

## Karakteristike borbenih dejstava

**R**atna praksa drugog svetskog rata primorala je ratujuće strane da ubrzo po izbijanju ratnih sukoba napuste većinu elemenata vazduhoplovne doktrine iz tridesetih godina. Zato su dejstva ratnog vazduhoplovstva bila, u prvom redu, podređena konkretnim situacijama u kojima je vazduhoplovna podrška pružana snagama koje su bile glavni nosioci udara, ili se nalazili na osnovnim pravcima udara.

U drugom svetskom ratu bitno su se razlikovale doktrine upotrebe ratnog vazduhoplovstva pojedinih ratujućih strana, kojima su pečat dala anglo-američka dejstva, s jedne, i dejstva sovjetskog ratnog vazduhoplovstva, s druge strane.

U anglo-američkom shvatanju dugo je dominirala Duetova doktrina.<sup>31</sup> po kojoj ratno vazduhoplovstvo treba da reši sudbinu rata. Zato su Anglo-amerikanci, pored snažnih snaga za vazduhoplovnu podršku jedinicama ratne mornarice i kopnene vojske, izgradili i jaku strategijsku bombardersku avijaciju, koja je bila u stanju da izvodi uspešne vazduhoplovne operacije širih obima, kako na kopnu, tako i na moru. Zbog toga se, u drugom delu drugog svetskog rata, anglo-američka avijacija orijentisala, sistemski i u najširem obimu na pružanje vazduhoplovne podrške kopnenoj vojsci i mornarici u obliku izviđanja, borbe za prevlast u vazдушnom prostoru, izolacije bojišta (ratišta), neposredne vatrene podrške i transporta, kao i na zadatke pripreme i izvođenja vatrene podrške.

Sovjetsko vazduhoplovstvo, takode prioritet daje taktičkom sadejstvu, odnosno pruža intenzivnu vazduhoplovnu podršku glavnim grupacijama kopnenih snaga, kao nosiocu osnovnih borbenih dejstava.

Pod uticajem sovjetskog shvatanja upotrebe RV bila je i naša Grupa vazduhoplovnih divizija, koje su u okviru vazduhoplovne podrške širih razmera vršile zadatke iz okvira taktičke avijacije.

Borbena dejstva 1. i 2. eskadrile NOVJ bila su saobražena osnovnim zahtevima saveznika i njihovim ciljevima. Ali, kako su one

<sup>31</sup> Prema italijanskom generalu Đuliju Duetu (1869-1930), tvorcu ideje o snažnom ratnom vazduhoplovstvu (prevenstveno bombarderskoj avijaciji) koje može da slomi neprijatelj glavni ratni potencijal. Ove ideje general Duet je izneo prema analizi I svetskog rata, u delu „La Guerra dell' 19..“, na primeru hipotetičkog rata između Nemačke i Francuske. Duetova doktrina nije zvanično usvojena, ali je uticala na formiranje gledišta o upotrebi ratnog vazduhoplovstva.

predstavljale snage koje su po obimu dejstava i mogućnosti borbene upotrebe bile male u odnosu na vazduhoplovni ratni potencijal saveznika koji je bazirao na Mediteranu, to su korišćene prema vlastitim borbenim kapacitetima. U stvari, zadaci neposredne i posredne vazduhoplovne podrške zavisili su od načina izvođenja i efikasnosti dejstava. i to samo na tlu Jugoslavije.

Na rezultat borbenih dejstava 1. i 2. eskadrile uticali su: (1) vrsta zadataka i karakteristike ciljeva; (2) primenjena taktika ; (3) kvalitet saradnje sa kopnom vojskom i ratnom mornaricom; (4) rad vazduhoplovnotehničke i ostalih službi, i (5) s obzirom na subordinaciju Štabu 281. vinga BAF. razlike u politici, ciljevima i prioritetima NOVJ i britanskih komandi.

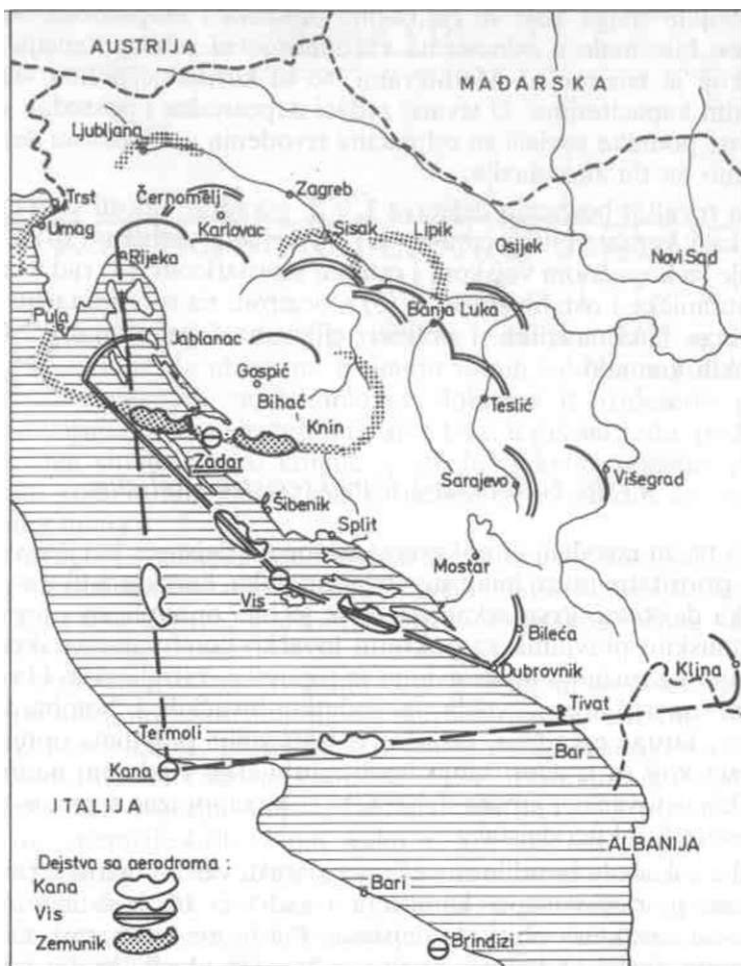
### *Vrsta zadataka i karakteristika ciljeva*

Na način izvođenja i efikasnost borbenih dejstava 1. i 2. eskadrile NOVJ prioritetni uticaj imali su: vrsta zadataka, karakteristike objekata i taktika dejstava. Prva eskadrila, koja je bila opremljena i formirana po britanskim pravilima za pokretni lovačko-bombarderski skvadron, te u svom naoružanju imala avione sa topovsko-mitraljeskim i bombarderskim naoružanjem, vršila je zadatke lovačkih i bombarderskih dejstava. Druga eskadrila, takode po britanskim pravilima opremljena avionima koji su u naoružanju imali mitraljesko i raketno naoružanje - izvodila je lovačka i jurišna dejstva. te su se saobrazno tome, eskadrile razlikovale u taktici dejstava.

Obe eskadrile izvodile su većinu zadataka vazduhoplovne podrške, pri čemu je raznovrsnost karaktera i sadržaja tih zadataka zavisila upravo od karaktera objekata dejstava. Piloti, međutim, nisu napadali aerodrome (osim jednom, operacija br. 356, kada je 1. eskadrila bombardovala aerodrom Lučko), niti dejstva noću. niti su pak imali veći broj zadataka u borbi za prevlast u vazдушnom prostoru. S obzirom na aerodrome baziranja i akcioni radijus letenja aviona (šema 8) eskadrile takode nisu dejstvovala iz zone očekivanja, već iz pripravnosti, na zemlji.

Osnovni objekti dejstva u neposrednoj vazduhoplovnoj podršci bili su artiljerija na vatrenim položajima i u pokretu, koncentracija jedinica i sredstava, itd. dok su u posrednoj vazduhoplovnoj podršci to bila dejstva po objektima u dubini neprijatelja, koncentracija jedinica, komunikacije sa objektima itd. U zadacima vatrene pripreme eskadrile su dejstvovala radi neutralisanja i uništenja žive sile, i sredstava ratne tehnike, uništavanja ili onesposobljavanja fortifikacijskih objekata, narušavanje sistema komandovanja. i dr.

Prema tome, eskadrile su izvodile raznovrsne borbene zadatke i dejstva: po saobraćaju na kopnu, moru i u vazduhu po manjim



*Aerodromi baziranja i zone dejstava 1. i 2. eskadrile NOVJ*

grupacijama trupa i tehnike, štabovima, obalskim baterijama i drugim vatrenim položajima; lukama i pristaništima i drugim stacioniranim objektima; u pružanju lovačke zaštite drugim vrstama avijacije; u izviđanju; neutralisanju protivavionske artiljerije, i u neposrednoj vatrenoj podršci.

1) *Dejstva po saobraćaju na kopnu, moru i u vazduhu* bila su težišni zadatak 1. i 2. eskadrile. Ti zadaci su izvršavani samostalno, ali i u okviru drugih zadataka: lovačka pratnja drugih vrsta avijacije, taktičko izviđanje, izviđanje sa vatrenim dejstvima kao i zadaci samog bombardovanja.

Objekti napada, najčešće su bili putne i železničke komunikacije i pomorski saobraćaj, a u manjem delu - ciljevi u vazduhu.

Tipični objekti dejstava na putnim komunikacijama bili su: komunikacije i objekti na njima, saobraćajni čvorovi i raskrsnice u

gradovima i van naseljenih mesta: neprijateljeva živa sila u pokretu, zastancima; motomehanizovane i druge kolone: pojedinačna vozila ili borbena sredstva protivnika.

Tipični objekti dejstava na železničkim komunikacijama bili su: železničke pruge, stanice, mostovi, tuneli, fortifikacijski objekti za njihovu zaštitu; teretni i oklopni vozovi i lokomotive; raskrsnice u železničkim stanicama ili van njih, kao i PA-oruda u okviru kompozicije, odnosno na vatrenim položajima za zaštitu komunikacija i sredstava na njima.

Tipični objekti napada po pomorskom saobraćaju predstavljaju sve vrste plovnih objekata (konvojirani ili pojedinačni) na moru ili na priobalnom rubu, zatim u lukama, pristaništima i sidrištima, zalivima i uvalama, po uređajima i lučkim postrojenjima, uz prilazne putne i železničke komunikacije.

