

General-potpukovnik
LJUBIŠA ČURGUŠ

Vazduhoplovne jedinice u završnim operacijama za oslobođenje zemlje 1944—1945. godine

U ovom tekstu razmatraćemo tri osnovne teme: prvu, o operativno-taktičkom značaju upotrebe i rezultata dejstava naše prve dve eskadrile u drugoj polovini 1944. godine i u podršci jedinica JRM i Četvrte armije na primorskom pravcu, marta i aprila 1945. godine; drugu, o borbenim dejstvima vazduhoplovnih divizija u podršci jedinica Prve, Druge i Treće armije, kao i na ostalim delovima jugoslovenskog ratišta u procesu pripremanja i izvođenja završne ofanzive za oslobođenje zemlje; i treću, koja je sinteza prethodne dve, a u kojoj ćemo pokušati da uopštimo najznačajnija operativno-taktička i organizaciono-tehnička iskustva iz sveukupnih dejstava našeg mladog Ratnog vazduhoplovstva u završnom periodu rata, posebno ona koja imaju trajniji značaj sa stanovišta naše savremene ratne veštine i koncepcije opštenarodne odbrane. S obzirom na obim, bogatstvo istoriografskog materijala i podataka, a i polivalentnost svakog od pomenutih kompleksa tema, zadržaćemo se samo na onim pitanjima koja omogućavaju najpotpunije i najcelovitije sagledavanje suštinskih problema, pojava i međusobnih relacija, i na temelju kojih je moguće izvući zajedničke pouke i iskustva o sadejstvu vazduhoplovnih jedinica sa našim kopnenim snagama, a u određenoj meri i mornaričkim sastavima na Jadranu u vreme završnih operacija.

Operativno-taktički značaj borbenih dejstava Prve i Druge eskadrile Narodnooslobodilačke vojske Jugoslavije

Za dejstva naše Prve i Druge vazduhoplovne eskadrile u poslednjoj godini rata, a naročito u toku pripremanja i izvođenja završnih operacija, u proleće 1945. godine, bile su od posebnog značaja sledeće okolnosti i činjenice: 1) njihovo baziranje van teritorije naše zemlje i organizacijska uključenost u sastav britanskog Ratnog vazduhoplovstva; 2) odsustvo bilo kakvih tehničkih i drugih veza štabova naših jedinica (brigada, divizija i korpusa) sa komandama eskadrila i pilotima koji su dejstvovali; 3) nepostojanje organizovane meteorološke službe, koja u savremenim uslovima predstavlja jednu od nezamenljivih komponenata za dejstvo avijacije. Bili su to ograničavajući i otežavajući faktori najvišeg nivoa vrednosti, koji bi, verovatno, na nekom drugom ratištu i u nekoj drugoj armiji potpuno paralisali svaku mogućnost sadejstva avijacije i kopnenih snaga, ali se to u slučaju naše Prve i Druge vazduhoplovne eskadrile nije dogodilo. Naprotiv, intenzitet njihovih dejstava bio je iz dana u dan sve snažniji i uspešniji, da bi kulminirao u razdoblju mart — april 1945. godine.

Od aprila 1944. godine, kada je Prva vazduhoplovna lovačko-bombarderska eskadrila NOVJ formirana na teritoriji Libije u sastavu britanskog RV, do njene pojave na jugoslovenskom ratištu proteklo je oko tri meseca. U sastavu eskadrile nalazilo se oko 250 ljudi, od kojih 23 pilota, ali je u komandnom, organizacijskom i tehničkom pogledu ona bila potčinjena britanskim štabovima. Nepuna dva meseca kasnije formirana je i Druga eskadrila, sličnog sastava i pod istom komandom. Njihovo »vatreno krštenje« na jugoslovenskom frontu usledilo je već u julu 1944. godine, a u naredna dva meseca je poprimilo razmere gotovo svakodnevnog sadejstva sa jedinicama naših korpusa u zapadnim i središnjim delovima zemlje — u Dalmaciji, Bosni i Hercegovini, Crnoj Gori, Hrvatskom primorju i dr.

Zbog pomanjkanja bilo kakvih pouzdanih radio-veza sa štabovima naših jedinica i velike prostorne udaljenosti od jugoslovenskog ratišta, piloti Prve i Druge eskadrile su poletali na front najčešće bez neophodnih elemenata koji bi im garantovali uspešno izvršenje zadataka. Znali su samo grubu orijentaciju rejona i objekta dejstva, i vreme kada se tamo moraju pojaviti. Međutim, o meteorološkim uslovima na marš-ruti (posebno u rejonu borbenih dejstava) i protivavionskoj zaštiti ciljeva — obično nisu znali ništa. Nisu znali ni

o lovačkoj avijaciji neprijatelja, koja je katkada bila opasniji protivnik od protivavionske artiljerije i mitraljeza. Malo se znalo čak i o rasporedu sopstvenih kopnenih i pomorskih jedinica kojima je trebalo da sadejstvuju, što je iziskivalo posebne napore da se golim okom prepoznaju, pogotovo što sa obeležavanjem »svojih snaga« nije uvek išlo kako je dogovoreno. Uz sve ovo, retko je kada bilo dovoljno vremena da se posade aviona preciznije dogovore o metodu i taktici koju će primeniti u dejstvima na odabrane ciljeve. Zato se često dešavalo da se pomenute i druge teškoće nadoknađuju entuzijazmom, smelošću i hrabrošću posada aviona, da mladi i neiskusni piloti u grupama uleću u kompaktnu oblačnost, da umesto jednog vrše i do pet napada na jako branjene ciljeve i dr. Otuda su gotovo sve žrtve najhrabrijih i najiskusnijih pilota, mahom starešina, bile posledica takvog načina rada, koji se u tadašnjim uslovima nije mogao da izbegne.

