

Бразилски министар за стратешка питања Роберто Мангабеира Унгер изјавио је да ће његова земља изградити снаге за брза дејства и врхунску индустрију оружја намењеног извозу. Војни буџет Бразила сада износи 1,5 одсто бруто националног производа (БНП), који је у Бразилу 2007. године био око 1.500 милијарди долара.



Учешће С-300 у маневрима

Недавни заједнички маневри израелских и грчких оружаних снага укључили су у саставу грчке ПВО и ракетни систем С-300РМУ-1. Процењује се да се искуства која су Израелци стекли током овог ангажовања од непроцењиве вредности при евентуалном нападу на Иран, међу којима су највреднија она са грчким ракетним системима ПВО С-300. Иначе, Кипар је 2007. своје системе предао грчким оружаним снагама, као уступак у неслагањима са Турском. Процењује се да и Иран поседује такође систем С-300, мада није познато које верзије, сасвим је могуће да има баш РМУ-1 или РМУ-2.



Оружје за блиску борбу

Beneli 1014

Употреба сачмарице у лову, ратним дејствима или за самоодбрану датира још од времена када је отпочело коришћење ватреног оружја. Од једноставне ловачке пушке некад, сачмарица је с временом постала софистицирано вишенаменско оружје. А савремени модели омогућавају сваком војнику који је њом наоружан шири дијапазон борбеног дејства у урбаној борби, уз знатно смањење масе оружја – на само 1.300 грама.

Термин „сачмарица“ први пут се сусреће у литератури 1776. године, када га је Џејмс Фенимор Купер, писац чувених романа „Последњи Мохиканац“ и „Кожна чарапа“, забележио у Кентакију као „израз који се користи у језику људи који живе на граници ка Западу“. Међутим, са сигурношћу је познато да је та врста оружја коришћена половином 16. века у Европи, где су постојале две варијанте: тзв. Blunderbuss, који је створен у Немачкој као ватрено оружје за борбу против непријатељеве живе силе на блиском одстојању, или као long fowler, дуга пушка за лов на птице у Енглеској, која је, по потреби, коришћена и за војне сврхе.

Досељеници из Енглеске, колонизатори северноамеричког континента, такође су користили оба типа сачмарице за заштиту своје колоније у Џејмстауну од напада Индијанаца. Европске морнарице су навелико користиле blunderbuss у блиској борби при

заузимању бродова. Армије Прусије, Аустрије и Енглеске такође су је користиле, па је британски генерал сер Џон Бургојн 1781. чак оформио пук лаке коњице назване драгуни, којима је то било основно ватрено оружје. Велика предност тадашњих сачмарица је била то што се, у оскудици наменских зрна, оружје могло напунити камењем, ексерима, завртњима или било каквим комадима метала.

Почеци употребе

Током америчког рата за независност, генерал Џорџ Вашингтон је саветовао својим војницима да мускете пуне „метком и сачмом“, односно стандардном куглом за мускету, уз још три до шест комада крупне сачме, како би повећали вероватноћу погађања. Тридесетогодишње ратовање против Индијанаца из племена Семинола на Флориди, од 1815. до 1845, наметнуло је као

стандард пуњење мускета таквом комбинованом муницијом. Сачмарице су користили Тексашани приликом неуспешне одбране тврђаве Аламо, марта 1836, од напада мексичке војске, којом је командовао генерал Санта Ана, а и у следећем рату са Мексиком 1846, када је забележено да је мајор маринача, Леви Твигс, врло ефикасно употребавао то оружје током марша маринача од луке Вера Круз до Мексико Ситија.

Амерички грађански рат доноси употребу оружја свих врста које су биле на располагању зарађеним странама, па самим тим и сачмарице, обично калибра 0,50 или 0,69 инча. Првенствено их је користила јужњачка коњица, поготово јединице којима је командовао генерал Нејтан Бедфорд Форест. Он је врло брзо схватио изузетну ватрену моћ те врсте оружја на блиском одстојању.