Borbeni zadaci nad komunikacijama izvršavani su stalno. Najintenzivnija dejstva po putnim komunikacijama odvijala su se u vreme izvođenja većih operacija, a često i manjih taktičkih pokreta kopnene vojske. Tom prilikom avijacija je napadala neprijateljeve kolone, živu silu, objekte, itd, posebno živu silu, u kolonama koje su se kretale radi koncentrisanja snaga, ili pojačavanja siline vlastitog udara. Isto tako, i živu silu koja je odstupala pod silinom udara naših snaga. U kninskoj operaciji, su npr, tučene sve komunikacije koje su vodile, ili izvodile iz Knina. Slično i u borbi na stonskoj prevlaci i u mostarskoj operaciji. Posebno su bila intenzivna dejstva na pravcima odstupanja većih nemačkih grupacija dolinom reke Bosne, odnosno u dolinama reka Neretve, donjeg Vrbasa, Une, Save, na vitalnim pravcima Zagreb - Beograd, i sve komunikacije koje od Jadranskog mora vode u unutrašnjost zemlje.

Na efikasnost pronalazjenja, tučenja i uništavanja neprijateljevih ciljeva na putnim komunikacijama, uticali su preciznost u izvidanju, dostavljanju podataka od strane štabova, meteorološki uslovi, efikasnost i umešnost pilota, ali i jačina sredstava neprijateljeve PVO.

Slično je bilo i sa plovnim objektima, gde je efikasnost dejstava bila veća ukoliko su se nalazili na otvorenom moru. Međutim, zadaci su nekada bili i otežani s obzirom na činjenicu da su se dejstva izvodila na morskim površinama, koje su različit ambijent od kopnenih, pogotovo kada su plovna sredstva raspolagala jakim PVO.

Premda su koristili vazdušni saobraćaj, nemački piloti su takve letove izvršavali u veoma ranim, ili kasnim jutarnjim časovima, kada im nije pretila opasnost od pilota 1. i 2. eskadrile. koje su bazirale na udaljenim aerodromima. Osim toga. vazdušni transport obavljan je u veoma smanjenom obimu. S obzirom na ostvarenu savezničku prevlast u vazdušnom prostoru, nemačko vazdhoplovstvo je, zbog sve brojnijih letova savezničke avijacije, u jednom vremenskom periodu potpuno prestalo da se pojavljuje. Piloti 1. i 2. eskadrile nisu vršili zadatke iz zone očekivanja kako bi dejstvovali po neprijateljevim transportnim avionima.

« 2) *Dejstva po manjim grupacijama* trupa, borbene tehnike, neprijateljevim štabovima, obalskim baterijama, lukama i pristaništima, kao i drugim stacionarnim objektima, odvijala su se u cilju iznurivanja, uznemiravanja i nanošenja gubitaka neprijatelju.

Po manjim grupacijama trupa, borbenoj tehnici, neprijateljevim štabovima dejstva su izvođena prema podacima koje su jedinice NOVJ (JA) dostavljale preko savezničkih oficira za vezu. a vatreni položaji baterija, kao pomenuti ciljevi, i na osnovu osmatranja u izviđačkim letovima, za koje su posade javljale još iz vazduha, ili po sletanju.

Luke i pristaništa su napadana kaò mesta koja raspolažu instalacijama, ukrcaja ili iskrcanja mesta, odnosno mesta u čijoj su neposrednoj blizini obično nalazila skladišta ubojnog i pogonskog materijala. Posebno su bila osmatrana mesta pripremana za desant, naročito ako su u njima bila plovna desantna sredstva.

Određenu poteškoću predstavljali su ciljevi u naseljenim mestima, kao što su neprijateljevi štabovi ili zgrade pripremljene za odbranu (veće zgrade, hoteli, škole, samostani, itd).

Obalske baterije su, radi vlastite zaštite od napada aviona iz vazduha, uglavnom bile u uređenim fortifikacijskim objektima i maskirane. Avijacija je, zato, često napadala više puta kako bi otkrila njihove položaje, a istovremeno postigla što više tačnih pogodaka. Zbog iznenadne PA-vatre stradali su neki piloti odnosno avioni bili oštećeni.

Pored već istaknutih stacionarnih objekata, pod udarom avijacije našle su se i električne centrale, zgrade u kojima su bile instalirane radio-stanice. itd.

Posebno su bile napadane kasarne, kao u Bileći i Nevesinju, a isto i škole i velike zgrade u naseljenim mestima, u kojima je bila smeštena neprijateljeva živa sila. U dva slučaja napadnute su i bolničke zgrade, kao u Risnu, ali samo zato što je protivnik zloupotrebio njihovu humanitarnu namenu. te u vreme udara i nisu ni bile korišćene kao sanitetski objekti.

3) *Lovačka pratnja drugih vrsta avijacije i zaštita konvoja brodova* predstavljali su zadatke zaštite od napada neprijateljeve avijacije. Veći broj ratnih zadataka, naročito desetak prvih posle prebaziranja na aerodromu Kane, vršeni su kao lovačka zaštita drugih skvadrona 281. vinga BAF, a kasnije i formacija 2. eskadrile, kada su one takođe počele da dejstvuju. To su, praktično, za 1. eskadrilu bili ratni zadaci „uvođenja" u ratni ambijent, kasnije i izraz poverenja u borbeno iskustvo naših pilota.

Piloti 1. eskadrile su lovačku zaštitu britanskih skvadrona i 2. eskadrile pružali u toku planiranih operacija, koje su izvodile jedinice NOVJ (JA).

Lovačka zaštita vršena je praćenjem formacija aviona od poletanja, u zoni dejstva i nazad do aerodroma baziranja. ili često u po-

vratnoj marš-ruti, samo do aerodroma na Visu, posle čega su saveznički avioni sami produžavali do savezničkih aerodroma u Italiji.

Zaštita je pružana: lovcima-bombarderima za vreme dejstava: pojedinačnim lakim avionima čiji su piloti leteli u specijalne misije, ili su bili specijalni avioni u službi spasa i traganja za nestalim posadama, kao i savezničkim transportnim avionima koji su jedinicama NOVJ dopremali hranu, sanitetski materijal i vojnu opremu, a u povratku evakuisali ranjenike i bolesnike do savezničkih bolnica u Italiji.

Piloti 1. i 2. eskadrile izvršavali su i zadatke zaštite konvoja, kako brodova Mornarice NOVJ tako i savezničke mornarice. Ova vrsta lovačke zaštite obavljana je patroliranjem u vazduhu. zbog moguće pojave neprijateljeve avijacije u srednjem i južnom Jadranu. Često su vršeni zadaci i zaštite specijalnih brodova, takođe u službi spasa i traganja.

Poseban borbeni zadatak zaštite plovnih sredstava mornarice, koja su prevozila desantne snage i materijal, obavila je 2. eskadrila, patrolirajući u vazduhu, u kompletnom sastavu od 08.30 - 18.00 časova, prilikom desanta na Istru. Avioni su se smenjivali u vazduhu. Lovačka zaštita je vršena neposredno i u skladu sa taktičkim postupcima koji važe za takve zadatke. Prilikom zaštite konvoja posebna poteškoća bila je to što su rute brodova morale da vode i do obala, posednutih neprijateljem, i zaštićenih obično jačim obalskim sredstvima PVO.

Najteži, ujedno i zadaci sa najviše odgovornosti izvršavani su tokom praćenja savezničkih transportnih aviona. Ti avioni su, obično, bili bez vlastitog naoružanja, a leteli su i do mesta oko kojih je još bio neprijatelj, kako na zemlji tako i u zoni dejstava neprijateljeve avijacije. Kako je u pitanju bio moralni, a pre svega ratnički prestiž naših pilota, svi zadaci lovačke zaštite savezničkih transportnih aviona izvršeni su uspešno.

4) *Izviđanje* je vršeno u okviru samostalnih zadataka, ili u vidu taktičkog izviđanja, kombinovano uglavnom sa vatrenim dejstvima. U svakom borbenom zadatku izviđanje je predstavljalo prvi elemenat vazduhoplovne podrške, odnosno zaštite.

S obzirom da je veći broj zadataka obavljen u periodu kasne jeseni, zime i ranog proleća, zbog loših meteoroloških uslova, vršeno je i izviđanje vremena, bilo da je planirano ili, pak, u sklopu izvršenja zadataka, podaci su slati iz vazduha radio-vezom.

Objekti izviđanja bili su. praktično, svi objekti u neprijateljevoj zoni dejstva, ili pozadini, a prioritet je zavisio od same borbene situacije. U vreme kada je neprijatelj dovodio snage i vršio njihovu koncentraciju u borbenim dejstvima, za vreme odstupanja, prioritetni objekti izviđanja bili su: komunikacije, odnosno železnički i putni saobraćaj; kolone mehanizovanih i drugih vozila: živa sila na putevima. ili na položajima: vatreni položaji PA-sredstava; mesta razmeštaja žive sile, raznih skladišta itd. u uslovima maskiranja, i dr.

Naročito su izviđani rejonu u kojima se očekivala koncentracija neprijatelja, inženjerski radovi i prepreke i njihova zaštita, kao u slučajevima postavljanja minskih polja oko ostrva, na koja je bio planiran pomorski desant naših jedinica. Od velikog značaja bila su izviđanja dobijene pozicije skladišta pogonskog materijala i ubojnih sredstava.

Piloti obe eskadrile izvršili su i nekoliko samostalnih zadataka izviđanja na moru u traganju za nestalim posadama. Takva izviđanja vršena su i tokom lovačke zaštite avionima, odnosno brodovima u službi spasa i traganja.

5) *Neutralisanje protivavionske artiljerije* vršeno je u okviru drugih zadataka, ali su takođe izvršavani i posebni, namenski zadaci, naročito u riječkoj operaciji.

Najčešći način neutralisanja PAA-vršen je u okviru lovačke pratnje lovca-bombardera. Neutralisanje PAA predstavljalo je zadatke koje su piloti izvršavali dosta teško, jer su, najčešće, vatreni položaji bili dobro utvrđeni i maskirani, ili je koncentracija vatre sa zemlje bila veća od očekivane. Veoma često zbog postignutog iznenađenja, PA sredstva su bila aktivirana tek u drugom naletu avijacije, kada su bila i efikasnija. Položaji obalske artiljerije mahom su bili bolje utvrđeni u severnom delu Jadrana, kao i vatreni položaji u onim rejonima u kojima je neprijatelj duže vreme ispoljavao svoju aktivnost. PA-sredstvima bila su opremljena i plovna sredstva neprijateljeve mornarice.

Oruđa - PA topovi i mitraljezi - nalazili su se i na kompozicijama vozova, koji su prevozili neprijateljevu živu silu. i raznovrsna i PAA sredstva.

