

General-potpukovnik avijacije
Ljubiša ČURGUS

VAZDUHOPLOVNE JEDINICE U ZAVRŠNIM OPERACIJAMA ZA OSLOBOĐENJE JUGOSLAVIJE

Temu o završnim operacijama za oslobodjenje naše zemlje »Vojno delo« je posvetilo preko 500 stranica svog jubilarnog ovogodišnjeg broja (br. 3/1975. g.). U većini objavljenih tekstova govorilo se i o sadejstvu avijacije sa jedinicama KoV i RM, ali to, ipak, nije bilo dovoljno za kompleksnije sagledavanje dejstva avijacije u celini, niti su šire razmatrana iskustva stečena u ovom pogledu. Ovaj tekst ima za cilj da upotpuni pomenutu prazninu, ali ni on nema pretenzija da zahvati sve, pa čak ni glavne probleme. Takav zahvat bi zahtevao posebnu studiju, u kojoj bi našli odgovarajuće mesto svi relevantni faktori: operativno-taktički, materijalni, organizacijski, kadrovski, partijsko-politički i dr. U ovom članku, međutim, daje se samo opšti presek dejstva našeg RV, s težištem na strategijsko-operativnim i operativno-taktičkim elementima.

BORBENA DEJSTVA PRVIH ESKADRILA

Kada je 12. marta 1944. godine u Vrhovnom štabu NOV i POJ između druga Tita i šefa britanske vojne misije u Jugoslaviji brigadir Maklina postignut sporazum o obuci naših vazduhoplovaca i formiranju prvih borbenih vazduhoplovnih eskadrila na tlu Afrike, prva vazduhoplovna baza sa oko 250 vazduhoplovaca, među kojima 60 pilota, već je izvodila teoretsku obuku na jugu Italije, po sopstvenom planu i programu. Motivisani za poziv pilota, mehaničara, meteorologa i druge vazduhoplovne specijalnosti, pripadnici Prve vazduhoplovne baze, formirane 14. oktobra 1943. godine u Livnu, došli su pod borbom na tlo Italije očekujući brzo rešenje svog borbenog i stru-

čnog osposobljavanja, i uključivanje u prve formacije našeg vazduhoplovstva. Kako je gotovo svaki drugi član kolektiva Baze bio komunista — član KPJ ili SKOJ-a — svoje borbeno osposobljavanje stavili su u prvi plan, i upravo zahvaljujući tome ubrzan je proces formiranja prvih eskadrila.

Od aprila 1944., kada je formirana Prva vazduhoplovna lovačko-bombarderska eskadrila na teritoriji Libije (jačine 254 lica, od kojih 23 pilota) do njene pojave na frontu u Jugoslaviji, jedva je proteklo dva i po meseca. U vreme kada se prva eskadrila nalazila pred završetkom borbene obuke, započeta je obuka druge eskadrile, gotovo istog sastava kao i prve. U želji da se što pre pojave na frontu, piloti i osoblje obe eskadrile su ulagali krajnje napore u savlađivanju programa obuke, premašujući sve dotadašnje savezničke norme o brzini i kvalitetu školovanja i borbenog osposobljavanja letачkog kadra. To, razume se, nije bilo slučajno. Na takva pregnuća su ih podsticali visoka idejno-politička svest i borbeni moral, a pozitivnog uticaja je imalo i stanje na frontovima.

Na jugoslovenskom ratištu u to vreme odnos snaga je bio već bitno izmenjen u korist narodnooslobodilačkog pokreta. U jedinicama NOV i POJ nalazilo se preko 350.000 prekaljenih boraca, veliki deo teritorije je bio oslobođen, a konture nove državne i političke organizacije su bile već potpuno oformljene. Za nemačku Vrhovnu komandu, međutim, područje Jugoslavije je predstavljalo i dalje jedno od izuzetno značajnih vojišta zbog svog geostrategijskog položaja i ekonomskog značaja. Na jadranskoj obali se očekivala invazija Saveznika, preko jugoslovenske teritorije su vodile komunikacije kojima je planirano izvlačenje armija iz Grčke i Albanije, a od ne manjeg značaja su bili i pokušaji zadržavanja Bugarske i Rumunije u fašističkom bloku. S obzirom na pomenute i druge okolnosti, Nemci su uporno pojačavali svoje snage na tlu Jugoslavije, a u više navrata preduzimaju i ofanzivne akcije širih razmera.

U takvim vojnopoličkim uslovima počinju i prva dejstva našeg mladog vazduhoplovstva. Do kraja 1944. godine njegova podrška je bila usmerena, uglavnom, prema snagama na Jadranu (mornarici NOVJ) i jedinicama 2, 3, 4, 5, 8. i 11. korpusa koji su dejstvovali u Dalmatinskom primorju, Gorskom kotaru, Hrvatskom primorju, Istri, Lici, Kordunu, Baniji, Bosni i Hercegovini, Dalmaciji i Crnoj Gori. Gotovo da nije bilo dana bez jedne ili više akcija. Kroz njih su sticana dragocena borbeno iskustva, ali sve češće i uz ozbiljne žrtve. Jedna od prvih i najtežih bila je herojska pogibija pionira RV Franje Kluza.

Sticaj raznih okolnosti i pomanjkanje stalnih i stabilnih veza sa jedinicama koje su podržavane uslovljavali su i mnoge teškoće vazduhoplovcima. Gotovo redovno piloti su poletali na front sa mnoštvom nepoznatih elemenata. Obično su znali samo grubu orijentaciju rejonu i objekata dejstva i vreme kada se tamo moraju pojaviti. Međutim, o meteorološkim uslovima na maršruti, a posebno u rejonu borbenih dejstava, i o protivavionskoj odbrani neprijatelja — najčešće se ništa nije znalo. Gotovo ništa se nije znalo ni o lovačkoj avijaciji neprijatelja, koja je bila opasniji protivnik od protivavionske artiljerije i mitraljeza, a obično se malo znalo i o rasporedu sopstvenih kopnenih ili pomorskih jedinica s kojima je trebalo sadejstvovati. One su se morale prepoznavati golim okom jer sistem obeležavanja »svojih snaga« nije uvek funkcionisao. Uz sve to, retko kada je bilo dovoljno vremena za detaljnije i preciznije dogovore posada o metodi i taktici koje će primeniti u dejstvima na odabrane ciljeve. Zato se često dešavalo da se hrabrošću nadoknađuje ono što je nedostajalo, da se u grupama uleće u kompaktnu oblačnost, da se satima izvršava zadatak u nedozvoljenim uslovima i da se umesto jednog izvode 3—5 napada na jako branjene ciljeve. Posledice takvog načina dejstva i takvog sticaja okolnosti (koje se u to vreme nisu mogle izbeći) bile su relativno velike žrtve, i to, po pravilu, najhrabrijih i najiskusnijih pilota, mahom starešina.