Problem sadejstva avijacije sa kopnenim jedinicama Narodno-oslobodilačke vojske i ratne mornarice predstavljao je u tom periodu očigledno najveću teškoću. Štabovi naših brigada, divizija i korpusa u tom pogledu nisu imali većih iskustava, jer se avijacija podrške prvi put pojavila na frontu, a uz to u njima nisu postojali vazduhoplovni oficiri za vezu pomoću kojih bi to sadejstvo mogli da ostvare. Stoga su piloti Prve i Druge eskadrile morali da dejstvuju jedino na bazi sopstvenih procena i na duži rok, tj. na temelju planova koji su sadržavali samo osnovne elemente zadatka. Međutim, kako je situacija na frontu bila podložna čestim i brzim promenama, uvek je pretila opasnost od nesporazuma, ali su oni bili retki i bez težih posledica.

Dejstvo avijacije po pozivu, osim u mostarskoj i sarajevskoj operaciji, nije bilo moguće organizovati, jer se nije raspolagalo radio-stanicama za vezu između vazduhoplovnih i kopnenih štabova, niti je postojala radio-veza pilota u avionima sa starešinama na zemlji. Taj problem je rešen tek na sremskom frontu između vazduhoplovnih divizija i štabova Prve i Treće armije.

Posle nekoliko meseci borbenih dejstava, naša avijacija je stekla značajna i dragocena iskustva, ali su ne manja iskustva stekli i štabovi mnogih brigada, divizija i korpusa, čak i borci Narodnooslobodilačke vojske. Ona je često nadomeštavala (kompenzirala) nedostatak artiljerije i oklopnih jedinica razbijajući težišta odbrane i fortifikacijski utvrđene objekte neprijatelja, uništavala njegove rezerve, usporavala pokrete ka frontu, unosila dezorganizaciju u borbeni porredak i snažno uticala na njegovu demoralizaciju i dr. Time je isto-

vremeno omogućavala našim jedinicama eksploataciju sopstvenih učinaka posle njenih dejstava. Od januara do kraja marta 1945. godine, u najnepovoljnijim zimskim uslovima, gotovo da nije bilo dana a da se, bar u manjim grupama, nije pojavila na nekom od frontova. Od preko 800 avio-poletanja (a/p) izvršenih u tom periodu, 50 odsto su činila bombardovanja, raketiranja i mitraljiranja ciljeva na zemlji i moru; najčešće su ta dejstva izvođenja u neposrednom vatrenom sadejstvu sa kopnenim snagama NOVJ, pa su zbog toga imala direktnog odraza na rezultate dejstava Narodnooslobodilačke vojske. Oko 50 odsto zadataka izvršavano je u dubljoj pozadini i objektima koje je u toku leta trebalo otkriti i oceniti rentabilnost napada na njih. U tim slučajevima je komandir grupe, odeljenja ili eskadrile preuzimao na sebe svu odgovornost — od pripreme pilota za let u »nezvesnost« do povratka na aerodrom; postignuti rezultati su podvrgavani oštrim ratnim kriterijumima.

Pored neposredne vatrene podrške i dejstava u dubini, avijacija je poseban uspeh pokazala u izviđanju otoka, jadranske obale i komunikacijskih pravaca koji sa juga i jugoistoka izvode ka severu i severozapadu zemlje. Piloti su donosili dragocene podatke komandantima i štabovima, koji su često bili od presudnog značaja u odlučivanju za izvođenje borbenih dejstava širih razmera, manevar i grupisanje snaga. Na poziv izviđača iz vazdušnog prostora grupe od 6 do 8 lovaca-bombardera stizale su, npr., u rejon otkrivenih železničkih kompozicija ukrcanih neprijateljskim trupama i opremom za 30—45 minuta, što je neprijatelju onemogućavalo da preduzme bilo kakve efikasnije mere zaštite. Udar po takvim i sličnim objektima neprijatelja imao je, po pravilu, izuzetno snažan efekat. Često su se na takvu akciju odlučivale i same izviđačke grupe od 4 do 6 aviona, da bi zatim produžile sa izvršavanjem osnovnog zadatka koji im je planom određen. Tako je, npr., 26. avgusta 1944. godine grupa od šest aviona-izviđača otkrila četiri kompozicije u železničkoj stanici Konjic i izvršila više uzastopnih napada na njih, a sa preostalom rezervom raketa i topovsko-mitraljeskih zrna uništila teretni voz na ulasku u železničku stanicu Lisničica. Takve i slične akcije i borbeni dejstva su izvođene gotovo svakog dana, po svakom vremenu i u svim delovima naše zemlje. U zoru 29. avgusta napadnut je i uništen teretni voz sa 20 vagona 4 km istočno od Kline prema Prištini, oko 12,00 časova istog dana potopljen je nemački brod u luci Iž (Korčula), a u prvim popodnevnim časovima je bombardovan Ljubiški i napadnut voz u železničkoj stanici Suhodolac na Unskoj pruzi. Unosnih objekata za dejstva naše avijacije bilo je napretek, naročito duž železničkih, putnih i pomorskih komunikacija i u naseljenim mestima.

Jedino je trebalo oceniti — u koje vreme, kakvim snagama i sa kakvim ciljem napasti. Ubrzo, se pokazalo da je upravo u tim okvirima i u tom domenu komandni sastav većine naših brigada, divizija i korpusa, ali i neposrednih starešina Prve i Druge eskadrile, ispoljio mnogo smisla, izuzetne sposobnosti i invencije, mada bez ikakvih prethodnih iskustava.

