

Генерал-потпуковник **БОЖО ЛАЗАРЕВИЋ**

## **НАШЕ ВАЗДУХОПЛОВСТВО У НАРОДНООСЛОБОДИ- ЛАЧКОМ РАТУ**

### I

Да би се боље учили рад и улога нашег ваздухопловства у току Народноослободилачког рата, неопходно је дати кратак пресек стања ваздухопловства предратне Југославије. Ово је потребно не само ради тога да би се видело какви су били наша ваздухопловна традиција, ниво техничке и летачке изграђености кадра и борбени елан бившег ваздухопловства у току немачког напада априла 1941, него и зато да се виде штетне последице тадашње тактике, формације, дислокације и командовања, као и издаја и безглавост највиших старешина у време када је требало испољити највећу присебност и оданост домовини и народу.

Ако се пође од чињенице да су први летови авионом извршени 1909 године на територији Србије, тј. само 6 година после првог успешног моторног лета у историји, и чињенице да је у Србији већ 1909 године формирана балонска јединица, онда се може рећи да наше традиције потичу од првих почетака стварања ваздухопловства, тим пре што смо први употребили авион као борбено средство у рату.<sup>1)</sup>

Српско ваздухопловство је узело видног учешћа и у Првом светском рату, — као борбени део ондашње армије, — а и бивша Југославија је поклањала велику пажњу његовом развоју. Школе и школовање кадра између два светска рата, као и наоружање ваздухопловних јединица, били су на нивоу осталих модерних ваздухопловстава. Према томе, наше ваздухопловно искуство, по техничкој култури, искуству летења и борбеној примени, стари су скоро толико колико је стар авион и његова опрема.

У априлу 1941 када смо били нападнути са свих страна, ваздухопловство предратне Југославије требало је да оправда и своје постојање и материјалне жртве које су радни људи и сав наш народ давали да би оно било што боље опремљено. Када се разматра бивша војска у целини, обично се даје уопштена карактеристика да је већи део старешина био капитулантски расположен, да су били петоколо-

<sup>1)</sup> 7 марта 1913 године у операцијама опсаде турске војске у Скадру несретним случајем погинуо је пилот Петровић као прва жртва авијације у рату уопште.

наши и томе слично. О издаји и капитулантству тадашњег државног и највишег војног руководства не треба говорити, јер су то априлски догађаји јасно показали. То је заиста тамно поглавље наше историје. Међутим, било би погрешно уопштавати и приписивати издају и капитулантство свима старешинама, поготово већини млађих официра и подофицира ваздухопловства бивше Југославије. Јер, хероизам појединих летача, индивидуална и колективна корисна иницијатива и огромне жртве у борби априлских дана 1941 то недвосмислено доказују. За потврду ових констатација морам се послужити примерима. У борбама са непријатељском авијацијом и сувоземним трупама, које су оперисале против Југославије од 6 до 12 априла, погинуло је 65 официра и подофицира — летача. То су свакако велики губици, с обзиром на ондашње веома мало бројно стање активних летача и на учешће ваздухопловних јединица у борбама.<sup>2)</sup>

Нажалост, неки пукови нису учествовали у операцијама због издаје њихових старешина, тако да су за цело време остали пасивни или су уништени на земљи. Поред тога, неке ескадриле осталих пукова нису могле полетети због расквашеног терена, те су и оне остале скоро пасивне за цело време. Очигледно је да губитак 65 летача претставља веома велики проценат оних који су активно учествовали у борби. За 6 дана рата било је 45 случајева појединачних или групних акција у циљу напада на непријатељске формације. То су већином били пилоти-ловци, који су нападали непријатељске бомбардерске групе или водили борбу са њиховим ловцима. Ти напади су се обично завршавали обарањем једног, два, па и три непријатељска авиона. На крају су и сами били оборени или су се враћали оштећени — а пилоти тешко рањени. Ове акције су вршене на личну иницијативу виших старешина или појединаца. За то време 59 пута су бомбардовани територија непријатеља и његове трупе, које су биле продрле на нашу територију. Бомбардерске групе имале су највише 12, а било је и таквих које су бројале само 3 авиона. С друге стране, извршавање задатака бомбардовања војних објеката и трупа на територији Аустрије, Мађарске, Бугарске и Албаније било је скопчано са великим опасностима, тим пре што је непријатељ располагао веома јаком ловачком авијацијом и противавионском артиљеријом, и што наши бомбардери нису имали ловачке заштите. Но, иако се многе формације (или само авиони) нису враћале са задатка, ипак су ваздухопловци и даље летели и нападали непријатеља. Борбени задаци вршени су без одобрења Команде ратног ваздухопловства, пошто са њом још од 7 априла није било никакве везе. Командант и његов штаб гледали су како да спасу главе у општем хаосу који је настао. Главни је било да припреме што више авиона за срамно бекство из земље заједно са кра-

<sup>2)</sup> Тада је бивше ваздухопловство имало осам борбених пукова, наоружаних модерним ловачким и бомбардерским авионима, тј. укупно 284 авиона. Пук је имао око 30 активних пилота — за оно време ипак довољан број, ако се узму у обзир и недоучени пилоти и они који су летели на застарелим типовима авиона.

љем и владом. Међутим, сјајни примери многих летача у ратним епизодама априлске катастрофе бивше Југославије говоре о масовном родољубљу, борбеном елану и љубави према домовини, нарочито млађих официра и подофицира. Ту је било неколико виших старешина који су се на челу својих пукова и група тукли са непријатељем и гинули заједно са својим летачима.