Две легендарне личности из историје Дивљег запада, шериф Вајат Ерп и његов пријатељ Џон Док Холидеј, употребили су кратеже у неколико наврата, и документовано је да је Вајат Ерп убио најмање двојицу, а Холидеј једног противника баш тим типом оружја.

Ратови против Индијанаца од 1866. до 1891, устанак на Филипинима од 1899. до 1914. године и упад генерала Першинга у Мексико 1916. са намером да ухвати Панча Виљу, такође су биле прилике када је сачмарица дошла до изражаја, поготово на Филипинима. Тада је уочено и да стандардни револверски метак калибра .38 Long Colt није у стању да ефикасно заустави домороце у јуришу, тако да је војска САД прешла на калибар .45.

Прекретница

Крај 19. века доноси два кључна момента у развоју сачмарице. Денијел Мајрон Ле Февр је 1878. пронашао и отпочео производњу сачмарице „хамерлес“, односно пушке без спољних ороза, код које се запињање вршило полугама са стране лежишта патрона. Године 1883. он је учинио корак даље и усавршио механизам, тако да се пушка аутоматски запињала када се склопи. Нешто касније допунио је проналазак аутоматским избацивањем чаура при преламању пушке. Његова фирма, „Lefever Arms Co.“ производила је најбоље полужаре у САД, док је 1916. није купила фабрику „Itasca“.

Плодни креатор стрељачког ватреног оружја свих врста, Џон Моузи Браунинг, унео је револуцију 1887, када је обелоданио винчестер модел 1887, прву сачмарицу која је функционисала по принципу полуге, којом се из интегралног потцевног магацина убацују нове патроне у цев, слично чувеној винчестерки, модел 1873. Шест година касније, Браунинг патентира модел 1893, прву пум-

парицу, а 1900. и прву полуаутоматску сачмарицу браунинг ауто-5. Како се он и Винчестер нису могли договорити око процента од продатих пушака, Браунинг је прешао у белгијску компанију „Fabrique Nationale“ (FN) и производња модела А5 отпочела је 1903. године. До појаве ремингтона 1100 (после више од 50 година) продати су милиони примерака тог модела у цивилним, војним и полицијским варијантама.

Рововски чистач

Први светски рат и вишегодишња рововска борба јасно су указали на потребу за компактним оружјем велике ватрене моћи, којим се може зауставити јуриш непријатеља или извести упад у ров, уз брзу и ефикасну неутрализацију противничке живе силе. Немци су свој развој усмерили ка новој категорији оружја, аутомату, чији је резултат био MP 18 Хуга Шмајсера, који је у ограниченом броју коришћен и крајем рата.

Припадници америчких експедиционих снага у Европи, чији је главнокомандујући био генерал Џон Першинг, познат као Црни Џон, окренули су се провереном и доказаном оружју – пумпарици винчестер, модел 97, са цеви од 18 инча (45 цм), калибра 12, и патронама дужине 70 мм, напуњеним са шест до девет кугли крупне сачме, тзв. buckshot 00, које су, уз то, имале бајонет и штитник шака од вреле цеви ако се напада бајонетом.

Занимљива одлика тог модела била је да пушка није имала раздвајач обарача, тако да се, ако је обарач стално притиснут, опаливало одмах након пумпања сваке следеће патроне у цев. Та пушка је у вештим рукама стварала чуда, па је 27. септембра 1918. наредник Фред Лојд ушао у француско село које су држали Немци и методично почео да „чисти“ кућу за кућом од непријатељевих војника, пуцајући и пунећи оружје у трку. Када је пао од исцрпљености, избацио је из строја више од тридесет Немаца. Стога не чуди да су је амерички војници звали *рововски чистач* или *метла за ровове*, и што су је се Немци бојали.

