

General-potpukovnik
VOJISLAV MIKIĆ

Dejstva avijacije neprijatelja na teritoriji Jugoslavije u toku narodnooslobodilačkog rata

U politici i strategiji narodnooslobodilačkog pokreta i Komunističke partije, kao njegove avangarde i rukovodeće snage, teritorija Jugoslavije je u ratu 1941—1945. godine predstavljala jedinstveni strategijsko-operativni prostor u svim svojim elementima. Za okupatora, međutim, Jugoslavija nije više bila jedinstvena državna, politička i ekonomska celina; slomom u aprilskom ratu 1941. godine ona je razbijena i izdeljena između više okupatora i kvislinško-marionetskih tvorevina, a u pogledu vojnooperativnih nadležnosti stavljena je pod komandu različitih oružanih formacija. U skladu s tim, postojalo je i dejstvovalo i nekoliko ratnih vazduhoplovstava: nemačko, italijansko, bugarsko i mađarsko, a od kvislinških — vazduhoplovstvo Nezavisne Države Hrvatske. Svako od njih imalo je sve bitne elemente vazduhoplovne strukture: avijaciju, službu VOJ, jedinice protivavionske artiljerije, ustanove i jedinice za vazduhoplovno-pozadinsko obezbeđenje i dr. Najznačajnija među njima bila je nesumnjivo avijacija, pa će o njoj biti najviše govora.¹

Jedinice Ratnog vazduhoplovstva neprijatelja pripadale su različitim avio-grupacijama i imale su tačno određene zone odgovornosti i dejstava, i po pravilu su podržavale sopstvene snage kopnene vojske. U određenim situacijama, međutim, potpomagale su i dej-

¹ O dejstvima avijacije neprijatelja u toku NOR-a pisano je veoma malo i uglavnom fragmentarno. Ta tematika nije ozbiljnije i sistematski istraživana, pa je zato još uvek nedovoljno poznata.

stvo jedinica kopnene vojske svojih saveznika, a četnike Draže Mihailovića podržavali su gotovo svih — trajno ili u pojedinim periodima njihovog angažovanja protiv Narodnooslobodilačke vojske. Različito je bilo i trajanje upotrebe pojedinih avio-snaga neprijatelja u borbi protiv narodnooslobodilačkog pokreta. Do septembra 1943. godine angažovane su sve četiri pomenute avijacije. Posle kapitulacije Italije ostala su samo tri saveznika, a nakon izlaska Bugarske iz rata, na strani sila Osovine ostale su samo nemačke vazduhoplovne formacije i avijacija Nezavisne Države Hrvatske.

Dejstva nemačke avijacije

Ubrzo nakon sloma bivše Jugoslavije u aprilskom ratu 1941. godine, Nemci su povukli sve jedinice avijacije koje su učestvovalе u operaciji, i na tlu Jugoslavije organizovali samo osnovne elemente vazduhoplovne pozadine kako bi obezbedili vazdušni saobraćaj za potrebe svojih snaga u Grčkoj, Bugarskoj i okupiranim delovima Jugoslavije. Stoga su osnovali aerodromsko područje 6/XVII u Zagrebu, koje je rukovalo aerodromskim jedinicama na najvažnijim aerodromima: Zagrebu, Zemunu, Pančevu, Nišu i Kraljevu.² Pored komandi aerodroma, u Zagrebu i Zemunu dislocirani su i štabovi vazduhoplovno-tehničke službe sa svojim jedinicama, koje su prikupljale i delimično otpremale zaplenjeni vazduhoplovni materijal i sredstva bivšeg jugoslovenskog vazduhoplovstva.

Formiranjem Štaba nemačkog okupacionog komandanta za Srbiju, organizovano je i njegovo avio-odeljenje, koje je imalo nekoliko transoprtnih aviona i aviona za vezu.³ U Zemunu je, takođe, neko vreme postojalo avio-odeljenje načelnika vazduhoplovno-tehničke službe, angažovano za potrebe ove službe na prostoru cele Jugoslavije, ali je ubrzo predislocirano.

Prateći razvoj situacije u okupiranoj Jugoslaviji, nemačke komande su još pre izbijanja ustanka procenjivale — na osnovu sve češćih sabotaza i drugih oblika otpora — da će mnogi krajevi Jugoslavije uskoro biti zahvaćeni oružanom borbom širokih razmera, u čijem će suprotstavljanju morati da se angažuju svi vidovi vojske. Zato je general-feldmaršal List već 7. jula 1941. godine zatražio od Vrhovne komande Vermahta da se u Srbiji odobri i upotreba borbene avijacije.⁴ Međutim, kako je i sam znao da su sve snage rat-

² Arhiv Vojnoistorijskog instituta, NAW-N-T-501.

³ Isto.

⁴ Isto, NAW-N-T-312.

nog vazduhoplovstva već angažovane na frontovima, zamolio je da se na prostor Srbije premesti bar jedna pilotska škola, koja bi, prema potrebi, mogla da izvršava i borbene zadatke. Komanda nemačkog ratnog vazduhoplovstva bila je, međutim, skeptična prema celishodnosti ovog zahteva, ali je na uporno insistiranje Listovog štaba ipak doneta odluka da se jedna pilotska škola premesti u rejon Zagreba, a škola tzv. slepog letenja u Zemun. Naređeno je da obe obezbede i nekoliko aviona za borbena dejstva. Već 1. avgusta obe su bile spremne za borbu.⁵

Po izbijanju ustanka u Hrvatskoj i Bosni, u leto 1941. godine, a posebno zbog brzog narastanja ustaničkih snaga u rejonu Drvara i Bosanskog Petrovca, domobranske štabove u Nezavisnoj Državi Hrvatskoj zahvatila je takva panika da je načelnik generalštaba domobranske vojske zatražio od Nemaca da najhitnije angažuju svoju avijaciju, što je ubrzo i ostvareno. Početkom avgusta u Zagreb je stigla avio-grupa potpukovnika Denha, koja je imala eskadrilu »štuka« sa 11 aviona i bombardersku eskadrilu od 13 aviona. Već 4. avgusta ona je angažovana delom snaga oko Bosanskog Petrovca, a zatim je izvršila demontsrativni let iznad područja u kojem se rasplamsalavao ustanak s ciljem da utiče na moral stanovništva i boraca.⁶ Međutim, ova grupa je ubrzo vraćena na matične aerodrome u Austriji.

U toku avgusta povremeno su upotrebljavani i avioni iz pomenutih pilotskih škola za bombardovanje sela, izviđanje i bacanje letaka, ali je njihovo intenzivnije angažovanje otpočelo nešto kasnije, početkom septembra u širem rejonu Krupnja, kada su počeli sa snažnim vatrenim udarima po partizanskim snagama koje su opsedale Krupanj. Istovremeno su bacali i municiju opkoljenim nemačkim jedinicama.⁷ Za nemačke okupacione komande bio je to nedvosmislen nagoveštaj novih problema i teškoća u borbi sa ustaničkim snagama, pogotovo što su mnogi nemački garnizoni u Šumadiji i zapadnoj Srbiji bili opkoljeni, a veze između gradova prekinute. Zbog toga je štab u Beogradu ponovo postavio zahtev da se na front u Srbiji najhitnije uputi neka od borbenih jedinica, što je odmah i odobreno. Već 3. septembra u Zemun je doletela eskadrila »štuka« (12 aviona), koja je već sutradan počela intenzivna dejstva oko Krupnja (izvršila je preko 40 avio-poletanja). Ona će ostati u Zemunu sve do 7. novembra kada se zbog pogoršanja meteoroloških uslova vratila na teritoriju Nemačke. Nešto pre toga (28. oktobra) stigla je u Zemun

⁵ Isto.