6) *Neposredna vatrena podrška* izvođena je. uglavnom u drugom periodu borbenih dejstava, odnosno kada su jedinice NOVJ (JA) izvodile ofanzivna dejstva na pojedinim pravcima udara.

Poznato je da se zadaci vatrene podrške izvode: (1) po utvrđenom planu, odnosno kada se dejstvuje po prethodno određenim objektima; (2) po pozivu iz pripravnosti, odnosno po objektima i ciljevima koji se pojave za vreme operacije, i (3) praćenjem. Zadaci 1. i 2. eskadrile imali su određene specifičnosti, koje su bile posledica potrebe, shvatanja i realizovane saradnje sa jedinicama kopnene vojske i ratne mornarice. Zadaci neposredne vatrene podrške nisu izvođeni u maksimalnim razmerama, jer nisu postojali neophodni uslovi za vezu i sadejstvo. Međutim, i u tim razmerama imaju posebno obeležje:

..Zadatak je izvođen po dvema varijantama. Po jednoj, dejstvo je ostvarivano po zahtevu NOVJ u kome su bili naznačeni samo objekti, njihova lokacija i vreme dejstva. Ovakvo dejstvo bilo je dosta rizično zbog mogućnosti promene situacije u periodu od postavljanja zahteva do dolaska grupe u rejonu dejstava. Po drugoj varijanti dejstvo je ostvarivano posle prethodnog dogovora radio-putem (slučaj sadej-

stva sa 8. korpusom NOVJ pri oslobađanju Mostara). U ovom slučaju čak je ostvareno uspešno obeležavanje trupa (zapaljenim grmljem), ali je izostalo pokazivanje ciljeva, pa su posade dejstvovala prema sopstvenom osmatranju.

I po jednoj i po drugoj varijanti neposredna podrška se sastojala u neutralisanju pojedinih otpornih tačaka (malih naselja, a češće pojedinih zgrada uređenih za odbranu), pešadije u rovovima i zaklonima, artiljerije na vatrenim položajima, i u dejstvu po manjim rezervama i trupama u odstupanju u rejonu dejstava naših jedinica"<sup>318</sup>

I neposredna vatrena podrška jedinicama Mornarice NOVJ takođe ima slične specifičnosti, jer se sastojala od obezbeđenja brodova od plovećih mina i dejstva obalskih baterija. Za razliku od 1. eksadrile, sa njom je neposrednije sadejstvovala 2. eskadrila, naročito u borbama u završnim operacijama.

### *Taktika dejstava*

Prva eskadrila NOVJ, opremljena i formirana po britanskim pravilima za samostalni lovačko-bombarderski skvadron, izvodila je lovačka i bombarderska dejstva. pri čemu polovina izvršenih dejstava predstavlja lovačke zadatke. Drugu polovinu dejstava činile su ostale vrste zadataka, pri čemu su dejstva po objektima na zemlji, iako nisu tipična, zauzimala značajno mesto u dejstvima obe eskadrile.

Druga eskadrila NOVJ, opremljena i formirana po britanskim pravilima za lovački skvadron naoružana raketama, izvodila je jurišna dejstva. koristeći dve vrste napada: iz niskog leta i iz obrušavanja. Uopšte uzev, nije bilo velikih razlika u taktici dejstava pilota 1. i 2. eskadrile. bilo da su zadaci izvršavani u brišućem letu. što su pretežno činili 'harikeni', ili iz poniranja sa srednjih visina, što su primenjivali 'spitfajeri'.

Obe eksadrile, nisu, međutim, primenjivale neke veće taktičke forme dejstava. i to uglavnom zbog nekoliko bitnih elemenata kao što su: tipovi aviona i njihovo naoružanje, nedostatak većeg taktičkog iskustva posada, ustaljene forme taktičkog dejstva prilagođenog karakteru cilja, itd. Ipak. osnovni taktički pristup bilo je postizanje iznenađenja, koje se, međutim, nije moglo uvek postići, (na primer, pri sadejstvu sa KoV). ali se često, naročito od pilota 2. eskadrile. pribegavalo. pri traženju i uočavanju cilja, letenju na malim visinama, ili brišućem letu. Naravno, kad god su to dozvoljavali uslovi.

Taktika dejstava pilota 1. i 2. eskadrile bila je, dakle, uslovljena nizom elemenata od kojih su bitni: mogućnosti eskadrile (formacijska

<sup>MR</sup> Iz Članka „Prva i Druga eskadrila NOVJ“. autora pukovnika Đure Ivaniševića, „Čuvari našeg neba“. Beograd. 1977.



i materijalna), karakter objekata - cilja, dejstvo neprijateljeve PAA. orografski sklop zemljišta u rejonu cilja, meteorološki uslovi, itd.

Obe eskadrile primenjivale su prilikom dejstava različit sastav formacija:

Formacija	Par	Odeljenje	3	6	8	1	5	7	9	10	12	14	Broj zadataka	Broj letova
1. csk	129	181	29	9	9	3	1						367	1210
2. esk	23	117	37	25	6	13	1		1	1	1	1	226	971
<b>Ukupno</b>	<b>152</b>	<b>298</b>	<b>66</b>	<b>34</b>	<b>15</b>	<b>3</b>	<b>14</b>	<b>2</b>		<b>1</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>593</b>	<b>2181</b>

Bilo je slučajeva da su se nad rejonom dejstava pojavljivali neparni brojevi u formaciji: jedan avion, petorke, ili sedmorke. Do takvih, uglavnom, neplaniranih formacija, dolazilo je zbog određenih okolnosti: kvar pojedinih aviona pri poletanju ili tokom leta. zbog nedostatka dopunskih rezervoara za gorivo, poetka od strane neprijateljeve PAA. itd.

Prva eskadrila je najveći broj zadataka izvršila upotrebom malih grupa u sastavu odeljenja (181) i para (129). a rede šestorke ili osmorke. dok je 2. eskadrila najčešće primenjivala dejstva. takođe u sastavu malih grupa - odeljenja (117) i šestorke (25).

Upotreba malih grupa odgovarala je, u prvom redu, karakteru objekata i taktici dejstava i orografskom sklopu zemljišta. Osim toga. u takvim formacijama se najefikasnije koristila visoka manevarska sposobnost aviona 'spitfajera Vc' i 'harikena IV RP\ koji su bili u naoružanju 1. odnosno 2. eskadrile.

Primenjujući taktiku malih grupa piloti su uspevali da efikasno dejstvuju. jer su mogli da koriste odgovarajuće taktičke postupke, koji su im omogućavali: veću preciznost leta, lakše i brže pronalaženje ciljeva, efikasno izvođenje napada, itd.

Taktika malih grupa primenjivala se pri izviđanju dejstva po ciljevima na zemlji, moru i u vazduhu.

1) *Taktičko izviđanje* činili su elementi slobodnog lova (Intruder patrol), jer se najčešće uz izviđanje dejstvovalo topovima, mitraljezima, bombama, odnosno raketama. Taktičko izviđanje vršeno je u formaciji odeljenja, dok je izviđanje, kao samostalni zadatak - koji je bio dosta redi - obavljan parovima aviona.

Izviđanje se, u načelu, vršilo sa malih visina, 1500 - 800 metara, i obavljao ga je samo vođa grupe. Pri izviđanju komunikacija primenjivao se let po tzv. „izlomljenoj marš-ruti“. tj. letelo se, u odnosu na komunikaciju, u cik-cak-liniji. tj. s jedne i druge strane puta, menjajući visinu ne samo zbog orografskog sklopa već i radi postizanja iznenađenja. U odnosu na liniju sunce - cilj. osmatranje se vršilo koso, nikad u pravcu sunca, ali pod uglom 45-90 stepeni, prema osmotреноj komunikaciji ili drugom cilju.

Najteži zadaci izviđanja bili su otkrivanje ciljeva u naseljenim mestima, ili šumama koje su se nalazile kraj komunikacija. Sva neprijateljeva oruđa, prvenstveno pešadijska i artiljerijska, teže su se uočavala, kao, na primer, maskirani vatreni položaji. U svakom letu su se sticala iskustva tako da su piloti kasnije uspevali da razlikuju novoiskopane rovove i tranšeje od starih: pozicije obalskih baterija; mesta prikupljanja i koncentraciju žive sile, itd.

U pojedinim slučajevima, kada je izviđanje bilo teško, piloti su primenjivali „nasilno izviđanje“, tj. verovatne položaje PA-oruđa ili koncentraciju žive sile tukli su svojim naoružanjem kako bi prisilili neprijatelja da se, dejstvujući po avionima, i sam otkrije.

2) *Taktika dejstava po ciljevima na zemlji* primenjivala se u svim elementima leta: (1) na marš-ruti; (2) prilikom dolaska na cilj; (3) za vreme traženja cilja; (4) u toku dejstava po cilju, i (5) u toku ponovljenog napada.

(1) Prilikom leta na marš-ruti piloti su primenjivali postroj fronta, pri čemu je svaki par predstavljao celinu u okviru odeljenja. Prvi pratilac prvog para i prvi pratilac drugog para bili su zaduženi za osmatranje neba unazad, te su imali slobodu tokom leta da povremeno vrše određene manevre. Pri svakoj komandi odeljenja radi izmene kursa, pratioci su odmah povećavali rastojanje, ali su zaokrete vršili u sastavu cele formacije.

Za vreme leta odeljenja u dve grupe, ili u slučaju formacije šestorke sa naznačenim prvim, drugim ili trećim parom (sekcijom), primenjivalo se neznatno ešeloniranje po visini.

U toku leta na marš-ruti piloti su održavali borbeni poredak koji im je omogućavao vlastitu bezbednost tokom leta, dobru preglednost radi osmatranja neba i postroja u formaciji i ustaljene elemente održavanja radio-veze. Isto tako, bili su razrađeni postupci u slučaju pojave neprijateljeve avijacije, iznenadnog dejstva PAA, ili gubitka navigacije.

Lovačka pratnja je takođe imala razrađene postupke, kojih su se piloti pridržavali tokom zaštite drugih vrsta avijacije, bilo transportnih aviona, lovaca-bombardera, ili specijalnih aviona za traganje i spašavanje. Piloti su se uvek pridržavali zadatih instrukcija i tokom svih dejstava zabeležen je samo jedan grupni gubitak orijentacije (operacija br. 40) kada je, 3. septembra 1944, zbog slabe vidljivosti umesto izviđanja puta Vlasinje - Banja Luka - Bosanska Gradiška, četvorka 'spitfajera' preletela Savu.

