

Ratno vazduhoplovstvo u strategijskoj konceptiji NOR-a

U okviru obeležavanja 40-godišnjice pobede nad fašizmom, u organizaciji Komande Ratnog vazduhoplovstva i protivvazdušne odbrane održan je 21. marta 1985. godine u Zemunu okrugli sto o temi: »Ratno vazduhoplovstvo u strategijskoj konceptiji NOR-a«. Sa tog skupa za čitaoce »Vojnog dela« donosimo autorizovana izlaganja general-pukovnika Zdenka Ulepića i general-potpukovnika Vojislava Mikića.

General-pukovnik
ZDENKO ULEPIĆ

Ratno vazduhoplovstvo — značajan činilac u izvođenju operacija Narodnooslobodilačke vojske i Jugoslovenske armije

I

Sve do jeseni 1943. godine vazдушnim prostorom nad jugoslovenskim ratištem u potpunosti su dominirale vazduhoplovne snage okupatora i domaćih kvislinga. Izuzev povremenih dejstava pojedinih partizanskih aviona i nekoliko savezničkih vazduhoplova, koji su donosili pomoć četnicima Draže Mihailovića, leteli su isključivo neprijateljski avioni, ostvarujući na taj način apsolutnu prevlast u vazдушnom prostoru. Za baziranje avijacije neprijatelj je koristio uglavnom postojeće (stalne i pomoćne) aerodrome bivšeg jugoslovenskog vazduhoplovstva, ali kako je njihov broj bio nedovoljan izgradio je i nekoliko novih (Kovin, Ečka, Pleso, Sombor, Banja Luka), a povremeno je dejstvovao i sa baza u susednim zemljama — Albaniji, Grčkoj, Bugarskoj, Austriji i Italiji. To mu je omogućavalo da

svoju avijaciju efikasno angažuje i upotrebljava na celoj teritoriji Jugoslavije.

Avijacija neprijatelja na našem ratištu izvršavala je uglavnom sledeće zadatke: izviđanje i održavanje veze; neposrednu i posrednu vatrenu podršku jedinica kopnene vojske i ratne mornarice; terorističke napade na naseljena mesta na oslobođenoj teritoriji; vazdušni transport trupa; snabdevanje opkoljenih jedinica i bacanje letaka. Većinu zadataka je izvršavala danju.

U borbi protiv avijacije neprijatelja političko i vojno rukovodstvo Narodnooslobodilačke vojske (NOV) i partizanskih odreda Jugoslavije, preduzimalo je od prvih dana ustanka, a naročito od leta 1942. godine, opsežne i raznovrsne mere. Pre svega, rukovodstva Komunističke partije u gradovima vršila su intenzivnu propagandu među pripadnicima neprijateljskih oružanih snaga, posebno u tzv. Nezavisnoj Državi Hrvatskoj i njenim vazduhoplovnim jedinicama, što je imalo za posledicu slabljenje njihovog morala i prebegavanje mnogih vazduhoplovaca Nezavisne Države Hrvatske u redove Narodnooslobodilačke vojske i partizanskih odreda Jugoslavije. Neki su to učinili i sa avionima. Od ne manjeg značaja bili su i sve češći napadi na aerodrome okupatora i domaćih kvislinga: Kraljevo, Sarajevo (Rajlovac), Butmir, Banja Luka, Velika Gorica, Sv. Nedelja, Cerklje i dr., u kojima su naše jedinice zaplenile i uništile veće količine vazduhoplovne tehnike (između ostalog je zapaljen i 31 avion).

Pošto nisu raspolagale efikasnim sredstvima zaštite od avijacije (u prvom redu protivavionskim topovima i mitraljezima), jedinice Narodnooslobodilačke vojske Jugoslavije primenjivale su one mere i taktičke postupke kojima su postizale optimalne rezultate u zaštiti od dejstva neprijateljskog vazduhoplovstva. *Prvo*, kadgod je to bilo moguće izbegavale su stvaranje većih, za avijaciju rentabilnih ciljeva. *Drugo*, dnevni pokreti većih jedinica na otvorenom zemljištu primenjivani su samo izuzetno, kada su operativni razlozi to neizbežno iziskivali, ali je i u takvim slučajevima zahtevana maksimalna opreznost, brzina i rastojanje između pojedinih ešelona. *Treće*, u svim jedinicama stalno je naglašavan značaj maskiranja. *Četvrto*, u vojnostručnoj obuci jedinica borci i starešine su vežbali upotrebu puščane i mitraljeske vatre prilikom gađanja aviona, (naročito) na manjim visinama. Koliko je to bilo efikasno pokazuje i podatak da je oboreno više desetina aviona, a oštećeno gotovo dva puta više.