Borbena dejstva Prve i Druge eskadrile u jesen i u zimu 1944/45. godine bila su karakteristična po izuzetno nepovoljnim meteorološkim uslovima: jakim vetrovima, kiši, snegu, niskoj oblačnosti i magli. U oktobru 1944. godine avijacija nije mogla dejstvovati 19 dana, u novembru — 17 isključivo zbog kiše, magle i niskih oblaka u rejonima borbenih dejstava, a slično je bilo i u mnogim razdobljima kasnije. Zato su povoljni meteorološki uslovi korišćeni do maksimalnih mogućnosti; piloti su odlazili na front katkada i do tri puta dnevno, provodeći u vazдушnom prostoru i do šest časova. Pa ipak, to nije bila najznačajnija otežavajuća okolnost koja je negativno uticala na njihov psihofizički zamor. Gotovo u istoj meri su uticali i uslovi letenja — marš-ruta i orografsko-topografska svojstva rejonu borbenih dejstava. Poletalo se sa aerodroma Kana u Italiji, a dejstvovalo u planinskim predelima i u dolinama reka, od albanske do austrijske granice i na severu do reke Save. Ta razlika u ambijentu posebno je iscrpljivala pilote, i zbog navigacije i zbog iznenadnih dejstava protivavionske artiljerije neprijatelja, što je donekle ublaženo tek pred kraj rata kada su obe eskadrile prebazirane na Vis i aerodrom Škobrnja kod Zadra.

Za Prvu eskadrilu je karakteristično da je najmanje upotrebljavana za izvršavanje zadataka u svojoj nameni, tj. kao lovačka eskadrila. Osnovni razlog tome je izrazito mala aktivnost lovačke avijacije neprijatelja na jugoslovenskom ratištu od proleća 1944. godine, što je našoj Prvoj eskadrili omogućilo da izvodi uglavnom jurišna dejstva. Sa stanovišta efikasnosti, to je očigledno bilo od izuzetnog značaja. Naime, što je neprijatelj više gubio mogućnosti kontrole vazdušnog prostora — našoj avijaciji su se otvarale šire persepktive za slobodnija jurišna dejstva, za veći doprinos frontu. Zato je od 1.213 borbenih letova Prve lovačke eskadrile više od 900 upotrebljeno za jurišna dejstva, tj. za udar po ciljevima na zemlji. U tim akcijama je uništeno: 19 lokomotiva, 130 vagona, 200 motornih vozila, 100 konjskih zaprega i 10 brodova, dok o broju neprijateljskih vojnika izbačenih iz stroja nema pouzdanih podataka.

Visoki intenzitet dejstava aviona Prve vazduhoplovne eskadrile NOV i hrabrost njenih pilota plaćeni su, na žalost, veoma skupo:

poginulo je najboljih sedam pilota, uglavnom komandira eskadrila i odeljenja: majori Franjo Kluz, Mileta Protić, Ratko Jovanović i Arkadije Popov, poručnik Leopold Ankon, potporučnik Ruđi Luidi i zastavnik Aleksandar Vuković. Njihovi avioni su obarani najčešće u toku drugog, trećeg ili četvrtog napada na cilj ili su, usled niskog leta posle napada na planinskom zemljištu, udarali u brdo. Analiza svakog pojedinačnog slučaja je pokazala da uzrok pogibije 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 štabu Vazduhoplovstva NOVJ od 24. novembra 1944. godine.

Od oktobra 1944. godine, kada se Druga lovačko-bombarderska eskadrila pridružila Prvoj, borbeno dejstva naše avijacije porasla su po obimu i efektima dejstava. Avioni Druge eskadrile ostvarili su oko 1.000 borbenih letova, u toku kojih je uništeno 70 motornih vozila, 42 plovna objekta na otvorenom moru i u lukama Jadrana, 10 lokomotiva, 83 vagona i dr. Gubici eskadrile iznosili su 9 aviona i 5 pilota (između ostalih, poginuo je i njen prvi komandir, kapetan Aleksandar Cenić).

U ratnim arhivama naših jedinica sačuvano je mnogo dokumenata koji govore o borbenom učinku i efektima dejstava eskadrila. Tako, npr., Štab Četvrtog korpusa izveštava Štab armije o jednoj takvoj akciji nakon završetka bihačke operacije: »Na dan 30. marta 1945. iz Karlovca u pravcu Like kretalo se 53 kamiona sa oko 1.000 ustaša. Ta kolona bombardovana je od naših aviona kod Tounja: uništena su 4 kamiona, poginulih 53 ustaše i 3 kamiona ranjenih ustaša«. U izveštaju Štaba Četvrtе armije od 26. 04. 1945. godine daje se i ocena o dejstvu naših eskadrila: »Naša avijacija je uspešno napadala neprijateljske artiljerijske položaje kod Kastva i Voloskog, kao i artiljerijske položaje severno od Rijeke. Bombardovano je i mitraljirano 80 železničkih vagona južno od Ville del Novoso na komunikaciji severno od Kozale. Uspešno je napadnuto 5 kamiona i više vojničkih kola. Uništen je 1 tenk. »Istog dana Štab armije šalje i drugi izveštaj: »Naša avijacija je bombardovala i mitraljirala položaje oko Rijeke, između Sv. Petra i Poljane. Uništila je 2 kamiona, 6 vojnih kola i 2 tenka«. Sve je te zadatke izvršavala Druga eskadrila, u grupama 4 do 10 aviona tipa »hariken«.