Očigledno je da problem sadejstva između avijacije, kopnenih jedinica i ratne mornarice nije bio rešen. Nije bilo sopstvenih iskustava, jer se avijacija podrške tek prvi put pojavljivala na frontu. Za takvu vrstu sadejstva štabovi jedinica KoV nisu pripremani ni osposobljavani. U njima nije bilo vazduhoplovnih oficira ni sredstava veze pomoću kojih bi se to sadejstvo moglo ostvariti. S obzirom na to, do upotrebe avijacije na frontu moglo je doći jedino izdavanjem većeg broja zadataka na bazi procena i na duži rok, tj. po planu koji je sadržavao samo osnovne elemente. Međutim, kako je situacija na frontu bila podložna čestim promenama, plan je stalno narušavan, a time je smanjivana i efikasnost dejstva avijacije. Katkada je dolazilo i do nesporazuma, koji — zahvaljujući opreznosti pilota — nisu imali težih posledica.

Nije bilo moguće organizovati ni dejstvo avijacije po pozivu (izuzev u operacijama za oslobođenje Mostara, Sarajeva i Bihaća) iako se znalo od kakvog su značaja takva dejstva za neposrednu podršku KoV i ratne mornarice. Jednostavno, za takvu upotrebu avijacije nije se raspolagalo radio-stanicama za vezu između vazduhoplovnih i kopnenih štabova, niti je postojala radio-veza između aviona u vazduhu i štabova preko koje bi se pilotima davala nužna saopštenja,

vršila promena zadataka u rejonu borbenih dejstava i dr. Ovaj problem bio je rešen tek na sremskom frontu između vazduhoplovnih divizija i štabova 1, 2. i 3. armije.

Za analaze i kritike većine izvršenih borbenih zadataka uvek se imalo vremena. Iskustva su uopštavana i korišćena već u sledećim akcijama. Međutim, jedno od značajnih iskustava za ličnu bezbednost pilota je retko poštovano. Pravilo »iznenadno izvršiti napad i udaljiti se iz rejona borbenih dejstava« da bi se izbeglo dejstvo protivavionske artiljerije — narušavano je gotovo redovno, što je imalo za posledicu mnoge žrtve. U Prvoj i Drugoj eskadrili, na primer, najveći broj poginulih i ranjenih bio je usled više uzastopnih napada na jako branjene ciljeve.

Pomenuti način dejstava avijacije nije dugo trajao. Već krajem 1944. ona se afirmiše kao veoma značajan činilac operativno-taktičkih razmera: svojim uspešnim dejstvom stvarala je sve povoljnije uslove za izvršavanje zadataka brigada i divizija KoV, nadoknađivala je nedostatak artiljerije i oklopnih jedinica, uništavala je rezerve neprijatelja i usporavala im pokret ka frontu, i dr. Bez obzira na sve slabosti, avijacija je korišćena veoma intenzivno i racionalno od strane komandi divizija i korpusa KoV za čiji je račun dejstvovala. Od januara do kraja marta 1945., kada su najčešće vladale veoma nepovoljne vremenske prilike (padavine snega, magle i niska oblačnost), gotovo da nije bilo dana a da se bar u manjim grupama nije pojavila na nekom od frontova. Od preko 800 avio-poletanja izvršenih u tom periodu, 50% se odnosilo na bombardovanje, gađanje raketama i mitraljiranje ciljeva na zemlji i moru. Objekti napada su bile kasarne, municije i goriva, plovni objekti, železničke stanice i kompozicije na otvorenoj pruzi i dr. Najčešće su ova dejstva izvođena u neposrednom vatrenom sadejstvu sa kopnenim snagama NOVJ, te su imala direktnog odraza na njihove rezultate. Oko 50% zadataka avijacija je izvršavala u dubljoj pozadini fronta po objektima koje je u toku leta grupe aviona trebalo otkriti i oceniti rentabilnost napada na njih. Po pravilu, to su bili složeniji i odgovorniji zadaci od onih koji su izvršavani u neposrednoj vatrenoj podršci, i kod kojih su bili poznati i ciljevi i zadaci. U slučaju kada zadaci nisu bili precizno određeni, svu odgovornost je preuzimao komandir grupe, odeljenja ili eskadrile, počev od pripreme pilota za let do povratka sa zadatka na aerodrom.

Pored neposredne vatrene podrške i dejstava u dubini, avijacija je bila angažovana i u izviđanju otoka, Jadranske obale i komunikacijskih pravaca. Sa ovih letova piloti su donosili dragocene podatke, često od presudnog uticaja u donošenju odluka. Izviđački letovi su omogućavali i vazduhoplovnim komandama da donose efikasne i

racionalne odluke. Tako su, na primer, na poziv izviđača iz vazduha grupe (6—8) lovaca-bombardera stizale sa aerodroma do objekta napada za 30—45 min., i pre nego što se neprijatelj mogao snaći — u iznenadnom naletu su pravile pustoš. Često su to činile i same izviđačke grupe (od 4—6 aviona), posle čega bi odmah produžavale ka osnovnom zadatku. Tako je, na primer, 26. avgusta 1944. grupa od šest aviona-izviđača otkrila četiri željezničke kompozicije u stanici Konjic. Posle nekoliko uzastopnih napada stanica je bila obavljena dimom i plamenom, a u povratku je, preostalom rezervom raketa i topovsko-mitraljeskih zrna, uništen teretni voz na ulasku u ž. stanicu Lisičići. Takvih i sličnih akcija je zabeleženo na desetine u ratnim dnevnicima naših prvih vazduhoplovnih jedinica.

Možda 1.000 avio-poletanja koliko su izvršile 1. i 2. eskadrila u poslednjih pet meseci 1944. godine ne bi predstavljala tako dragocenu borbenu vrednost da su izvođena na bilo koji drugi način. Dejstvovalo se gotovo svakog dana, po svakom vremenu i svim krajevima zemlje. U zoru 29. avgusta napadnut je i uništen teretni voz 4 km. istočno od Kline prema Prištini, a oko 12.00 časova istog dana potopljen je nemački brod u luci Iž (Korčula), bombardovan Ljubuški i napadnut voz u ž. stanici Suhodolac na unskoj pruzi. Takva dinamika je bila uobičajena skoro svakog dana, i predstavljala je jednu od karakteristika borbenih dejstava naše avijacije. Unosnih objekata je bilo na pretek, naročito duž željezničkih, putnih, rečnih i pomorskih komunikacija, i u naseljenim mestima. Trebalo je samo oceniti — u koje vreme, kakvim snagama, koji objekt i sa kakvim ciljem napadati. U iznalaženju najoptimalnijih rešenja za svaki od pomenutih zadataka štabovi i starešine letачkih jedinica su ispoljavali izuzetno mnogo smisla i sposobnosti, mada su najčešće bili bez većih iskustava.