Sve pobrojane i mnoge druge mere dale su u osnovi zadovoljavajuće rezultate, ali ipak nisu uvek mogle osetnije da smanje gubitke koje su jedinice Narodnooslobodilačke vojske i partizanskih odreda, kao i jedinice i ustanove u pozadini i civilno stanovništvo tr-

pele od dejstava avijacije neprijatelja. Oni su bili naročito izraženi u krupnijim operacijama i ofanzivnim dejstvima snaga okupatora i domaćih kvislinga (npr. u ofanzivi na Kozaru, u bitkama na Neretvi i Sutjesci, i sl.). U tom sklopu treba posmatrati i psihološko dejstvo vazdušnih napada na moral boraca i civilnog stanovništva, što se nije smelo zanemarivati.

Geografski, orografski i klimatski uslovi u kojima je dejstvovala avijacija neprijatelja na našem ratištu nisu bili najpovoljniji. Kada to konstatujemo imamo u vidu, pre svega, brdsko-planinski karakter zemljišta na kojem se odigravao najveći broj operacija, a koje je za dejstvo avijacije bilo izrazito nepovoljno. Taj negativni efekat još više su potencirale često nepovoljne klimatske prilike, smanjujući potremeno mogućnosti za dejstvo avijacije na najnižu granicu. Zbog toga su Nemci bili prisiljeni da izdaju i posebnu instrukciju u kojoj je naglašeno da je »jugoslovenski vazdušni prostor najteži u Evropi za obavljanje letačkih aktivnosti«.

Rezimirajući navedene činjenice i okolnosti, moguće je izvući nekoliko zaključaka od šireg teorijskog i aplikativnog značaja.

1. Mada je neprijatelj imao apsolutnu dominaciju u vazдушnom prostoru, i uprkos tome što je od dejstava svoje avijacije imao nesumnjive koristi, katkada i vrlo velike — sve mu to nije donelo ni približno ona preimućstva i efekte koje bi mogao da ostvari u drukčijim uslovima ratovanja, odnosno da nam je nametnuo (ili da smo sami izabrali) frontalni način ratovanja: partizanski, manevarski, dinamični i stalno pokretni način dejstava, kakav smo primenjivali na celokupnom jugoslovenskom ratištu. To je višestruko smanjivalo i neutralisalo apsolutnu strategijsku prevlast neprijatelja u vazduhu, a mi mu nismo davali priliku da vrši koncentrične i uništavajuće udare po velikim grupacijama i objektima operativno-strategijskog značaja. U uslovima partizanskog načina ratovanja takvih ciljeva na bojištu praktično nije ni bilo. Time ne poričemo i ne negiramo ono što je očigledno: da je neprijatelj imao mnoge taktičko-operativne koristi od svoje avijacije, inače veoma brojne, naročito u tzv. ofanzivnim akcijama širih razmera, ali stepen tih efekata tek treba istražiti i objektivno oceniti i vrednovati. Takvih i sličnih analiza još uvek nemamo.

2. U uslovima partizanskog načina ratovanja, standardno naružanje avijacije neprijatelja, posebno bombarderske, samo je izuzetno moglo da iskaže svoj puni borbeni potencijal. Mnogo su opasniji bili lakši tipovi aviona — partizani su ih zvali »pikavci« ili »rode«, jer su se lakše prilagođavali terenskim uslovima i specifičnim ciljevima. Srećom, tada još nije bilo borbenih helikoptera.

3. Iskustvo našeg narodnooslobodilačkog rata je dokazalo da se i u uslovima potpune prevlasti neprijateljske avijacije — ako se uspešno primeni odgovarajuća strategija i taktika oružane borbe — mogu voditi uspešne operacije, čak i velikih razmera. To je potvrdila i novija istorija ratovanja, naročito u Vijetnamu, ali i drugde. Pomenuto iskustvo daje korisne pouke i za našu savremenu strategiju opštenarodnog odbrambenog rata, bilo da je reč o dejstvima neprijatelja ili o našim dejstvima na protivničke snage takvog karaktera.

II

U drugoj polovini 1943. i tokom 1944. godine na vojno-političkoj sceni drugog svetskog rata odigrali su se mnogi značajni događaji, koji su usloveli i krupne promene na ratištu u Jugoslaviji. Izdvajam samo one koje su imale neposrednog ili posrednog uticaja na razvoj vazduhoplovne situacije.