Ratni izveštaji štabova Drugog, Trećeg, Četvrtog, Petog, Šestog i Jedanaestog korpusa, a posebno Četvrtе armije i komandira Prve i Druge lovačko-bombarderske eskadrile, koje su od avgusta 1944.

do 9. maja 1945. godine neposredno ili posredno sadejstvovale ovim jedinicama, obiluju brojnim podacima i informacijama koje govore o izvanrednoj ulozi koju je naša avijacija imala u tom značajnom periodu borbi za oslobođenje Jugoslavije. Zbog afirmacije koju su naši piloti brzo stekli kod zapadnih saveznika, uživali su veliki ugled i simpatije. Saveznici su znali da u našim eskadrilama aktivno deluju članovi Komunističke partije i da je organizacija KPJ vodeća idejna i politička snaga, ali im nikako nije bilo jasno odakle joj takva moć i takvi podsticaji za izgradnju unutrašnjih odnosa. Kada je jedan američki ratni dopisnik upitao majora Miletu Protića, komandira Prve eskadrile, kako podstiče borbenost svojih pilota, Protić mu je bez oklevanja odgovorio: »Ja uopšte ne nastojim da povećam borbenost mojih pilota. Naprotiv, moja je najveća briga baš obrnuto, da im tu borbenost obuzdam. Jer, mržnja prema neprijatelju daje im takav podsticaj za borbu da zaboravljaju na opasnosti koje ih odozdo vrebaju.«

Učešće vazduhoplovnih divizija u završnim operacijama

Borbena dejstva vazduhoplovnih divizija od njihovog formiranja, januara 1945. godine, bila su usmerena na neposrednu i posrednu podršku jedinica Prve, Druge i Treće armije. Pored jurišnih dejstava, avijacija je vršila izviđanja i aerofotografisanja objekata na frontu i u pozadini za potrebe armija, Generalštaba i vazduhoplovnih štabova, a dejstvovalo se gotovo na celoj teritoriji Bosne i Hercegovine, Hrvatske i Slovenije. Najznačajnija pogodnost u tome bila je potpuna prevlast u vazдушnom prostoru, jer se avijacija neprijatelja pojavljivala samo izuzetno (obično u manjim grupama ili pojedinačnim avionima), ali su od ne manjeg uticaja bile i negativne okolnosti: izuzetno nepovoljni meteorološki uslovi, oštra zima, složena konfiguracija zemljišta (od ravničarskog u Sremu, Semberiji, Podravini i Slavoniji do ispresecanog i visokoplaninskog u Bosni i Sloveniji), popunjenost većine jedinica mladim i neiskusnim pilotima, izuzetno snažna protivavionska odbrana nemačkih jedinica, koja je predstavljala veliku opasnost s obzirom na taktiku dejstva naše avijacije (veće grupe, mala brzina, mala visina napada, izvođenje vatrenih udara u više naleta) i dr.

Osnovnu borbenu, vatrenu i manevarsku snagu našeg vazduhoplovstva činile su 42. jurišna i 11. lovačka divizija. S obzirom na odnos snaga u vazдушnom prostoru, koji je bio apsolutno u našu

korist, lovačka avijacija je, po pravilu, najčešće upotrebljavana (i to veoma efikasno) za jurišna dejstva, a i za izviđanje i aerofotografisanje, pored svog osnovnog zadatka — neposredne zaštite jurišne avijacije. Sve do marta 1945. godine naši piloti su leteli, najčešće, u mešovitim grupama sa sovjetskim pilotima. To je bilo i neophodno i korisno zbog bogatih iskustava, kojim su raspolagale starešine i piloti sovjetskih vazduhoplovnih jedinica, ali su već krajem marta, za nepuna tri meseca borbenih dejstava, naše eskadrile i pukovi imali dovoljan broj starešina osposobljenih za samostalno rukovođenje i komandovanje, a i uspešno izvršavanje borbenih zadataka. Od tada do kraja rata naše jedinice su samostalno izvršavale sve zadatke na frontu.

Pri armijama sa kojima je sadejstvovala naša avijacija i za čiji je račun vršila vazduhoplovnju (vatrenu) podršku i izviđanje iz vazdušnog prostora, nalazili su se vazduhoplovni oficiri za vezu i navođenje. Svi zahtevi štabova armija za upotrebu avijacije išli su preko Generalštaba JA, dok su direktive i naređenja za dejstva avijacije dolazila preko Operativnog štaba grupe vazduhoplovnih divizija. Taktika dejstva vazduhoplovnih jedinica, u prvom redu jurišne avijacije, zavisila je od obima i složenosti zadataka, meteoroloških uslova i drugih faktora. Najčešće se dejsstvovalo u paru, odeljenjem, osmorkom, ili eskadrilom, a zaštitu gotovo svih dejstava jurišne avijacije vršili su lovci metodom »iskakanja« u rejon cilja radi neutralisanja protivavionske odbrane neprijatelja.

Za borbeni dejstva vazduhoplovnih divizija karakteristična su dva perioda: zimski — u uslovima relativne stabilizacije Sremskog fronta, i prolećni — od početka završnih operacija, aprila 1945. godine, do konačnog oslobođenja zemlje. Zona u kojoj je avijacija izvodila vrlo aktivna borbeni dejstva u sadejstvu sa Prvom, Drugom i Trećom armijom bila je: Višegrad — Sarajevo — Doboj — Novska — Daruvar — Virovitica.