Ваздухопловне јединице бивше војске биле су попуњене разним типовима авиона произведених у земљи или у иностранству (у Немачкој, Енглеској, Француској и Италији). Такав конгломерат разних типова авиона и опреме, без обзира на њихов квалитет, веома рђаво се одражавао на експлоатацију, опслуживање и овладавање авионом као борбеним средством. Систем веза свих врста био је врло слаб. Већ од другог дана рата Команда ваздухопловства није имала никакве везе са већином јединица. Веза између авиона и земље и између авиона у ваздуху није постојала, иако је било могућности за то. Због тога није чудо што је настало расуло. А пошто није било обавештајних података о непријатељу у ваздуху и на земљи, није се могао одређивати ни објекат дејства. Због тога је долазило до сусрета са читавим ваздухопловним дивизијама, чак и тамо где се рачунало да нема авиона или да су мале снаге. Ни о метеоролошким подацима нико није водио рачуна, тако да су посаде изненада наишле на маглу, облаке, кишу, олују, и то у време када скоро ниједна од њих није била обучена за инструментално летење. Иако се и пре избијања сукоба знало да су неки виши команданти капитулантски настројени или да припадају петој колони, ипак се нико није нашао да их уклони са одговорних дужности. Напротив, они су, чим је земља нападнута, прилазили непријатељу, пасивизирали јединице или губили главе не знајући шта да раде, те није ни чудо што се одмах првих дана десио онакав хаос.

Ратни аеродроми нису могли да обезбеде несметан рад јединице на њима. Многи су били толико расквашени да авиони нису могли ни полетати ни слетати, а нису били заштићени ни противавионским средствима. По елаборатима разних комисија које су предлагале да се ово стање поправи ништа се није урадило. Поред тога, није било простудираних планова и упута за употребу ваздухопловства у рату. Мало је било оних који су били сигурни за какве је задатке намењена његова јединица. О тактици употребе ваздухопловства такође се мало знало. Начини извршења борбених задатака од стране посаде говоре о отсуству свих оних радњи, података и припрема које условљавају извршења задатка. Наиме, пре полетања бомбардерских и ловачких група на задатке није било речи о објекту дејства, убојним средствима, о обради летења до циља, о маневру на маршрути и у рејону циља, о повратку на аеродром и ловачкој заштити. Због тога је и разумљиво што су наше посаде биле жртве непријатељске ловачке авијације и противавионске одбране. С друге стране, о неком садејству између авијације и сувоземних група није се озбиљно ни говорило ни писало. Веза и организација садејства између авијације и противавионске од-

бране није ни постојала, тако да је на већину наших авиона сопствена противавионска одбрана отварала ватру (било је случајева да су авиони долазили оштећени, а летачи рањени од погодака сопствене противавионске артиљерије).

После капитулације технички и летачки материјал, уколико није био уништен, пао је у руке окупаторима. Претежан део официра и подофицира (збуњени и без политичке оријентације) отеран је у заробљеничке логоре. Мали број је, као посада авиона (којима су краљ, Влада и више војне старешине побегли из земље) доспео на Средњи Исток. Неки су пришли окупатору и домаћим квислиншким организацијама, а веома је мали број оних који су се одазвали позиву Комунистичке партије да би се борили за слободу и независност своје земље. Тако је ваздухопловство предратне Југославије нестало заједно са осталим деловима ондашње армије.

Све до краја 1944 године нисмо били у могућности да створимо сопствено ваздухопловство које би ефикасно помагало извођење операција, не само зато што од бившег ваздухопловства нисмо наследили никакав материјал, већ и зато што нисмо располагали материјалном базом за стварање и обнављање технички тако сложеног рода војске. Зато су наше снаге биле принуђене да се боре без учешћа и помоћи ваздухопловства скоро пуне три године. Његов недостатак је болно осећао сваки наш борац, јер су непријатељски авиони често ометали рад наших јединица, које су при томе биле беспомоћне услед недостатка противавионског оруђа и сопствене авијације.

## II

Ваздухопловство Народноослободилачке војске почиње своју историју 21 маја 1942 године, када су другови Фрањо Клуз и Руди Чајевац прелетели из бивше Павелићеве Хрватске на ослобођену територију и ставили се на расположење нашим јединицама.<sup>3)</sup>

Долетање Клуза и Чајевца на ослобођену територију, као и њихове акције, имало је велики политички значај. Пошто смо тада имали велику слободну територију и успехе на свим секторима, добар

<sup>3)</sup> Они су долетели на старим примитивним апаратима типа „Потез“ и „Бреге“, и убрзо после тога вршили разне задатке (извиђање, бомбардовање, разношење и бацање пропагандног материјала, итд.). Иако те акције наших првих авијатичара нису толико важне по ефекту дејства, оне су ипак биле од великог политичког и моралног значаја. Већ 2 јуна 1942, у операцијама око Бањалуке, наши авиони митраљирају непријатељске трупе на положајима и авионе на аеродрому. Том приликом је Чајевац, тешко рањен, извршио самоубиство да не би пао непријатељу у руке. 12 јуна 1942 Фрањо Клуз напада митраљезима и бомбама непријатељски гарнизон у Костајници. Од 15 јуна до 14 јула 1942 са својим авионом (који је носио црвену петокраку звезду) садејствује нашим јединицама у акцијама на Козари, Санском Мосту и другим, бомбардујући бомбама израђеним у нашој радионици у Подгумчу. Ове бомбе су биле тешке 2 кг, а бацане су из руке, јер се нису могле закачити за авионске носаче бомби. 15 јула 1942 Немци су успели да пронађу и овај авион и да га униште на земљи.