Izvođenje borbenih dejstava u jesen i zimu 1944/45. karakterisali su, između ostalog, i izuzetno nepovoljni meteorološki uslovi: jaki vetrovi, kiše, obilne snežne padavine, niski oblaci i česte magle. Zbog takve meteo-situacije u oktobru se nije moglo dejstvovati 19, a u novembru 17 dana, što se negativno odražavalo ne samo na dejstva kopnenih jedinica, već i na mobilnost i psihičko-borbeno raspoloženje komandnog kadra i pilota. Pojedinci su čak smatrali da se može leteti i ići u borbu bez uvažavanja meteo-faktora, čije su zakonitosti relativno malo i poznavali. Ubrzo se to osvetilo: izgubljena su dva pilota i dva aviona, posle čega su povoljni meteorološki uslovi korišćeni do krajnjih mogućnosti. Posade pojedinih aviona su katkada odlazile na front i više puta dnevno, provodeći u vazduhu i do

šest časova. Međutim, to nije bio jedini razlog koji je uslovljavao povećani psiho-fizički zamor pilota. Od ne manjeg uticaja bila je i promena ambijenta. Poletalo se sa aerodroma Kana u Italiji a deštvovalo u planinskim predelima Bosne, Crne Gore, Like i Slovenije, od albanske do austrijske granice i na severu do reke Save. Ta razlika u ambijentu često je iscrpljivala pilote do krajnjih granica naprezanja, kako zbog navigacije tako i zbog iznenadnih dejstava PVO u nepoznatim i neizučenim rejonima. Kasnije, kada je izvršeno prebaziranje na aerodrome Vis i Škobrnja kod Zadra, stvoreni su povoljniji uslovi za izvođenje borbenih dejstava, mada se napor pilota nije osetnije smanjivao.

Za Prvu eskadrilu karakteristično je da je najmanje upotrebljavana za izvršavanje lovačkih zadataka, iako joj je to bila osnovna namena s obzirom na taktičko-tehnička svojstva aviona koje je imala u svom naoružanju. Osnovni razlog tome je bila veoma slaba, a pred kraj rata gotovo nikakva aktivnost lovačke avijacije neprijatelja. U takvim uslovima, ona se preorijentisala uglavnom na jurišna dejstva, što je sa gledišta efikasnosti upotrebe bilo od izvanredne koristi, jer joj se pružala šira mogućnost za slobodnija dejstva i veći doprinos frontu. Tako je od 1.213 borbenih letova više od 900 upotrebljeno za jurišna dejstva, tj. za tučenje ciljeva na zemlji.

U tim akcijama je uništeno: 19 lokomotiva, 130 vagona, 200 motornih vozila, 100 konjskih zaprega i 10 brodova, dok je broj ubijenih neprijateljskih vojnika neutvrđen.

Sigurno je da rezultate dejstva Prve eskadrile nije moguće ocenjivati samo brojkama, pogotovo ako se one svedu samo na neposredne gubitke neprijatelja. Saznanje da svakog trenutka može biti napadnut iz vazduha prisiljavalo je neprijatelja da menja taktiku i način upotrebe svojih jedinica, koristi komunikacije pretežno noću i preduzima vanredne mere zaštite — a sve je to unosilo nemir i uslovljavalo težu iscrpljenost nego direktni udari. Pojava »Spitfajera« i »Harikena« s crvenom petokrakom zvezdom i pilotima koji su neustrašivo uletali u najteže okršaje — dovodila je do psihičkih šokova u redovima neprijatelja i često potpuno paralisala njegovu aktivnost. To je posebno došlo do izražaja od kraja leta 1944. kada smo izborili apsolutnu prevlast u vazduhu, što se veoma povoljno odrazilo na dejstva naših kopnenih i pomorskih jedinica.

U odnosu na ukupan broj izvršenih borbenih letova (1.213), Prva eskadrila je izgubila relativno malo ljudstva — sedam pilota, nažalost najboljih. Bili su to, uglavnom, komandiri eskadrila i odeljenja: majori Franjo Kluz, Mileta Protić, Ratko Jovanović i Arkadije Popov, poručnik Leopold Ankon, poručnik Ruđi Luidi i zastavnik A-

Ileksandar Vuković. Njihovi avioni obarani su, najčešće, prilikom drugog, trećeg ili četvrtog napada na ciljeve, ili su — usled niskog vađenja posle napada na brdovitom terenu — udarali u brdo. Uzrok pogibije nikada nije bio posledica slabe pripreme ili grešaka u upravljanju avionom. Naprotiv, ginuli su najhrabriji i najiskusniji piloti. »Naša je nesreća da su svi izginuli piloti bili prvoklasni«, kaže se u izveštaju komandira eskadrile od 24. decembra 1944. štabu Vazduhoplovstva NOVJ.

Od oktobra 1944., kada se Druga lovačko-bombarderska eskadrila pridružila Prvoj, borbena dejstva naše avijacije se osetno povećavaju i po obimu i po efektu. U skoro 1.000 borbenih letova pilota Druge eskadrile za nepunih 7 meseci uništeno je 70 motornih vozila, 42 plovna objekta na otvorenom moru i lukama Jadrana, 10 lokomotiva, 83 vagona i dr. Izveštaji o borbenim dejstvima eskadrile nisu registrovali podatke o broju ubijenih i ranjenih neprijateljskih vojnika, jer se ti rezultati nisu mogli dokumentovati fotografskim snimkom ili prebrojati okom.

Izvršavajući ratne zadatke u uslovima koji su često bili veoma nepovoljni — piloti Druge eskadrile su pretrpeli, takođe, osetne gubitke. Izgubili su petoricu drugova, među kojima i svog prvog komandira kapetana Aleksandra Cenića. Eskadrila je imala 9 oborenih i 36 oštećenih aviona, uglavnom vatrom PAA, ali su zahvaljujući odvažnosti i hrabrosti pilota svi avioni dovedeni na aerodrome poltanja.

Ratni izveštaji 2, 3, 4, 5, 8. i 11. Korpusa NOVJ, a posebno 4. armije i 1. i 2. lovačko-bombarderske eskadrile, koje su od avgusta 1944. do 9. maja 1945. neposredno ili posredno sadejstvovala ovim jedinicama — puni su izuzetno interesantnih podataka o odvažnosti naših prvih pilota i izvanredno značajnoj ulozi koju je naša avijacija odigrala u završnim operacijama za oslobođenje Jugoslavije. Takvi rezultati su mogli biti postignuti, pre svega, zahvaljujući kvalitetima njenih pripadnika, posebno njihovoj moralnopolitičkoj čvrstini, hrabrosti i zdravim vojničkim odnosima. Najveći broj pilota su bili komunisti, a obe eskadrile u celini su predstavljale jedinstvene, monolitne i visoko disciplinovane kolektive, u kojima je bio razvijen svestran idejnopolitički rad. Jedan od prvih sekretara partijske organizacije u ovoj eskadrili bio je pilot-majord Franjo Kluz.

BORBENA DEJSTVA VAZDUHOPLOVNIH DIVIZIJA

Od samog početka borbena dejstva vazduhoplovnih divizija bila su usmerena na neposrednu ili posrednu podršku jedinica 1, 2. i 3. armije, gotovo na celoj teritoriji Bosne i Hercegovine, Hrvatske i Sr-

bije. Prva lovačka i Druga lovačko-bombarderska eskadrila sadejstvovale su u to vreme pomorskim snagama i jedinicama NOV u primorskom pojasu, na otocima, u Bosni i Hercegovini, Gorskom kotaru, Lici i delu Slovenije.