(2) Dolazak na cilj morao je da bude brz radi postizanja iznenađenja, ali uvek iz pravca koji je omogućavao izbegavanje dejstva PA i efikasnost napada. To se uvek primenjivalo kada je cilj blagovremeno otkriven, odnosno jedinice na zemlji jačale njegovu poziciju. Najveća efikasnost u dejstvima nad ciljem ostvarivana je kada su ciljevi bili lako uočljivi i bez jače PVO, a nalazili se na otvorenim prugama, putevima ili na moru.

Karakter cilja određivao je i primenu brišućeg leta, premda je lovac-bombarder, zbog svojih dobrih manevarskih osobina, mogao - sa dobro izvežbanim posadama - da vrši bombardovanje i visokih objekata na principu rikošeta.

Pri dolasku na cilj koristili su se pravci „od sunca“ ili iz oblaka, a isto tako i drugi pravci, koristeći konfiguraciju terena, tj. „pokriven let“, a zatim „iskakanje“ iznad cilja. Grupa je uvek morala da bude kompaktna, tj. u borbenom postroju koji je imao tačno određena i proračunata odstojanja i rastojanja. U takvim uslovima manevar vođe, ili bilo kog pratioca, nije umanjivao bezbednost letenja drugih, niti efikasnost pri napadu.

Planinsko zemljište je onemogućavalo brišući let, te je zato prilaz objektu morao da bude još tačnije proračunat, pogotovo ako se radilo o uskim kotlinama, gde ni odlet, s maneuvrom u jednu ili drugu stranu, takode nije mogao da bude pravilan. Prilaženje ciljevima koji su se nalazili na padinama uslovljavalo je takvu vrstu manevara. Zato su objekti koji su se nalazili na planinskom zemljištu bili deljeni, načelno, na dva ili tri cilja, što je takode iziskivalo odgovarajući dolazak.

(3) Traženje ciljeva se primenjivalo u uslovima kada objekat dejstava nije bio blagovremeno uočen, ali se pretpostavljalo da se nalazi u naznačenom rejonu. Zbog prirode i karaktera cilja traženje se često vršilo sa malih visina, pri čemu su se pri iznenadnim dejstvima sredstava PVO. formacija, ili pojedinačni piloti, izlagali riziku da budu prevremeno uočeni sa zemlje. Tako, na primer, prilikom taktičkog izvidanja komunikacije Dubrovnik - Metković (operacija br. 121. 16. oktobra 1944) posle uspešnog bombardovanja, četvorka 'spitfajera'. koju je predvodio major Arkadije Popov, zbog niske oblačnosti bila je prinuđena da leti na visini 300 metara kako bi uočila ciljeve na toj komunikaciji. Upravo zbog male visine neprijatelj je bio u prilici da, i pored uspelog manevara, obori vođu formacije.

Traženje ciljeva zahtevalo je, u određenim okolnostima duže bavljenje nad rejonom cilja što je, takode, omogućavalo neprijatelju da stalno dejstvuje iz PAA-oruđa.

(4) Napad na cilj vršen je iz borbenog postroja u desnom stepenu. a često i iz borbenog poretka 'front', sa povećanim rastojanjem između para, ili pojedinačnih aviona. Takav način napada je omogućavao izvođenje najbržeg i najcelishodnijeg manevara a, istovremeno, najpovoljnijeg manevara za uvođenje u napad i posle dejstva, za izvlačenje, mahom u borbeni zaokret ili odletom u šandelu.

Dugački ciljevi, kao železničke pruge, odnosno kompozicije, ili kolone na putevima, napadani su uzduž kako topovsko-mitraljeskom vatrom, tako i pri bombardovanju i raketiranju.

Ukoliko su to bili jako branjeni ciljevi i snažna PAA - vatra, napad se vršio poprečnim preletanjem cilja na što nižoj visini, posle čega je usledilo izvlačenje iz napada nešto kasnije, odnosno posle

izlaska iz rejonu cilja, tj. iz zone vatre PAA-sredstava. Piloti su vodili računa da se u takvim slučajevima što manje zadržavaju nad ciljem, mada ne uvek.

Ciljevi su bombardovani obično sa visine koja nije prelazila 5.000 fita (do 2.000 metara) jer je bombardovanje sa većih visina bilo neefikasno, čak i ukoliko bi se radilo o dejstvu po većim ciljevima. Bombardovanje se primenjivalo pri napadu na tenkove i druge ciljeve koji su bili fortifikacijski uređeni.

Topovsko-mitraljeskom vatrom tučeni su različiti ciljevi, pa je efikasnost zavisila od karaktera cilja. Najveći uspjesi su postizani pri napadu sa borbene daljine - 250 - 300 metara, naročito koncentracije žive sile, objekata koji nisu bili fortifikacijski uređeni, nezaštićene auto-kolone i druge kolone, itd. Napadi 'spitfajera' na oklopljene železničke lokomotive i vagone u načelu su bili neefikasni. Po većim kolonama oklopno-mehanizovanih vozila, a pogotovo auto-transporta, dejstvovala su veće formacije.

Piloti 2. eskadrile su, uglavnom, primenjivali tipizirani napad iz brišućeg leta: manevar se vršio iznad cilja u vidu oštrog zaokreta posle lansiranja raketnih zrna. To se činilo iz dva razloga: radi izbegavanja oštećenja od vlastitog naoružanja, kao i PAA. Primenjivali su se mada rede, i napadi iz obrušavanja.

Upravo zbog protivavionske vatre, manevar je vršen što bliže zemlji. Drugi ponovljeni naleti nisu vršeni, niti se dugo bavilo nad ciljem, upravo, radi izbegavanja PAA sredstava. Pri izboru pravca naleta vodilo se računa da su, na primer, ulazi u doline bili obično posednuti sredstvima PVO, jer su to bile optimalne pozicije sa kojih su mogli efikasno da budu tučeni avioni koji dolaze u brišućem letu. posebno ako su bile u pitanju formacije koje izvršavaju jurišne zadatke.

Piloti 2. eskadrile su primenjivali poletanje u većim formacijama, pri čemu su pojedini parovi (sekcije) imali svoje ciljeve. Tako je u operaciji br. 53. osmorka 2. eskadrile raketirala i mitraljirala prvi i drugi cilj trojkama, a treći cilj - parom. Slično je bilo i u narednom zadatku, kada su tri zasebna cilja tukla četiri para sekcije, odnosno formacija od osam aviona. Bilo je i drugih primera. u kojima su ciljevi određivani zasebno.

U navedenim primerima ciljevi su napadani ili jednovremeno. s obzirom da je učinjena takva raspodela ciljeva, ili je jedan isti cilj napadan u kratkom vremenskom intervalu.

Piloti 1. eskadrile dejstvovali su po ciljevima na komunikacijama slobodnim lovom, najčešće u sastavu odeljenja. U jednom rejonu uvek je napadano više ciljeva, naravno u zavisnosti od karaktera i veličine objekta. Takva dejstva su uvek bila efikasna, jer se za kratko vreme mogao da parališe saobraćaj i u širem rejonu. Isto tako, takva dejstva su bila prilikom napada na komunikacije: Mostar - Konjic - Sarajevo;

Sarajevo - Visoko - Zenica; Doboj - Derventa - Brod; Generalski Stol - Karlovac; Šibenik - Drniš - Knin; Zagreb - Beograd, itd.

Zbog ujednačene i uigrane taktike napada isti sastav grupe, s obzirom da su to bili najčešće i formacijski sastavi, dejstvovao je u više avio-poletanja na isti cilj, istog dana. Primenjivalo se i poletanje sa dva aerodroma (sa Visa i iz Kane) pri čemu je, nekad istovremeno, a nekad sa kraćim vremenskim intervalom, napadan isti cilj.

Većim sastavima grupe dejstvovalo se prilikom pružanja neposredne zaštite, pri čemu je masovan nalet avijacije bio od presudnog značaja. Takvi su primeri dejstava u borbama za oslobođenje Bihaća, kada su posade primenjivale sasređenu vatru.

Taktika dejstava i karakter zadataka uslovljavali su sastav formacije, tako da je bilo slučajeva da su u toku jednog dana bili planirani i izvršavani avio-poletanja po 4. a ponekad i po 7. Karakteristične su operacije br. 85 - 88. kada je praktično dejstvovala kompletna 2. eskadrila, posebno u odsudnim momentima desantiranja ostrva od strane naših jedinica, kada je vršeno i patroliranje u vazduhu u jednovremenskom intervalu od 08.30 do 18.00 časova.

Slična dejstva su primenjivali i piloti 1. eskadrile. Prvih devet zadataka bili su letovi u sastavu para. a već posle 10. operacije planiraju se i šestorke. Isti sastavi posada, koji su izvršavali i po tri i više izlazaka u toku jednog dana, upućivani su, načelno, na isti cilj ukoliko nije uništen, ili onesposobljen a, po pravilu, na jedan do dva različita cilja.

Sasređena dejstva i napadi većih formacija, u sastavu osam aviona, primenjivana su u borbama na stonskoj prevlaci.

Prema vrsti naoružanja, piloti 1. eskadrile su u prvih osam operacija dejstvovali samo mitraljeskom vatrom, s obzirom da su to bili zadaci lovačke zaštite, a prvo bombardovanje je izvršeno tek u 9. operaciji. Prva tri bombardovanja vršena su u sastavu formacije od šest aviona. Ova eskadrila je kombinovala zadatke dejstava. kao u izviđanju sa vatrenim dejstvima.

(5) I pored jasnog taktičkog načela da ciljeve jako branjene sa PAA ne treba napadati više puta. ipak se to dešavalo. Odluku o ponovnom napadu donosio je voda formacija i piloti su često kršili to načelo pa je dolazilo do gubitaka, oštećenja aviona i pogibija pilota. Od jake PAA-vatre u ponovljenim naletima poginuli su komandir 1. eskadrile major Mileta Protić i komandir 1. odeljenja 1. eskadrile major Ratko Jovanović.