број Павелићевих ваздухопловаца почео се колебасти. Илегални радници и јединице на терену почели су одржавати тешњи контакт са хрватским авијатичарима и придобијати их за Народноослободилачки покрет. Не само да смо на време откривали поједине акције квислиншког ваздухопловства, него су и појединци почели прелетати на ослобођену територију.<sup>4)</sup>

### III

У то време капитулирала је Италија, а немачке снаге отступале су на широком фронту пред совјетским армијама. Наша слободна територија је знатно проширена, а фронт Народноослободилачке војске, која је већ бројала више од 300.000 људи, повезао се преко Јадрана са савезничким фронтом у Италији. У таквој ситуацији Врховни штаб је 14 октобра 1943 издао наредбу о формирању I ваздухопловне базе са седиштем у Ливну и наредио свим јединицама да све ваздухопловне стручњаке упуте у базе на територији Западне Босне. Осим тога, упућен је позив свим авијатичарима у емиграцији и онима који се нису компромитовали у квислиншким армијама да се јаве Врховном штабу ради организовања наше нове авијације.<sup>5)</sup>

21 децембра 1943, по наређењу Врховног штаба, људство Ваздухопловне базе кренуло је на острво Вис, где је стигло 4 јануара 1944, одакле је после два дана пребачено у Италију. (Успут му се

<sup>4)</sup> 29 октобра 1943 спустио се један школски авион са посадом на аеродром код Бугојна, а 13 новембра исте године један бомбардер типа „Дорнијер“ са посадом на аеродром код Ливна. Ове авионе преузели су наши авијатичари, сакупљени из борацких јединица у Прву ваздухопловну базу. Школски авион пребачен је 4 новембра 1943 из Бугојна у Ливно, где је отпочела тренажа летачког састава. За пет дана 15 пилота је направило по један кратак лет. Пошто се даља тренажа, због недостатка горива, није могла наставити, авион је из Ливна пребачен на аеродром код Гламоча; тамо је камуфлиран и чуван све до 6 децембра 1943 када су га наши авијатичари уништили да не би пао Немцима у руке (када су ови продирали ка Гламочу). Бомбардерски авион је по наређењу Врховног штаба чуван на Ливанском Пољу, одакле је 27 новембра прелетео на аеродром код Гламоча да би превезао нашу делегацију за Бари, али је истог дана откривен и уништен бомбама немачких бомбардера. Том приликом трагично је завршио свој живот друг Иво Јола Рибар и још 4 друга који су били погођени баш у моменту када су се спремали да одлете са важном мисијом у Велику Британију.

<sup>5)</sup> Прва база служила је као сабиралиште авијатичара из ближих јединица. Убрзо се у Ливну сакупило око 200 пилота, извиђача, механичара, везиста, са којима је почела теориска настава помоћу средстава импровизованих на брзу руку. Одмах су почели да раде курсеви: технички, за везу и штурмански, а са пилотима и практични летови, све док је трајао горива за школски авион ФЛ-3, односно до његовог уништења. У борбама са немачким тенковима, који су 6 децембра 1943 продрли у Ливно, погинуло је 23 авијатичара бранећи град заједно са другим јединицама. После пада Ливна база се преселила у село Секеровци, а потом у Гламоч. Они авијатичари који су се сакупили из јединица са територија удаљених од Западне Босне чекали су тамо пошто са Савезницима још није била постигнута потпуна сагласност за њихово школовање. Тако су те групе остале на својим местима све до марта 1944.

придружила и група авијатичара из Словеније.) Тамо, у селу Каравињо, близу Бриндизија, база је попуњена нашим авијатичарима који су се налазили по разним логорима и оним друговима из оперативних јединица који су одвојено прешли у Италију, тако да је сада бројала око 250 људи. У оквиру базе формиран је Штаб ваздухопловних школа (са пилотским, извиђачким и техничким курсом, као и курсом за везу).

29 марта 1944, према споразуму између Врховног штаба и Владе Велике Британије о помоћи у ваздухопловном материјалу за формирање две ескадриле и за школовање нашег људства у њиховим школама на Средњем Истоку, Прва ваздухопловна база је 20 априла 1944 пребачена из Италије на аеродром код села Бенине близу Бенгазија. На позив Врховног штаба за попуњу редова младог југословенског ваздухопловства, 1 јануара 1944, група официра и подофицира бивше југословенске војске<sup>6)</sup> определила се за Народноослободилачки покрет, а касније се тај број све више повећавао.<sup>7)</sup> На аеродрому код Бенгазија брзо се сакупило 250 опредељених авијатичара са свим спољним обележјима војника наше Армије (крој униформе, ознаке чинова, петокраке на капи), а око 1.300 нелетача размештено је по разним базама у околини града Алжира, где су се обучавали као специјалисти за разне послове у ваздухопловству.<sup>8)</sup>

Према поменутом Уговору између Врховног штаба и Владе Велике Британије, 22 априла 1944 формирана је Прва ескадрила „Спитфајера“ (попуњена људством и материјалним средствима), а 1 јула 1944 почело је формирање и Друге ескадриле (наоружане авионима типа „Хариен“).

При извођењу обуке наших првих летачких јединица наишло се на велике тешкоће — већина летача без тренаже морала је

<sup>6)</sup> После слома у априлу 1941, 220 официра, подофицира и војника ваздухопловства бивше југословенске војске прешло је авионима и бродовима у Северну Африку, где им је енглеска команда за Средњи Исток омогућила формирање борбених јединица. Њима су се постепено придруживали добровољци — авијатичари југословенског порекла са свих континената, као и авијатичари из Истре и Словеначког приморја, који су се дотада налазили у италијанској армији у Либији и Киренајки. Међутим, то тзв. „краљевско ваздухопловство“ са својим командним саставом, уместо вршења борбених задатака, водило је бесомучну пропаганду против Народноослободилачког покрета и слало материјалну помоћ Дражи Михаиловићу. Такав став разочарао је младе официре, подофицире и војнике, тако да су једва дочекали позив за ступање у ваздухопловство НО војске.

<sup>7)</sup> Док су енглеске војне власти и команде омогућавале сваком појединцу да се слободно опредељује, било да је припадао бившем југословенском ваздухопловству или бившем италијанском, дотле су избегличка Влада и војне старешине чинили све да их одврате. Чак су претили, терорисали и затварали оне који су се отворено изјашњавали, али су те мере само убрзавале правилно одлучивање и потенцирале одушевљење за успех наше Армије у ослобођењу земље.