1) Suočeni sa nepobitnim činjenicama koje su, pored ostalog, utvrdili i saveznički obaveštajni organi, kao i pod sve jačim pritiskom svetskog javnog mnjenja, britanski zvanični krugovi sa V. Čerčilom na čelu, bili su prinuđeni da se zvanično odreknu Draže Mihailovića i njegovih četnika, i da septembra 1943. godine, upute u Vrhovni štab NOV i POJ svoju vojnu misiju na čelu sa brigadirom Ficrojem Meklinom (Fitzroy Maclean) i time de facto priznaju Narodnooslobodilačku vojsku Jugoslavije kao savezničku ratnu silu. To je omogućilo Vrhovnom štabu da i on pošalje svoju vojnu misiju u savezničku Komandu za Srednji istok, i tako uspostavi zvaničan kontakt sa zapadnim saveznicima i da zatraži pomoć u isporuci teže borbene tehnike (aviona, tenkova i druge ratne opreme) jedinicama Narodnooslobodilačke vojske, o čemu je drug Tito obavestio većnike na Drugom zasedanju AVNOJ-a, novembra 1943. godine. Bio je to, u stvari, prvi početak organizovane aktivnosti u pravcu stvaranja našeg vazduhoplovstva.

2) Posle kapitulacije nemačko-italijanske armije u severnoj Africi (12. maja 1943. godine), saveznici su sredinom avgusta zauzeli Siciliju, a već početkom septembra se iskrcali u južnoj Italiji gde su zauzeli veći broj aerodroma na koje su uskoro prebazirane jake snage strategijske i taktičke avijacije — oko pet hiljada borbenih aviona. U međuvremenu je 8. septembra, potpisan akt i o kapitulaciji Italije, što je već samo po sebi prouzrokovalo krupne vojno-političke posledice. Pored kopnenih snaga, sa našeg ratišta je nestala i italijanska avijacija, koja se bazirala duž cele jadranske obale, zaključ-

no sa Albanijom. Tu veliku prazninu morala je sada da popuni nemačka avijacija, kojoj je opet — zbog teške situacije na istočnom frontu i odbrane Nemačke od savezničkih vazdušnih napada — bio potreban svaki avion.

3) Prvog oktobra 1943. godine sa aerodroma u južnoj Italiji poletela je prva formacija 15. američke vazdušne armije na bombardovanje Bečkog Novog Mesta. Sa ovih aerodroma su do kraja rata nastavljena bombardovanja ciljeva u Nemačkoj, Rumuniji, Mađarskoj i južnoj Francuskoj (do njenog oslobođenja). Veći deo tih marš-ruta je išao preko naše zemlje. Bombarderske formacije od više stotina, pa i hiljadu bombardera, bile su praćene jakom lovačkom zaštitom, koja je lako raščišćavala svaku pojavu neprijateljske avijacije nad našom teritorijom, gde nemačka avijacija i nije držala jače lovačke snage.

Saveznička strategijska avijacija bombardovala je i mnoge ciljeve u našim gradovima — Podgorici (Titogradu), Zadru, Beogradu, Bosanskom i Slavonskom Brodu, Leskovcu i drugim mestima. Zbog bombardovanja sa velikih visina sistemom »tepih«, dejstva su bila nedovoljno precizna; prouzrokovala su velika rušenja i mnoge žrtve civilnog stanovništva. Zbog toga je Vrhovni štab morao da uloži oštar protest savezničkim komandama, postavljajući zahtev da se strategijski ciljevi na teritoriji Jugoslavije ubuduće bombarduju samo uz njegovu saglasnost. Takav stav potvrđen je kasnije i na sastanku maršala Tita sa generalom Vilsonom u Kazerti, 10. avgusta 1944. godine.

Saveznička *taktička avijacija*, pored podrške sopstvenih kopnenih snaga i ratne mornarice, operisala je takođe i na Jadranskom moru. Najčešće je napadala pristaništa koja je koristila neprijateljska mornarica, zatim brodove u plovidbi. Kasnije je prenela dejstva i na kopno — po aerodromima, objektima i saobraćaju na komunikacijama i drugim pogodnim ciljevima.

4) Na konferenciji vođa antihitlerovske koalicije Staljina, Ruzvelta i Čerčila u Teheranu (28. X — 1. XI 1944) odlučeno je, između ostalog, i da se pojača pomoć Narodnooslobodilačkoj vojsci Jugoslavije u ratnom materijalu, hrani i opremi, a ranjenici prebacuju na lečenje u Italiju. To je značilo i zvanično priznanje Narodnooslobodilačke vojske kao savezničke armije.

Materijalnu pomoć Narodnooslobodilačkoj vojsci saveznici su upućivali morskim i vazdušnim putem. Širom Jugoslavije uređen je veliki broj pomoćnih letilišta na koje su, uglavnom noću, sletali saveznički transportni avioni sa materijalom, a u povratku su odvozili ranjenike, bolesnike, svoje pilote koji su se iz oštećenih aviona spuš-

tali padobranima na oslobođenu teritoriju, kao i druga lica. Uporedo je uređeno i veći broj terena za prihvrat materijala, koji je bacan padobranima. Istina, bili su to veoma privlačni ciljevi za neprijateljsku avijaciju, ali bez većeg uspeha.