У периоду између два светска рата сачмарице су махом користили чувари заштитних зона, а и полиција, у обрачунима са гангстерима и при разбијању радничких демонстрација у САД. Тада је неретко пуцано



Јужњачки коњаник са сачмарицом

Пратилац

Пратиоци дилижанси носили су сачмарице за одбрану од напада Индијанаца и друмских разбојника, и током војне седели су поред возача. И дан-данас је у САД као термин за сувозача у моторном возилу остао израз *riding shotgun* – возити се на месту пратиоца са сачмарицом.

патронама са ситном сачмом у калдрму испред демонстраната, како би били погођени само рикошетираним пројектиlima, јер се сматрало да ће у том случају нанете ране бити минималне. Такав став је, наравно, био погрешан и неретко са фаталним исходом.

Други светски рат је затекао владу и армију САД неспремне за ратне операције широких размера. Испољио се недостатак не само аутомата и лаких митраљеза већ и сачмарица, које су сматране неопходним за блиску борбу и рат у џунгли. Стога су оне куповане у што већем броју од више произвођача, и зато нема стандардног модела сачмарице војске САД и Маринског корпуса у Другом светском рату. Такво стање је



blunderbuss



Remington 870



Remington 1100 Tactical



Winchester 1897 – рововска метла

Противустаничка пушка

Врло занимљив пројект појавио се почетком осамдесетих – *страјкер*, који је Хилтон Вокер из Родезије, његов креатор, назвао „противустаничком сачмарицом великог капацитета“. У односу на тадашња оружја, *страјкер* је имао двоstrуко више патрона (дванаест) у добошу, чије је пуњење, међутим, било тешко и дуготрајно (захтевало је и да се опруга која покреће цилиндар, а смештена је у добошу, навије око његове осе помоћу великог кључа на предњем делу кућишта добоша).

Усавршени модел, назван *протекта*, нема опругу, већ се добош обрће померањем предњег рукохвата, и уз то се испалене патроне аутоматски избацују. На тај начин је знатно скраћен процес пуњења. Ова сачмарица није наишла на широку примену ни у полицијским нити у војним круговима.

потрајало и дуги низ година после рата. У џунглама Нове Гвинеје и Бурме је, уз аутомат Thompson, сачмарица била омиљено оружје, а после искрцавања у Нормандији редовно је коришћена током борбе у насељеним местима на путу ка Паризу. Како један војник не може да носи две дуге цеви, обично је формацијски додељивана једна сачмарица по воду. Посебно ју је користи-

ла војна полиција за чување заробљеника и обезбеђење кључних позадинских објеката.

Џиновске сачмарице

Корејски рат, који је трајао од 1950. до 1953, донео је ново искуство јединицама Уједињених нација, које су се тада први пут суочиле са нападима по типу јуриша у

таласима (које су примениле севернокорејске и кинеске трупе). У немогућности да тадашњим убојним средствима одбију такву врсту напада, створена је тзв. *клејмор мина*, која је у нашој војној терминологији позната као *мина распрскавајућа, усмереног дејства (МРУД)*. Модел М18 и каснији М18А1, који је широко коришћен у Вијетнаму, јесу експлозивне направе усмереног дејства, намењене за уништавање непријатељске живе силе, пре свега. Садрже 760 куглица од челика, тежине 10,5 греина (1 греин износи 0,06 грама), које се при експлозији распрсну у полукругу од 60 степени до растојања од 50 метара, на висини од два метра у непосредној близини мине, која се са одстојањем смањује. Тим је, практично, добијен ефекат џиновске сачмарице. Осим за одбијање јуриша пешадије, мина је коришћена и за заштиту постављених препрека на комуникацијама, минских поља и бочних линија јединица на положају.

Британска кампања у Малаји од 1948. до 1959. такође је донела широку употребу сачмарица у џунгли. Искуства из борбених дејстава указала су да је до одстојања од тридесетак метара хитац из сачмарице најсигурнији начин да се погоди циљ величине одраслог човека. Могућност поготка мете једнаке величине рафалом од пет метака испаленим из аутомата био је 1:8, а из јуришне пушке тек 1:11.