Najveći broj gubitaka vazduhoplova, a osobito oštećenja, dogodio se upravo u ponovljenim naletima. Iako su jako branjeni objekti nekad predstavljali i izazov, bilo je situacija koje su nalagale potpuno uništenje takvih ciljeva, kao u dejstvu po obalskoj bateriji na Krku. koja je zadala dosta glavobolje jedinicama Jugoslovenske mornarice, odnosno svim jedinicama koje su učestvovala u desantu na to ostrvo. Iako su ponovni napadi uvek bili povezani sa rizikom gubitaka, često su bili i opravdani:

„Treba imati u vidu da je u mnogo slučajeva jedan nalet bio nedovoljan, naročito pri upotrebi bombi ('spitfajer' je nosio svega dve bombe), jer je verovatnoća pogađanja pri bombardovanju malorazmernih ciljeva bila mala. a pri eventualnom promašaju pilot je smatrao da nije uradio sve da pomogne drugovima na zemlji, te bi se odlučio da tuče cilj još topovsko-mitraljeskom vatrom. Međutim, činjenica je da su svi ti ponovljeni napadi, naročito u prvom periodu borbenih dejstava vršeni iz istog pravca i u vidokrugu PAA, na što su piloti veoma često bili primorani konfiguracijom zemljišta, bez mogućnosti manevra zavaravanja, demonstriranja i slično, što je ponekad bila i krupna taktička greška. Da bi se potpunije sagledao ovaj problem, mora se istaći da se sa 'spitfajerom' bombama napada pod strmijim uglom. a sa topovsko-mitraljeskom vatrom pod blažim uglom poniranja, odnosno obrušavanja. Na ovaj način, zbog manje uglovne brzine i mogućnosti dužeg i 'čistijeg' nišanja od strane PAA. posebno je bio izložen vođa ili br. 1. formacije!"<sup>1</sup>

Najveći uticaj na taktiku dejstava obe eskadrile imala je. praktično, neprijateljeva protivavionska artiljerija, posebno LPAA. U prvim borbenim dejstvima piloti još nisu bili stekli potrebno iskustvo, jer nisu ni poznavali sve mogućnosti i taktiku PVO. Dejstvovali su po vatrenim položajima a da, praktično, osim u nekim primerima kada su bili obaveštavani o pozicijama vatrenih položaja, ili ih sami otkrivali, nisu ni znali o kojoj vrsti ili broju oruđa je reč. Vatrene položaje PAA neutralisali su lovci neposredne zaštite, dok je bombardovanje. praktično, vršeno bez takve zaštite. Iako je napad vršen po parovima, sa raspodelom ciljeva ili bez nje, rezultati nisu uvek bili efikasni, jer su snage određene za neutralisanje PAA često bile nedovoljne, pa je ostajalo po nekoliko oruđa koja su i dalje tukla.

Radi izbegavanja vatre sa zemlje, pri čemu su piloti uočili da protivnik često menja. odnosno primenjuje razne taktičke postupke PVO, vršen je PA manevar. To je, u stvari, bila brza promena pravca i visine nadole. odnosno naglo poniranje sa promcnom pravca leta. Takav PA-manevar primenjivao se načelno, manjim grupama i vrlo efikasno su ga izvodili piloti 1. eskadrile. dok su piloti 2. eskadrile. koji su napadali iz brišućeg leta i raketirali sa borbene daljine 200-300 metara, sa naglim zaokretom za 90 stepeni ispred cilja, vršili ovaj manevar neposredno po lansiranju naoružanja. Manevar koji su primenjivali u 2. eskadrili bio je manje osetljiv na dejstvo PAA.

3) *Dejstvo po ciljevima na moru* imao je određene specifičnosti koje se odnose na vrstu i karakter ciljeva. Tako su prilikom leta na marš-ruti, posebno na delu koji je vodio iznad morske površine, primenjivani postroji koji su najviše odgovarali tom ambijentu, u svemu se pridržavajući taktičkih elemenata koji su važili i za let na marš-ruti do objekta na kopnu.

<sup>1</sup> Ibid.

Dolazak na cilj je, takođe, morao da bude brz, a profil leta je odgovarao poziciji cilja, tj. da li je u pitanju obalska baterija, koja je na strmim stranama, ili brod, koji se nalazi na otvorenom moru, u zalivu, ili usidren u luci. Dolazak na cilj nije se praktično, mnogo razlikovao od dolaska nad kopno, premda je brišući let iznad morske površine po mnogo čemu složeniji, na primer, zbog obmane čula vida pri određivanju visine nivoa mora ili, ako je zbog pozicije objekta jedini pristup radi napada u stranu sunca. itd. S obzirom da je neprijatelj poznavao taktiku dolaska na ciljeve, pokušavao je raznim načinima da omete efikasan prilaz. Tako je često tukao granatama površinu mora neposredno pred dolet grupe i dizao talase, što je uticalo na efikasno nišanje i rezultate.

Ciljevi na moru - brodovi, podmornice, druga plovna sredstva, traženi su na osnovu javljanja pozicija, ili u sklopu taktičkog izviđanja. Posebnu poteškoću su predstavljali zadaci traganja za minama, ali su i oni uspešno rešavani. te su piloti javljali pozicije.

Napad na ciljeve vršen je prema istim taktičkim načelima kao i prilikom dejstva po ciljevima na zemlji, s tom razlikom što je PA-manear bio uslovljen pozicijom cilja. Naravno da je lakše bilo dejstvovati po brodu na otvorenom moru. za razliku od pozicije kod strmih obala, ili u morskome kanalu. Posebno dobri rezultati prilikom dejstva po brodovima zabeleženi su kada su piloti, radi dekoncentracije napada, koristili svoje naoružanje dejstvom iz raznih pravaca. Najbolji rezultati postizani su direktnim pogocima.

Kao i pri dejstvu po ciljevima na zemlji, tako su i prilikom dejstva po ciljevima na moru piloti ponavljali nalete, ukoliko su to iziskivali objektivni uslovi, a ciljevi morali biti uništeni.

4) *Dejstva po ciljevima u vazduhu* - kojih, istina, nije bilo mnogo - odvijala su se, takođe, u skladu sa taktičkim načelima vođenja vazdušne borbe. Ipak, u uslovima ostvarene vazdušne prevlasti od strane savezničke avijacije, piloti 1. i 2. eskadrile imali su veoma retke susrete sa protivnicima u vazduhu. Zato se o taktici borbe u vazduhu može govoriti samo na osnovu tih slučajeva. Međutim, piloti 1. eskadrile bili su, tokom obuke, usavršili elementarna znanja iz taktike borbe u vazduhu. Tokom borbenih dejstava bezuspešno su postavljali „zasede“ iza oblaka, očekujući da se pojave neprijateljevi avioni. Međutim, nemačka i kvislinška avijacija je, uglavnom, koristila određeno doba dana za letenje, zatim niski let i iznenadni dolazak i. obično, izvršavala zadatke u rejonima izuzetno jake PVO. Bez sigurnih podataka o nailasku neprijateljevih aviona, bez savremenih sredstava za vezu i radarsko osmatranje, ali i zbog činjenice da su aerodromi baziranja, u prvom redu Kane, a zatim i Vis. bili daleko od područja operacija, sačekivanja protivnika nisu dala očekivane rezultate.

No, i pored toga, intenzivno je osmatrano nebo, s obzirom da se takvi zadaci - borba u vazduhu - i nisu direktno postavljali, nego su uvek očekivani kao logično mogući.

Zadatak slobodnog lova dobijali su, međutim, britanski skvadroni lovaca. No, njihovi planovi, očekujući da će nemački piloti i dalje postupati po ustaljenim šablonima (letenje u određeno doba dana, ista visina, određene marš-rute) nisu se ostvarivali. Čak ni onda kada su protivnici često prevozili ljudstvo ili materijal vazдушnim putem.

Piloti 1. eskadrile imali su priliku da samo dva puta sretnu neprijatelja u vazduhu. Prilikom taktičkog izviđanja komunikacije Ilidža -Trnovo (operacija br. 321.20. marta 1945) odeljenje 'spitfajera' napao je nemački avion 'henšel 126'. Zametnula se neravnopravna borba, jer je kompletno odeljenje odustalo od drugog napada na kolonu mitraljiranjem i otpočelo gonjenje neprijatelja, sve dok ga vođa odeljenja, komandir eskadrile Hinko Šoić, nije oborio.<sup>320</sup>

Taktika lovačke zaštite drugoj vrsti avijacije, prvenstveno 'harikenima' iz 2. lovačke eskadrile i 6. i 249. skvadrona 281. vinga BAF. bila je praktično u primeni najcelishodnijih postupaka radi obezbeđenja borbenih dejstava lovaca naoružanih raketnim naoružanjem. Kad je zaštita pružana sa dva para, tokom prilaznja neprijateljevoj teritoriji vršilo se nadvišavanje od 200 - 300 metara, s jedne strane formacije i letenje ispod 100-150 metara, s druge strane formacije.

Takve formacije nisu bile zaštićene iz zadnje polusfere, te se vršilo stalno osmatranje neba. Za vreme dejstava, s obzirom da su napadi vršeni iz brišućeg leta, ili niskog leta, lovci neposredne zaštite su, u većini slučajeva, leteli sa nadvišavanjem, pri čemu su bili meta neprijateljeve protivavionske artiljerije.

Prilikom lovačke zaštite transportnih aviona broj aviona neposredne zaštite uvek je bio tri puta manji. Zaštita je pružana od poletanja, a naročita pažnja je obraćana tokom sletanja transportnih aviona, odnosno u fazi kada su avioni, inače, najosetljiviji na napad.

Piloti 1. eskadrile su imali samo nekoliko zadataka zaštite savezničkih transportnih aviona; 25. i 26. marta 1945 (operacije br. 332. i 333) sa formacijom od osam aviona, a u drugim slučajevima sa formacijom od četiri aviona. Prilikom zaštite vazdušnog transporta, 26. marta, nemački lovci tipa 'foke vulf. FW 190 pokušali su da napadnu formaciju transportnih aviona. Piloti 1. eskadrile su pravilno postupili odvojivši prvo odeljenje za odbijanje, a zatim gonjenje nemačkih aviona, dok je drugo odeljenje pruželo zaštitu do kraja.

Lovačka zaštita plovnih objekata (konvoja ili brodova) vršena je patroliranjem na visini od 1000-1500 metara neposredno iznad. U svim slučajevima zaštite održavana je i radio-veza sa aerodromom poletanja. Patroliranje je, načelno, vršeno u formaciji odeljenja do para, a prilikom desantiranja Istre takođe patroliranjem, sa smenom u vazduhu.

<sup>320</sup> ..The Squadron's first air combats took place during this month and the first air victories scored. The first combat took place on 20th. March 1945, when four aircraft, led by S/Ldr. H. Šoić Squadron Commander, engaged on H.S. 126. All aircraft dived to the attack, after which the enemy aircraft of to the ground in flames": Operations Record Book of No. 352 (Yugoslav) Squadron. RAF. CMF: Arhiv VII. k. 1466/B. reg. br. 20/2.