Borbena dejstva 42. jurišne i 11. lovačke divizije započela su 15. januara 1945. godine. Zima, teški meteorološki uslovi i neujednačena konfiguracija zemljišta (od ravničarskog u Sremu, Semberiji, Podravini i Slavoniji do ispresecanog i visokoplaninskog u Bosni i Sloveniji) otežavali su izvršavanje njihovih borbenih zadataka, između ostalog i zbog toga što su gotovo sve jedinice bile popunjene mladim i neiskusnim pilotima. Pored toga, Nemci su raspolagali vrlo snažnom trupnom protivavionskom odbranom čiji je efekat dejstva bio prilično snažan s obzirom na osobenu taktiku dejstva naše avijacije i taktičko-tehničke karakteristike aviona: let u većim grupama, mala brzina aviona, mala visina napada, napadi u više naleta.

Međutim, kao što je već rečeno, borbena dejstva naše avijacije izvođena su u uslovima njene potpune prevlasti u vazдушnom prostoru. Avijacija neprijatelja se retko kada pojavljivala na frontu. Obično su se pojavljivale manje grupe ili pojedini avioni, koji su vršili izviđanje ili slobodan lov, izbegavajući pri tome borbu u vazduhu protiv naših jurišnika, najčešće štićenih lovačkom avijacijom. To je omogućilo našoj lovačkoj avijaciji da, pored neposredne zaštite jurišne avijacije, efikasno izvodi i jurišna dejstva, i da uporedo izvršava i druge zadatke: izviđanje i aerofotografisanje.

Do marta 1945. godine naši piloti su leteli u mešovitim grupama sa sovjetskim pilotima, koji su najčešće bili i vođe grupa. U poslednjim mesecima rata to više nije bilo potrebno. Obe divizije su imale već dovoljno potpuno osposobljenih starešina za samostalno rukovođenje i komandovanje, i za uspešno izvršavanje borbenih zadataka. Od tada do kraja rata su sve zadatke izvršavale potpuno samostalno. Pri armijama s kojima je sadejstvovala avijacija i za čiji je račun vršila vazduhoplovnu (vatrenu) podršku i izviđanje iz vazduha, nalazili su se vazduhoplovni oficiri za vezu i navođenje, koji su imali savetodavnu, stručnu funkciju kada se radilo o zahtevima za upotrebu avijacije, a često i drugim operativno-taktičkim pitanjima. Svi zahtevi štabova armija za upotrebu avijacije upućivani su preko Generalštaba, dok su direktive i naređenja za dejstva avijacije dolazila iz Generalštaba preko Operativnog štaba grupe vazduhoplovnih divizija do izvršilaca.

Taktika dejstva vazduhoplovnih jedinica, u prvom redu jurišne avijacije, zavisila je od obima i složenosti zadataka, zahteva koji su

im postavljani, meteoroloških uslova, i drugih faktora. Obično se deјstvovalo parom, a najčešće odeljenjem, osmorkom ili eskadrilom. Zaštitu gotovo svih deјstava jurišne avijacije vršili su lovci metodom »iskakanja« u reјon cilja radi neutralisanja LPAA i PAM. U zavisnosti od stepena neutralisanja neprijateljske protivavionske odbrane, napadalo se u više naleta (dva do pet), u vremenu od 10 do 20 min. Ovakva taktika je bila vrlo efikasna, naročito u toku neposredne vatrene podrške jedinica kopnene vojske, jer je duži boravak nad snagama protivnika omogućavao istovremeno i njihovo dugotrajno neutralisanje i veću slobodu deјstva naših jedinica.

U proleće 1945. godine naša armija je vodila borbe na širokom frontu, od reke Drave do Karlobaga na obali Jadranskog mora. Jedino u Sremu Nemci su uspeli da organizuju stabilniji front i da ga do aprilske ofanzive održe na liniji: r. Drava — r. Dunav — Šaregrad — ušće r. Drine. Front je bio organizovan po sistemu poljske fortifikacije. Ostali deo fronta, od ušća r. Drine — Sarajevo — Banja Luka — Bihać — Gospić — Karlobag, bio je ispresecan i veoma aktivan, zahvaljujući ofanzivnim deјstvima Jugoslovenske armije.

Samo od 6. marta, kada su nemačke snage forsirale reku Dravu kod Valpova i Donjeg Miholjca i stvorile mostobran, do 21. marta kada su veoma snažnim deјstvima jedinica 3. armije desetkovane — jurišna i lovačka avijacija su izvršile 1.116 borbenih letova.

Sadeјstvo avijacije i kopnenih snaga na relativno uskom prostoru mostobrana bilo je dobro organizovano. Bez obzira na žilavost odbrane, posebno masovnu upotrebu PAA, nemačke snage su nakon dvadeset dana borbi potpuno istopljene u mostobranu. Naše vazduhoplovne jedinice su izgubile tri aviona, a poginuo je i komandant jednog jurišnog puka major Milan Malnarić.

OSNOVNE KARAKTERISTIKE I REZULTATI DEJSTAVA VAZDUHOPLOVNIH DIVIZIJA

Za borbena deјstva vazduhoplovnih divizija karakteristična su dva perioda: zimski — u uslovima relativne stabilizacije sremskog fronta, i prolećni — od početka ofanzive Jugoslovenske armije, aprila 1945. godine, do konačnog oslobođenja zemlje.

U prvom, zimskom, periodu naša jurišna i lovačka avijacija su se nalazile u procesu borbenog osposobljavanja, ali su imale izuzetno značajnu ulogu u vatrenoj podršci ofanzivnih deјstava 2. armije u dolinama reke Drine i Bosne, i razbijanju i uništavanju neprijateljevih snaga koje su vršile protivnapade na frontu 1. i 3. armije u Sre-

mu. Zona u kojoj je u to vreme naša avijacija izvodila borbena dejstva bila je ograničena linijom: Višegrad — Sarajevo — Doboj — Novska — Daruvar — Virovitica. Na tom području je vršeno neprekidno osmatranje bojišta i izviđana dublja pozadina neprijatelja, i upravo zahvaljujući tome blagovremeno su otkrivane koncentracije snaga neprijatelja i njihove pripreme za izvođenje protivnapada, manevre na frontu i u dubini, i pravce izvlačenja u toku naše ofanzive.

O dejstvima vazduhoplovnih divizija u ovom periodu sačuvani su mnogi podaci. Samo u odbijanju snažnog protivnapada neprijatelja 17, 18. i 19. januara 1945. godine na odseku fronta 1. armije izvršena su 493 borbena leta, a u naredna 4 dana još 148. Potpomognute dejstvom avijacije jedinice 1. armije su uspele da oslobode Šid i Adaševce i da 23. januara stabilizuju front na kome su ostale do početka aprila.