5) Krajem februara 1944. godine u Vrhovni štab NOV i POJ, koji se tada nalazio u Drvaru, stigla je i sovjetska vojna misija, sa generalom Kornjejevim na čelu. Uskoro po dolasku, misija je angažovana i u rešavanju problema vezanih za stvaranje vazduhoplovstva Narodnooslobodilačke vojske Jugoslavije, ali su konkretni rezultati usledili tek više meseci kasnije.

6) Kao rezultat pregovora sa nadležnim britanskim organima formirane su u sastavu RAF-a dve *jugoslovenske eskadrile*: 22. aprila 1944. godine Prva eskadrila (britanska oznaka — 352. Yugoslav squadron RAF) i 1. jula Druga eskadrila (351. Yugoslav squadron RAF). Obe su otpočele borbena dejstva sa našim nacionalnim oznakama, isključivo nad našom teritorijom: Prva (eskadrila) — 16. avgusta, a Druga — 13. oktobra 1944. godine.

7) Radi uništenja Vrhovnog štaba i najviših rukovodećih organa narodnooslobodilačkog pokreta i stvaranja što povoljnijih uslova za konačan obračun sa Narodnooslobodilačkom vojskom Jugoslavije, u čijem je sastavu tada bilo već 35 divizija prekaljenih boraca, Hitler i nemačka vrhovna komanda isplanirali su još prvih dana marta 1944. godine zamašnu kombinovanu operaciju u kojoj je glavni »adut« bio vazdušni desant na Drvar — nazvan „Rösselsprung“ (konjićev skok). Za tu operaciju, koja je izvedena 25. maja 1944. godine, angažovana je najmasovnija i najraznovrsnija vazduhoplovna formacija upotrebljena do tada na jugoslovenskom ratištu: oko 220 borbenih i 35 transportnih aviona, sa još 34 transportne jedrilice, odnosno ukupno blizu 300 letilica.

Saveznička avijacija se nije pojavljivala 25. maja u rejonu desanta, premda su njeni organi obavešteni o desantu istog dana pre podne. Zašto je izostalo njeno angažovanje, i to upravo u najkritičnijem trenutku, na žalost još uvek ne znamo, mada je već krajnje vreme da se ova enigma razjasni, utvrdi prava i potpuna istina, i time konačno prekinu svakovrsna proizvoljna tumačenja i nagađanja. U toku sedam do osam dana nakon desanta dejstvo savezničke avijacije se već vidno osećalo: intenzivno je napadala aerodrome na kojima je bazirala avijacija neprijatelja, vršila je udare po kolonama neprijatelja na komunikacijama i u rejonima koncentracije, bombardovala je i mitraljirala železničke stanice, vozove, naseljena mesta i druge ciljeve, koje su prethodno otkrili izviđači. Transportna avijacija je u više mahova snabdevala naše jedinice najnužnijim

potrebama, a u završnoj fazi operacije prevezla je članove Vrhovnog štaba i vojnih misija na novo komandno mesto na otoku Visu i evakuisala određen broj ranjenika. Prema nedovoljno proverenim podacima, saveznička avijacija je u ovom periodu izvršila više od hiljadu borbenih letova i zadala teške udarce neprijateljskoj avijaciji. Nakon sloma vazdušnodesantne operacije na Drvar započeo je proces opadanja snaga i aktivnosti avijacije neprijatelja na našem ratištu, koji se nije zaustavio do kraja rata.

8) Početkom juna 1944. godine (tačan datum još nije utvrđen) u sastavu RAF-a formirana je posebna vazduhoplovna formacija za dejstva na balkanskom ratištu — Balkanske vazduhoplovne snage (Balkan Air Force — BAF), koja je prilikom formiranja imala osam skvadrona i jedan flajt, a u septembru već devet vingova.¹ Ubrzo nakon formiranja, jedinice BAF-a su dejstvovale uglavnom nad teritorijom Jugoslavije, ali je uskoro znatan deo snaga preorijentisan za podršku savezničkih grupa koje su se iskrcale u Grčkoj. Prva i Druga eskadrila NOVJ, bile su u sastavu 281. vinga, i dejstvovale su u prvo vreme sa aerodroma u Italiji, zatim sa Visa, a u završnim operacijama iz baza kod Zadra, gde se nalazio kompletni 281. ving sa 6 skvadrona.