<sup>8)</sup> Већину од њих заробили су Савезници као припаднике италијанске армије у Северној Африци, пошто су родом били из Истре и Словеначког Приморја.

напрезати и умне и физичке снаге, а и незнање енглеског језика у свакодневном практичном раду и администрацији отежавало је савлађивање материјала и разумевање инструктора. На једној страни постојала је тежња да се брже заврши школовање, да би се наше ескадриле што пре појавиле на фронту, а на другој страни, врло обиман програм изискивао је дуго времена и систематски рад за његово савлађивање. И заиста, даноноћним упорним радом, неவிђеним еланом и залагањем сваког појединца програм је савладан и ескадриле у рекордном времену оспособљене за борбена дејства, да је рат летача и помоћног особља у ескадрилама, као и слушалаца механичарских, штурманских, оружарских и других курсева на територији Египта и Алжира изазивао дивљење. Људство наше Прве ваздухопловне базе које је прешло у Италију, за све време школовања у Африци служило је за пример другима и преносило своје искуство на остале (јер су његово језгро сачињавали борци из прослављених пролетерских и ударних бригада). Поред стручне наставе, и политичко-просветни рад се одвијао по истим формама и методама као и у домовини.<sup>9)</sup>

Пошто је од 28 априла до 15 јула 1944 савладала целокупан програм теориске, летачке и све елементе борбене обуке, Прва ескадрила је прелетела из Бенгазија на аеродром „Кане“ близу Термолија у Италији, где јој се придружила и Друга ескадрила, која се борбено оспособила нешто касније (од 18 јула до 11 септембра) на аеродромима у Киренајки и Египту. Ту су обе наше ескадриле укључене у састав енглеских ваздухопловних снага Balkan Air force (BAF) и њима потчињене у оперативном и дисциплинском погледу, јер у то време још нису на територији Југославије били створени потребни услови за живот и рад летачких јединица. Међутим, оне су могле учествовати само у операцијама наше Армије и само над нашом територијом.<sup>10)</sup>

18 августа 1944 над нашом територијом су се појавили модерни авиони са ознаком црвене петокраке звезде. Тога дана наше ескадриле извршавају прве борбене задатке, који су се успешно низали све до завршетка рата.<sup>11)</sup> Радост наших бораца била је огромна, јер су еска-

<sup>9)</sup> Одмах су отворене читаонице и библиотеке. Редовно су се одржавали партиски састанци и стално су давале дневне информације. Примани су нови кандидати и чланови у Комунистичку партију. Читана је сва светска штампа. Редовно су добијана обавештења из земље. Од плата су плаћали стан, храну и штампу, а остало су давали у фондове за помоћ становништву и армији у земљи. Комунисти су служили за пример, васпитавали људе и умешно организовали живот и рад у јединицама и школама.

<sup>10)</sup> Прва ескадрила је 25 августа 1944 иступила једно одељење на острво Вис, као стални деташман, где је у целини прешла 31 јануара 1945, а 12 априла исте године на аеродром Шкабрња близу Задра. И Друга ескадрила је прелазила на Вис, да би и она почетком априла прешла на аеродром Шкабрња. Тако су ове ескадриле са аеродрома на територији Италије и Југославије вршиле све борбене задатке.

<sup>11)</sup> Од 18 августа 1944 до 9 маја 1945 наше ескадриле су извршиле 2.280 борбених летова, бациле 5.350 комада бомби и ракетних зрна и испалиле 362.163 митраљеских и топовских зрна. По визуелно осмотреним резултатима дејства на објекте и документима на фотоснимцима оне су оштетиле или уништиле 320

дриле садејствовале нашим јединицама на територији Црне Горе, Западне Босне, Херцеговине, Лике, Баније, Кордуна и Истре. (Због места базирања ескадрила — у Италији — оне нису могле дејствовати у другим деловима наше земље.)

Пошто су оперативно и дисциплински биле везане за енглеске ваздухопловне снаге, наши летачи нису могли испољавати пуну иницијативу, а и сами задаци су извршавани по плану енглеске команде, без пуног учешћа руководства ескадриле. Због тога је долазило и до некоординираног дејства између авијације и копнених снага — код којих није било авијациског претставника, тако да се нису могли давати захтеви ескадрилама, нити ма чиме показивати циљеви авионима. Борбена дејства ескадрила вршена су у условима потпуне ваздушне надмоћности, јер је непријатељ био тако слаб да је избегавао сваки сусрет са нашим групама. (Ниједан од погинулих пилота није оборен у ваздушној борби, већ од противавионске непријатељске одбране.) Велика удаљеност база од линије фронта негативно је утицала на ефикасност наших ескадрила, јер је далеки лет до циљева замарао пилоте, отежавао проналажење циљева и смањивао тачност погађања. Обради циља није се могла посветити пуна пажња, јер је остатак над циљем био ограничен и услед јаке одбране и због ограничене количине горива. Ношење допунских резервоара ишло је на рачун количине убојних средстава, тако да је и то утицало на ефикасност дејства.

Због околности под којима су живеле и радиле наше ескадриле, штабови копнених снага нису стекли неко веће искуство у употреби авијације, нити у организацији садејства између авијације и копнених снага. Напори ескадрила више су се испољавали у оперативном него у тактичком, више у посредном, него у непосредном дејству — у односу на копнене снаге. Због тога се и садејство више одражавало на збивања у склопу целе армије, а мање у склопу одређених оперативних и тактичких јединица.

#### IV

Када је и територија СССР-а постала доступна за школовање наших авијатичара, тамо су од групе ваздухопловаца директно пребачених транспортним авионима и од авијатичара и омладинаца, који су преко мора, Северне Африке и Средњег Истока такође пребачени у СССР, формирана два комплетна пука.<sup>12)</sup>

моторних возила, 200 коњских запрега, 34 локомотиве, 26 пловних објеката и много зграда у којима су била смештена командна места и центри везе. За време њихових борбених акција погинуло је 11 одличних пилота, тако да је тај губитак веома тежак, иако бројно не изгледа велики.