⁶ Isto, NAW-N-T-501.

⁷ Isto.

i bombarderska eskadrila He-111, osposobljena za dejstva u složenim meteorološkim uslovima. Ostala je u Zemunu do 10. decembra, odnosno da završetka prve neprijateljske ofanzive.⁸ Za potrebe izviđanja, koje su takođe neprekidno rasle, polovinom septembra je u Zemun došlo i jedno izviđačko odeljenje sa avionima Do-17.

Naprezanje eskadrile »štuka« bilo je oko 450 avio-poletanja mesečno, dok je bombarderska eskadrila izvršila nešto manje letova, delimično i zbog pogoršavanja meteoroloških uslova.⁹ Težište dejstva bilo je u zapadnoj Srbiji, ali se povremeno (poslednjih dana novembra) prenosilo i u dolinu Zapadne Morave. Avioni iz pilotskih škola korišćeni su takođe u granicama optimalnog naprezanja, posebno za dotur i evakuaciju iz opkoljenih garnizona.¹⁰

Završetkom dejstava u okviru prve ofanzive, jedinice borbene avijacije nemačke armije napustile su prostor Jugoslavije. U toku prvih meseci 1942. godine na raspolaganju nemačkih komandi ostalo je samo avio-odeljenje komandanta Srbije i po nekoliko aviona pilotskih škola, ali se ubrzo utvrdilo da su to nedovoljne snage za podršku operacija koje su već planirane. Međutim, kako je nemačka Vrhovna komanda odbila zahtev da u Jugoslaviju ponovo uputi jednu borbenu eskadrilu i izviđačko odeljenje, general Bader se obratio za pomoć Italijanima koji su mu obećali da će prebaciti jednu bombardersku grupu iz Tirane u Mostar, odakle će podržavati predviđene operacije u istočnoj Bosni. Avijacija NDH takođe je odmah prihvatila zahtev Nemaca i u Rajlovcu ojačala svoju 2. skupinu (u dve eskadrile imala je 28 borbenih aviona), pa su i ove snage neposredno potčinjene nemačkim komandama. Podrška italijanske avijacije, međutim, otpočela je incidentom: u svom prvom borbenom letu italijanski avion je greškom bombradovao Vlasenicu, koja se već tri dana nalazila u rukama Nemaca. Tom prilikom nekoliko vojnika je poginulo, a desetak je ranjeno.¹¹ Zbog toga su Nemci kasnije izbegavali podršku italijanske avijacije. Međutim, za razliku od Italijana, avijacija Nezavisne Države Hrvatske vrlo savesno je izvršavala svoje obaveze, pa su nemački komandanti visoko ocenjivali njeno zalaganje i rezultate (naročito u drugoj i trećoj neprijateljskoj ofanzivi).

Početkom juna 1942. godine počela je sa radom i komanda nemačke borbene grupe »Zapadna Bosna«. U njenom sastavu bila je

⁸ Isto.

⁹ Isto.

¹⁰ Prvu veću evakuaciju svojih ranjenih vojnika Nemci su organizovali 11. septembra 1941. sa aerodroma Divci kod Valjeva u Beograd. Upotrebili su 6 aviona Ju-52.

¹¹ Arhiv Vojnoistorijskog instituta, NAW-N-T-501.

mešovita »nemačko-hrvatska avio-grupa«, koju su sačinjavale »Skupina Cenić« avijacije NDH sa dve eskadrile i ojačano avio-odeljenje komandanta Srbije. Brojno stanje avio-odeljenja nije poznato, ali se iz raspoloživih izvora vidi da su u njegovom sastavu bili avioni JU-88, Do-17 i Foke Vulf-58, od kojih je većina angažovana u borbama protiv naših snaga u toku bitke na Kozari. Ovu jedinicu je kasnije zamenilo 3. jato prve zrakoplovne skupine iz Zagreba, koje je ostalo na raspolaganju nemačkoj 714. diviziji u Banja Luci od avgusta do novembra 1942. godine.¹² Borbeni efektivni nemačke avijacije u Jugoslaviji nisu do kraja godine više bitnije menjani. Zbog toga su nemačku kopnenu vojsku podržavale pretežno jedinice avijacije Nezavisne Države Hrvatske, a u manjoj meri i italijanskog ratnog vazduhoplovstva, ali to očigledno više nije bilo dovoljno.

Početkom 1943. godine usledile su značajne promene u organizaciji nemačkog vazduhoplovstva na Balkanu. Osnovni razlog koji je Hitlerovu Vrhovnu komandu prisilio na takvu odluku bile su zamašne i krupne operacije koje je ona planirala protiv snaga Narodnooslobodilačke vojske u Jugoslaviji, čiji su ukupni efektivni i rezultati borbenih dejstava predstavljali nerešivu enigmu za Nemce i njihove saveznike. Zato je već prvih dana januara formirana komanda nemačkog vazduhoplovstva »Jugoistok«, koja je odmah objedinila sve snage na prostoru Balkana. U početku je bila potčinjena komandi 2. vazduhoplovne flote u Italiji, ali je već 10. marta osamostaljena u rang samostalne vazduhoplovne flote.¹³ Za izvođenje operacije »Vajs« formirana je, međutim, i posebna komanda avijacije. Od nemačkih jedinica angažovane su četiri eskadrile (bombarderska eskadrila JU-88, 15. bombarderska legionarska eskadrila 53. gešvadera, izviđačka eskadrila Hs-126 i eskadrila za borbeno uzne miravanje He-46), a iz avijacije NDH oko 50 aviona. U toku operacije naknadno su angažovane još dve eskadrile »štuka«. Sve su ove snage ostale i za dejstva u operaciji »Švarc«, s tim što su ojačane sa još tri eskadrile »štuka«.

Krajem marta, u toku operacije »Vajs-2«, formirana je nova komanda vazduhoplovne grupacije pod nazivom »Avijacija Hrvatska«, sa generalom fon Šamijeom na čelu.¹⁴ Ona će sve do početka septembra 1944. godine komandovati snagama nemačke avijacije na prostoru NDH i okupirane Srbije. Uporedo je usledilo i osetno brojno jačanje nemačke avijacije na prostoru Jugoslavije. U toku pri-

¹² Isto, fond NDH, naredba komandanta zrakoplovstva.

¹³ G. Tessin, *Verbände und Truppen der deutschen Wehrmacht und Waffen SS im Zweiten Weltkrieg 1939—1945*, Osnabrück, 1980.

¹⁴ Zbornik NDR, tom IV, knj. 11, str. 559.

prema za izvođenje operacije »Švarc«, prvih dana maja 1943. godine, prikupljene su dopunske grupe iz pet gešvadera »štuka« i od njih je formiran novi 151. štuka — gešvader. Odmah po formiranju imao je 10 eskadrila sa 143 aviona, a u svakoj grupi po jednu eskadrilu za borbena dejstva po zahtevu komandi kopnene vojske. Ove jedinice će se angažovati aktivnije u toku dejstava za posjedanje jadranske obale po kapitulaciji Italije.

Početkom juna 1943. godine došlo je i do reorganizovanja vazduhoplovne pozadine. U Beogradu je formirana komanda 30. poljske vazduhoplovne oblasti (nadležna za okupirani deo Jugoslavije), koja je komandovala svim pozadinskim ustanovama i jedinicama protivavionske artiljerije. Nekoliko dana kasnije, formirana je u Kraljevu i padobranska škola, u čijem je sastavu bila i jedna eskadrila transportnih aviona JU-52.