Krajem januara se borbena dejstva avijacije prenose na području 2. armije. U tri dana — 24, 25. i 31. januara vazd. pukovi i eskadrile izvode 161 borbeni let, dejstvujući po kolonama neprijatelja na prelazu preko r. Save kod Brčkog i na komunikacijama Bijeljina — Brčko i Nova Kasaba — Drinjača. I u rejonima Vukovar, Virovitica i Županja avijacija je tih dana vršila intenzivna izviđanja i dejstva manjeg obima.

Operativna situacija u februaru izgledala je drukčija. Jedinice 1. armije su se nalazile ukopane na sremskom frontu, a glavnina snaga 3. armije se, početkom februara, pod jakim pritiskom Nemaca u Slavoniji, prebacuje na levu obalu Drave i utvrđuje na njoj. Na frontu 2. armije u istočnoj Bosni vođene su, međutim, žestoke borbe. Uporno nastojanje nemačkih komandi da obezbede izvlačenje svojih snaga iz Albanije i Grčke dolinom Drine i Bosne rezultiralo je neprekidnim okršajima na celoj dužini obe reke, kao i na prelazima ka reci Savi. Takvoj situaciji je bilo podređeno i dejstvo vazduhoplovnih divizija, čije se težište pomera ka snagama 2. armije. Gotovo iz dana u dan su izvođeni snažni napadi po pešadijskim i motorizovanim kolonama neprijatelja duž komunikacija, zatim po rejonima razmeštaja, železničkim kompozicijama na otvorenim prugama i željezničkim stanicama, po mestima prelaza preko reka, utvrđenim rejonima odbrane, i dr. Od posebnog su značaja bila dejstva jurišne avijacije po nemačkim snagama koje su se pod borbom kretale duž komunikacije Drinjača — Zvornik u vreme kada su jedinice 2. armije uspele da preseku ovu komunikaciju i onemoguće dalji pokret nemačkoj 22. diviziji dvadeset dana. Delom snaga avijacija je dejstvovala i pred frontom 1. i 3. armije u rejonima Tovarnik, Lovas, Vinkovci, Našice i Vukovar.

Upoređujući intenzitet dejstava s onim što je učinjeno u januaru (832 leta za 15 dana), u februaru su postignuti još bolji rezultati. Izvršena su ukupno 982 borbena leta, a zbog nepovoljnih meteoroloških uslova nije se letelo devet dana.

Početkom marta težište se ponovo prenosi na podršku 3. armije. Noću 5/6. marta sinhronizovano sa snagama u Mađarskoj, Nemci izvođe silovit napad na front 3. armije kod Valpova i Donjeg Miholjca, forsiraju Dravu, i nakon petodnevnih žestokih borbi stvaraju mostobran na levoj obali reke. Za jedinice 3. armije je nastala izuzetno teška situacija, jer je neprijatelj raspolagao jakim snagama. Njihovo zaustavljanje i razbijanje zahtevalo je maksimalne napore svih jedinica i štabova, a značajan doprinos tome dale su i eskadrile jurišne i lovačke avijacije. Samo za četiri dana borbe (od 7. do 10. marta) izvršeno je 340 letova, od kojih najveći broj uzastopnim dejstvom jurišne i lovačke avijacije. Avijacija je dejstvovala bez predaha — svakog dana do kasno u noć. Konačno, nemački prodor je zaustavljen, i već posle nekoliko dana (noću 20/21. marta) jedinice 3. armije prelaze u protivudar. Već krajem prvog dana 21. marta, neprijateljeve snage na mostobranu su potpuno razbijene, a 3. armija je ponovo stabilizovala front na Dravi.

Za devet dana odbrambenih dejstava 3. armije izvršeno je ukupno 675 borbenih letova. Međutim, to je bio samo deo ukupne borbene aktivnosti vazduhoplovaca u martu 1945. (1.393 leta). Od ne manjeg značaja je bila i podrška jedinicama 2. armije na frontu Bijeljina — Brčko — Janja, kao i snagama 1. armije na sremskom frontu. Naročita pažnja je posvećivana vazdušnom izviđanju i aerofotografisanju, pa su na te zadatke upućivane, uglavnom, grupe lovaca. Pored izviđanja dublje pozadine, fotografisani su i kompleksni delovi fronta, čime je omogućavano štabovima brigada i divizija da izvrše potpuniju procenu rasporeda i jačine neprijateljevih snaga, stepena fortifikacijskog uređenja odbrane, rejona vatrenih položaja artiljerije i tenkovskih jedinica, rejona koncentracije rezervi i dr.

VAZDUHOPLOVNE DIVIZIJE U SREMSKOJ OPERACIJI

Pripreme za proboj sremskog fronta i prelazak u odlučnu ofanzivu za konačno oslobođenje zemlje, vršene su u najvećoj tajnosti. Međutim, to nije sprečavalo avijaciju da dejstvuje manjim i srednjim grupama lovaca, a često i jurišnika, što je ubrzo paralisalo saobraćaj neprijatelja ka frontu i od fronta i prisililo ga da pokrete vrši jedino pod zaštitom mraka i nepovoljnih meteoroloških uslova.

Pred početak operacije, 11. aprila, avijacija je pojačavala dejstva u širim rejonima predviđenim za proboj da bi »omekšala« front, u čemu je i uspela. Dok je težište bilo na frontu 1. i 3. armije, gde su izvođene završne pripreme za prelazak u ofanzivu, deo snaga je neposredno sadejstvovao snagama 2. armije, koje su operisale u istočnoj Bosni i grupi divizija 1. armije, koja je dejstvovala južno od reke Save. U tim akcijama su izgubljena četiri aviona.

Proboj sremskog fronta izvršen je 12. aprila na desnom krilu borbenog poretka (na širini od šest kilometara), ali je težište proboga bilo na levom krilu. Noću 11/12. aprila jedinice Treće armije su forsirale Dravu kod Valpova i posle oslobođenja Osijeka nastavile gonjenje neprijatelja kroz Podravinu. Druga armija je razvijala operacije pravcem Doboj — Banja Luka i dalje u sadejstvu sa levokrillnim snagama 1. armije.

Prema ranije utvrđenim planovima sadejstva sa 1. i 3. armijom, vazduhoplovne snage su počele da nanose prve udare 12. aprila u 07.30 časova. Šest pukova jurišne i lovačke avijacije izvodili su uzastopne sasređene udare po unapred planiranim ciljevima uz upotrebu svih vrsta borbenih sredstava. Posle izvršenog proboga fronta avijacija je nastavila sa ešeloniranim napadima po ciljevima koji su otežavali napredovanje naših snaga, i neprijatelju koji se u neredu povlačio. Izviđači su intenzivno pratili tok operacije i blagovremeno davali podatke koji su bili od interesa za štabove armija i vazduhoplovnih jedinica.