9) Za vreme boravka maršala Tita u Kazerti, avgusta 1944. godine, ugovorena je sa savezničkim komandantom za Sredozemlje, generalom Vilsonom, kombinovana operacija jedinica Narodnooslobodilačke vojske i anglo-američke avijacije radi sinhronizovanog udara po komunikacijama kojima se nemačka Grupa armija »E« povlačila iz Grčke kroz Jugoslaviju. Težište operacije bile su železničke pruge Ljubljana — Beograd i Beograd — Niš — Skoplje — Solun, kao i sve značajnije komunikacije koje iz doline Save vode ka Jadranskom moru. Ova operacija — saveznici su je nazvali »Retvik« (nedelja pacova) — trajala je od 1. do 7. septembra i u njoj su vrlo intenzivno dejstvovale jedinice strategijske i taktičke avijacije — danju, dok su jedinice NOVJ napadale uglavnom noću.

Rezimirajući vazduhoplovnu situaciju na jugoslovenskom ratištu u ovom periodu, moguće je izvući nekoliko zaključaka.

1. Zbog bitno izmenjenih vojno-političkih uslova i sve intenzivnijeg dejstva avijacije saveznika, vazduhoplovna situacija se korenilo izmenila u prilog Narodnooslobodilačke vojske u odnosu na prve dve godine rata. Nakon kapitulacije Italije, septembra 1943. godine, sa našeg neba je nestala i njena avijacija, a zadatke koja je ona do tada izvršavala preuzela je avijacija nemačke armije.

¹ Skvadron je imao dva flajta sa ukupno 16 aviona, a ving je bio promenljivog sastava: od 2 do 8 skvadrona, pa i više.

Protiv vazduhoplovnih snaga neprijatelja, koje su bazirale na jugoslovenskoj teritoriji, avijacija saveznika nije vodila sistematsku borbu za prevlast u vazduhu, jer za njene potrebe, s obzirom na izrazito kvantitativno i kvalitativno preimućstvo, to nije bilo ni potrebno. Međutim, ona je gotovo redovno napadala neprijateljske aerodome kada bi izviđanjem ili obaveštajnom službom na njima bio ustanovljen veći broj aviona, što je nemačku i ustašku avijaciju prisiljavalo da vrši česte manevre kako bi izbegle uništenje. Avioni neprijatelja su, po pravilu, izbegavali susrete sa savezničkim i našim avionima, pa je zato u vazдушnim borbama oboren relativno mali broj aviona; najveći broj je uništen na aerodromima.

2. Da bi se obezbedilo što efikasnije sadejstvo jedinica Narodnooslobodilačke vojske sa avijacijom saveznika (jedinicama BAF-a), drug Tito je izdao više direktiva potčinjenim štabovima. Tako npr. u direktivi Štabu Trećeg udarnog korpusa od 12. juna 1944. godine naređuje da se savezničkim misijama i specijalno odaslanim oficirima moraju stavljati na raspolaganje svi značajniji podaci o pokretima i koncentracijama neprijateljskih trupa, zatim o granicama slobodne teritorije i drugim elementima od značaja za dejstvo avijacije, jer će vazduhoplovna podrška našim jedinicama biti sve intenzivnija. Zahteve za udare po taktičkim ciljevima saveznički oficiri za vezu dobijali su redovno od štabova naših korpusa (nekada i divizija), dok je za veće i značajnije operacije i bombardovanja širih razmera to činio Vrhovni štab NOV i POJ.

Dok su u posrednoj vatrenoj podršci postizani uglavnom dobri rezultati, naročito u dejstvima po komunikacijama i saobraćaju (bilo da se dejstvovalo bombarderskim formacijama po većim ciljevima i prema unapred određenom planu ili manjim grupama lovaca i lovaca-bombardera u slobodnom lovu ili tzv. borbenom izviđanju) efekti neposredne vatrene podrške bili su znatno manji, jer za tu vrstu borbenih dejstava nisu neophodni uslovi.

3. Vrlo važne zadatke sadejstva izvršavala je saveznička transportna avijacija. Od novembra 1943. godine do septembra 1944. godine transportni avioni su na teritoriji Jugoslavije obavili 4.538 letova i prebacili oko 7.400 tona raznog materijala a u povratku evakuisali veliki broj ranjenika.² Svi letovi su izvršavani noću, ali je bilo i izuzetaka. Najpoznatiji je let od 22. avgusta 1944. godine kada je, u toku durmitske operacije, sa improvizovanog aerodroma kod s.

² Do kraja rata transportna avijacija zapadnih saveznika, uključujući i jedinice sovjetskog ratnog vazduhoplovstva i avijacije Narodnooslobodilačke vojske Jugoslavije, izvršila je ukupno 10.113 letova i prevezla 16.400 tona materijala i evakuisala 12.587 ranjenika.

Brezna (Šavnik) 36 transportnih aviona pod zaštitom 50 lovaca *danju* evakuisalo u bolnice u Italiji 1059 ranjenika, zajedno sa 16 savezničkih pilota i tri člana vojne misije. Slična operacija je izvedena i 21. i 26. marta 1945. godine, kada je uz snažnu lovačku zaštitu sa aerodroma Griblić (Griblje — Metlika) evakuisano dve hiljade izbeglica.