## *Taktička iskustva*

Tokom izvođenja raznovrsnih borbenih zadataka piloti obe eskadrile sticali su raznovrsna taktička iskustva, koja su se ogledala u osposobljenosti pilota za primenu određenih taktičkih postupaka u borbi. Kontinuiranom primenom taktičko-tehničkih osobenosti aviona i naoružanja bilo je moguće parirati taktici neprijatelja.

Taktička osposobljenost pilota išla je uporedo sa letačkom, te su greške u taktičkim postupcima, posebno u prvom periodu izvršavanja borbenih zadataka, redovno otklanjane daljim sticanjem taktičkih znanja i njihovom primenom u svakodnevnim zadacima.

Iako su avioni 'spitfajer Ve' i 'hariken IV RP' bili za fazu drugog svetskog rata u kome su korišćeni - već zastareli. piloti su izvršavali borbene zadatke, ali su istovremeno zahtevali i prenaoružavanje na savremenije avione, kakvi su, na primer, postojali u drugim skvadronima BAF.

Izdavanje zadataka i priprema za njihovo izvršavanje direktno su uticali na ostvarivanje borbenih zadataka. U toku rata proces izdavanja zadataka bio je izvanredno jednostavan;

„Na jednoj velikoj tabli bili bi ukratko ispisani svi zadaci jedinice u sastavu jedne veće vazduhoplovne jedinice, i to: zadatak (npr. bombardovati nemački štab u mestu N), broj aviona ili grupa i vreme izvršenja zadataka. Ostali podaci, (kao npr. mesto) dobijali su se neposredno posle izdavanja zadataka od obaveštajnog oficira. Nikakvih pismenih zapovesti ili naređenja nije bilo. Priprema posada za izvršenje zadatka vršila se neposredno posle toga pod rukovodstvom komandanta jedinice ili njegovog zamenika (načelnika štaba-ob. oficira). Jednostavnost tog procesa bila je uglavnom uslovljena i formacijskim sastavom jedinice, koja je bila vrlo elastična i sa malobrojnim štabom. No sama priprema za izvršenje zadatka zahtevala je često veće angažovanje određenog lica za rukovođenje pripremom, što je kod nas često izostajalo. S obzirom da su naši rejon baziranja bili znatno udaljeni od rejona borbenih dejstava, da su ti rejon bili mnogobrojni i razbacani na širokoj teritoriji (po celoj zemlji) kao i s obzirom na slabo iskustvo posada i raznovrsnost zadataka, priprema za nas je bila najčešće od presudne važnosti. Ukoliko je priprema bila potpunije izvršena utoliko je i uspeh bio veći, a izvršenje zadataka u znatnoj meri olakšano. U ondašnjim našim uslovima posade su u pripremi za izvršenje zadatka često bile ostavljene same sebi. te su usled nedovoljnog iskustva pogledi pojedinaca na važnost pripreme bili različiti. U jednom slučaju, dobijajući zadatak tako jednostavno formulisan, izgledalo je da za nj nije bila potrebna neka naročita priprema, no u toku izvršenja zadatka svaki i najmanji propust mogao je da dovede u pitanje ne samo izvršenje zadatka, nego i život pojedinaca i cele grupe. Tako npr. jedno odeljenje lovaca-bombardera dobilo je zadatak da štiti u rejonu cilja grupu bombardera, koja je izvršavala zadatak bombardovanja sa visine od

4.500 metara. Zadatak je bio vrlo prost, cilj jasno uočljiv i posadama već poznat, itinerer leta vrlo lak i uglavnom poznat. Ali, zadatak je trebalo izvršiti na visini od 5000 - 6000 metara. Voda grupe pri izvođenju pripreme nije uzeo u obzir tu okolnost, tako da nije načisto kada treba otpočeti hvatanje visine: ili odmah na početku itinerera. ili u rejonu cilja. Vođa se bez mnogo razmišljanja odlučio na prvo rešenje. Međutim, posade nisu vršile takve zadatke, tj. let po marš-ruti na većim visinama, i desilo se da je voda ubrzo skrenuo sa itinerera. toliko da grupa više nije mogla stići na cilj. Ne samo da zadatak nije bio izvršen<sup>3\*1</sup>, nego je cela grupa skoro bila dovedena u položaj da prinudno sleti na neprijateljsku teritoriju. Drugi primer takode pokazuje kako površna priprema može da dovede do neizvršenja zadatka. Jedno odeljenje lovaca-bombardera dobilo je zadatak da bombarduje fabriku D u T. Mesto cilja je bilo jako uočljivo, a delimično posadama i poznato, sa karakterističnim orijentirima na prilazu; fabrika se jasno ocrtavala na fotografiji svojom karakterističnom fasadom i visinom u odnosu na ostale zgrade. Voda je nepotpuno proučio itinerer, a ostale posade nisu to ni uradile. Ali, ni vođa nije zapamtio karakteristične orijentire na prilazu, nije dobro proučio položaj cilja, nije znao gde se nalazi naša slobodna teritorija, nije odredio rezervni cilj, i desilo se sledeće: vođa je leteo po itinereru držeći se samo približno kompasnog kursa, ali zato čvrsto jednog puta koji je vodio do pred sam cilj. Jednog momenta vođa grupe se našao u nedoumici, jer je ispod njega nestalo puta, koji mu je služio kao orijentir na itinereru. Ostale posade uopšte nisu vodile nikakvu orijentaciju te je voda bio prinuđen da produži let u istom smeru, i jednog momenta našao se nad ciljem. Pošto nije bio uveren da je to njegov cilj, počeo je manevrisati nad njim, da bi ga prepoznao. Konačno, prepoznavši cilj, rešio je da izvrši napad, ali je grupa već bila razbijena od neprijateljske PAA. Nemajući nikakav rezervni cilj, i ne znajući gde je slobodna, a gde neprijateljska teritorija, morao je da se vrati sa bombama i baci ih na mesto za koje nije bio siguran da li je na neprijateljskoj ili na sopstvenoj teritoriji!<sup>323</sup>

Prilikom pripreme za izvršenje zadataka obrađivanje karakter cilja kako bi se avion opremio potrebnom vrstom ubojnih sredstava. Isto tako se vodilo računa i o količini goriva, često i dopunskim rezervoarima, ili korišćenjem aerodroma na Visu, kao etapnim aerodromom za dopunu goriva od strane 1. eskadrile NOVJ. ili aerodroma Zemunik, koji je takode jedno vreme služio 2. eskadrili kao baza za dopunu gorivom.

Kada su vladali nepovoljni meteorološki uslovi, eskadrile nisu dejstvovale, ali je takode bilo i nekoliko slučajeva da su se grupe vraćale

Odnosi se na operaciju br. 157. 1. eskadrile NOVJ, 7. novembra 1944. Toga dana su saveznički bombarderi tukli Sarajevo oko 13.00 časova u tri naleta sa 140 aviona i oko 16.00 sa 128 aviona,

<sup>f</sup> Odnosi se na operaciju br. 279. 1. eskadrile NOVJ. 17. februara 1945.

Iz napisa Dure Ivaniševića, „Neka iskustva upotrebe lovaca u narodnooslobodilačkom ratu“. Vazduhoplovni glasnik br. 6/1951.

neobavljenog zadatka. U takvim primerima bili su prinuđeni da bombe odbacuju iznad mora. jer je i marš-ruta. takode, bila prekrivena oblacima,

U složenijim meteorološkim uslovima eskadrile su dejtvovale u malim grupama. Aerodromi Vis i Zemunik nisu. međutim, imali dobre radio-veze, jer bi u slučaju gubitka orijentacije, odnosno greške u navigacijskom proračunu, dobijanjem povratnog kursa avioni mogli bezbedno da slete na aerodrom.

Upoznavanje sa orografskim karakteristikama rejona dejstava bilo je presudno za određivanje visine leta. kao i visine dejstava. U to vreme ni 'spitfajer' ni 'hariken'. nisu raspolagali specijalnim nišanskim spravama. pa je visina odbacivanja bombi bila standardna. U tom slučaju visina bombardovanja je uticala na direktne pogotke, naravno, uzimajući u obzir i druge elemente.

Taktička iskustva 1. eskadrile NOVJ, stečena u toku izvršavanja ratnih zadataka, bila bi:

„a - Mišljenja smo da je najkorisnija upotreba lovačko-bombarderske avijacije u tesnom sadejstvu sa trupama u toku borbi. Bitna stvar po tome je sigurna veza. kao i izvežbanost trupa za tu saradnju, odnosno sadejstvo.

Drugi korisni način upotrebe jesu napadi na neprijateljski saobraćaj (žel. pruge i putevi). Karakter ovih operacija je više diverzantski i dejstvo mu je uznemiravajuće.

b - Rad lovačko-bombarderske avijacije (na frontu, ali ne u dubokoj pozadini) moguć je i u slučaju da neprijatelj ima vazдушnu nadmoćnost.

c - Gubici i opasnost od p. a. vatre pri bombardovanju iz obrušavanja su maleni. Mitraljiranje ciljeva na zemlji je opasnije.

d - Pri prvom napadu na cilj gubici su retki. pošto se obično uspeva postići iznenađenje. Većina gubitaka je bila kada su avioni po nekoliko puta uzastopce napadali isti cilj.

e - Najbolja formacija za lovce-bombardere, naročito ako postoji mogućnost susreta sa neprijateljskim lovcima, jeste četvorka (ili više četvorki). Ovakva formacija nije glomazna i sposobna je za samoodbranu. Važno je da je vođa dobar pilot i borac.

Ako nema neprijateljskih lovaca korisno je upotrebljavati samostalke dvojke. Naročito je dobro da se prilikom borbi na zemlji sukcesivnim napadima dvojki kroz jedan duži period (2 do 3 sata) neprijatelj prisiljava da se skloni u zaklon.

f - Pošto neprijatelj izbegava kretanje tokom dana, najbolje je napade na komunikacije vršiti u ranu zoru i kasno uveče.

g - Napadi su najefikasniji i najviše ciljeva se nalazi u kritičnim fazama borbe, i kad je neprijatelj u bekstvu ili povlačenju, te je prisiljen da se kreće po danu i to često dezorganizovano!"<sup>4</sup>

<sup>134</sup> Zbornik NOR. tom X. knj. 2. dok. 197.