Студија команде британских снага безбедности из 1952, заснована на борбеним искуствима, опитима и медицинским извештајима, потврдила је претходна сазнања о ефикасности сачмарице, мада уз напомену да испалени пројектили имају лош



Atchisson AA-12

балистички коефицијент, јер лете трећином брзине танади испалених из пушке, али са друге стране немају велику пробојну моћ, што се у урбаној борби сматра позитивним, јер је умањен ризик од рањавања цивила или сопствених војника.

Осим полицијских агенција, где се сачмарице користе дуги низ година, активности војске САД у операцијама мањег обима указале су на потребу усвајања новог, побољшаног модела сачмарице. До средине деведесетих то су махом, уз поменути *винчестер М 97*, били још и *ремингтон 870* и *мосберг 590*, који су заправо представљали милитаризоване моделе популарних пушака, код којих су се измене састојале у продуженом потцевном цевастом магацину (због већег капацитета), фиксатору за бајонет, ојачању лежишта затварача и перфорираном штитнику од вреле цеви.

Према британском извору, велика мана најпопуларнијег модела, *ремингтон 870*, састојала се у чињеници да патрона, која се при пуњењу потпуно не гурне у магацин, може склизнути преко задржача и бити гурнута у лежиште затварача, те тако проузроковати застој који захтева уклањање цеви, односно потпуно расклапање оружја. То је била мана ранијих модела, док је код каснијих модификацијама уклоњена.

Италијански модели

Италијански конструктори нису одолели том изазову. Доказали су да нису само конструктори елегантних аутомобила, одеће и обуће, већ и врло квалитетних и робусних сачмарица, где фирме попут „Бенели“, „Франки“ и „Берета“ са разлогом уживају светску репутацију. Модели *Franchi SPAS* и *Benelli M3* спојили су оно што је неколико деценија пре тога било незамисливо – функционишу у зависности од потребе полуаутоматски или као пумпарнице.



Страјкер Protexa



Usas-12-1



Franchi SPAS

Одговор на немачку ноту

Немци су се изузетно бојали америчке сачмарице, коју су звали *рововски чистач* или *метла за ровове*. Немачка влада је 19. септембра упутила званични дипломатски протест влади САД, у коме се тврди да је сачмарица оружје чија је употреба према ратним законима забрањена. Наиме, 21. јула 1918. Немци су у сектору Бакара (Лорена) на Западном фронту заробили америчког војника, припадника 307. пешадијског пука 77. дивизије, који је био наоружан сачмарицом, модел 97, а 11. септембра исте године у сектору Вилер-ан-Еј још једног војника, припадника 10. пешадијске бригаде 5. дивизије, са ис-

тим наоружањем. У тој ноти немачка влада је запретила да ће убудуће стрељати сваког ратног заробљеника код ког пронађе ту врсту оружја или муниције. Министарство спољних послова САД је ноту проследило Министарству рата, које је затражило мишљење начелника војне правне службе. Након пажљивог разматрања, бригадни генерал Семјуел Енсел је 26. септембра одговорио дугим меморандумом, у коме је, између осталог, истакао да „закони и обичаји рата предвиђају да је законито убити непријатеља, и то што више његових припадника, што је брже могуће... За осуду је када рана коју оружје нанесе није тренутно смртоносна или само рањава на такав начин да проузрокује патњу која нема разумне везе са убијањем или избацивањем војника из строја.“

На основу овог меморандума је министар спољних послова САД, Роберт Ленсинг, одбацио немачки протест формалном нотом у којој је закључио:

„Употреба те врсте оружја је законита и америчка војска неће престати са тим. Ако немачка влада макар и један једини пут своју претњу спроведе у дело, право и дужност САД ће бити да одговоре репресалијама исте врсте које ће на најбољи начин заштитити америчке снаге, те се стога обавештава (немачка влада) о намери САД да такве репресалије спроведе“.