Jedinice jurišne i lovačke avijacije, iako su se nalazile još uvek u procesu borbenog osposobljavanja, imale su naročito značajnu ulogu u vatrenoj podršci ofanzivnih dejstava Druge armije, u dolinama reka Drine i Bosne, a i u razbijanju i uništavanju neprijateljevih snaga koje su vršile protivnapade na frontu Prve i Treće armije u Sremu. Ne manji doprinos avijacije bio je u domenu osmatranja bojišta i izviđanja dublje pozadine neprijatelja. Pukovi lovačke avijacije uspevali su, npr., da na vreme otkriju i signaliziraju koncentracije snaga i sredstava neprijatelja za izvođenje protivnapada i manevara na frontu i u dubini, a i pravaca njihovog izvla-

čenja, što je bilo od neprocenjive koristi štabovima naših jedinica u proceni situacije i daljem izvođenju operacija.

Samo u odbijanju snažnog protivudara neprijatelja 17. 18. i 19. januara 1945. godine na odseku fronta Prve armije od Dunava do Bosuta jedinice vazduhoplovnih divizija su izvršile 493 borbena leta, čiji je efekat dejstava bio poražavajući za neprijatelja, jer je ne samo doprineo zaustavljanju njegovih napadnih ešelona, već ih je i rastrogio na mnogim pravcima. Dejstva avijacije su nastavljena sve do 23. januara. Za ta četiri dana (od 20. do 23. januara) uspešno je izvršeno 148 borbenih zadataka. Zahvaljujući izuzetno efikasnim dejstvima avijacije, jedinice Prve armije su uspele da oslobode Šid i Adaševce i da 23. januara 1945. godine stabilizuju front, na kojem sve do početka aprila Nemci nisu uspeli da preduzmu bilo kakvu zamašnju ofanzivnu akciju.

Krajem januara 1945. godine, pošto je na frontu Prve armije došlo do stabilizacije, borbena dejstva avijacije preneti su na podršku ofanzivnih dejstava snaga Druge armije. U toku 24. 25. i 31. januara avijacija je izvršila 160 borbenih letova i efikasno dejstvovala po kolonama neprijatelja na prelazima preko reke Save kod Brčkog i komunikacijama Bijeljina — Brčko i Nova Kasaba — Drinjača, a u rejonima Vukovar, Virovitica i Županja vršila je izviđanje i dejstva manjeg intenziteta. Ako se imaju u vidu izuzetno nepogodni i teški meteorološki uslovi u pojedinim razdobljima, onda 832 borbena leta izvršena samo za 15 dana januara predstavljaju ne samo najreljevniju ilustraciju naprezanja naših vazduhoplovnih divizija, već više od toga — pravi i potpuni obim njihovog doprinosa borbenim dejstvima jedinica Prve, Druge i Treće armije.

Februar 1945. godine bio je karakterističan po relativnoj pasivnosti kopnenih snaga obe strane na sremskom frontu. Dok su jedinice Treće armije početkom februara, pod jakim pritiskom nemačkih snaga u Slavoniji, napustile desnu obalu Drave i utvrdile se na njenoj levoj obali i na Dunavu, snage Prve armije — izuzev manjih akcija nasilnog izviđanja — nisu izvodile veće borbene aktivnosti. Na frontu Druge armije u istočnoj Bosni vođene su, međutim, žestoke borbe. Neprijatelj je uporno nastojao da obezbedi izvlačenje svojih snaga iz Albanije i Grčke dolinom Drine i Bosne, što je ubrzo dovelo do neprekidnih okršaja na celoj dužini ovih reka, a i na prelazima ka Savi. Takva situacija je uslovljavala i intenzivno dejstvo avijacije; težište njenih dejstava postao je front Druge armije. Ona je izvodila snažna jurišna dejstva po kolonama neprijatelja duž komunikacija u dolinama reka, po železničkim kompozicijama na otvo-

trenim prugama i u stanicama, po mestima prelaza preko reka, a i utvrđenim rejonima odbrane. Jedan od njenih najznačajnijih uspeha bio je presecanje komunikacije Drinjača — Zvornik, što je nemačkoj 22. diviziji onemogućilo dalji pokret punih dvadeset dana.

U toku februara pukovi 11. lovačke i 42. jurišne divizije izvršili su ukupno 982 borbena leta. Zbog nepovoljnih meteoroloških uslova nije se polazilo u akcije devet dana, ali je to vreme iskorišćeno za uopštavanje borbenih iskustava, obuku i odmor pilota i vazduhoplovnog osoblja.

Početkom marta 1945. godine težište dejstava avijacije preneto je na podršku jedinica Treće armije koje su vodile teške borbe na Dravi i Dunavu, nakon što je neprijatelj uspeo da forsira Dravu kod Valpova i Donjeg Miholjca i posle petodnevnih žestokih borbi stvori tzv. Bocmanski mostobran. Jurišna avijacija je u tom trenutku dobila nekoliko značajnih zadataka: otkriti rejone koncentracije i pravce nastupanja neprijateljevih snaga i maksimalno se angažovati u sprečavanju njihovog ubacivanja preko Drave u stvoreni mostobran. Samo za četiri dana borbenih dejstava (od 7. do 10. marta) avijacija je izvršila 340 letova; najveći broj letova izveden je kombinovanim snagama jurišne i lovačke avijacije po nemačkim trupama na desnoj obali Drave i plovnim objektima namenjenim za prevoženje. Dejstvovalo se svakog dana, do kasno u noć. Bila je to dragocena podrška i pomoć snagama Treće armije da zaustave nemački prodor i da noću 20/21. marta pređu u pobedonosni protivnapad, koji se završio razbijanjem i uništenjem neprijateljskih snaga na mostobranu i ponovnim stabilizovanjem fronta na Dravi. U tim borbama su oborena dva naša aviona, a poginuo je i komandant 423. jurišnog puka, major Milan Malnarić.