Najznačajnija iskustva koja je stekla 2. eskadrila NOVJ odnose se, prema vlastitim procenama, na upotrebu raketnog naoružanja u odnosu na razne vrste ciljeva, kao i na vrstu napada i njihovu efikasnost:

„a) Raketa kao oružje. Raketa je srazmerno novo oružje, pa njene mogućnosti nisu do kraja ispitane, što je prouzrokovalo odsustvo neke razrađene taktike, zbog čega smo se morali oslanjati većim delom na iskustva sticana tokom dejstvovanja. Na kursu u Šalufi taktička pitanja nisu uopšte temeljito razrađivana, zbog čega se kod svakog novog cilja u početku moralo eksperimentisati. U svakom slučaju raketa se pokazala kao veoma efikasno oružje pri napadima na izvesne manje ali jake ciljeve.

b) Raketa u odnosu na različite vrste ciljeva. Iskustvo je pokazalo da je raketa veoma opasno oružje protiv trgovačkog brodograđarstva, te manjih ratnih jedinica, zatim protiv tenkova, lokomotiva, manjih industrijskih i drugih objekata, kao što su električne centrale, radarske stanice, štabovi, slagališta, kasarne, kada se radi o specifično određenim objektima, a ne o celim mestima. Protiv ovih ciljeva avioni sa raketnim naoružanjem će dejstvovati efikasnije od aviona naoružanih bombama ili avionskim topovima, te će zahtevati manju potrošnju municije i manje snage za postignuće jednakih rezultata.

Isto tako dobri ciljevi su neprijateljske kolone motornih vozila i koncentracije trupa na maršu, ali su za ovakve ciljeve relativno uspješniji avioni sa topovima i mitraljezima.

Raketama se također mogu napadati artiljerijski položaji, mitraljevska gnezda, osmatračke stanice, železničke stanice i pruge, te mostovi, poljske i stalne fortifikacije, ali je uspješno dejstvo uslovljeno tačnim određenjem cilja (što je često nemoguće bez fotografije cilja, a takvu je teško dobiti) i neprijateljskom kamuflažom. Kod ovih ciljeva raketno naoružanje ne pruža osobitih prednosti u poređenju sa bombarderima (prostorno bombardovanje) i lovcima - bombarderima.

c) Vrste napada i njihova efikasnost. Uglavnom se upotrebljavaju dve vrste napada i to:

I) Napad iz niskog leta. Ovo je najuspješnija vrsta napada jer omogućava maksimalno iznenađenje, precizno pogađanje, korišćenje terena radi iznenađenja i zaštite od dejstva neprijateljske p.a. odbrane, te relativno dobru bezbednost po napadača, koji se u ovom slučaju izlaže samo vrlo kratko vreme neprijateljskom dejstvu. Opasan je zbog mogućnosti da se ude u oblast vlastite eksplozije i opasnosti normalno skopčanih sa brišućim letom, kao i zbog nemogućnosti spasavanja u slučaju da je avion ili pilot pogođen. Pored toga, ova vrsta napada stavlja maksimalne zahteve pilotu u njegovom znanju pilotaže i navigacije.

II) Napad iz obrušavanja. Ovaj način pretpostavlja prilaz neprijatelju odnosno cilju na većoj visini, što u većini slučajeva isključuje iznenađenje, manje je precizan, te izlaže napadača duže vreme dejstvu neprijateljske p. a. odbrane ali je manje opasan kod izvođenja i omogućava spasavanje i u slučajevima kada je avion onesposobljen.

Pri napa'du se mogu ispaljivatij-akete bilo pojedinačno, bilo salvom, što će uvek zavisiti od prirode cilja i od jačine neprijateljske odbrane. U svakom slučaju ne vršiti više od jednog napada, a ako preostane raketa, onda potražiti drugi cilj, ili se pak udaljiti, pa ponovo doći iz jednog drugog pravca.

Za sve vrste napada korisno je da se pride iz sunca, a isto tako je dobro ako se bilo jedan avion sa raketama, bilo pak pratnja, uputi na tučenje neprijateljske p.a. odbrane kada je njen položaj poznat ili se pak u toku napada primeti. Ako se p. a. odbrana napada raketama, onda se preporučuje da taj napad izvede voda.

Brzina i odlučnost u izvođenju napada su neophodni, jer neprijatelju daju najmanje vremena da reagira, što umanjuje gubitke napadača.

Najpogodnija taktička formacija za napad je četvorka ili pak više četvorki upućenih jedna iza druge u izvesnim vremenskim razmacima.

Vreme najpogodnije za napad je rano u zoru i pred veće!"<sup>325</sup>

Piloti 2. eskadrile su iskustva iz taktike sticali na osnovu neprijateljevog protivdejstva sredstvima PAA. U to vreme nemačke jedinice bile su naoružane topovima kalibra 20 i 40 mm, kao i protivavionskim mitraljezima, efikasnim u gađanju formacija aviona na malim razmacima. Sredstva PAA nalazila su se. pored stacioniranih, u objektima, na vozovima, brodovima i na prevoznim sredstvima. Kako u 1. tako i u 2. eskadrili od PAA je nastradao izvestan broj pilota, dok su avionima bila naneta veća oštećenja.

### *Borbeni učinak*

U toku ratnih dejstava, piloti 1, počev od 18. avgusta. odnosno piloti 2. eskadrile, od 13. oktobra 1944. godine, izvršavali su borbene zadatke u uslovima koje karakterišu:

- formacijska i operativna potčinjenost BAF-u, odnosno Štabu 281. vinga BAF;
- dejstva nad teritorijom Jugoslavije;
- baziranje na savezničkim aerodromima u Italiji (Kane), i na jugoslovenskoj teritoriji (Vis i Prkos kod Zadra);
- uslovljenost dejstava akcionim radijusom aviona i aerodromima baziranja;
- vazduhoplovna podrška jedicama NOVJ (JA), odnosno saradnja i koordinacija borbenih dejstava avijacije sa kopnenom vojskom i ratnom mornaricom bez ikakvih ili sa malim iskustvom u organizaciji sadejstva,
- lovačka i jurišna dejstva pilota 1. eskadrile;
- jurišna dejstva pilota 2. eskadrile;
- lovačka zaštita lovcima-bombarderima 2. eskadrile i drugim skvadronima 281. vinga BAF:

<sup>325</sup> Op. cit., dok. 206.

- lovačka zaštita savezničkim transportnim avionima i avionima u specijalnim misijama;
- dejstva u periodu: kasna jesen, zima i rano proleće, koje karakterišu nepovoljni meteorološki uslovi;
- uslovljenost tipovima aviona 'spittfajer Ve' i 'hariken IV RP' koji su bili u naoružanju 1. odnosno 2. eskadrile;
- taktičko-letaćka osposobljenost pilota i stručno-tehnička obučenost vazduhoplovnotehničkog sastava;
- dejstva u različitim formacijama, od parova do osmorke;
- jaka protivvazдушna odbrana neprijatelja i njihova uvežbanost u korišćenju sredstava PVO:
- zavisnost od saveznika, u materijalnom pogledu, i
- gubici pilota i formacijska nepopunjenost zbog nemogućnosti popune novim pilotima.

Odredene specifičnosti dejstava različito su uticale na ostvareni borbeni učinak, posebno ako se ima u vidu zabrana izvršavanja ratnih zadataka u završnim operacijama za oslobađanje zemlje. U odnosu na razne vrste borbenih zadataka, izvršena su sledeća dejstva i ostvaren broj letova:

#### 4. 1. eskadrila NOVJ

R/h	Vrsta zadatka	Broj operacija	Broj letova
1.	Bombardovanje neprijateljevih garnizona, kasarni, štabova, itd.	112	306
2.	Napad na neprijateljev saobraćaj (železničke pruge i puteve): - bombardovanje i mitraljiranje - samo mitraljiranje	58 62	212 252
3.	Lovačka pratnja 'harikena' sa mitraljiranjem	71	284
4.	Taktičko izviđanje	14	56
5.	Lovačka pratnja i zaštita transportnih aviona	10	20
6.	Izviđanje vremena	30	60
7.	Traganje za nestalim posadama	10	20
	<b>Ukupno</b>	<b>367</b>	<b>1210</b>

Prva eskadrila NOVJ je, u stvari, imala: bombardovanja - 112 zadataka: lovačka zaštita - 95; taktičko izviđanje - 58; izviđanje - 62. i ostalih dejstava - 40, ili ukupno - 367.

Na osnovu broja zadataka i broja letova prema mesecima uočljive su sledeće osobenosti.

(1) Za 1. eskadrilu u devet meseci ratnih dejstava:

- prvi mesec ratnih dejstava završen je sa 33 borbena zadatka, odnosno 97 letova (približno prosek 1:3);
- najviše zadataka izvršeno je u septembru - 70, kada je takođe zabeležen i najveći broj letova - 208;

- najmanje zadataka ostvareno je u januaru - 15, kada je i broj letova bio srazmeran - 39;
- približan broj zadataka je u novembru - 56, i decembru - 53, a broj letova približan broju letova u novembru - 158, i martu - 155;
- borbena dejstva su završena sa 32 zadatka u aprilu 1945, odnosno sa 127 letova.

**B) 2. eskadrila NOVJ**

R/b	Vrsta zadataka	Broj operacija	Broj letova
1.	Raketiranje i mitraljiranje ciljeva na zemlji	91	331
2.	Raketiranje i mitraljiranje ciljeva na moru	52	221
3.	Taktičko izviđanje	34	100
4.	Specijalni letovi (Intruder patrole)	29	281
5.	Izviđanje vremena	3	4
6.	Traganje za nestalim posadama	2	2
7.	Traženje mina	8	18
8.	Zaštita konvoja	7	14
	<b>Ukupno</b>	<b>226</b>	<b>971</b>

(2) Za 2. eskadrilu u sedam meseci borbenih dejstava:

- prvi mesec borbenih dejstava, oktobar, završen je sa 13 zadataka, odnosno sa 50 letova (približan odnos 1:4);
- najviše letova izvršeno je u aprilu - 232, odnosno sa 59 zadataka;
- približan broj zadataka izvršen je u decembru - 26, i martu - 27, a letova u novembru - 137, i decembru - 122;
- borbena dejstva su završena maksimalnim brojem zadataka - 59 i maksimalnim brojem letova - 232.

(3) Približne vrednosti i razlike za 1. i 2. eskadrilu:

- najveći broj zadataka 1. eskadrila ima u septembru (70), a 2. eskadrila u aprilu (59), odnosno letova 1. eskadrila najviše u septembru (208), a 2. eskadrila u aprilu (232), i
- najmanji broj zadataka 1. eskadrila ostvarila je u januaru (50), a 2. eskadrila u oktobru (13), kada su u istim mesecima, izvršeni i najmanji brojevi letova.