U vreme kapitulacije Italije, septembra 1943. godine, u sastavu »Avijacije Hrvatska« nalazile su se četiri borbene, jedna izviđačka i dve eskadrile za tzv. borbeno uznemiravanje, koje su uzele aktivnog učešća u podršci nemačkih trupa koje su prodirale ka jadranskoj obali radi njenog posjedanja. Odmah po objavljivanju kapitulacije, deo padobranaca je prebačen avionima iz Kraljeva u Tiranu, gde je istoga dana formirana komanda nove nemačke grupacije pod nazivom »Avijacija Albanija«. Zona njene odgovornosti bila je teritorija Crne Gore, Kosova, zapadne Makedonije, Albanije i dela Srbije, dok je teritorija Makedonije koju su okupirali Bugari potpadala pod nadležnost komandanta nemačkog vazduhoplovstva u Grčkoj, čije su jedinice povremeno bazirale na aerodromima Skoplje, Prilep i Bitolj.¹⁵

Na taj način su se krajem godine pojavile tri grupacije nemačkog vazduhoplovstva koje su imale svoje zone odgovornosti i dejstva u Jugoslaviji, s tim što je prostor zapadno od linije Kraljevica — Brežice — Lendava potpadao pod nadležnost 2. vazdušne flote iz Italije. U borbama koje su ujesen 1943. godine vođene u Sloveniji, angažovane su jedinice 76. borbenog i 77. lovačkog gešvadera, koje su bazirale na aerodromima Udine i Aviano.¹⁶ Početkom decembra 1943. godine u sastavu »Avijacije Hrvatska« nalazile su se sledeće jedinice: 2. grupa 3. borbenog gešvadera (ranije štuka-gešvader), 7. noćna borbena grupa sa dve eskadrile, 15. bombarderska (legionarska) eskadrila, 13. eskadrila 151. borbenog gešvadera, 2. eskadrila 12. izviđačke grupe, jedna eskadrila iz 4. grupe 27. lovačkog gešva-

¹⁵ Arhiv Vojnoistorijskog instituta, NAW-N-T-314.

¹⁶ K. Gundelach, *Die deutsche Luftwaffe im Mittelmeer 1940—1945*, Frankfurt am Main.

dera, jedna izviđačka eskadrila, bombarderska eskadrila Do-17 bugarskog ratnog vazduhoplovstva na aerodromu u Kraljevu i sanitetska eskadrila. Ukupno je u svih 12 eskadrila bilo 119 aviona.

O sastavu i brojnom stanju »Avijacije Albanija« nema detaljnijih podataka. Pominje se baziranje »štuka« u Podgorici (Titogradu), zatim eskadrile izviđača »Messeršmit Bf-109« u Tirani i Valoni, i jedinica u Skadru i Devoliju. Utvrđeno je i postojanje dve eskadrile nemačkih hidroaviona na Jadranu (sa zaplenjenim italijanskim Cz-501, Cz-506, Arado Ar-196 i Do-24), a neki britanski autori pominju i posebnu vazduhoplovno-transportnu eskadrilu komandanta mornarice Jadrana i jednu eskadrilu 126. palubne avio-grupe.¹⁷

Pored jedinica iz sastava pomenutih grupacija, na teritoriji Jugoslavije su u jesen 1943. godine bazirale i neke jedinice lovačke avijacije. Tako je npr. komanda 27. gešvadera bila na aerodromu Podgorica i zatim u Nišu, dok su njene jedinice bazirale na aerodromima Mostar, Podgorica, Skoplje i Niš. One su, pretežno, dejstvovala u okviru protivvazdušne odbrane, a samo izuzetno i za podršku snaga KoV.¹⁸

Kao što se vidi, u 1943. godini je došlo do osetnog jačanja nemačke avijacije na prostoru Jugoslavije, i po broju i po vrstama. Dok je prvih meseci ukupno brojno stanje iznosilo oko 100 do 120 aviona svih vrsta, u julu i avgustu je ono povećano na oko 250 aviona, da bi krajem godine dostigo cifru od 350 do 370 aviona, što je već samo za sebe govorilo o značaju koji je jugoslovensko ratište imalo u strategiji hitlerovske Nemačke.

U 1944. godinu nemačko ratno vazduhoplovstvo na tlu Jugoslavije ušlo je sa postojećom organizacijom i približno istim snagama. Međutim, već u martu iste godine prebačene su iz Francuske dve grupe iz sastava 1. gešvadera, od kojih je svaka imala po tri eskadrile »štuka« Ju-87, s tim što je za baziranje prve grupe određen aerodrom u Cerklju, a za drugu u Alibunaru. Obe su predislocirane zato da bi se prenaoružale i preformirale u jedinice lovačke avijacije, ali je to sprovedeno samo u jednoj grupi (preoružana je avionima tipa Foke Vulf-190), dok je druga ostala sa JU-87 sve do kasne jeseni. Borbeni efektivni »Avijacije Hrvatska« bili su time višestruko ojačani. To je došlo do izražaja naročito u pripremanju i izvođenju drvarske operacije, odnosno za vreme desanta na Drvar, kada su pomenute eskadrile obavile dva ključna zadatka: dovukle

¹⁷ E. C. Veal tvrdi da su Nemci koristili 12 zaplenjenih hidroaviona na severnom Jadranu (*Arms and Armours*, London, 1977), a W. Green navodi da je 4. eskadrila 126. grupe bazirala na severnom Jadranu (*The Warplanes of the Third Reich*, London, 1979).

¹⁸ H. Ring i W. Gierbig, *Jagdgeschwäder 27*, Stuttgart, 1971.

su jedrilice u rejon Drvara, a zatim, nastavile sa vatrenim dejstvom radi podrške padobranaca na zemlji. Ukupno je za sve ove zadatke angažovano 25 eskadrila, od čega 21 eskadrila borbene i 4 eskadrile transportne avijacije, što je predstavljalo najveću koncentraciju nemačke avijacije zabeleženu u dotadašnjim borbama.¹⁹ Nešto manjeg intenziteta bilo je angažovanje »Avijacije Hrvatska« u podršci nemačkih jedinica kopnene vojske u andrijevičkoj i durmitorskoj operaciji, jula i avgusta 1944. godine, ali u raspoloživim izvorima nema dovoljno podataka da bi se ocenila ova dejstva.

Razvoj opšte situacije na frontovima Balkana i u njegovoj neposrednoj blizini, u drugoj polovini 1944. godine, uslovio je značajne promene i u organizaciji avio-snaga hitlerovske Nemačke. Krajem avgusta je predislocirana u Niš komanda 2. avio-korpusa iz Francuske (bez jedinica), pa je od nje i dotadašnje komande 30. poljske vazduhoplovne oblasti formirana komanda nove grupacije za severni Balkan. Istovremeno su ukinute dotadašnje komande »Avijacije Albanija« i »Avijacije Hrvatska«, a njihove snagu su ušle u sastav nove grupacije. Svrha ovako zamišljene reorganizacije bila je stvaranje što snažnije avio-grupacije na području Banata, jer su izlaskom Rumunije iz tabora fašističkih sila osetno bile ugrožene pozicije nemačke armije na ovom prostoru. Zato su Nemci na aerodromima u Banatu hitno prikupili najveći deo raspoloživih snaga avijacije iz grupe »Judgoistok«, ali ih je to skupo koštalo: Prvih dana septembra, dve jake grupe lovaca američke 15. vazduhoplovne armije izvršile su snažan udar po aerodromima u Banatu i uništile na zemlji 106 aviona, a preko 50 oštetile.²⁰ Nekoliko dana kasnije, 9. septembra, izvršen je sličan udar po aerodromima transportne avijacije u Grčkoj, kojom prilikom je uništeno i oštećeno oko 100 aviona. Time je nanet težak udarac vazduhoplovstvu nemačke grupacije »Jugoistok«, ali su njeni efektivni još uvek bili dovoljno snažni i respektivni. Krajem septembra Nemci su imali u Grčkoj 10 eskadrila, a u grupaciji »Severni Balkan« 13 eskadrila borbene i izviđačke avijacije. Transportna avijacija imala je u to vreme na Balkanu 11 eskadrila, koje su intenzivno korišćene za evakuaciju ljudstva i ratne opreme iz Grčke, pretežno na aerodrome u Jugoslaviji.