Kao rezultat pomenutih i drugih činilaca i okolnosti, nastala je bitno drukčija vazдушna situacija na jugoslovenskom ratištu. Najpre je avijaciji neprijatelja preoteta operativno-strategijska inicijativa, potom je njena aktivnost sistematski i postupno smanjivana do te mere da ona više nije mogla osetnije da utiče na dalji tok rata i izvođenje operacija. Na kraju smo ostvarili apsolutnu prevlast u vazduhu. U takvoj vazduhoplovnoj situaciji otpočele su i završne operacije za konačno oslobođenje zemlje.

III

Za vreme boravka maršala Tita u Moskvi, septembra 1944. godine, postignut je sporazum sa sovjetskom vladom o sadejstvu jedinica Narodnooslobodilačke vojske Jugoslavije i sovjetske armije (njenog Trećeg ukrajinskog fronta) u operacijama za oslobođenje naših severoistočnih krajeva. Nekoliko dana kasnije (9. oktobra) kapitulirala je i fašistička Bugarska, pa je tako sa našeg neba nestao još jedan neprijatelj.

Treći ukrajinski front podržavala je 17. vazдушna armija, pod komandom general-pukovnika V. Sudeca. U njenom sastavu su bile tri lovačke, tri jurišne i dve bombarderske divizije, kao i dva izviđačka puka, pored grupe »Vitruk«, sa jednom lovačkom i jednom jurišnom divizijom. Ukupno je u armiji bilo oko 1.300 aviona različitih kategorija i tipova. Bazirali su na aerodromima u Rumuniji i Bugarskoj.

Pred početak nastupanja kopnenih snaga, 17. vazduhoplovna armija je dobila zadatak da izvede samostalnu operaciju radi dezorganizovanja železničkog saobraćaja od Soluna ka Beogradu i uništavanja neprijateljskih trupa i tehnike na putevima koji vode iz Grčke i južnog dela Jugoslavije na sever i severozapad. Bio je to, u stvari, nastavak kombinovane operacije Narodnooslobodilačke vojske i savezničkog vazduhoplovstva po komunikacijama, izvedene od 1. do 7. septembra 1944. godine. Od 13. do 30. septembra 1944. godine jedinice 17. vazdušne armije izvršile su 1.437 borbenih letova, uništile mnoge saobraćajne objekte i nanele osetne gubitke nemačkoj

Grupi armija »E« u ljudstvu i ratnoj tehnici. Avijacija protivnika definitivno je proterana iz ovog regiona, a njena dejstva više nisu imala nikakvog značaja i uticaja tokom operacija za oslobođenje Srbije i u procesu pripremanja i izvođenja beogradske operacije.

Krajem 1944. godine Narodnooslobodilačka vojska Jugoslavije primila je dve vazduhoplovne divizije od sovjetske armije — jedna lovačka i jedna jurišna, sa kompletnim ljudstvom i materijalom. Prethodno je postignut sporazum da obe divizije pređu u sastav Narodnooslobodilačke vojske čim ona osposobi sopstvene vazduhoplovne kadrove i tehničko osoblje. Ova grupa divizija, nazvana po komandantu 10. jurišne divizije »Grupa Vitruk«, potčinjena je neposredno Vrhovnom štabu, odnosno kasnije Generalštabu Jugoslovenske armije. Uporedo sa sovjetskim, formirane su i naše vazduhoplovne jedinice, koje su postepeno popunjavane ljudstvom, a osposobljavane su najviše uz pomoć pilota i tehničkog osoblja sovjetske armije.

Tako je Narodnooslobodilačka vojska Jugoslavije početkom 1945. godine, pored Kopnene vojske i Ratne mornarice, dobila i treći vod — Ratno vazduhoplovstvo, kojim je neposredno mogla da utiče na razvoj vazdušne situacije. Grupa vazduhoplovnih divizija »Vitruk« (dve divizije), kao i dve eskadrile RAF-a u sastavu Narodnooslobodilačke vojske, svakako nisu bile ona snaga, koja bi prema usvojenim normama drugog svetskog rata, odgovarala jačini Narodnooslobodilačke vojske Jugoslavije. Međutim, ako imamo u vidu naše mogućnosti i uslove upotrebe, a uzimajući u obzir i jačinu vazduhoplovstva neprijatelja na našoj teritoriji, raspoložive snage su mogle da odgovore postavljenim zadacima pod uslovom da budu uredno snabdevene i da im je obezbeđeno baziranje prema razvoju situacije. Pored pomenutih jedinica, u podršci Četvrte armije učestvovala su još i četiri skvadrona 281. vinga BAF-a, koji su zajedno sa Prvom i Drugom eskadrilom u završnoj fazi rata bazirali na aero-čvoru Zemunik. Sve su ove snage garantovale apsolutnu prevlast na jugoslovenskom vazdušnom prostoru, što je bilo od izuzetnog značaja u izvođenju završnih operacija. Od nekada nepobedive nemačke »Luftwaffe«, a pogotovo od tzv. ustaškog zrakoplovstva, na jugoslovenskom nebu su tada ostali samo bedni ostaci, tako da su bili izuzetni slučajevi da su se naši piloti sreli sa avionima neprijatelja. Do koje je mere Hitlerovo vazduhoplovstvo bilo rastrojeno, pokazuju i izveštaji starešine Operativne grupe 4. nemačke vazduhoplovne flote pri komandi Grupe armija »E« od 9. 12. 1944. i 21. 1. 1945. godine, u kojima se nemački oficir pravda zbog pasivnosti avijacije na ju-