Međutim, od 14. do 21. aprila dejstva avijacije postaju sve ređa zbog smanjenih zaliha goriva i sve veće udaljenosti fronta od aerodroma baziranja. Za prebaziranje je bilo potrebno oko 15 dana, i čim su (4. maja) 112. lovački i 422. jurišni puk prebazirani na aerodrom Mađžarmečke u Mađarskoj, dejstva avijacije su uspešno nastavljena. Do 8. maja udari su vršeni po živoj sili i tehnici neprijatelja u rejonima Sunja, Dugo Selo, Križevci, Zagreb, Ivanić-Grad, Karlovac, Jastrebarsko, Varaždin, Sisak i Koprivnica, a izviđane su i sve glavne komunikacije do linije Karlovac — Zagreb — Zidani Most — Celje — Maribor. Prilikom oslobođenja Zagreba, 8. maja 1945. avijacija je podržavala snage 2. armije, a od 8. do 15. maja intenzitet dejstva avijacije je svakim danom sve više smanjivan da bi u poslednjih sedam dana rata bio sveden, uglavnom, na vazdušno izviđanje.

Po oslobođenju zemlje, od 10. do 25. maja, 421. jurišni puk je zajedno sa samostalnom mešovitom eskadrilom iz Mostara vršio podršku snaga 3. korpusa koje su vodile žestoke borbe protiv odsečenih četničko-ustaških grupacija u istočnoj Bosni. Ove snage su konačno uništene 25. maja 1945.

Od 1. aprila, kada su vazduhoplovne jedinice otpočele pripreme za predstojeću ofanzivu u Sremu, do 25. maja kada su završena poslednja borbeno dejstva — izvršeno je 1.506 borbenih letova. Njihov ukupni efekat je teško proceniti i izraziti isključivo brojkama. Ilustracije radi, navodimo samo neke podatke: u celom ovom periodu izvršeno je ukupno 4.568 borbenih letova, od kojih 1.445 od strane naših posada i 3.123 sovjetskih. Utrošeno je oko 60.000 avio-bombi težine od 2,5 do 250 kg., zatim 5.000 raketnih zrna, 512.000 topovskih granata i preko 965.000 mitraljeskih metaka.

Ako se ima u vidu da su ovolika ubojna sredstva bila direktno usmerena na jedinice neprijatelja na položajima, u pokretu i u regionima prikupljanja, zatim na vojne željezničke kompozicije, logore, skladišta i borbeno tehniku moguće je bar donekle steći predstavu o snazi i intenzitetu vazdušnih udara, i to često u najodnosnijim trenucima borbe. Nažalost, ne raspolažemo potpunijim podacima o tome kakve su se i koliko obimne rezerve municije i topovskih granata našle u 77 skladišta koja su direktno pogođena bombama iz vazduha, ni o broju vojnika i oficira koji su se zatekli u 1.360 uništenih kamiona, više od stotinu razorenih kasarni i kuća, kao ni o materijalnom efektu 470 izazvanih požara. Zna se jedino to da su kompletne čete i bataljoni nemačkih vojnika »leteli u vazduh« posle napada jurišnika na željezničke kompozicije koje su se punom brzinom kretale ka frontu, da su direktni pogoci bombi jednog »jurišnika« u skladište lišavali nemačku diviziju petnaestodnevni rezervi municije, da je 32 uništene lokomotive i 42 tenka bilo nemoguće nadoknaditi u poslednjim mesecima rata, i sl.

Materijalni efekti dejstava vazduhoplovnih divizija, naročito u nekim periodima, bili su od neprocenjivog značaja. Međutim, još važnije je bilo psihološko dejstvo s obzirom na ubojni »tovar« jurišnih aviona IL-2 i saznanje da oni dejstvuju u uslovima potpune prevlasti u vazduhu. Zabeležno je i nekoliko primera u kojima je avijacija svojim prisustvom i uspešnim dejstvima uspevala da na duže vreme odgodi pojedine akcije neprijatelja, doprinese njihovom neuspehu (mostobrani na reci Dravi), uspori ili omete pristizanje rezervi i slično.

ISKUSTVA I POUKE

Pojava i razvoj avijacije NOV Jugoslavije od prvih partizanskih aviona, maja 1942. do trenutka formiranja modernih vazduhoplovnih divizija i pukova — predstavlja jedinstvenu pojavu u II svet-

skom ratu i oslobodilačkim i partizanskim ratovima u celini. Stvaranje sopstvene avijacije u vreme kada su fašističke armije bile u najvećem naponu svoje ekspanzije i kada se gotovo cela Evropa nalazila u dubokom mraku — predstavljalo je jedan od znakova snage, vitalnosti i visokog stepena organizovanosti naše narodnooslobodilačke borbe i sagledavanja njene jasne perspektive. U srcu nacističke »evropske tvrđave«, okružen stotinama garnizona i uporišta neprijatelja, oslobodilački pokret naroda Jugoslavije, s Komunističkom partijom kao organizatorom i vodećom snagom, razgario se takvim tempom da je već pri kraju prve godine imao sopstvene avione, a dve godine kasnije i prve eskadrole.

Iako je dejstvovala u izuzetno teškim i složenim uslovima (totalne vazdušne premoći i jake protivavionske odbrane neprijatelja, partizanskog načina snabdevanja i veštih improvizacija), avijacija NOVJ je uspela ne samo da se održi do kraja rata, već i da izraste u vrlo značajan faktor oružanih snaga nove Jugoslavije. Odlučujući činilac koji je omogućio takav uspon bio je subjektivni faktor — snaga Partije, ideje borbe, čovek. Piloti i posade partizanskih aviona bili su u svakom trenutku spremni i na najveća naprezanja i izvršavanje zadataka pod najtežim uslovima. Bilo je žrtava, ali one nisu obeshrabrivale već podsticale na još odlučniju i bespoštedniju borbu. Primera koji to potvrđuju, pored Kluza i Čajaveca bilo je u svim etapama razvoja avijacije i u najrazličitijim okolnostima. U Četvrtoj operativnoj zoni u Dalmaciji, na primer, pilot Ciril Vrabčić je hidro-avionom »Flit« višestruko od trideset dana (septembar—oktobar 1943.) prkosio neprijatelju koji je potpuno vladao vazdušnim prostorom, nanoseći mu udare uvek na drugi način i tamo gde ga neprijatelj nije očekivao. Vrabčić je do maksimuma iskoristio sva svojstva koja je avion nudio kao borbeno sredstvo i sredstvo izviđanja i veze. Slični primeri su zabeležni i u Lici, Sloveniji i Bosanskoj Krajini. Prva eskadrila 5. bosanskog korpusa predstavlja čak tipičan primer organizacije partizanske avijacije po nameni i strukturi zadataka koje je izvršavala od septembra 1944. do pred kraj rata. Imala je nekoliko uređenih terena za poletanje i sletanje, tako da je u slučaju ugroženosti aerodroma mogla vršiti manevar. Naročito uspešno je korišćena za izviđanje i održavanje veze, a njeni izviđački podaci su bili od neprocenljive koristi za donošenje odluka.

