

БОРБЕНО ВОЗИЛО ПЕШАДИЈЕ  
„РАТЕЛ”

## ЈУЖНОАФРИЧКИ



Јужна Африка, стицајем историјских околности, једна је од најразвијенијих економија и индустријска сила водиља такозваног црног континента.

Услед географске и политичке изолованости за време Апартхејда, била је принуђена да се у опремању својих оружаних снага ослања на домаће капацитете. Посебан допринос имала је машинска индустрија, која је произвела тенкове „олифант” и возила пешадије „рател”, која се данас полако повлаче из употребе, али су и даље супериорна у односу на европске и америчке парњаке. Наиме, Јужна Африка је била у константном стању рата, мањег или већег интензитета, и никада није развијала оружје за будуће ратове и није се бавила претпоставкама, већ за текући рат, узимајући у обзир ситуацију на терену. И док су се друге светске силе спремале за масовне сукобе, у тој држави су се одвијали сукоби који су данас познати као „сукоби ниског интензитета”.

## Пионир у модуларности

Седамдесетих година 20. века Јужној Африци било је потребно борбено возило пешадије јаке ватрене моћи,

*Произведено је више од 1.200 „ратела” разних верзија и данас је оперативан у јужноафричкој војсци. Планирано је да га замени јужноафричка верзија „патрије”, али постепено и у дугом периоду. „Ратели” су се доказали у борби и другим наменама за које су прављени и били су својеврсни господари шипражја Јужне Африке.*

модуларно, добро опремљено, проходно и економично. Определили су се за комерцијалну конфигурацију 6x6, што значи да је погон на свим точковима, али да је први пар одвојен напред, попут камионске конфигурације. Та раздвојеност предњег пара точкова од два задња није представљала посебан проблем, а била је и јефтинија од градње посебне конфигурације.

Од конструктора је захтевано да направе јефтино возило, које ће моћи да преваљује велика пространства, да буде отпорно на противтенковска оруђа и да има велику аутономију, а његово наоружање да може да се супротстави и савременом тенку.

Такви захтеви постављани су и у Европи, то јест у СССР-у приликом градње револуционарног БМП-1 са његовим аутоматским топом 73 mm и данашњим БМП-3 са топом 100 милиметара.

Конструктори су се определили за једно оклопно тело, али са различитим системом наоружања, што је један од првих примера модуларности возила.

Основна варијанта „рател-20“ наоружана је аутоматским топом 20 mm, као јефтиним конфигурацијом. Иако делује слабо, морамо имати у виду да је реч о седамдесетим годинама, када Запад уопште није имао идеју о борбеном возилу пешадије и времену када је царевао амерички гусенични оклопни транспортер М-113 са отвореном уградњом митраљеца 12,7 милиметара.

Следећа конфигурација била је „рател-60“ као ефикасно противпешадијско оружје, са кратким минобацачем у куполи калибра 60 mm, који се пуни од назад, затим „рател ЗТ-3“ (ZT-3), наоружан противоклопним ракетама, и на крају „цар“ – „рател-90“ са куполним топом од тада невероватних Денел-Елант ГТ-2 90 милиметара.

Та последња конфигурација већ је испробана на још мањем точакшом возилу „еланд“ – оклопним колима која су лиценцна копија француског „панхарда“. Реч је о топу ниског интензитета, а то ће бити урађено тек за 20 година са топом 100 mm на МБП-3. Наиме, граната има слабије барутно пуњење, што даје далеко слабији трзај, додатно ублажен гасном кочницом на устима цеви топа (БМП-3 нема потребе за гасном кочницом), тако да је могућа употреба на точакшким возилима. Услед слабијег пуњења мањи је и домет – максимални ефикасни са експлозивним пуњењем је око 2.200 m, а кумулативна граната има домет од око 1.200 метара. Иако је далеко слабија балистика од стандардног топа 90 mm на М-47 или М-48 „патон“ тенковима, она је била сасвим добра за услове герилског рата.

Кумулативна граната могла је ефикасно да пробија и оклоп свих совјетских оклопних транспортера и возила пешадије која су имали афрички побуњеници, а умешни возачи и нишанције, посебно на „еландима“, могли су са стране или од позади да онеспособе и тенк Т-55, а и старији Т-34, и да их униште.

„Рател“ носи 29 граната у куполи и 42 у телу возила, док је на куполи монтиран и ПА митраљез 12,7 милиметара. Тај топ се показао као ванредно ефикасан против бункера и тачкастих циљева.

Унутрашњост возила била је комотна за пет пешадица, командира, нишанцију, возача и ПА нишанцију. Задњи део возила покривао је мотор са једним узаним вратима, више за случај опасности него за ефикасно коришћење. Главна врата су са стране и на крову возила. Возач седи напред у центру возила. Како се возило користило за дуге

### ТОЧАКШИ С РАЗЛОГОМ

Јужноафриканци су, такође, закључили да је то возило, иако точакш чији су пнеуматици осетљиви на пешадијску ватру, далеко способније да преживи наилазак на ПТ мине. Наиме, они тврде да је много лакше заменити уништен точак него мењати откинута сегмент гусенице – точак може да промени једна особа, док је замена сегмента гусенице посао за целокупну посаду.