goslovenskom frontu jer »nema goriva, nema aviona (i da ih ima, za njih ne bi bilo goriva), nema pogodnih aerodroma, nema pogodnih meteoroloških prilika...« — znači, od dejstva nema ništa.

IV

Na temelju izloženih (premda nepotpunih) podataka moguće je izvući sledeći zaključak: Narodnooslobodilačka vojska Jugoslavije, (od 1. marta 1945. godine Jugoslovenska armija) izvodile su gotovo sve svoje operacije od kraja 1944. godine u uslovima *izrazito povoljne vazdušne situacije*, jer je dejstvom savezničke i naše avijacije skoro u potpunosti eliminisano vazduhoplovstvo neprijatelja sa našeg ratišta. Praktične konsekvence takve situacije i odnosa snaga bile su sledeće:

1. Štabovi i jedinice Narodnooslobodilačke vojske (Jugoslovenske armije), bili su skoro u potpunosti bezbedni od dejstava neprijatelja iz vazduha, što je bilo naročito važno u procesu pripremanja i izvođenja završnih operacija, jer su se u poslednjim mesecima rata na frontu i u pokretu gotovo neprekidno nalazile krupne formacije naše pešadije, artiljerije, oklopnih jedinica, mehanizacije, komore i drugi osetljivi objekti;

2. Pošto neprijatelj nije imao snaga da kontinuelno i detaljno izviđa pokrete i raspored naših jedinica na kopnu i moru, to je u najvećoj meri bila sačuvana tajnost naših namera i planova;

3. Dnevni pokreti jedinica bili su potpuno bezbedni, ako su izvođeni izvan dometa vatre sa zemlje;

4. Pozadina naše armije bila je takođe potpuno pošteđena od vazdušnih napada neprijateljske avijacije.

Sadejstvo avijacije sa jedinicama Kopnene vojske i Ratne mornarice donelo je mnogostruke koristi vrhovnom rukovodstvu i štabovima većih jedinica. Između ostalog, podaci operativnog i taktičkog izviđanja iz vazduha omogućavali su donošenje realnijih odluka; neposrednom i posrednom vatrenom podrškom povećavana je udarna snaga jedinica Kopnene vojske i Ratne mornarice; avijacija je često efikasno upotrebljavana za brzu evakuaciju ranjenika i dotur najnužnijih potreba; upotrebom aviona olakšavano je održavanje veza i lični kontakt komandi i štabova i dr. Od ne manjeg značaja bila je i moralno-psihološka komponenta sadejstva, odnosno duboka spoznaja i svest naših boraca da su zaštićeni od dejstava neprija-

teljske avijacije i da sami mogu imati podršku naših vazduhoplovnih jedinica, što je predstavljalo potpuno novi kvalitet u ratnoj veštini naše armije.

Ostvarena prevlast u vazduhu značila je veoma mnogo i za naše vazduhoplovne jedinice. *Prvo*, baziranje avijacije je postalo gotovo apsolutno bezbedno; nije registrovan nijedan slučaj organizovanog vazdušnog napada na naše aerodrome. *Drugo*, prestala je potreba praćenja jurišnih i lovačko-bombarderskih aviona lovačkom avijacijom, što je omogućilo našim lovačkim avionima (»spitfajerima« i »jakovima«) da se angažuju, u prvom redu, za samostalne napade po ciljevima na zemlji. *Treće*, sloboda dejstva nad ciljem — ukoliko neprijatelj nije imao organizovanu jaku protivavionsku zaštitu — omogućavala je ne samo preciznije dejstvo već i dugotrajnije zadržavanje naših aviona nad objektima dejstva. To preimućstvo, međutim, nije moglo uvek da se koristi efikasno, jer su nemačke jedinice u većini slučajeva imale veoma snažnu i preciznu protivavionsku zaštitu, koja je našim vazduhoplovcima nanosila proporcionalno najveće gubitke. Konačno, značajan element ostvarene prevlasti u vazduhu bio je i u tome što smo na mnoge borbene zadatke mogli upućivati i mlađe pilote, kojima je front bio istovremeno i školski i borbeni poligon.