<sup>12)</sup> Школовање наших ваздухопловаца почело је септембра 1944. У школи у Грозном ваздухопловци су прелазили теорну и практичну наставу јуришног авиона ИЛ-2, у школи у Краснодару — ловачког авиона ЈАК-3, а у школи у Енгелсу — авиона Пе-2. Поред тога, наши авијатичари су обучавани и у Москви, и то за разне специјалности и више оперативне штабне послове. Програм у школама обухватао је опслуживање, експлоатацију, руковођење и борбену



Напори нашег државног и партиског руководства у стварању што јачег ваздухопловства крунисани су потпуним успехом тек онда када се постигао споразум са совјетском Владом о стварној материјалној помоћи за формирање јединица на нашој територији.<sup>13)</sup>

Војно-политичка ситуација у то време омогућавала је практично остварење споразума, јер је већ била створена и физичка веза између наше и Совјетске армије. Поред тога, велики део наше земље био је ослобођен, тако да смо имали доста места за базирање ваздухопловних јединица, а било је омогућено и снабдевање горивом, мазином, резервним деловима и убојним средствима, и обезбеђен довољан број стручњака за попуњу ваздухопловних јединица.

У таквим околностима Врховни штаб је 29 октобра 1944 формирао Команду и Штаб ваздухопловства. Прилив ваздухопловаца из оперативних јединица и са терена у сабиралишта у Панчеву и Земуну био је веома велики (нарочито после ослобођења Србије, Македоније и Војводине). 11 новембра 1944 образована је комисија, са седиштем у Новом Саду, са циљем да сакупља, прима, прегледа и распоређује ваздухопловце, водећи рачуна о њиховој политичкој оријентацији и оданости борби.

28 новембра 1944 у Новом Саду образовани су курсеви за: мотористе, оружаре, фотографе, стрелце, минере и друге специјалисте, и формирана два школска центра за преобуку пилота<sup>14)</sup> (у Земуну за преобуку на авиону ИЛ-2 и у Руми за преобуку на авиону ЈАК). Наређењем Врховног штаба од 29 децембра 1944 формиран су Команда и Штаб групе ваздухопловних дивизија, команде и штабови: 42 јуришне дивизије, 11 ловачке дивизије и 9 обласне ваздухопловне базе. (Свака ваздухопловна дивизија имала је по три комплетна пука,

примену јуришног, односно ловачког пука. За то су образовани разни курсеви (пилотски, механичарски, штабни, позадински и курс везе). Кроз теориски део сваке специјалности, а потом кроз индивидуалну и скупну праксу, наши ваздухопловци су оспособљени да самостално лете, врше борбене задатке и да руководе јединицама јуришних и ловачких пукова. Међутим, због огромног програма, разноврсности и сложености елемената потребних за руковођење и борбену примену пука наилазило се на велике тешкоће, тим пре што је и време било кратко и што је стручна основа великог дела авијатичара била доста слаба, тако да ове јединице нису могле узети учешћа у операцијама. Због тога се јуришни пук, који је завршио школовање крајем марта 1945, вратио у домовину 22 јуна, док се ловачки пук, који је завршио школовање нешто касније, вратио 14 септембра 1945.

<sup>13)</sup> Према том уговору, октобра 1944, совјетска Влада нам је ставила на расположење летачки и технички материјал за формирање две ваздухопловне дивизије, као и целокупан материјал за формирање јединица и установа за снабдевање и опслуживање летачких јединица.

<sup>14)</sup> Бивши југословенски ваздухопловци-летачи и помоћно особље — сакупљени из оперативних копнених јединица и са терена, нису могли ни оперативно ни технички одмах да приме тако модеран и за њих непознат материјал. Осим тога, у ваздухопловство су се примали такви омладинци који раније са њим нису имали никакве везе, тако да се морало почињати испочетка. Због тога је Врховни штаб одлучио да се образују школски центри (са совјетским инструкторима) и да се формирају команде и штабови који ће упоредо радити и обучавати се са совјетским.

а обласна база по један батаљон за опслуживање сваког пука и два батаљона у резерви, док је Група ваздухопловних дивизија обједињавала команду над свим јединицама.<sup>15)</sup>

Дислокација јединица Групе ваздухопловних дивизија зависила је од стања на фронтима и захтева копнених снага, као и од места и броја расположивих летишта, која су омогућавала рад летачких јединица. Команде и штабови 42 јуришне дивизије и 9 обласне базе остали су у Новом Саду, а Команда и Штаб 11 ловачке дивизије у Руми. Пукови су се налазили у Новом Саду, Руми, Лаћарку и селу Кленак. На једном аеродрому су базирани обично један ловачки и један јуришни пук.

У току припрема за офанзиву I, II и III армије, марта и априла 1945, дислокација ваздухопловних јединица је нешто измењена. Команда и Штаб 42 ваздухопловне дивизије премештени су у с. Пригревица, а 11 ваздухопловне дивизије у с. Бачки Брестовац, док је 9 обласна база остала на старом месту. Пукови су се налазили на аеродромима: Сомбор, Бачки Брестовац и Кленак. За време извођења офанзиве наших армија Команда и Штаб 11 ловачке дивизије, са једним јуришним и једним ловачким пуком, пребазирана је на аеродроме у околини Печуја. Пребазирање ваздухопловних јединица у рату је врло сложен посао, нарочито кад непријатељ отступа, јер су захтеви копнених снага тада потенцирани.