Pored podrške odbrambenih dejstava jedinica Treće armije na Dravi, u kojoj je za devet dana (od 11. do 20. marta) izvršeno 675 borbenih letova, naša avijacija je uspešno podržavala i snage Druge armije na frontu Bijeljina — Brčko — Janja, a povremeno je izvodila dejstva i pred frontom Prve armije.

Iako su jurišna dejstva bila dominantna, značajna pažnja je posvećivana i vazdušnom izviđanju i aerofotosnimanju. Na te zadatke upućivane su uglavnom grupe lovaca. Pored izviđanja u dubljoj pozadini fronta radi prikupljanja podataka za predstojeću ofanzivu, često su snimani i kompleksni delovi fronta. To je bilo nužno radi procene rasporeda i jačine neprijateljevih snaga, stepena fortifikacijskog uređenja odbrane, rejonu vatrenih položaja artiljerije i tenkova, rejonu koncentracije rezervi i dr.

Angažovanje vazduhoplovstva u sremskoj operaciji

Pripreme za proboj sremskog fronta i prelazak jedinica Jugoslovenske armije u odlučnu ofanzivu za konačno oslobođenje zemlje vršene su u strogoj tajnosti. To nije sprečavalo avijaciju da djeluje manjim i srednjim grupama lovaca, a često i jurišnika, po otkrivenim ciljevima neprijatelja, da onemogućava kretanje neprijateljevih snaga u pozadini i parališe njegov saobraćaj ka frontu i od fronta. Pred početkom operacije, 11. aprila, avijacija je tukla živu silu i tehniku neprijatelja u širim rejonima predviđenim za proboj fronta.

Noću 11/12. aprila 1945. godine snage Prve armije su prešle u opšti napad, a proboj fronta je izvršen 12. aprila na desnom krilu armijskog borbenog poretka u širini od 6 km. Razbijene neprijateljske snage su danima gonjene, uz jaku podršku avijacije, kroz Slavoniju prema Zagrebu. Treća armija je noću 11/12. aprila forsirala Dravu kod Valpova i posle oslobođenja Osijeka, uz avijacijsku podršku, prešla u gonjenje neprijatelja kroz Podravinu prema zapadu. Druga armija je razvijala operacije pravcem Doboj — Banja Luka i dalje, u sadejstvu sa levokrillnim snagama Prve armije.

Vazduhoplovne snage su, prema ranije utvrđenim planovima sadejstva, započele prve udare 12. aprila u 07,30 časova. Šest pukova jurišne i lovačke avijacije vršilo je uzastopno sasređene udare po unapred planiranim ciljevima, uz upotrebu svih vrsta borbenih sredstava. Posle izvršenog proboja fronta, avijacija je nastavila sa eseloniranim dejstvima po ciljevima koji su bili prepreka napredovanju naših snaga, kao i neprijatelju koji se u neredu povlačio. Izviđači su intenzivno pratili tok odvijanja operacija i pravovremeno davali podatke štabovima armija i vazduhoplovnih jedinica, što je bilo od izuzetnog značaja za dalji tok operacija.

Međutim, od 14. do 21. aprila 1945. godine dejstva avijacije su postajala sve reda. Razlog tome su bile osetno smanjene zalihe goriva za avione i sve veća udaljenost frontova od baziranja vazduhoplovnih pukova i aerodroma. Rešenje je ubrzo pronađeno: 112. lovački i 422. jurišni puk prebazirani su 4. maja na aerodrom Mađar-mečke u Mađarskoj, nakon čega su dejstva avijacije uspešno nastavljena. Do 8. maja tučena je živa sila i tehnika neprijatelja u rejonima Sunja, Dugo Selo, Križevci, Zagreb, Ivanić-Grad, Karlovac, Jastrebarsko, Varaždin, Sisak i Koprivnica, a intenzivno su izviđane i komunikacije Karlovac — Zagreb i Zidani Most — Celje — Maribor. Prilikom oslobođenja Zagreba, 8. maja 1945. godine, avijacija je

vršila podršku snaga Druge armije, a od 8. do 15. maja dejstva su se postupno smanjivala, tako da su poslednjih sedam dana rata vršeni uglavnom zadaci vazdušnog izviđanja.

Nakon oslobođenja zemlje, od 10. do 25. maja, eskadrile 421. jurišnog puka su zajedno sa samostalnom mešovitom eskadrilom iz Mostara vršile podršku snaga Trećeg korpusa, koje su vodile žestoke borbe protiv odsečenih četničko-ustaških grupacija u istočnoj Bosni (samo na prostoru Goražda i Uloga bilo je oko 8.000 četnika, a u širem rejonu planine Vučjak, južno od Save, oko 3.000 ustaša). Te snage su konačno uništene 25. maja 1945. godine.

Od 1. aprila, kada su vazduhoplovne snage otpočele pripreme za predstojeću ofanzivu u Sremu, pa do 25. maja kada su završena poslednja borbena dejstva, izvršeno je 1.506 borbenih letova. Ukupan efekat svih tih letova je teško proceniti i dati u sumarnom obliku. Dovoljno je reći samo to da su obe vazduhoplovne divizije bacile oko 60.000 avio-bombi mase od 2,5 do 250 kg, i da su ispalile 5.000 raketnih zrna, 512.000 topovskih granata i preko 965.000 mitraljeskih metaka. Materijalni efekti dejstava vazduhoplovnih divizija, naročito u nekim periodima završnih operacija, bili su od neprocenjivog značaja. Međutim, još važniji je bio psihološki momenat kod neprijatelja, s obzirom na ubojni tovar jurišnih aviona IL-2 i saznanje da oni dejstvuju u uslovima naše potpune prevlasti u vazdušnom prostoru. Suprotno tome, dejstva naše avijacije odražavala su se pozitivno na borbeni moral naših boraca i starešina.