V

Učešće naših ratnih saveznika u rešavanju vazduhoplovne problematike na jugoslovenskom ratištu imalo je, u celini uzev, dve dimenzije i dva pravca delatnosti. Prvi od njih odnosi se na skup svih onih mera i aktivnosti koje su bile usmerene ka formiranju i konstituisanju vazduhoplovstva Narodnooslobodilačke vojske Jugoslavije, odnosno kasnije Jugoslovenske armije, i pružanju pomoći radi preotimanja strategijske inicijative u vazduhu, što znači postizanje apsolutne prevlasti u vazduhu. Drugi pravac delatnosti i druga dimenzija angažmana naših ratnih saveznika odnose se na sadejstvo njihovog ratnog vazduhoplovstva u posrednoj i neposrednoj vatrenoj podršci jedinica Narodnooslobodilačke vojske i vazdušnom transportu radi snabdevanja i evakuacije naših boraca i stanovništva.

Do rešavanja oba ova zadatka — što je bilo u potpunoj zavisnosti od stava odgovarajućih vlada prema narodnooslobodilačkoj borbi u Jugoslaviji — došlo je u onom trenutku kada su vlade naših ratnih saveznika postale svesne činjenice da je rat koji vode partizani Jugoslavije, predvođeni Titom, u interesu vojne strategije an-

tihitlerovske koalicije. Podrškom Narodnooslobodilačkoj vojsci Jugoslavije — savezniku koji je na svome frontu blokirao tridesetak neprijateljskih divizija, smanjivao se ratni potencijal neprijatelja, koji bi on inače upotrebio na istočnom, zapadnom ili italijanskom frontu. Drugim rečima, angažovanje saveznika u stvaranju našeg ratnog vazduhoplovstva i pružanju materijalne i druge pomoći Narodnooslobodilačkoj vojsci i kasnije Jugoslovenskoj armiji — bilo je posledica i rezultanta njihove vojne i političke procene racionalnosti i celishodnosti takvih investicija, bez velikih sentimentalnosti i ideoloških primesa. Pomagali su nas samo u onoj meri i u onom obimu za koji su sami procenjivali da je dovoljan kako bismo mogli što uspešnije da obavimo svoje savezničke obaveze. Ne isključujem, pri tome, i izvesne objektivne poteškoće u rešavanju nekih naših zahteva, pa možda i nerealne procene na jednoj i drugoj strani. To, međutim, ne sme i ne treba da zamagli bitnu činjenicu: da mi sami, bez pomoći saveznika, ne bismo mogli da formiramo naše vazduhoplovstvo u ratu, niti da se radikalno obračunamo sa avijacijom neprijatelja što bi imalo za posledicu ne samo znatno nepovoljniju vazдушnu situaciju, već i mnogo teže i složenije probleme u dejstvima naših jedinica na kopnu i Jadranu. Svakako, to ne znači da bi se time išta bitno izmenilo u prirodi i karakteru naše oslobodilačke borbe i revolucije, i njihovom pobedonosnom toku i završetku. Snaga naše narodnooslobodilačke armije i narodnooslobodilačkog pokreta, u celini, bili su već krajem 1943. godine takvih razmera i dimenzija da se više nije ni postavljalo pitanje konačnog trijumfa naše borbe. U tom kontekstu i okvirima treba sagledavati i procenjivati i značaj formiranja našeg ratnog vazduhoplovstva i vazдушnu situaciju na jugoslovenskom ratištu u celini.

Svim ovim što je rečeno o odnosu naših ratnih saveznika prema Narodnooslobodilačkoj borbi i vojsci — nikako ne želimo dovesti u pitanje i umanjiti ogroman doprinos stotina savezničkih i naših vazduhoplovaca, koji su svesno, zajednički se boreći protiv naci-fašističkog neprijatelja na jugoslovenskom prostoru, izvršili hiljade ratnih zadataka, s kojih se mnogi nikada nisu vratili.³ Posebno ističem hrabrost i požrtvovanje posada anglo-američke i sovjetske transportne avijacije, čijom su odvažnošću spašeni životi hiljada naših ranjenika, bolesnika i izbeglica. Nisam siguran da smo tim junacima nebeskih visina — savezničkim i našim, dali ono priznanje koje su svojim doprinosom zaslužili.

³ Prema nedovoljno proverenim podacima, saveznička i naša avijacija izvršila je na jugoslovenskom ratištu oko 23.000 ratnih zadataka; od toga avijacija Narodnooslobodilačke vojske Jugoslavije oko 3.000.