Јединице Групе ваздухопловних дивизија почеле су да извршавају прве борбене задатке 17 јануара 1945, у време када је обука нашег кадра била на таквом степену, да смо могли преузети материјал и самостално руководити операцијама и учествовати у њима. Међутим, све док сви наши пилоти нису преобучени, они су летели упоредо са совјетским летачима, тако да интензитет борбених дејстава није слабио. Ако се има у виду да је школовање ваздухопловаца почело 28 новембра 1944 и да су већ 17 јануара 1945 извршавали борбене задатке, онда се тек може схватити како су наши људи за тако рекордно кратко време савладали и најкомплицованију технику.<sup>16)</sup>

Група ваздухопловних дивизија тесно је повезивала своја дејства са операцијама наше I, II и III армије. Она није била оперативно потчињена копненим армијама, већ је дејствовала по плану Генералштаба, који јој је, на тражење команди армија, одређивао задатке. А

<sup>15)</sup> Рад на курсевима је био практичан, а борбена обука је извођена на фронту. Летачи су после савлађивања технике пилотирања одмах слати на фронт, тако да је непријатељска територија служила као полигон за гађање и бомбардовање. Тако се од 28 новембра 1944 до 15 јануара 1945 године оспособио гро летача и помоћног особља за извршавање борбених задатака на фронту.

<sup>16)</sup> Од 17 јануара 1945 (када су наше посаде почеле вршити борбене задатке) до завршетка Другог светског рата јединице — Групе ваздухопловних дивизија извршиле су 1.445 борбених летова. За то време оштетиле су или уништиле: 17 топова, 368 моторних возила, 445 кола са коњском вучом, 19 вагона, 10 понтона, 5 локомотива, 6 тенкова; изазвале 180 пожара и 17 експлозија; убиле 2.429 непријатељских официра и војника и за то време изгубиле 7 летача и 21 авион.

ради што ефикаснијег ангажовања ваздухопловних јединица и што успешнијег командовања, на командном месту сваке армије налазили су се ваздухопловни официри за везу са радиостаницама, а на главним правцима напада I и III армије — и официри за навођење.

Јединице Групе ваздухопловних дивизија дејствовале су у време када није било непријатељске авијације (или када је била потпуно неактивна), тако да није требало трошити снаге за добијање ваздушне надмоћности. Због тога су и наше ловачке јединице могле дејствовати и по циљевима на земљи. Међутим, у њиховом раду је било и тешкоћа.<sup>17)</sup>

У току нападних операција наших армија није се могао остварити планирани аеродромски маневар, тј. пребазирање ваздухопловних јединица на аеродроме у рејону Славонског Брода, Дарувара и Копривнице, затим у рејону Загреба, услед подводних терена, оштећених аеродрома од стране непријатеља и услед слабих и оштећених сухопутних и железничких комуникација. Зато су се неке наше ваздухопловне јединице морале пребацити на аеродроме у рејону Печуја, тако да ни копнене јединице нису биле потпомогнуте онако ефикасно као што би то биле да су се аеродроми налазили ближе.

У периоду припрема I, II и III армије, од јануара до почетка велике офанзиве 12 априла 1945, Команда Групе ваздухопловних дивизија, према директиви Генералштаба, вршила је разне задатке: извиђање; дејство по комуникацијама у тактичкој и оперативној дубини непријатеља; дејство по мостовима и прелазима и борбене задатке у претходној авијацијској припреми. Свакодневна извиђања ловачких и јуришних авиона (који су били специјално одређени за извиђање или су га узгред вршили у току извршења главног задатка) вршена су за рачун копнених и ваздухопловних јединица и за рачун Генералштаба. Од 25 марта до 5 априла фотографисана је тактичка дубина непријатеља пред фронтом наших армија и направљена фотоцелина у размери 1:8.000, на којој се јасно видела фортификациска организација главног одбранбеног појаса и распоред његових снага и средстава. Од 20 марта до 1 априла детаљно су извиђене комуникације: Осиек — Копривница — Нашице — Брод; Винковци — Брод; Сарајево — Травник, и фотографисане важне тачке у оперативној дубини: Нашице, Копривница, Винковци, Брод. Да би ометала извлачење непријатеља преко Источне Босне, као и довлачење нових снага и потреба за живот и борбу, наша авијација је непрекидно тукла железничке и сухопутне комуникације, тако да је непријатељ био принуђен да врши саобраћај искључиво ноћу.<sup>18)</sup>

<sup>17)</sup> Честе магле, кише и уопште неповољне метеоролошке прилике знатно су ометале рад ваздухопловства. Снабдевање горивом, муницијом, мазивом, резервним деловима било је јако отежано, јер се довозило из СССР-а, већином Дунавом који је био миниран. Поред тога, у врло важном периоду од 21—30 априла наше јединице нису дејствовале зато што није било горива.

<sup>18)</sup> 31 јануара 1945, приликом бомбардовања непријатељске моторизоване колоне на комуникацији Нова Касаба — Дрињача, уништено је 20 теретних аутомобила. 8 априла, на комуникацији Нашице — Осиек, 17 ловачких и ју-

Наша авијација је неколико пута рушила мост код Брчког, као и мостове код Нордске Скеле и Белишћа. Од 6 марта 1945, када су јединице Групе ваздухопловних јединица успеле да сруше понтонске мостове на Драви, непријатељ у току целе операције више није успео да их дању постави.

Од јануара до почетка офанзиве наших армија авијација је тукла све отпорне тачке и насељена места која су била од војничког значаја за непријатеља. У току фебруара бомбардовани су Зворник, Јања, Бијељина, Власеница и Дрињача.<sup>19)</sup>

Пре преласка у одлучну офанзиву 11 априла 1945, јединице 42 јуришне дивизије извршиле су претходну авијацијску припрему, тукла особито важне циљеве на главним правцима напада I и II армије, као што су отпорне тачке: Осиејек, Петријевци, Валпово, Доњи Михаљац, Напице, Сотин, Товарник, Вуковар и Винковци.