Iskustva i pouke iz upotrebe vazduhoplovnih jedinica

Za razliku od naših prvih partizanskih aviona i grupa, Prva i Druga vazduhoplovna eskadrila NOVJ ne mogu da se svrstavaju u kategoriju partizanske avijacije. To su bile regularne vazduhoplovne jedinice po svim svojim obeležjima, koje su dejstvovala gotovo na celom području Jugoslavije, manje i ređe po pozivu, a češće po planu. Najveći broj zadataka izvršavale su pod nazivom »vatreno izviđanje« i »slobodni lov«, odlaskom određenom marš-rutom u određeni rejon, u kojem je prethodno trebalo otkriti unosne ciljeve, a potom ih bombardovati, raketirati i tući topovsko-mitraljeskom vatrom.

Što se tiče dejstava avijacije po pozivu štabova brigada, divizija, korpusa i armija, sa čijim je jedinicama ona sadejstvovala, može se reći da su ona bila retka, ali zato efikasna. Dejstva avijacije

po pozivu bila su katkada nezamenjiva za ishod borbe naših kopnenih jedinica, o čemu svedoče mnoga priznanja starešinama avio-jedinica. Nesporazumi u tom pogledu su bili retki. Do njih je obično dolazilo zbog neusklađenosti dejstava ili neobeležavanja »svojih snaga«, jer direktnih veza avion-zemlja i obratno nije bilo.

Borbena dejstva po planu izvođena su obično po onim objektima i ciljevima koji su se nalazili izvan neposredne veze sa našim kopnenim snagama: železničkim komunikacijama i železničkim stanicama, voznom parku, rečnim prelazima, otkrivenim koncentracijama trupa i tehnike, skladištima, plovnim objektima na moru i dr. Još bolje rezultate i efekte dala su tzv. »vatrena izviđanja« i »slobodan lov«, najviše zato što je vođama grupa bilo prepušteno da sami otkriju i ocene rentabilnost ciljeva, pa je zbog toga jačala i njihova odgovornost. Podaci govore da je primenom takve taktike potopljeno najviše neprijateljevih plovnih objekata na moru i uništeno najviše železničkih kompozicija na otvorenim prugama i u stanicama.

Iako je u sastavu Prve i Druge eskadrile bilo ukupno oko 40 pilota i nešto manje aviona, one su, u celini uzev. predstavljale takav faktor sa kojim je neprijatelj veoma teško izlazio na kraj. Brojna i tehnička inferiornost nadoknađivane su većim brojem letova (od kraja februara 1945. godine piloti su gotovo svakoga dana odlazili na dva, pa čak i četiri borbena zadatka), primenom najsvrsishodnije taktike vatrenih udara, iznenađenjem i sl. Sve je to nateralo neprijatelja da dnevna kretanja većih snaga, kao i sve vrste saobraćaja, svede na minimum, pogotovo od proleća 1944. godine, kada je nemačka avijacija izgubila primat na jugoslovenskom ratištu, što je našoj avijaciji omogućavalo punu slobodu dejstva.

U oko 2.200 borbenih letova koliko su Prva i Druga eskadrila izvršile u toku 1944. i 1945. godine izvedeno je 2—3 puta više napada na razne ciljeve na kopnu i moru, tako da je i efekat dejstava bio srazmerno veći za nekoliko puta. Eskadrile su dejstvovala uglavnom na planinskom zemljištu i u duboko usečenim dolinama i kotlinama kroz koje su se probijale putne i železničke komunikacije. Takav ambijent je direktno uticao na izbor taktičkih postupaka i manevar koji su naši piloti primenjivali u napadu na odabrane ciljeve, ali isto tako i na jačinu i sastav grupa.

Formiranjem vazduhoplovnih divizija bitno je promenjen odnos snaga na jugoslovenskom ratištu, jer su stvoreni još povoljniji uslovi za dejstvo sve četiri armije u završnoj ofanzivi. Formiranje divizija poklapa se, u stvari, sa prerastanjem Narodnooslobodilačke vojske Jugoslavije u Jugoslovensku armiju i preformiranjem glavne gru-

pacije divizija i korpusa u armije. Vazduhoplovni pukovi i divizije predstavljali su u suštini novi kvalitet i u tehničkom i u borbenom i u organizacionom pogledu, a posebno sa stanovišta sadejstva sa jedinicama Kopnene vojske i Ratne mornarice.

Prolećnu ofanzivu na sremskom frontu vazduhoplovne divizije su dočekale potpuno spremne. Imale su gotovo apsolutnu prevlast u vazдушnom prostoru i gospodarile su njime u svim etapama operacije, bez obzira na povremene avanturističke izlete nemačkih »fokervulfova« i »meseršmita«. Njihova dejstva su otpočela 12. aprila tačno u 07,30 časova, kada su nad Donjim Miholjcem, Našicama, Tovarnikom, Nijemcima, Šidskim Banovcima, Sotinom, Petrievcima, Njegosavcima, Vukovarom i desetinama drugih mesta prolomila buka avionskih motora, eksplozija bombi i raketnih zrna, i kada su topovsko-mitraljeske salve potpuno zasule iznenađenog neprijatelja.