„Рател 20“ приликом савлађивања шешког шерена





патроле, то јест походе унутар непријатељске територије, у себи је имало залихе хране и танкове за воду. Уз то, има и неопходан алат за укопавање и рудименталне инжињеријске радове – ашов, лопату, пијук, секире. Има и два решоа на бензин, за спремање и подгревање хране – опет због дугог трајања операције и изолованости од главнине снага.

Тело је урађено тако да се лако може доћи до места возача, како би се возачи заменили. На свим странама уграђени су перископи и пушкарнице. На каснијим варијантама мотор је померен напред, како би се добила велика врата и искрсна рампа позади. Врата су са стране и на крову возила, с тим да се на задњем делу возила може монтирати митраљез 7,62 mm, који има свог нишанцију, а који покрива задњу полусферу возила. Тако нешто немају ни европска оклопна возила данас.

### Максимално наоружани

Купола је од вареног челика, и на врху има командирину куполицу са перископима, који покривају 360 степени погледа. На њу се монтирају ПА митраљез 12,7 mm и разне комбинације наоружања, с тим да је коаксијални митраљез

7,62 mm, без обзира на калибар топа, и има 2.000 метака са још 4.000 метака у возилу – Јужноафрикаци су максимално наоружали возила и поставили максималне количине резервне муниције. Резон је једноставан – када је „рател“ направљен, метак 7,62 mm НАТО био је стандардни не само за митраљез, као данас, већ и за FAL аутоматске пушке, које су користили Јужноафриканци. Тако су те велике количине резервне муниције биле довољне не само за возило, већ је пешадија могла да их користи као тактичку резерву. У сваком случају, када би до опкољене јединице стигао „рател“, у њему је било довољно и хране и воде и муниције и санитетског материјала не само за његову посаду, већ и као припомоћ затеченим војницима. Сличности постоје са израелском стратегијом развоја пешадијских возила и те две школе су готово идентичне.

Погонска група дизајнирана је тако да може да се брзо уклони и замени – у року од пола сата са дизалицом. Мотор има снагу од 315 КС, то јест 235 киловата дизел погонског горива. „Рател“ са њима може да пређе невероватних 1.000 километара (реалност за огромна пространства Африке), док амерички М-2 „бресли“ може 450 километара. Истина, возило има слабији оклоп и мању масу него европски пар-



Возила „рател 90“ са „рателом 20“ у позадини





## ИЗВОЗ

Возило „рател“ извезено је и у Јордан, који их користи у својим оружаним снагама од 2004. године. Јордан је купио 340 возила „рател-20“, али је неке преправио, постављајући уместо топа 20 mm куполу са украјинских оклопних транспортера са два топа 23 милиметра. А неке је и поконио Ираку.

*Јордански „раџел“ наоружан украјинским двоцевним топом 23 милиметра*

је што су у SADF (јужноафричка војска) имали веома добру тактику у којој је обавештајна компонента била од виталног значаја. У групи су ишла мешовита возила и тенкови и борна кола „еланд“ и „ратели“ разних конфигурација, као и самохотке.

„Ратели“ наоружани топовима 20 mm и минобацачима 60 mm били су ослонац оружаних снага и они су брзом ватром ликвидирали непријатељске положаје, а за сложенија дејства коришћени су „ратели“ са топом 90 милиметара. Посаде су хвалиле своја возила због одличне прегледности, односно перископа који покривају 360 степени, практично без мртвих углова. Прегледност је повећавала и изразита висина возила, иако је због тога оно било већи циљ.

Та возила су се доказала у борби и другим наменама за које

њаци, јер су Јужноафриканци закључили да је опасност од напада ПО оруђем мања него пешадијским наоружањем или противоклопним минама. И данас се потврђује да су те мине главни непријатељ лаких оклопних возила. Зато „рател“ има ојачан под возила и конфигуриран је тако да се ударни талас мине шири са стране.

Јужноафриканци су, такође, закључили да је то возило, иако точкаш чији су пнеуматици осетљиви на пешадијску ватру, далеко способније да преживи наилазак на ПТ мине. Наиме, они тврде да је много лакше заменити уништен точак него мењати откинути сегмент гусенице – точак може да промени једна особа, док је замена сегмента гусенице посао за целокупну посаду. И то се ради док је возило изложено ватри. Чак су се и лака возила конфигурације 4x4 (двоосовинска попут БРДМ) показала веома добро – на пример њихов „еланд“ приликом наилазак на ПТ мину, док би тенк „олифант“ (копија „центуриона“) био онеспособљен.

За точкашке варијанте Јужноафриканци су се определили и применили их и на самоходним хаубицама Гб и лаким тенковима Roicat.

## Борбена употреба

Борбена употреба „ратела“ трајала је од седамдесетих година до краја Апартејда. Веома су успешно кориштени у нападима на непријатељска упоришта. Били су отпорни на сва непријатељева средства, а зачудо је веома мало било примера напада ПО средствима на њих. Разлог



*Верзија „Раџел 90“*

## ПРЕГЛЕДНОСТ

Посаде су хвалиле своја возила због одличне прегледности, односно перископа који покривају 360 степени, практично без мртвих углова. Прегледност је повећавала и изразита висина возила, иако је због тога оно било већи циљ.

су прављена. Може се рећи да је „рател“ било господар шипражја Јужне Африке. Кориштени су у условима и на терену где је рудиментарност и једноставност врлина и одлика, а не мана, и где је боље имати вишенаменско, једноставно и економично возило, него возило специјализоване намене. ■

Александар КИШ