У исто време (9 априла 1945) када су наше армије добиле директиву за офанзиву,<sup>20)</sup> и Команда Групе ваздухопловних дивизија добила је директиву Генералштаба ЈА за пуну подршку напада копнених снага. Док је наша авијација успешно подржавала јединице I и III армије, дотле њена помоћ јединицама II армије није могла да буде тако ефикасна због веће удаљености ваздухопловних јединица, а и због тога што је терен на правцу дејства II армије био непогодан за дејство авијације. Међутим, одмах после извршене офанзиве копнених снага и пробоја тактичке дубине, Група ваздухопловних дивизија се нашла у деликатној ситуацији. Армије су брзо и у стопу гониле деморалисаног непријатеља, удаљавајући се од база авијације, тако да се ни аеродромски маневар није могао остварити онако како је био предвиђен. Па ипак, без обзира на тешкоће пребазирања и материјалног снабдевања, нарочито горивом и мазивом, јединице Групе ваздухопловних дивизија су веома успешно садејствовале са јединицама I и III армије, нарочито у току 12, 13, 14 и 15 априла, јер су групе јуришних и ловачких авиона на време и прецизно тукле све оне циљеве који су ометали успешно напредовање копнених снага. Садејство из-

---

ришних авиона уништило је и оштетило 4 теретна аутомобила, 15 кола са коњском запрегом, 2 железничка вагона и убило 64 непријатељска војника. 10 априла две ескадриле јуришних авиона извршиле су напад на саобраћајна средства и железничке станице у Гуњи, Босанском и Славонском Броду и том приликом изазвале 15 пожара и 4 експлозије и оштетиле 15 вагона и 1 локомотиву.

<sup>19)</sup> Приликом тих напада уништено је 72 моторна возила, 50 тенкова, 12 вагона, 3 локомотиве; изазван је већи број пожара и експлозија и убијено 300 непријатељских војника. 6 априла 1945 тукло је 29 ловачких и јуришних авиона живу силу и технику непријатеља у рејонима Делеговци, Нијемци, Врбања, Гуња, Добој. Резултат — уништено 10 камиона, 6 железничких вагона, 12 кола са коњском запрегом, 2 локомотиве, а изазвано 5 пожара и убијено 70 непријатељских војника.

<sup>20)</sup> I армија правцем Винковци — Загреб — Зидани Мост; II армија правцем Бањалука — Карловац — Љубљана и III армија правцем Копривница — Враждин — Марибор.

међу авијације и артиљерије такође је било беспрекорно, било да су тукли по заједничким или различитим циљевима.<sup>21)</sup>

Од 12 априла 1945 године до завршетка рата јединице Групе ваздухопловних дивизија вршиле су: извиђање непријатеља,<sup>22)</sup> непосредну авијацијску припрему напада,<sup>23)</sup> подршку напада пешадије и тенкова,<sup>24)</sup> тукле окруженог непријатеља<sup>25)</sup> и непријатеља који отступала.

За све време гоњења непријатеља наша авијација је играла прворазредну улогу. Она је садејствовала гонећим колонама и само-

<sup>21)</sup> Писмене захвалности команди и штабовима I и III армије, Команди и Штабу Групе ваздухопловних дивизија за помоћ, коју је авијација пружила њиховим јединицама за време форсирања Драве и Дунава и пробоја Сремског фронта, као и у току гоњења непријатеља, поред осталих фактора, довољно потврђују залагање и пожртвовање летачког и техничког особља и допринос нашег ваздухопловства у коначном обрачуну са непријатељем.

<sup>22)</sup> Извиђање је вршено визуелно и фотографисањем. Оперативно извиђање за рачун Генералштаба, команди и штабова армија и Групе ваздухопловних дивизија вршено је до линије Марибор, Цеље, Љубљана, а тактичко извиђање на дубини до 50 км од линије фронта. Поред извиђања вршено је и непрекидно осматрање бојишта. 12 априла, при пробоју Сремског фронта од стране I, 21 и 48 дивизије, јуришне и ловачке групе уз своје борбене задатке вршиле су и осматрање бојишта, тако да су јединице ових дивизија одмах обавештаване о ситуацији пред њиховим фронтима. 17 априла извршено је извиђање отпорних тачака у Подравској Слатини, Вировитици, Бакову, Плетерници, Славонској Пожеги, Славонском Броду и Дервенти. 25 априла, приликом фотографисања аеродрома у околини Загреба, на аеродромима Боронгај, Плесо, Лучко, Света Недеља, откривено је око 25 непријатељских авиона разних типова.

<sup>23)</sup> Од 12 априла до 14 маја 1945 непосредна авијацијска припрема је често вршена при заузећу ових насељених места која су била утврђена и брњена јаким снагама, са задатком да се непосредно пред напад неутралишу или униште они циљеви који су били пресудни за њихово заузимање. Када је, на пример, 13 априла 48 дивизија I армије подишла Винковцима, групе јуришних авиона су непосредно пред напад ове дивизије извршиле кратак авијацијски удар на фортификациске објекте који су штитили град, тако да су 48 дивизија и делови 21 дивизије ускоро после тога заузели Винковце. Или, 20 априла 1945 две ескадриле јуришних авиона бомбардовале су објекте у Славонском Броду и тиме знатно олакшале 5, 6 и 17 дивизији да истог дана заузму град.

<sup>24)</sup> Непосредна авијацијска подршка напада пешадије и тенкова по унапред разрађеном плану дошла је највише до изражаја 12 априла на главним правцима напада I и III армије. У зору 12 априла, после кратке артиљеријске припреме, 1, 21 и 48 дивизија и 1 тенковска бригада пробиле су Сремски фронт на делу Бановина, Средњи Потез, док су групе јуришних и ловачких авиона, почев од предњег краја главног одбранбеног појаса па до линије Сотин, Чаковци, по позиву са командног места I армије, а по унапред достављеној скици циљева, подржавале напад 1 и 21 дивизије и тенковске бригаде, дејствујући по отпорним тачкама, батеријама, рововима и свим препрекама које су ометале њихово брзо напредовање. Оне су исто тако у току 12 априла, према унапред разрађеном плану и скици циљева, по позиву са командног места III армије, потпомogle напад 16, 36 и 51 дивизије, које су ноћу 11/12 априла форсирале Драву на сектору Гат — Јосиповац. Тако је у рану зору извршено бомбардовање из ваздуха отпорних тачака: Норд, Велишће, Петријевици, Валпово, Јосиповац, Адолфовац, Бизовац и Чепин, а у току дана свих циљева који су били на путу ових дивизија.