Prva i Druga eskadrila, međutim, nisu predstavljale partizansku avijaciju. To su bile regularne vazduhoplovne jedinice NOVJ, koje su dejstvovala gotovo na celom području Jugoslavije, manje i ređe po pozivu, a najčešće na osnovu prethodno utvrđenog plana. Veći

broj zadataka izvršavan je pod nazivom »vatreno izviđanje« ili »slobodan lov«, odlaskom na određene maršrute i u određene rejone gde je prethodno trebalo otkriti unosne ciljeve, a potom ih bombardovati, raketirati i tući topovsko-mitraljeskom vatrom.

Dejstva avijacije po pozivu štabova korpusa, divizija i brigada, s čijim je jedinicama sadejstvovala, bila su vrlo retka, ali su po rezultatima bila izuzetno efikasna. Rezultate njenih udara iz vazduha jedinice kopnene vojske su redovno maksimalno iskorišćavale. U određenim situacijama ti rezultati su čak i odlučujuće uticali na ishod dejstava kopnenih jedinica. Bilo je, doduše, i nesporazuma, pa i neuspeha zbog neusklađenosti obostranih dejstava, zakašnjenja jednih ili drugih ili neobeležavanja »svojih snaga« jer direktnih veza avion-zemlja i obratno nije bilo.

Planska upotreba avijacije zasnivala se na njenom dejstvu po objektima i ciljevima koji su, najčešće, bili van neposrednog dometa kopnenih snaga. Obično se radilo o napadima po željezničkim komunikacijama, stanicama i voznom parku, rečnim prelazima, otkrivenim koncentracijama trupa i tehnike, štabovima, skladištima, plovnim objektima na moru ili u lukama i sl. U stvari, to je bilo posredno sadejstvo od kojeg su jedinice NOVJ često imale i neposrednu korist, jer su uspeh avijacije iskorišćavale kao povoljnu šansu za sopstvenu akciju. Metod »vatrenog izviđanja« ili »slobodnog lova« dao je takođe izvanredne rezultate, jer je vođama grupa bilo prepušteno da sami otkriju i ocene rentabilnost cilja, što je podsticalo njihovu odgovornost i motivisalo ih za postizanje što boljih uspeha. Primenom ovog načina borbenih dejstava potopljeno je najviše neprijateljevih plovnih objekata na moru, uništeno najviše željezničkih kompozicija na otvorenim prugama i u stanicama, i izbačeno iz stroja najviše žive sile i tehnike na putevima ili u rejonima koncentracije.

U izgrađivanju taktike borbenih dejstava avijacije jedan od značajnih principa bila je i upotreba relativno malih grupa aviona za izvršenje zadataka. Ubrzo se, naime, pokazalo da i grupe od 2, 4, 6 ili najviše 8 aviona mogu biti vrlo efikasne za iznenadne napade po komunikacijama, kompozicijama, plovnim objektima i kolonama na maršu, te da jedno odeljenje aviona često može da ostvari isti efekat kao i veća grupacija koja je blagovremeno otkrivena od strane neprijatelja.

Vatrena moć »harikena« i »spitfajera« i raznovrsnost borbenih sredstava koja su nosili, vešto je i vrlo efikasno korišćena od strane naših pilota. Sa kompletnim borbenim punjenjem par aviona je mogao da uništi željezničku kompoziciju na otvorenoj pruzi ili željez-

ničkoj stanici iznenadnim napadom iz prvog naleta. Međutim, sa istim borbenim punjenjem, zauzimanjem povoljnijih uglova za napad i preciznijim nišanjem, moglo se efikasno napasti više sličnih ciljeva. Te mogućnosti su često korišćene pri dejstvu po određenom cilju, što je pilote i avione izlagalo dejstvu neprijateljeve protivvazdušne odbrane. Umesto 1—2 napada izvođeno je katkada po tri, četiri, pa i pet napada. U 2.200 borbenih letova koliko su Prva i Druga eskadrila izvršile u 1944. i 1945. godini bilo je 2—3 puta više napada na ciljeve koji su štićeni sa zemlje. Takav odnos prema izvršavanju borbenih zadataka proizilazio je iz visoke svesti i morala naših pilota, koji je često prelazio okvire mogućeg i dozvoljenog. Kao što je poznato, taj fenomen je jedna od karakteristika našeg rata, a njegovu potvrdu nalazimo naročito u ofanzivama i drugim složenim situacijama u kojima su se nalazili borci NOVJ. Kod pilota se pojavljivao sve više kako se primicao kraj rata.

Eskadrile su dejstvovalе, uglavnom, na brdskom i planinskom zemljištu sa duboko usećenim dolinama i kotlinama kroz koje su se probijale komunikacije koje je neprijatelj intenzivno koristio. Na takvom terenu je bilo teško uočavati objekte dejstva, a posebno raspored protivavionske artiljerije koja je predstavljala glavnu opasnost. Konfiguracija zemljišta je, prema tome, direktno uticala na jačinu i sastav grupe, način napada i primenu drugih taktičkih elemenata. Mnogi od pomenutih negativnih uticaja su često eliminisani snalažljivošću, borbenim elanom i voljom pilota, ali to nije bilo uvek moguće.

Formiranjem vazduhoplovnih divizija nastaje treća faza u razvoju vazduhoplovstva nove Jugoslavije. Njihovo formiranje poklapa se s vremenom prerastanja NOV u Jugoslovensku armiju i obrazovanjem 1, 2, 3, i 4. armije.

Vazduhoplovni pukovi i divizije predstavljali su, pre svega, novi kvalitet u tehničkom, borbenom, organizacionom, kadrovskom i materijalnom pogledu. Istovremeno, to je bio veliki kvantitativni porast novog Ratnog vazduhoplovstva. Borbena dejstva vazduhoplovnih divizija omogućavala su povoljnije uslove za izvođenje mnogih složenih akcija kopnenih snaga, posebno u toku zime i proleća 1945. godine. U dugotrajnim borbama na celom toku reke Bosne, Drine, Save, Dunava i Drave avijacija je odigrala izvanredno značajnu ulogu, i upravo to vreme predstavlja i period priprema za proboj sremskog fronta i odlučnu ofanzivu JA za konačno oslobođenje zemlje.

Prolećnu ofanzivu na sremskom frontu vazduhoplovne divizije su dočekale potpuno spremne. Imale su vazдушnu prevlast nad

jugoslovenskim nebom, bez obzira na povremene avanturističke izlete nemačkih pilota. Na aerodromima Srema i Bačke na kojima su bazirali vazduhoplovne jedinice početak ofanzive je označio istovremeno i početak najintenzivnije akcije. Kamioni natovareni sanducima municije i bombi, i cisterne pune goriva i maziva slivale su se od skladišta prema aerodromima i obratno dok je masa ljudi hitala na sve strane. Avioni su izrulavali prema glavnim pistama, poletali, sletali i ponovo rulali na punjenje, tako da je već u prvim jutarnjim časovima kružni ciklus na svakom aerodromu bio zatvoren.