Težište upotrebe avijacije nemačke komande u Grčkoj bila je podrška snaga koje su se izvlačile dolinom Vardara, kroz Crnu Goru i Kosovo, odnosno dolinom Ibra i Zapadne Morave ka Sarajevu i dalje ka Bosanskom Brodu. U isto vreme, avijacija grupe »Severni

¹⁹ Detaljnije o učešću nemačke avijacije u drvarskoj operaciji vidi u časopisu »Vojnoistorijski glasnik« br. 3/1984.

²⁰ Arhiv Vojnoistorijskog instituta, NAW-N-T-311.

Balkan« podržavala je snage u istočnoj Srbiji, Banatu i odbrani Beograda, a zatim na frontu u Sremu i istočnoj Bosni. Ona je bila zadužena i za izviđanje Jadrana i zapadne obale Apeninskog poluostrva od Otranta do Venecije, a manjim snagama je dejstvovala i protiv jedinica Narodnooslobodilačke vojske u pozadini. Obim i intenzitet naprezanja avijacije »Jugoistok« ilustruju, između ostalog, i nedeljni izveštaji vazduhoplovnog oficira za vezu pri komandi Grupe armija »F«. Prema njegovim informacijama, u toku avgusta 1944. godine izvršeno je oko 1 300 avio-poletanja (325 nedeljno), u septembru je taj broj povećan na 2 774 (oko 700 nedeljno), a u prve dve sedmice oktobra izvršeno je 883 avio-poletanja ili 442 nedeljno. Međutim, u raspoloživim izvorima nema pouzdanijih podataka na temelju kojih bismo mogli utvrditi koje je zadatke avijacija izvršavala i sa kakvim efektom. U arhivskim fondovima o tome ima samo nekoliko dnevnih izveštaja.

Početkom novembra 1944. godine, povlačeći se sa istočnog fronta 4. vazduhoplovna flota stigla je na teritoriju Mađarske i preuzela komandu nad svim vazduhoplovnim snagama na prostoru Jugoslavije. Istovremeno je ukinuta komanda vazduhoplovstva »Jugoistok« i rasformirana komanda »Severni Balkan«, a snage protivavionske artiljerije su objedinjene u Peti protivavionski korpus, s tim što je 20. divizija protivavionske artiljerije angažovana u južnoj Mađarskoj i na teritoriji Hrvatske, dok je 19. divizija štitila Grupu armija »E« u izvlačenju kroz Bosnu i Hrvatsku. Komanda 2. avio-korpusa preuzela je komandu nad jedinicama avijacije u južnoj Mađarskoj, ali su njene snage dejstvovala i u Baranji i severnoj Bačkoj.

Razvoj operativne situacije na frontovima u Jugoslaviji zahtevao je, međutim, nove promene i drukčija organizacijska rešenja. Već 13. decembra nemačka Vrhovna komanda je naredila da se rasformira ispostava »Jugoistok« (koja je nekoliko sedmica ranije oformljena umesto ukinute vazduhoplovne komande »Jugoistok«), s tim što je štab komandanta vazduhoplovstva u Grčkoj učinjen odgovornim samo za prebacivanje svih vazduhoplovnih jedinica i ustanova do granica Rajha, dok je komandantu »Avijacije Hrvatska« povereno rukovođenje vazдушnim transoprtom.²¹ Krajem novembra predloženo je i pregrupisanje avijacije za vezu, u čijim je eskadrilama i samostalnim odeljenjima bilo u to vreme oko 90 aviona, od kojih polovina višemotornih.²²

²¹ Izveštaj 4. vazdušne flote od 13. XII 1944, isto, NAW-N-T-311.

²² Isto, NAW-N-T-311.

Nakon sloma nemačkih snaga na teritoriji Srbije i uspostavljanja sremskog fronta, kao i velikih poraza nemačkih trupa u zapadnim krajevima naše zemlje (u kninskoj, mostarskoj i sarajevskoj operaciji), usledile su nove promene i u organizaciji 4. vazduhoplovne flote. Komanda 2. avio-korpusa izašla je iz sastava Flote, pa je komandovanje svim jedinicama avijacije između Dunava i Drave preuzeo 1. avio-korpus. Dotadašnji štab »Avijacije Hrvatska« premešten je severno od Dunava radi sadejstva sa 8. nemačkom armijom (prostor Čehoslovačke), a rukovođenje jedinicama avijacije u Hrvatskoj preuzeo je novoformirani operativni štab.

O dejstvima nemačke avijacije na teritoriji Jugoslavije od januara 1945. godine do kraja rata sačuvano je veoma malo podataka. Izveštaji naših štabova govore jedino o tome da su se nemački avioni pojavljivali veoma retko, pa su zato i naši piloti registrovali samo nekoliko susreta sa njima u vazduhu. Očigledno je da su snage nemačke avijacije u to vreme bile veoma skromne na našem prostoru i da su njihova dejstva bila uglavnom simbolična, iako je — prema nekim izvorima — borbeni moć 4. vazduhoplovne flote još sredinom aprila bila prilično snažna.²³ Razlozi za to su, verovatno, u procenama nemačkih štabova o stanju avijacije neprijatelja. Od jeseni 1944. godine oni pažljivo prate i procenjuju snage sovjetske avijacije. U novembru su cenili da u Rumuniji ima oko 1800 sovjetskih aviona, a već 17. decembra, po proceni njihovih obaveštajaca, taj broj je povećan na oko 3 000 aviona, odnosno prema snagama nemačke 4. vazduhoplovne flote stajale su tri sovjetske vazdušne armije. Od toga je u 17. vazduhoplovnoj armiji, koja se nalazila u Jugoslaviji i južnoj Mađarskoj, bilo oko 780 aviona, dok je u 5. i 8. armiji, u severnoj Mađarskoj i Slovačkoj, bilo gotovo 2,5 puta više (oko 2 000 aviona). Zato se nemačka Vrhovna komanda i opredelila za grupisanje svojih glavnih avio-snaga u severnoj Mađarskoj. Tome su na određen način doprinele i izuzetno krvave i teške borbe, koje su se u to vreme vodile u okolini Budimpešte. Uz sve to, bila je sve izraženija i nestašica benzina, a ograničenja su nametana, pre svega, snagama izvan težišta upotrebe avijacije.