Pokrenut na odstupanje posle snažnog udara naših brigada, divizija i tenkovskih jedinica, razarajuće vatre artiljerije i žestokih napada avijacije, najpre pred frontom Prve armije, a potom Druge i Treće, neprijatelj je u naredna četiri dana trpeo izuzetno teške gubitke, i sa zemlje i iz vazdušnog prostora. Već u prva dva dana ofanzive oslobođeni su Vinkovci i Vukovar, a nemačke i kvislinške odbrambene liniju su jedna za drugom slamane gotovo u naletu. Dok je Treća armija, oslobađajući Osijek, Našice i Donji Miholjac, ugrozila bok i pozadinu glavnih snaga neprijatelja, avijacija je pomerala svoje napade na zapad izvoдеći uporedne udare po snagama neprijatelja u odbrani i rezervama koje su pridolazile iz dublje pozadine. Često su pozivi za izviđanje iz vazdušnog prostora stavljani u prioritetne zadatke lovcima i jurišnicima s obzirom na nagle promene situacije i potrebe komandi armija da pravovremeno reaguju na njih. Avijacija je i te zadatke izvršavala sa puno uspeha.

Pošto je bila ostvarena potpuna prevlast u vazдушnom prostoru, snage obe divizije su mogle biti upotrebljene za jurišna i bombarderska dejstva po ciljevima na zemlji gotovo bez ikakvih ograničenja. Lovci su zajedno sa jurišnicima uspešno tukli nemačke trupe u rovovima i otpornim tačkama, rezerve na maršu, tenkove i motorizaciju, šlepove na rekama, železničke kompozicije i druge objekte. Za razliku od taktike koju su primenjivale Prva i Druga eskadrila, vazduhoplovni pukovi su dejstvovali u jačim grupama, obično eskadrilskog sastava, a ponekad i pukovskog. Manje grupe od 4, 6 i 8 aviona upotrebljavane su samo izuzetno — kada je situacija bila neizvesna ili kada se dejstvovalo po manjim otpornim tačkama i železničkim kompozicijama. Na front se dolazilo, po pravilu, u raz-

maknutom borbenom poretku, na visini uvođenja u napad. Lovci koji su vršili zaštitu jurišnika izbijali su u rejone dejstva nešto ranije radi otkrivanja i neutralisanja protivavionske odbrane, a potom su i sami izvodili jurišna dejstva po otkrivenim ciljevima. Ubojni tovar jurišnika IL-2 (dva topa kal. 23 mm sa 300 zrna, dva mitraljeza 7,62 mm sa 1.500 metaka, jedan 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 bilo je pogibeljno; Nemci ga nisu uzalud nazvali »crna smrt«.

U likvidaciji nemačkih mostobrana na Dravi i Savi, u probou sremuskog fronta, kao i u toku kasnijih dejstava, jurišna avijacija je imala izvanredno veliku ulogu: sa uspehom je sadejstvovala našim armijama u probou utvrđenih objekata i položaja neprijatelja, krčila je put i pravila prolaze našim lovcima kroz najjače grupacije nemačko-kvislinških snaga, a izvršavala je i mnoge druge zadatke, naročito u plioj i dubljoj pozadini neprijatelja. Posebno treba istaći preciznost u pogađanju ciljeva, što je karakterisalo gotovo svakog pilota — jurišnika. Pored instrumenata i uređaja za nišanje, oni su imali i sopstvena merila i norme, svoje uglove na krilu kredom obeležene. Raketama su izvanredno precizno gađali i probijali tenkove, oklopna vozila, bunkere i druge tačkaste ciljeve.

U izviđanju, a posebno u aerofotosnimanju određenih delova fronta, lovačka avijacija je bila gotovo nezamenljiva. U pripremi završne ofanzive naših armija, snimljene su foto-celine gotovo celokupnog fronta i njegove bliže pozadine; svaki rov, otporna tačka, saobraćajnica, koncentracija tehnike i rezervi mogli su se sagledavati i proučavati u našim štabovima sa dugometražnih foto-snimaka koje je načinila avijacija. Ako se zna da se do takvih dragocenih podataka, čak i po cenu velikih žrtava, nije moglo doći ni na koji drugi način osim vazdušnim snimanjem sa najpovoljnijih visina, onda se može konstatovati da je uloga lovačke avijacije u tom zadatku bila od neocenjivog značaja.

Našoj avijaciji su zadavali veće neprilike uglavnom tri problema: 1) snabdevanje rezervnim delovima i pogonskim materijalom zbog izduženih komunikacija, udaljenih centara za snabdevanje i stalne opasnosti koja je pretila od plovećih mina na Dunavu; 2) meteorološki uslovi koji su, posebno u zimskim mesecima 1944/45. godine, osetno usložavali njena dejstva; 3) jaka i dobro organizovana protivavionska odbrana nemačkih pukova i divizija, naročito rejon koncentracije i rečnih prelaza. Malokalibarni PA topovi i mitraljezi

predstavljali su snažno sredstvo odbrane neprijatelja, kojim je često efikasno kompenziran nedostatak lovačke avijacije. Za naše lovce i jurišnike to su bili objekti dejstva prvog reda hitnosti.

Karakteristično je da ni naša ni neprijateljska avijacija nisu djelstvovale noću. Čak nije bilo ni pokušaja da se noć iskoristi za bilo kakvu aktivnost avijacije. Mi smo raspolagali isključivo avionima za podršku jedinica Kopnene vojske, a vatrena avio-podrška noću bila je skopčana sa mnoštvom problema koje nje bilo moguće rešiti u uslovima kakvi su tada vladali. Osim toga, ratni aerodromi nisu bili osposobljeni za noćnu upotrebu.

O tome kakav je bio doprinos avijacije u proboju sremskog fronta i završnoj ofanzivi naših armija najrečitije govori izjava druga Tita od 14. aprila 1945. godine: »Izvanrednu pomoć trupama na zemlji pružila je naša avijacija svojim odlučnim sadejstvom u toku cijelog trajanja operacije. Izražavam svoju zahvalnost svim borcima i rukovodiocima jedinica koje su izvojevale ove sjajne pobjede.«