Tačno u 07,00 časova nad Osijekom, Donjim Miholjcem, Našicama, Tovarnikom, Nijemcima, Šudskim Banovcima, Mohovu, Sotinu, Rizovcu, Petrijevcima, Vladimirovcima, Marjancima, Vinogradima, Čakovcima, Tovarnikom, Ilincima, Njegosavcima, Vukovarom i desetinama drugih mesta buka avionskih motora, eksplozije bombi i raketnih zrna, i topovsko-mitraljeske salve zaglušile su iznenađenog neprijatelja. »Il-ovi« i »Jak-ovi« su sejali smrt, terali vojnike neprijatelja iz naseljenih mesta, rovova i saobraćajnica, palili tehniku i skladišta, odsecali odstupnicu. Već u prva dva dana ofanzive oslobođeni su Vinkovci i Vukovar.

Dok je 3. armija oslobađala Osijek, Našice i Donji Miholjac i ugrožavala glavne snage neprijatelja pred frontom 1. armije, avijacija je pomerala svoje napade od linije fronta ka pozadini tukući uporedno snage u odbrani i one koje su kao rezerve pridolazile iz dublje pozadine. Tako je otpočeo proboj sremskog fronta i afirmacija našeg vazduhoplovstva kao respektivne borbene snage, koja sve više potvrđuje neophodnost svog prisustva na frontu. Međutim, ma koliko da je naglašavan značaj avijacije kao udarne snage, njen osnovni zadatak je ostao i dalje — izviđanje. Pošto je naše vazduhoplovstvo imalo potpunu prevlast u vazduhu, moglo je sve snage, posebno lovačke avijacije, da angažuje za jurišna i bombarderska dejstva po ciljevima kojih je bilo u izobilju. Tako je i urađeno. Zajedno sa jurišnicima lovci su tukli nemačke trupe u rovovima i otpornim tačkama, rezerve na maršu, tenkove i motorizaciju, šlepove na rekama, željezničke kompozicije i druge objekte od značaja za vojne svrhe.

Za razliku od taktike koju su upotrebljavale Prva i Druga eskadrila, vazduhoplovni pukovi su dejstvovali u jačim grupama, obično eskadrilskog sastava, a ponekad čak i pukovskog. Manje grupe od 4, 6 i 8 aviona upotrebljavane su onda kada je situacija bila neizvesna ili se dejstvovalo po manjim otpornim tačkama ili željezničkim kompozicijama. Na front se dolazilo u razmaknutom borbenom poretku, na visini uvođenja u napad. Lovci koji su vršili zaštitu juriš-

nika ranije su izbijali u rejone dejstva radi otkrivanja i neutralisanja protivavionske odbrane da bi potom i sami vršili jurišna dejstva po otkrivenim ciljevima.

Ubojni tovar jurišnika Il-2 (2 topa 23 mm sa 300 zrna, 2 mitraljeza 7,62 mm sa 1.500 metaka, 1 mitraljez 12,7 mm sa 150 metaka, 600 kg. bombi i 4 raketna zrna 82 ili 123 mm) bio je ubitačan. Za kolone na maršu, trupe u rejonu koncentracije, željezničke stanice sa voznim parkom i slične objekte, dejstvo jurišnika je bilo pogibeljno. U likvidaciji nemačkih mostobrana na Dravi i Savi, u proboju sremskog fronta i kasnije, jurišna avijacija je odigrala izvanredno veliku ulogu. Sa uspehom je sadejstvovala jedinicama Prve i Treće armije, a istovremeno je krčila put i pravila prolaze borcima kroz najjače grupacije nemačko-kvislinških snaga.

Posebno treba istaći preciznost u pogađanju ciljeva, što je karakterisalo gotovo svakog pilota-jurišnika. Pored instrumenata i uređaja za nišanje, oni su imali i svoja iskustvena merila i norme, svoje uglove na krilu Il-a obeležene kredom. Raketama su izvanredno precizno bušili tenkove, oklopna vozila, bunkere i druge taktičke ciljeve. Avion JAK-3, mada je bio tipičan lovac, imao je takvo naoružanje da je sa uspehom mogao vršiti i jurišna dejstva. Pored topa kal. 20 mm sa 120 zrna, imao je i dva mitraljeza 12,7 mm sa 300 metaka.

Lovci su postizali veoma značajne rezultate pri dejstvima po komunikacijama i saobraćaju. Posebno su imali uspeha u napadima na željezničke kompozicije na otvorenoj pruzi i u stanicama, a topovsko-mitraljeskom vatrom su veoma precizno pogađali mesta štabova, skladišta i slične ciljeve. Zapažene rezultate su postizali i u izviđanju i aerofotografisanju određenih delova fronta. U pripremi poslednje ofanzive, aprila 1945. uloga lovačke avijacije je upravo na ovim zadacima bila izuzetno značajna. Snimljene su foto-celine kompaktnih delova fronta i njegove bliže pozadine, tako da su se aero-fotosnimci našli u svim štabovima. Svaki rov, otporna tačka, saobraćajnica i rejon koncentracije mogli su se sagledati i proučiti okom sa dugometražnih foto-snimaka, a foto-dešifranti su obeležavali svaki objekat i borbeno sredstvo koje se ocrtavalo na snimcima.

Naša avijacija je imala uglavnom tri problema:

1. Otežano snabdevanje rezervnim delovima i pogonskim materijalom zbog izduženih komunikacija, udaljenih centara za snabdevanje i stalne opasnosti od plovećih mina na Dunavu, jer je rečni saobraćaj predstavljao osnovni način transporta;

2. Nepovoljni meteorološki uslovi koji su, posebno u toku zime, usložavali njena dejstva do te mere da su mnoge posade sa rizikom izvršavale borbene zadatke;

3. Vrlo jaka i dobro organizovana PAO trupa, rejona koncentracije i drugih važnijih rejona i objekata neprijatelja. Malokalibarski PA topovi i PA mitraljezi predstavljali su vrlo snažno sredstvo neprijateljeve odbrane.

Ni naša, a pogotovo neprijateljska avijacija, nisu dejstvovala noću. Nije bilo čak ni pokušaja da se noć koristi za bilo kakvu aktivnost avijacije. Mi smo raspolagali avionima namenjenim isključivo za podršku KoV, a za avio-podršku noću trebalo je rešiti mnoštvo problema, za što nisu postojali uslovi. Osim toga, ni avioni ni ratni aerodromi nisu bili osposobljeni za noćnu upotrebu.

Od sredine januara 1945. do kraja rata nad našim frontovima i u njihovoj pozadini nalazilo se više od hiljadu aviona u akciji. Već samo taj podatak je dovoljan da bi ilustrovao ulogu i mesto koje je avijacija imala u završnim operacijama JA za konačno oslobođenje naše zemlje. O tome kakav je bio njen doprinos u danima proboja sremskog fronta i u podršci ofanzivnim dejstvima naših armija, najrečitije govori i pohvala Vrhovnog komandanta JA druga Tita od 14. aprila 1945. godine: »Izvanrednu pomoć trupama na zemlji pružala je naša avijacija svojim odlučnim sadejstvom u toku celog trajanja operacije. Izražavam svoju zahvalnost svim borcima i rukovodiocima jedinica koje su izvojevale ove sjajne pobede.«