Angažovanje italijanske avijacije

Neposredno pred početak oružanog ustanka u Jugoslaviji, jula 1941. godine, italijanska avijacija na okupiranom delu naše zemlje raspolagala je sa oko 125 aviona (ne računajući lovce). Prve ratne

²³ Prema članku O. Groehlera u »Militär Geschichte« br. 3/1978, imala je 656 aviona.

zadatke obavljali su njeni izviđači već u drugoj polovini juna u Hercegovini, a prva borbena upotreba registrovana je 13. jula, na dan ustanka u Crnoj Gori. U ovim dejstvima sve do kraja godine bila je angažovana »Avijacija Albanija«, dok je upotreba avijacije 2. armije bila, uglavnom, simbolična.²⁴ Avio-grupacije iz Albanije, u čijem su se sastavu nalazile 4 eskadrile bombardera Fiat BR-20, dve grupe sa 6 eskadrila lovaca Maki Mc-200 i 6 eskadrila aviona za osmatranje (ukupno 55 aviona), bila je angažovana u intenzivnim dejstvima u Crnoj Gori sve do leta 1942. godine, tj. do povlačenja krupnijih partizanskih jedinica sa tog prostora, ali će se ponovno angažovati na ovom prostoru u prvim mesecima 1943. godine u toku Pete neprijateljske ofanzive i kasnije — sve do kapitulacije Italije. U proseku su bile angažovane 3 do 4 bombarderske eskadrile i 3 do 4 eskadrile vazdušnog osmatranja.²⁵

Avijacija 2. armije počela je borbena dejstva 3. avgusta 1941. godine u širem rejonu Drvara, ali su uporedo sa razmahom ustanka njena dejstva iz dana u dan postajala sve intenzivnija. Istovremeno su usledile i neke organizacijske izmene: 61. grupa sa aerodroma Mostar upućena je na istočni front, a umesto nje je iz Italije dovedena ojačana 36. eskadrila vazdušnog osmatranja. Međutim, kako ni to nije bilo dovoljno, angažovana je i 71. grupa vazdušnog osmatranja sa aerodroma u Gorici da povremeno sadejstvuje i podržava avio-snage u Hercegovini, pa je čak jedno vreme (krajem septembra i u prvoj polovini oktobra) stalno bazirala u Mostaru.²⁶

Angažovanje italijanske avijacije na jugoslovenskom ratištu (protiv partizanskih snaga i Narodnooslobodilačke vojske) nije bitnije izmenjeno ni u drugoj ratnoj godini (1942). Nešto su smanjeni efektivni avijacije u Albaniji (lovačke jedinice su upućene u Afriku i na istočni front), ali su zato osetno ojačane snage avijacije 2. armije. U Mostar je predislocirana 39. bombarderska grupa iz Tirane (sa dve eskadrile), a ubrzo za njom stigla je i 121. eskadrila vazdušnog osmatranja. Umesto 71. grupe koja je upućena na istočni front, angažovane su 98. i 99. bombarderska grupa sa tri eskadrile, što je predstavljalo osetno ojačanje.²⁷ Broj aviona u eskadrilama stalno je povećavan, pa je 36. eskadrila u Mostaru imala 15 aviona: 9 Kaproni Ca-311, 4 Kaproni Ca-111 i 2 Ca-164. Ukupno je u jedinicama 2. vazdušne armije bilo (na našem ratištu) oko 100 do 130 aviona, a

²⁴ G. Santoro, *L'aeronautica italiana nella seconda guerra mondiale*, Milano — Roma, 1966.

²⁵ Italijanski izvori navode i upotrebu lovačkih aviona, ali bez širih komentara o broju i rejonima angažovanja.

²⁶ Arhiv Vojnoistorijskog instituta, italijanska arhiva, kutija 146.

²⁷ Isto, kutija 151.

tom broju treba dodati i još oko 100 aviona svih vrsta iz sastava »Avijacije Albanija« i ratne mornarice, što znači da su Italijani imali na jugoslovenskom frontu ukupno oko 230 aviona.

Iz sačuvanih arhivskih dokumenata i izveštaja italijanskih komandi moguće je sagledati prilično pouzdano obim naprezanja avio-snaga 2. armije i intenzitet njenih dejstava. Od 10. februara 1942. do 10. februara 1943. godine njene jedinice su izvršile ukupno 3 379 avio-poletanja, a kako je u ovom intervalu bilo samo 200 dana povoljnih za letenje — prosečno dnevno naprezanje iznosilo je oko 17 avio-poletanja. Najviše je izvršeno vatrenih udara — 1 164, zatim izviđanja — 1 113 (pri čemu su kombinovana sa vatrenim dejstvom), 263 avio-poleta bila su zbog dotura i snabdevanja, a 421 radi održavanja veze. Utrošeno je 583.000 kg bombi i ispaljeno 196.944 mitraljeska metka. Prema priznanju vlastitih komandi, partizanske jedinice su oborile osam, a pogodile mitraljeskom i puščanom vatrom 114 aviona.

Upotreba italijanske avijacije uvek je sledila operacije na kopnu, ali je — za razliku od Nemaca — retko primenjivano sasređeno i grupno dejstvo. Pri planiranju i određivanju zadataka pojedinim korpusima i divizijama postojao je princip da se svakome od njih obezbedi i avijacija, što je isključivalo mogućnost stvaranja težišta dejstava. Takav pristup se odražavao i na taktičkom nivou; najčešće su upotrebljavani pojedinačni avioni, ređe male grupe. Sasređivanje dejstava desetak ili više aviona zabeleženo je samo u nekoliko navrata. Italijanski štabovi su procenjivali da za obimnijim sasređivanjem avio-snaga na jugoslovenskom ratištu i ne postoje jači operativni razlozi, jer su objekti dejstva malih razmera i, po pravilu, pokretni. Otuda su i efekti dejstava bili slabiji od efekata dejstava nemačke avijacije, koja je često koristila grupe od 9 i više aviona.

Italijanska avijacija je pretežno podržavala svoje jedinice kopnene vojske, ali je u više mahova podržavala i domobransko-ustaške jedinice, kao i trupe nemačke kopnene vojske. Posebno se angažovala u snabdevanju opkoljenih garnizona NDH, čime je značajno doprinosila njihovoj odbrani. U skladu sa usvojenom politikom fašističke Italije, zabeležena je i veoma intenzivna podrška italijanske avijacije četničkom pokretu Draže Mihailovića. Ona se razvijala postepeno još od početka 1942. godine, ali je u bici na Neretvi došla do punog izražaja, da bi se nastavila i kasnije, u vreme prodora Operativne grupe Vrhovnog štaba NOV u Crnu Goru.²⁸

²⁸ Detaljnije o podršci italijanskog i nemačkog ratnog vazduhoplovstva četnicima Draže Mihailovića vidi u časopisu »Vojnoistorijski glasnik« br. 1/1984.

Dejstva italijanske avijacije nisu osetnije jenjavala ni u danima neposredno pred kapitulaciju. U to vreme, na teritoriji Jugoslavije nalazilo se 11, a u Albaniji 14 eskadrila italijanske avijacije, ukupno sa oko 226 borbenih aviona. Izuzev 2—3 eskadrile (dve hidroeska-drile), sve ove jedinice sa svojim avionima pale su u ruke Nemaca. Nije bilo nikakvog otpora posedanju aerodroma, a ni pokušaja da prelete na aerodrome u oslobođenom delu Italije.

Dejstva avijacije „Nezavisne Države Hrvatske”

Stvaranje vazduhoplovstva ustaške NDH otpočelo je odmah po zavrtšetku aprilskog rata 1941. godine. Veći deo aviona iz ratnog plena Nemci su predali vođama marionetske NDH, tako da je prva skupina (grupa) formirana već polovinom juna 1941. godine u Sarajevu. Imala je dve eskadrile — 7. i 8. »jato«, koje su počele sa dejstvom najpre u Hercegovini, u rejonu Gackog i Avtovca i na pravcu Nevesinje — Blagaj. Tada su pretrpele i prve gubitke — oborena su dva i oštećena tri aviona.²⁹ Nešto kasnije, 1. jula, formirana je i 1. skupina u Zagrebu, a imala je samo jedno »jato«. Ta prva tri »jata« ustaško-domobranskog vazduhoplovstva otpočela su dejstva odmah po izbijanju ustanka u Bosni i Hercegovini, u Lici, na Kordunu, na Baniji, u Slavoniji, u Dalmaciji i u drugim područjima Nezavisne Države Hrvatske, i mada su bila relativno skromnih mogućnosti — svega dvadesetak aviona zastarelih tipova (Brege — 19 i Potez — 25) njihovo dejstvo protiv partizana i ustaničkih masa bilo je efikasnije od tadašnjih savremenih aviona jer su nosili 10 do 24 bombe od po 10 do 12 kg i imali su mitraljeze standardnog kalibra 7,9 mm.