Немачка није одговорила на узвратну ноту САД, и не зна се ни за један случај у коме је забрањена мера спроведена у дело.

Развојна варијанта проистекла из модела SPAS-12 франки је SPAS-15. Основна разлика у односу на претходни модел јесте храњење пушке, које се овде не одвија из потцевног цевастог магацина, већ из измењивих пластичних оквира капацитета шест патрона. У зависности од оперативних захтева, функционише као пумпарица или полуаутоматско оружје, позајимцом барутних гасова са кратким ходом клипа. Да би функционисала на потоњи начин, мора се притиснути дугме које се налази на врху предњег рукохвата, и потом померити унапред док се не појаве црвена слова АУТО. Поступак је обрнут за „пумпање“. SPAS-15 је тешко оружје. Празна пушка тежи 3,9 кг, дуга је 1.000 мм, односно 750 мм са преклопљеним скелетонским кундаком, а дужина цеви је 450 мм. Захваљујући већој тежини, мањи је трзај при опаљењу, што многи сматрају позитивном особином.

Бенели М3 је, такође, савремена варијанта модела М1. У полуаутоматском моду ради на принципу инерције трзаја, где се механизам скоро не прља барутним гасовима, а уз то се врло лако пребације из једног мода у други посредством прстенастог селектора који је смештен на предњем делу рукохвата. Капацитет потцевног цевастог спремишта износи осам патрона, дужина цеви је 500 до 660 мм, укупна дужина 1.040 до 1.200 мм, у зависности од конфигурације, а маса празног оружја је 3,2 до 3,5 кг. Мада је произвођач „Бенели“, то оружје у САД увози фирма „Хеклер и Кох“.

Од августа 1998. до поткрај 2001. неколико примерака сачмарице *бенели М4 супер 90* интензивно је испитивано на полигону Абердин у Мериленду, након чега је Марински корпус САД то оружје усвојио као М 1014, у замену за дотадашње сачмарице *маринаца*.

Руска Сајга

Руси су релативно касно ступили на тржиште са својим моделом борбене сачмарице, али је *сајга 12* показала да ничим не заостаје за западним ривалима. Настала је почетком деведесетих као производ ИЖМАШ-а, и представља део читаве породице полуаутоматских пушака и сачмарица, заснованих на провереном систему Калашњикова. Производи се у најмање три верзије и три калибра. То су *сајга 12К*, са кратком цеви дужине 430 мм и кундаком на преклапање, *сајга 12С*, са дугом цеви од 520 мм и фиксним или преклапајућим кундаком, а калибри су .410, 20 и 12 *магнум*. Дужина оружја је 910 мм, односно 670 мм са преклопљеним кундаком, а маса празне пушке износи 3,5 килограма. Пуни се оквирима од пет или осам патрона, а гасни систем има регулатор који се подешава у зависности од барутног пуњења, тако да се у



Saiga 12 EXP

истом оквиру могу наизменично користити стандардне и *магнум* патроне. Према америчким изворима ово је поуздано и ефикасно оружје, које је уз то и много јефтиније од других полуаутоматских сачмарица.

Аутоматска сачмарица

Технолошки развој је, пре или касније, неизбежно водио ка настанку аутоматске сачмарице. То је *USAS-12*, позната и као *AA*

12. Проистекла је из основног модела који је почетком осамдесетих израдио Максвел Ачисон. Корејски концерн Daewoo прихватио је производњу тог оружја које функционише на принципу позајимце барутних гасова са дугим ходом затварача. При кретању уназад затварач не удара у граничник, већ га опруга успорава и зауставља. Силуета оружја је праволинијска, а дејствује из отвореног затварача, што заједно са великом масом од 5,5 кг (празна), чини да трзај при

Избор муниције

Почетком 20. века избор муниције за сачмарицу подразумевао је патроне са ситном сачмом, крупном сачмом и јединачним зрном. Данас је избор муниције неупоредиво већи, те обухвата и патроне као што су *савитљиви пендрек*, где је врећица од најлона испуњена врло ситном сачмом и обично је користи полиција за умирење насилника, а и чувари у националним парковима за смиривање крупне дивљачи.