<sup>25)</sup> 20 и 21 априла 1945 две ескадриле јуришних авиона бомбардовале су окруженог непријатеља у Славонској Пожеги и знатно потпомogle 42 и 48 дивизији у његовој ликвидацији.

стално тукла отступајућег непријатеља свим расположивим снагама; бомбардовала је и митраљирала раскрснице, укрцне и искрцне станице, мостове, прелазе преко река и отступајуће колоне на сухопутним комуникацијама.<sup>26)</sup>

Борбена делатност Групе ваздухопловних дивизија трајала је све до 27 маја 1945, јер су две четничко-усташке групације, помешане са остацима окупаторских јединица, пружале отпор и после завршетка рата. У ликвидацији једне групације, која се налазила на територији: Фоча, Калиновик, Улог, Шћепан-Поље и др., као и у Источној Босни у рејонима: Влашке Мале, Оцака, Босанског Шамца, Босанског Свилаја — учествовале су и јединице Групе ваздухопловних дивизија.<sup>27)</sup>

\*

У погледу борбене употребе Групе ваздухопловних дивизија у садејству са операцијама I, II и III армије треба истаћи да је наше ваздухопловство својим дејствима знатно допринело бржем и успешнијем извршавању задатака копнених јединица. Оно је наносило велике губитке непријатељу и смањивало губитке сопствених трупа. Поред материјалног дејства, наше ваздухопловство имало је и веома јак моралан утицај на копнене трупе, тим пре што су наши јуришници испред самих бораца у првим линијама уништавали непријатељске топове, тенкове и разне друге ватрене тачке. Важно је напоменути и то да су се копнене и ваздухопловне јединице навикле и научиле да сарађују и да се заједнички боре. Наше копнене јединице дотада нису знале како се може одржавати веза са авионима у ваздуху, како треба тражити њихову помоћ, како их треба наводити на циљеве, како треба заједно са њима тући исте циљеве, итд. Наши летачи такође нису имали искуства у садејству са копненим јединицама, а то су и једни и други научили баш онда када су јединице Групе ваздухопловних дивизија дошле до изражаја — у завршним операцијама ЈА. Поред тога, више команде и штабови наших копнених јединица научили су да правилно употребљавају авијацију и да цене њене напоре (као врло важног фактора у решавању сваког борбеног задатка, и то баш у ратним условима).

Борбена употреба Групе ваздухопловних дивизија имала је посебан значај за наше летаче и техничко особље, за ваздухопловне команде и штабове, као и за даљи развој нашег ваздухопловства. У релативно кратком периоду наше техничко особље научило је не само да правилно рукује и одржава поверени му материјал, него и да на-

<sup>26)</sup> 18 априла 1945 наше јуришне и ловачке јединице тукле су непријатељске отступајуће колоне и транспортна средства на комуникацијама: Туропоље — Славонски Брод — Батрина — Плетерница и тиме олакшавале дејство 5 и 6 дивизије на тим правцима. Исто тако, наша авијација је 17 априла омогућила 16, 36 и 51 дивизији да слома читав отпор код Капеле, Грудњака и к 104, и да настане гоњење.

<sup>27)</sup> Оне су у тим операцијама извршиле 130 борбених летова; оштетиле или уништиле 98 камиона, 179 кола са коњском запрегом; изазвале 102 пожара и 4 експлозије; убиле 1.318 непријатељских војника и официра.

порно и брзо ради и да задовољава потребе које је изискивала ситуација. Летачко особље стицало је из дана у дан борбено искуство и учило се на самом фронту — тамо где се могло највише научити.

Команде и штабови ваздухопловних јединица, који дотада нису имали никаквог искуства у борбеној употреби авијације, научили су да правилно дају предлоге командама копнених јединица за употребу авијације, да правилно цене копнену и ваздухопловну ситуацију и да припремају јединице за борбена дејства. Они су схватили улогу и значај пребазирања, као и значај и тешкоће материјалног снабдевања за време рата. То значи да је наше ваздухопловство у целини изашло из рата са добрим борбеним искуствима, која су послужила као основа за стварање и развој ратног ваздухопловства социјалистичке Југославије.

Наше ваздухопловне јединице, стваране за време рата, нису имале никаквог материјалног наслеђа од ваздухопловства предратне Југославије. Оне су дело наше Армије, рођене у огњу и крви, као што су рођене и јединице копнене војске. Но, без обзира на велике тешкоће око њиховог стварања за време рата, оне су одиграле огромну улогу у операцијама наших оружаних снага. 3.732 борбена лета, које су извршили наши пилоти за време којих је убијено на хиљаде непријатељских војника, уништено на стотине: камиона, кола, на десетине тенкова, вагона, локомотива, пловних објеката и изазвано много експлозија и пожара, јасно говоре о доприносу ваздухопловних јединица у победи над окупатором и његовим слугама и њиховом уделу у ослобођењу земље. Може се рећи да је од почетка дејства нашег ваздухопловства у потпуности искључено дејство непријатељске авијације. То речито говори колико су наше копнене јединице, поред материјалног ефекта, добиле у моралу, борбеном елану и сигурности да им више не прети никаква опасност од непријатељске авијације. Садејство нашег ваздухопловства са копненим снагама нарочито је дошло до изражаја у завршним операцијама и коначном ослобођењу земље. Тако су стечена драгоцене искуства на заједничком раду у боју, операцији и рату у целини. Поред тога, команде и штабови копнених и ваздухопловних јединица су се на ратној пракси уверили да се само заједничким снагама свих родова и видова оружане силе може извојевати победа.