Brojno stanje avijacije NDH povećavano je relativno brzo. Već krajem 1941. godine u njegovom sastavu je bilo 95 aviona, od kojih je 50 potpuno upotrebljivo za borbena dejstva, dok su ostali ubrzano popravljani i pripremani za borbu.³⁰ Za nepunih šest meseci, do kraja godine, oni su izvršili skoro 870 avio-poletanja na borbenim zadacima, s tim što su avioni iz 1. zrakoplovne skupine u Zagrebu težišno bili angažovani na prostoru Like, Banije, Korduna i u manjoj meri u zapadnoj i centralnoj Bosni, dok je 2. skupina iz Sarajeva, brojno znatno snažnija, dejstvovala uglavnom u istočnoj Bosni i u Hercegovini.

²⁹ *Poviest zračnih snaga 1941*«, Arhiv Vojnoistorijskog instituta, fond NDH.

³⁰ Arhiv Vojnoistorijskog instituta, fond NDH, kut. 125.

Krajem 1941. godine, nakon što su formirane nove letачke jedinice, ugovorene nabavke aviona iz Italije i Nemačke i prikupljen dovoljan broj pilota i vazduhoplovnih tehničara — izvršena je reorganizacija vazduhoplovnih snaga NDH. U Zagrebu su u sastavu 1. skupine prve zrakoplovne luke formirana još dva nova »jata« — drugo i treće, a u Sarajevu je oformljena još jedna skupina (grupa) od tri »jata«. Istovremeno je formirana i nova, šesta skupina, za tzv. zrakoplovnu luku u Banja Luci (privremeno je ostala u Rajlovcu).

Jedinice 2. skupine iz Sarajeva odmah su prepotčinjene nemačkom generalu Baderu radi učešća u drugoj neprijateljskoj ofanzivi u istočnoj Bosni.³¹

U prvoj polovini 1942. godine jedinice 1. i 2. zrakoplovne luke dejstvovala su u istim područjima kao i u prethodnoj godini: 1. luka (iz Zagreba) u zapadnim delovima NDH, a 2. luka (iz Sarajeva) u istočnim područjima. Prvih dana juna preformiran je i zrakoplovni odjel iz Banja Luke u 5. zrakoplovnu luku, iz čijeg su sastava 13. i 18. »jato« uključeni u »Skupinu Cenić«, odnosno u sastav »mešovite nemačko-hrvatske avio-jedinice« potčinjene nemačkoj komandi »Zapadna Bosna«.³² Bila je to glavna avio-snaga neprijatelja u ofanzivi na Kozari. Međutim, kako ni ove snage nisu bile dovoljne za podršku kopnenih jedinica NDH i okupatora, početkom avgusta je u Banja Luku prebačeno još jedno »jato« 1. zrakoplovne skupine iz Zagreba, koje je ostalo na raspolaganju nemačkom komandantu 714. divizije, koji je preuzeo komandu na ovom području posle rasformiranja borbene grupe »Zapadna Bosna«.

Borbeni efektivni ustaško-domobranske avijacije ubrzo su povećani na 16 eskadrila punog formacijskog sastava. Deo aviona je uključen u operativnu upotrebu nakon generalne opravke, od Italijana je dobiveno 10 aviona Kaproni Ca-311 i 10 lovaca Fiat G-50bis, nabavljeno je i nekoliko desetina školskih aviona (Biker Jungman, Jungmajster, Avia F1-3), a krajem godine sa istočnog fronta se vratila i legionarska bombarderska skupina (16 bombardera Do-17). U celini uzev, bila je to respektivna vazduhoplovna grupacija, koja je ne samo podmirivala deo potreba na jugoslovenskom ratištu zajedno sa italijanskom avijacijom, već je uspešno kompenzirala i ono što Nemci nisu mogli da obezbede svojom avijacijom, koja je 1942. godine u Jugoslaviji bila izrazito slaba. U toku godine avijacija NDH izvršila je oko 3 500 avio-poleta na borbenim zadacima, od čega je oko polovine izvela rajlovačka 2. zrakoplovna luka.

³¹ Isto, mikroteka Frajburg.

³² Isto, NAW-N-T-501.

Početkom 1943. godine deo avijacije NDH uključen je u sastav grupacije za podršku dejstava kopnene vojske u operaciji »Vajs«, pod nemačkom komandom.³³ Kako se prostor operacije pomerao prema istoku, angažovanje je sve više prelazilo na jedinice 2. zrakoplovne luke u Rajlovcu, ali je ubrzo nemačka avijacija preuzela na sebe glavne zadatke (naročito za vreme bitaka na Neretvi i Sutjesci), a avijaciju NDH usmerila na podršku jedinica u drugim regionima, izvan područja operacija: u Lici, na Baniji i u Slavoniji, gde su jedinice NOVJ razvile snažna dejstva kako bi olakšale položaj Glavne operativne grupe Vrhovnog štaba.

I u ovoj godini je nastavljena popuna avijacije NDH novim i savremenijim avionima. Njeni ukupni efektivni krajem decembra iznosili su 228 aviona, od kojih je 75 odsto bilo potpuno ispravno i spremno za dejstvo.³⁴ Krajem godine je ugovorena i isporuka 36 lovaca Moran Solnie-406; od njih je početkom 1944. godine formirana 11. lovačka skupina sa tri »jata«, koja su raspoređena na ključne aerodrome — Zagreb, Banja Luku i Rajlovac radi zaštite od sve učestalijih dejstava anglo-američke avijacije sa baza u Italiji. Međutim, kvalitet aviona Moran S-406 i Fiat G-50bis nije mogao da zadovolji potrebe protivvazdušne odbrane, jer su saveznički lovci i lovci-bambarderi bili višestruko kvalitetniji. Otuda su i vazdušne borbe lovaca NDH bile ne samo sporadične već su, po pravilu, uvek imala i nepovoljan ishod. Najteže gubitke avijacija je, u stvari, trpela na zemlji. U aprilu i maju 1944. godine oni su bili izuzetno veliki, tako da je borbeni deo avijacije praktično prepolovljen. Zbog toga je u Zagrebu i Sarajevu ostala samo po jedna skupina (svaka sa tri »jata«), dok je 5. skupina u Banja Luci imala dva »jata« — lovačko i bombardersko. Skupina u Mostaru je rasformirana i umesto nje obrazovano je mešovito »jato« slabijeg sastava.³⁵ Sredinom septembra 1944. godine brojno stanje celokupne avijacije NDH iznosilo je oko 180 aviona, od čega borbenih samo 46. Ispravnost im je bila još slabija — oko 50 odsto. Procesu osetnog slabljenja vazduhoplovnih snaga još više je doprinosila sve češće prebegavanje pilota NDH u jedinice Narodnooslobodilačke vojske, koje je dobilo šire razmere naročito od kraja 1943. godine.

Oslobođenjem istočnih delova zemlje i ugrožavanjem rejona Sarajeva, bitno je promenjena i operativna pozicija ustaško-domobranske avijacije. Njeno težište, koje je skoro celog rata bilo u rejonu Sarajeva, moralo je hitno da se pomera na zapad, pogotovo kada

³³ Isto, NAW-N-T-315.

³⁴ Isto, fond NDH.