Птичје бомбе садрже петарду која има временски упалач, те експлодира у ваздуху и звучним ефектом тера јата птица са аеродромских pista. *Коцкаста сачма* нема облик куглице, ротира у лету и хитац има много већу дисперзију. Користи се у лову тамо где је растиње врло густо.

Патроне *Хатон*, познате и као *дезинтегратор*, напуњене су оловним прахом и воском и њима припадници *SWAT* тимова (специјалне антитерористичке полицијске јединице, односно *САЈ*) разбијају браве и шарке на вратима, без опасности по особе са друге стране врата.

Змајев дах су патроне пуњене запаљивом смесом на бази цирконијума, чијим

испаљењем настаје велика ватрена лопта. Њихова продаја је у САД строго ограничена и контролисана.

Сирене за случај пожара јесу звиждаљке које производе звук врло високих децибела. *Сигналне патроне* се носе ради означавања позиције у случају опасности. Постоје ниско и високо летеће (тврди се да достижу висину од 180 м). *Патроне са стрелицама* садрже од 8 до 20 аеродинамичких стрелица које због облика имају значајно већи ефикасан домет.

Фраг-12 јесу гранате у *магнум* патронама од три инча (76 мм), са максималним дометом од 150–200 м. Стандардно експлозивно пуњење пробија до 6 мм оклопа, а противоклопна кумулативна патрона два пута већу дебљину. Постоје и фрагментациона за дејство против живе силе.

Гасне патроне избацују млаз гаса до неколико метара одстојања. Обично садрже сузавац или тзв. *бибер гас*. *Гумене патроне* садрже јединачно гумено зрно или крупну сачму од гуме, а сличне су намене као и *савитљиви пендрек*. Мада се сматрају нелеталним пројектилима, забележено је неколико смртних исхода код особа погођених овом врстом пројектила.

опаљењу буде мањи, а контрола током аутоматске ватре релативно лака.

Постоје три варијанте: стандардна, дужине 965 мм (цев 457 мм), компактна са цеви дужине 356 мм и специјална за блиску борбу чија је цев дуга 330 мм. Израђена је од композитних материјала ојачаних фибергласом, с тим да су критични делови од нерђајућег челика и храни се оквиrom од осам или добошем од двадесет патрона. У САД је продаја овог оружја дозвољена само државним агенцијама, а у Азији је наишло на врло добар пријем, те је већ до половине деведесетих продато 30.000 примерака.

Комбиновано оружје

Војнике наоружане сачмарицама морају да штите саборци који носе јуришне пушке, не само због кратког домета сачмарице већ и због све чешћег ангажовања војних снага у успостављању и одржавању реда и мира (кода се користи муниција која нема летални ефекат). Са овим проблемом су се сусреле снаге САД у Сомалији, БиХ, на Космету, у Авганистану и Ираку. Тада се повремено укаже потреба за коришћењем патрона са сувазцем, крупном гуменом сачмом (М-1012) или јединачним гуменим зрном (М-101). Стога се наметнуло питање могућности израде оружја које у себи обједињује ефикасност сачмарице у блиској борби, са прецизношћу и ефектом пушке М-16 на већем одстојању. Зато је јуна 1997.

XM-26 LSS



Пешиадјски центар армије САД расписао спецификацију за ново оружје: сачмарицу спрегнуту са модулним оружним системом М4. Тако је настао М4 Masterkey (калауз).