³⁵ Naređenje komandanta zrakoplovstva NDH od 6. VI 1944. godine.

su jedinice Petog korpusa NOVJ, krajem 1944. godine, zauzele aerodrom Zalužani kod Banja Luke, gde je zaplenjen veći broj aviona. Od ispravnih aviona odmah je formirana eskadrila Petog korpusa, dok je dvadesetak oštećeno u većoj meri. Tako je 5. zrakoplovna luka u Banja Luci praktično prestala da postoji. U izveštajima se više ne spominje ni 2. zrakoplovna luka u Rajlovcu, jer su i njeni efektivni svedeni na minimum. Jedino se održala 1. zrakoplovna luka, ali je i ona egzistirala uz najveće napore. Prema izveštajima iz oktobra 1944. godine, od ukupnog broja aviona NDH je samo 69, od kojih 27 borbenih i 42 laka — za vezu i izviđanje. Njihovo dejstvo se ispoljavalo pretežno u dubini teritorije, a veoma malo na sremskom frontu i u Bosni. Zbog straha od dejstva savezničke avijacije leteli su uglavnom u jutarnjim i večernjim časovima, a u pojedinim periodima napuštali su već u zoru aerodrome stalnog baziranja i preletali na pomoćne terene kako bi izbegli gubitke. Tek pri kraju rata ostaci ove avijacije angažovali su se u dejstvima na frontu, pokušavajući da uspire napredovanje snaga Jugoslovenske armije u rejonu Pakraca i Daruvara, ali bez ikakvih rezultata.

Na temelju izloženih činjenica moguće je izvući i uopštiti sledeći zaključak: avijacija Nezavisne Države Hrvatske bila je samo jedna od nekoliko avio-struktura koje su na prostoru Jugoslavije učestvovala u borbi protiv oružanih snaga jugoslovenske revolucije. Zato se i ne može razmatrati odvojeno od ostalih neprijatelja, već jedino u okviru zajedničke borbe protiv narodnooslobodilačkog pokreta i njegovih oružanih snaga. Kao tipičan kvislinški izdanak, ona je bila potpuno zavisna od svojih gospadara — sve što je imala dobijala je od njih, dejstvovala je najčešće po zadacima koje su oni diktirali, a na sopstvenim aerodromima letela je samo u okviru režima koji su propisivale okupatorske komande.

Avijacija fašističke Bugarske

Osloncem na Hitlerovu Nemačku, Bugarska je počela da modernizuje svoje ratno vazduhoplovstvo već prvih meseci 1940. godine, ali je ovaj proces ubrzala čim je svoju teritoriju stavila na raspolaganje nemačkim oružanim snagama. Tu činjenicu bugarska politika je koristila naročito posle kapitulacije bivše Jugoslavije i Grčke: osim isporuka ratnog materijala, što je bio samo deo nagrade za verno savezništvo silama Osovine, Bugarska je dobila i deo teritorije Jugoslavije i Grčke.

Zajedno sa jedinicama kopnene vojske, na okupiranu teritoriju ubrzo su pristigle i jedinice avijacije. O tome u našim arhivima, na žalost, nema izvornih bugarskih dokumenata, a sva nastojanja da se do njih dođe saradnjom sa zvaničnim institucijama u Sofiji nisu urodila plodom. Stoga je potpunu istorijsku sliku o angažovanju i dejstvu bugarske avijacije protiv Narodnooslobodilačke vojske Jugoslavije za sada nemoguće utvrditi, ali to ne isključuje mogućnost sagledavanja određenih segmenata, koji čak i u tom obimu bacaju sasvim dovoljno svetla na ovu problematiku.

Glavno poprište na kojem su oružane snage fašističke Bugarske vodile borbu u drugom svetskom ratu bila je teritorija Jugoslavije. U skladu s tim, angažovala se je i avijacija.³⁶ Prema nemačkim dokumentima moguće je utvrditi da je već početkom 1942. godine — uporedo sa dolaskom bugarskog okupacionog korpusa na teritoriju okupirane Srbije — pristigla na aerodrom u Nišu jedna mešovita eskadrila, čiji su avioni upotrebljavani u borbi protiv partizanskih jedinica u Južnoj Srbiji gotovo odmah po pristizanju.³⁷

Krajem 1942. godine zabeležena je i prva upotreba bugarske avijacije protiv jedinica NOV u Makedoniji. U naredbi bitoljskog oblasnog policijskog načelnika od 5. septembra 1942. godine obaveštavaju se svi potčinjeni policijski komandanti i načelnici da je štab 15. divizije dobio dva aviona tipa »Vrana«, koji će odmah po otkrivanju partizana poleteti i dejstvovati po njima.³⁸ Kasnije će to postati stalna praksa, pogotovo od druge polovine 1943. godine kada dejstva partizanskih jedinica u Makedoniji i Srbiji postanu sve učestalija i intenzivnija. Svaku značajniju akciju bugarskih jedinica podržavala je, od tada, i avijacija.³⁹ Međutim, uporedo s tim jačala je i protivavionska odbrana partizanskih jedinica. Samo u toku 1944. godine oboreno je mitraljeskom i puščanom vatrom 11 bugarskih aviona, dok je broj oštećenih bio još veći.

O dejstvima bugarske avijacije na ostalim delovima jugoslovenskog ratišta podaci se mogu pronaći uglavnom u nemačkim dokumentima i izvorima. Tako se npr. u jednom izveštaju govori o angažovanju bugarskih aviona Ju-87 »štuka« u rejonu Sarajevo — Mostar, a u drugom dokumentu se navodi da je 8. decembra 1943. godine u sastavu nemačke grupacija »Avijacija Hrvatska« bila i jedna bugarska eskadrila bombardera Do-17, koja je bazirala na aerodromu u Kraljevu. To potvrđuje i obaveštenje komande nemačke 2.

³⁶ R. Bateson, *Bulgaria at War*, Air Pictorial, mart—maj 1972. godine.

³⁷ Arhiv Vojnoistorijskog instituta, mikroteka Frajburg, pregled jedinica 1. bugarskog okupacionog korpusa.

³⁸ Zbornik NOR, t. VII, knj. 1.

³⁹ Hronologija NOR-a, izdanje Vojnoistorijskog instituta str. 345, 464, 611, 667, 691, 736, 745 i dr.

oklopne armije potčinjenim jedinicama da će u zoni armije dejstvovati bugarska avijacija.⁴⁰ Naši izvori pominju dejstva bugarske avijacije protiv NOVJ sve do druge polovine avgusta 1944. godine. Pored baziranja u Nišu, utvrđeno je postojanje aerodroma i u Leskovcu i u Prilepu, o čemu govore i nemački izvori.

Istovremeno sa dejstvima svoje avijacije protiv jedinica Narodnooslobodilačke vojske Jugoslavije, i to najčešće modernim avionima Ju-87 »štuka«, Do-17 i Foke Vulf-58, teritorija Bugarske je korišćena i za baziranje, odnosno boravak velikog broja nemačkih vazduhoplovnih ustanova i jedinica. Krajem 1943. i početkom 1944. godine na teritoriji Bugarske bilo je nekoliko komandi aerodroma sa pozadinskim jedinicama nemačkog ratnog vazduhoplovstva, a postojao je i veoma razvijeni sistem VOJIN.⁴¹ Početkom dejstava savezničke avijacije po vojnim i stratejskim objektima u Rumuniji, a naročito po rafinerijama nafte u rejonu Ploestija, polovinom 1943. godine, počela su i dejstva bugarske lovačke avijacije po savezničkim avionima u vazduhu. Istovremeno je Nemačka ojačala bugarsku lovačku avijaciju najnovijim tipovima »meseršmita« Bf-109 (britanski izvori navode da je Bugarska primila u toku rata oko 163 aviona Bf-109 raznih varijanti). To je izazvalo i reakciju savezničkog vazduhoplovstva, koje je izvršilo više udara po aerodromima u Bugarskoj. Naročito uspešan bio je udar, početkom avgusta 1944. godine, na aerodromu Karlovo, na kojem je uništen veći broj aviona Devoatin 520.⁴²

Posle 9. septembra 1944. godine stvarano je i novo bugarsko vazduhoplovstvo, koje je uzelo učešća i u dejstvima protiv nemačkih snaga u Jugoslaviji. U borbama koje su vođene u Makedoniji i na Kosovu izgubljena su 23 aviona.

Najznačajniji sintetički zaključci

Na temelju dosadašnjih istraživanja veoma obimne historiografske građe i brojnih izvora o operacijama i borbenim dejstvima jedinica Narodnooslobodilačke vojske i partizanskih odreda Jugoslavije, odnosno Jugoslovenske armije, utvrđeno je da je na tlu naše zemlje u toku narodnooslobodilačkog rata u proseku dejstvovalo oko 350—400 neprijateljskih aviona godišnje, što je već samo po

⁴⁰ Arhiv Vojnoistorijskog instituta, NAW-N-T-313; *Die Verbände der Luftwaffe 1935—1945*, Stuttgart, 1976.

⁴¹ Isto, NAW-N-T-311, pregled nemačkih jedinica i ustanova u Bugarskoj.

⁴² R. Bateson, Isto.

sebi predstavljalo operativno-strategijski faktor najvišeg nivoa vrednosti. Ukupni efektivni avijacije neprijatelja iznosili su: krajem 1941. godine — oko 250 aviona; polovinom 1942. godine — oko 340; u leto 1943. godine — oko 600; krajem 1943. godine — oko 600; sredinom 1944. godine — oko 540; krajem 1944. godine — oko 250, i prvih meseci 1945. godine — oko 100 aviona. Napominjemo da su ovo samo približne (aproksimativne) vrednosti, jer je tačan broj aviona, pa čak i eskadrila, bilo veoma teško utvrđivati zbog čestih organizacijsko-formacijskih i drugih promena, stalnih predislokacija, neizbežnih pretpotčinjavanja i »prelivanja« snaga iz jedne grupacije u drugu, što su naročito praktikovali Nemci sasređujući snage za izvođenje pojedinih operacija. Time su, istovremeno, izražavali i težište dejstava svoje avijacije.

Slični problemi su se pojavili i prilikom pokušaja da utvrdimo i rekonstruišemo intenzitet dejstava pojedinih avio-grupacija neprijatelja, njihov efekat i obim dejstava, zadatke i rejone aktivnosti. Raspoloživa arhivska građa to omogućava samo u određenim vremenskim razdobljima i za pojedine operacije većih razmera, naročito u 1943. godini i donekle u prvoj polovini 1944. Za NOR u celini — to se moglo učiniti samo u najopštijim konturama, markiranjem prelomnih trenutaka i najglobalnijih pokazatelja. Taj zadatak ostaje i dalje aktuelna obaveza istraživača i istoričara.

Sva četiri ratna vazduhoplovstva neprijatelja — nemačko, italijansko, ustaško-domobransko i bugarsko — bila su, u celini gledajući, u službi i u funkciji jedinstvene strategije u borbi protiv narodnooslobodilačkog pokreta i Narodnooslobodilačke vojske Jugoslavije. Njihovo dejstvo, prema tome, proizilazilo je iz tadašnjih važećih doktrina ovih armija, i obuhvatalo je, u osnovi, sledeće zadatke: izviđanje, vatrena dejstva u posrednoj i neposrednoj podršci jedinica kopnene vojske, vertikalni manevar snaga, dotur materijalnih potreba, sanitetsku evakuaciju, održavanje veze, i u manjoj meri zadatke iz domena protivvazdušne odbrane. Za razliku od istočnog i zapadnog fronta, sva ova dejstva na jugoslovenskom ratištu imala su specifična obeležja, jer su bila planirana i usmerena protiv sveopšteg, opštenarodnog, partizanskog rata koji su narodi naše zemlje vodili od 1941. do 1945. godine, pa je zato i upotreba avijacije neprijatelja imala specifična i osobena protivpartizanska obeležja. Na tlu Jugoslavije, je u stvari, i nastala doktrina upotrebe avijacije okupatora u protivpartizanskom ratu, kao i taktika njenih dejstava, koja je u novije vreme samo »aktuelizirana«.

Snažnoj avijaciji neprijatelja suprotstavljali smo se različitim merama protivvazdušne zaštite, odgovarajućim postupcima u svim

taktičkim radnjama — u borbi, na maršu, u rejonima prikupljanja i dr., kao i primenom najraznovrsnijih oblika aktivne borbe, počev od organizovanog otvaranja mitraljeske i puščane vatre po avionima u vazduhu, preko napada na aerodrome i avione na zemlji, uništavanje objekata vazduhoplovne infrastrukture, do prodora u redove vazduhoplovaca neprijatelja. Ukupni efekti ove borbe nisu još konačno utvrđeni, ali na temelju delimičnih istraživanja koja su izvršena do 1966. godine ustanovljeno je da smo u toku rata uništili 309 aviona.⁴³ Naknadna istraživanja pokazala su, međutim, da je taj broj veći za 30 uništenih aviona samo za period 1941—1943. godine, što već, samo po sebi, govori da je ukupan broj za ceo period NOR-a bio znatno veći.

U tim opštim okvirima našeg rata — političkim i vojnostrategijskim — treba ocenjivati i ulogu i dejstvo avijacije saveznika na jugoslovenskom ratištu. Njeno dejstvo i njen uticaj bili su, očigledno, najznačajniji činilac (odlučujući faktor) u slamanju prevlasti avijacije neprijatelja na našem vazдушnom prostoru, odnosno ključni elemenat za preotimanje strategijske inicijative u vazduhu u drugoj polovini 1944. godine i u vreme završnih operacija za konačno oslobođenje zemlje. Čak ni značajni rezultati koje smo sopstvenim snagama ostvarivali uništavajući avione neprijatelja na zemlji i u vazduhu u prve tri godine rata nisu mogli bitnije da izmene stanje prevlasti u vazдушnom prostoru. Ona će početi postepeno da se osvaja tek krajem 1943. godine, ali će je neprijatelj definitivno izgubiti tek u drugoj polovini 1944. godine. To će ga naterati da dejstvuje gotovo isključivo samo u ranim jutarnjim i večernjim časovima kada se avijacija saveznika ne pojavljuje, a da preko dana avione pažljivo maskira na brojnim pomoćnim terenima. U skladu s tim, izbegavane su vazdušne borbe i angažovanje avijacije u rejonima koje je branila lovačka avijacija.

Prevlast avijacije neprijatelja u vazдушnom prostoru Jugoslavije od 1941. do polovine 1944. godine bitno je uticala na uslove i mogućnosti stvaranja jedinica našeg Ratnog vazduhoplovstva. To, očigledno, nije sporno, ali isto tako nije sporna ni činjenica da smo već od maja 1942. godine počeli i sami da koristimo sopstvene avione, a kasnije i manje jedinice, i da je upravo tim putem — postupno ali neprekidno — stvarna i početna osnova za kasniji razvoj našeg vazduhoplovstva. Zato su i ti pojedinačni avioni i njihovo povremeno dejstvo bili od velikog moralnog, političkog i vojnog značaja, i doprinosili su brzom stvaranju našeg Ratnog vazduhoplovstva kada su za to stvoreni osnovni preduslovi.

⁴³ N. Pejnović, *Gubici neprijateljske avijacije*, »Vojno delo« br. 6/1966.