Постојале су две варијанте тог оружја, од којих је прва користила пумпарицу ремингтон 870, а друга модел итака 37. Укупна маса комбинованог оружја износила је 3,6 кг, од чега је маса карабина била 2,5 кг. Како је цев пумпарице морала бити скраћена да комбинација не би била превелике дужине, скраћен је и потцевни цеваста магацин на само три патроне. Као и код сваке пумпарице, пуњење је било споро, па је развијена потцевна сачмара XM-26 LSS (Light Shotgun System), која се пуни оквири-ма од пет патрона. Уместо пумпања, користи се ручица за репетирање која се може

Наклоност ка пумпарицама

Мада је Џон Браунинг патентирао 1900. прву полуаутоматску сачмарицу, требало је око осамдесет година да оне буду усвојене као војно и полицијско оружје. Традиционалисти су увек наглашавали да су пумпарице знатно поузданије, да могу користити разне врсте муниције, не само у смислу дужине патроне, већ и муницију специјалне намене (код које је умањена количина експлозивног пуњења и које стога не би поуздано функционисало у полуаутоматским сачмарицама). То су гасне патроне, гумени пројектили, пројектили за разбијање брва и томе слични. Осим тога, пумпарице су јефтиније и једноставније за руковање.

монтирати са леве или десне стране цеви. Њеним праволинијским повлачењем долази до ротационог кретања затварача.

Са горње стране цеви XM-26 налази се Пикатини шина, којом се сачмарица причврсти за доњу страну предњег рукохвата карабина. На задњем делу сачмарице су два испуста која обухватају усадник оквира карабина М4, чиме додатно стабилизују XM-26. У том случају често се оквир карабина користи као предњи рукохват. Дужина потцевне сачмарице је 410 мм, маса 1,9 кг, а калибар 12. Укупна маса комбинације која је примењена у Авганистану и Ираку износи 3,52 килограм. Амерички извори сматрају ову комбинацију првом револуционарном сачмарицом 21. века, и истичу да је тиме сваком војнику који је њом наоружан омогућен много шири дијапазон борбеног дејства леталном и нелеталном муницијом у урбаној борби, уз значајно смањење масе сачмарице на само 1.300 грама.

Од некадашње једноставне ловачке пушке, сачмарица је с временом постала врло софистицирано вишенаменско оружје.

Др Александар МУТАВЦИЋ



Mossberg 590 у Ираку

Перспектива за С-27Ј

Америчко министарство одбране планира да у овој фискалној години набави један транспортни авион С-27Ј, који би био модификован у такозвану летећу топовњачу. За те сврхе намењена су 32 милиона америчких долара. Тај новац ће, осим за куповину авиона, бити употребљена и за набавку наоружања и убојних средстава, сензора и других тактичких система који ће бити уграђени на авион.

Команда америчких ваздухопловних снага за специјалне операције (AFSOC), за чије се потребе изводи та модификација, читав програм означава као AC-XX Gunship Lite.

У верзији „летеће топовњаче“, С-27Ј би, како се претпоставља, био означен као AC-27Ј и представљао би јефтинију допуну постојећим топовњачама типа AC-130.

С. В.

Копнени Aegis за Израел

Израелске оружане снаге су толико импресионаране америчким системом за ПВО бродова, коришћеног на крстарицама класе Ticonderoga и разарачима Arleigh Burke, па намеравају да набаве бар један за заштиту од ракетних напада из Ирана или Сирије. Тај систем је врло употребљив, поред класичног ПВО, и за одбрану од балистичких ракета. До сада је „уписао“ 90 одсто уништених циљева.

Посебно су успешне најновије ракете Standard у варијанти SM-3, које имају хоризонтални домет од чак 500 км и вертикални од 160 км. Ти, до сада невероватни домети, остварени су четворостепеном конфигурацијом, где прва два степена избацују ракету из атмосфере, трећи служи за погон ван атмосфере, док је последњи степен заправо погоњена кинетичка бојна глава масе девет килограма, са ИЦ самонавођењем. Између свака два степена врши се корекција курса системом ГПС.

С. Б.

Aegis радар на разарачу