Oba pregleda iskazuju velike nesrazmere u pogledu opterećenosti pilota, odnosno broja izvršenih borbenih zadataka i avio-poletanja. U periodu novembar 1944 - februar 1945, zbog loših meteoroloških uslova, piloti 1. i 2. eskadrile su manje leteli. odnosno u novembru je bilo 19 neletačkih dana, u decembru - 15, a u januaru - 17. Prva eskadrila takođe nije dejstvovala sedam dana u aprilu zbog prebaziranja, a vremenski odnos izvršenih borbenih zadataka sa pojedinih aerodroma je sledeći:

Najveći broj zadataka piloti 1. eskadrile izvršili su sa aerodroma Vis, upravo u vreme kada se na njemu stalno nalazio jedan detašman od 8 do 12 aviona, odnosno ukupno - 229, a zatim sledi aerodrom

A) 1. eskadrila NOVJ

Aerodrom	Od	Do	Broj zadataka	Primedba
Kane	18. VIII 1944.	4. I 1945.	113	
Brindizi	29. VIII	-	1	Sletanje u Kancu
Vis	19. VIII	30. I	121	Detašman
	31. I 1945.	9. IV 1945.	108	Eskadrila
Zemunik	16. IV	26. IV	24	
Ukupno			367	

B) 2. eskadrila NOVJ

Aerodrom	Od	Do	Broj zadataka	Primedba
Kane	13. X 1944.	15. II 1945.	32	Operacije od 1-32.
Vis	20. X	15. II	89	Operacije od 1-89.
	18. II 1945.	1. ra		Operacija br. 90
Zemunik (Prkos)	2. III	9. IV	105	Detašman 50% ljudstva Operacije od 33-140
	10. IV	28. IV		
Ukupno			226	

Kane - 113. premda je ovaj aerodrom na italijanskoj obali Jadranskog mora. te zbog akcionog radijusa aviona bio relativno dosta udaljen od rejona dejstava. Baziranje na njemu išlo je na uštrb naoružanja, odnosno zahtevalo je dodavanje dopunskih rezervoara, kao i maksimalno vreme ostajanja u vazduhu. Piloti su izvršili samo jedno poletanje sa aerodroma Brindizi, upravo da bi smanjili akcioni radijus letenja pri bombardovanju nad teritorijom Crne Gore (operacija br. 29. 1. eskadri- le, 29. avgusta 1944). Prilikom prebaziranja sa aerodroma Vis na aerodrom Zemunik 1. eskadrila nije dejstvovala osam dana, u vreme kad su vršene pripreme jedinica 4. armije i Jugoslovenske mornarice za dejstva u ličko-primorskoj operaciji, i kada je glavni teret vazduhoplovne podrške pao na 2. eskadrilu i savezničke skvadrone 281. vinga BAF.

Druga eskadrila nije svoj operacijski dnevnik vodila u kontinuitetu rednih brojeva operacija (kao 1. eskadrila od 1 -367), već prema aerodromima baziranja, ali i tu ne sasvim dosledno:

Desetog februara sa aerodroma Vis izvršena su dva dejstva: 88. i 89. kao i jedno sa Prkosa - 90, premda je to bilo tehničko sletanje, odnosno dopuna gorivom i ubojnim sredstvima.

Sa aerodroma Prkos izvršene su, u vreme dok je korišćen kao baza za dopunu gorivom. 13. februara i operacije sa rednim brojevima: 30, 30 A i 30 B. čiji se redni brojevi, praktično, nastavljaju posle operacije br. 90, izvršene 9. februara sa aerodroma Kane. Ova tri redna broja



(30. 30 A, i 30 B), u stvari, povećavaju broj ukupno izvršenih operacija sa 226 na 229. Sa aerodroma Kane izvršene su i operacije br. 92 i 93. 12. februara.

Operacija br. 94. izvršena je sa aerodroma Vis. kao i br. 95 u isto vreme (14. februara) kada i operacija br. 31, sa aerodroma Kane. Operacijom br. 32 prekidaju se borbeni zadaci sa tog aerodroma, ali se kao sledeći redni broj (33) nastavljaju na novom aerodromu baziranja - Prkosu, do operacije br. 140. Sa tog aerodroma piloti 2. eskadrile izvršili su najveći broj ratnih zadataka (108). Aerodrom Prkos je prvo korišćen kao baza za dopunu gorivom, zatim za baziranje 12 aviona i 50 odsto ljudstva, a od 10. aprila - kompletna eskadrila.

Opšte karakteristike dejstava 1. eskadrile NOVJ bile bi:

- u prvih devet borbenih zadataka dejstvovalo se u parovima, a u 10. operaciji prvi put je letela formacija od šest aviona;
- posle 10. operacije češće se planiraju veće grupe (šest aviona), a do 14. operacije svi piloti su izvršili zadatke bombardovanja;
- u 28. operaciji svi piloti su. kao eskadrila. izvršili borbene zadatke, od kojih pojedinci i po 20;
- neizvršenih operacija je bilo 54. i
- do 13. oktobra, dok nije počela da dejstvuje i 2. eskadrila, piloti 1. eskadrile izvršili su: lovačka zaštita - 71 let; taktičko izvidanje - 44; bombardovanje - 167; izviđački letovi - 27, i ostali letovi - 31. ili ukupno - 340 letova.

Opšte karakteristike dejstava 2. eskadrile NOVJ bile bi:

- prve borbene zadatke piloti 2. eskadrile su izvršili u formacijama od osam aviona u borbama na stonskoj prevlaci:
- uporedo, u istom vremenskom intervalu, korišćena su dva aerodroma baziranja: Kana i Vis:
- najintenzivnija dejstva usledila su posle prebaziranja na aerodromu Zemunik, kada je u aprilu izvršen maksimalni broj borbenih zadataka, a posebno dok je 1. eskadrila vršila pripreme za prebaziranje sa viškog na aerodrom Zemunik;
- zaključno sa 12. borbenim zadatkom svi piloti 2. eskadrile su učestvovali u akcijama.

Zbog udaljenosti aerodroma baziranja od rejona dejstava u prvom periodu, 'spitfajeri' su uvek leteli sa dopunskim rezervoarima (120 ili 360 litara benzina). Veći rezervoari su bili nepodesni i istovremeno opasni, s obzirom na poletanje i sletanje. Oni su uticali na pokretljivost i manevar, naročito pri napadima u brdsko-planinskom zemljištu. Isto tako, povećali su i opasnost od direktnog pogotka od strane PAA.

Svaki let, međutim, produžavan je za 1,20 časova što je, u stvari, bilo vreme potrebno za prelet Jadranskog mora. Dugotrajni letovi od preko tri časa zamarali su pilote i izlagali ih većim rizicima. Da zimski meseci nisu bili nepogodni za letenje, i da su meteorološke stanice na oslobođenim delovima teritorije zemlje zadejstvovala u pravom smislu.

borbeni učinak bi. svakako, bio veći iako je na njega najviše uticao odnos saradnje i sadejstva avijacije i jedinica KoV i RM.

Od avgusta 1944. do kraja aprila 1945. odnosno od ukupno 264 dana, zbog loših meteoroloških uslova eskadrile nisu dejstvovale 82 dana, a 44 posade bile su vraćene zbog lošeg vremena<sup>326</sup> neposredno po poletanju. sa marš-rute ili čak iz rejona dejstava. Eskadrile. praktično, nisu mogle da dejstvuju ukupno 126 dana. što čini oko 47 odsto operativnih dana.

Zbog udaljenih rejona dejstava. kao što su bili objekti dejstva u severozapadnim delovima Slovenije, u severnim krajevima Hrvatske, severna Bosna, ili krajnji jug Srbije, a posebno Makedonija,<sup>327</sup> bilo je potrebno i do četiri časa letenja, uz obavezno sletanje na etapni aerodrom Vis radi dopune gorivom. Takvi zadaci predstavljaju 30 odsto od ukupnog broja dejstava. Prosečno trajanje leta po objektima u priobalnom pojasu iznosilo je od 1,50 - 2.20 časova. Ponekad, dok se baziralo na aerodromu Kane, aerodromi Vis i Zemunik korišćeni su kao etapni aerodromi.

Naprežanje pilota, odnosno broj izvršenih borbenih zadataka zavisio je od niza okolnosti, a najviše od vremenskih uslova i brojnog stanja eskadrila. Prosečno mesečno naprežanje pilota u 1944. iznosi: u avgustu - oko pet borbenih zadataka; u septembru - deset; u oktobru - sedam; u novembru - deset i u decembru - oko šest letova. U 1945. godini u eskadrilama je bilo manje pilota, pa su zato naprežanja i bila veća. odnosno oko 10 - 12 borbenih zadataka mesečno.

Broj izvršenih borbenih zadataka u 1. i 2. eskadrili po pilotima je prema tabeli:

Iz pregleda izvršenih borbenih zadataka pilota 1. i 2. eskadrile može se uočiti da su piloti 2. eskadrile - koja je kasnije počela da dejstvuje - izvršili manji broj zadataka - 917, a 1. eskadrila - 1210. Najveći broj borbenih zadataka izvršio je potporučnik Mehmedalija Lošić (87), a najmanji, u stvari, piloti koji su poginuli pri izvršavanju borbenih zadataka, premda su naprežanja majora Milete Protića. Ratka Jovanovića i Arkadija Popova bila iznad niesećnog proseka ostalih pilota za taj period. Zastavnik Jovan Pešić poginuo je na 1. borbenom zadatku. Tokom borbenih dejstava poginulo je deset pilota, ili 27,2 odsto. odnosno u 1. eskadrili sedam, a u 2. eskadrili tri pilota.<sup>328</sup>

Komanda 1. eskadrile je smatrala da su njeni piloti - i pored toga što im je proseč starosti bio između 30 - 40 godina, i da je pri formiranju eskadrila većina njih bila van treninga - mnogo više opterećivani nego ostali skvadroni 281. vinga BAF. Prema britanskim merilima, odnosno statistici BAF u odnosu na broj izlazaka gubici iznose oko 2 odsto, te nisu ni preterano veliki, niti pak neočekivani.

Neki od ovih letova računati su u izvidanje vremena

<sup>326</sup> Nad teritorijom Makedonije piloti 1. i 2. eskadrile nisu dejstvovali

<sup>327</sup> Odnosno, ukupno 14 pilota, s obzirom da su tri poginula na obuci, a jedan na službenom putu

R/b	Grupa	Ime i prezime	Letovi	Primedba
1.	Preko 80	ppor. Mchmedalija Lošić ppor. Živorad Gavrilović ppor. Radovan Radulović zast. Husein Okanović	87 86 85 80	poginuo 3. V. 1945.  Poginuo 31. III 1945.
2.	Između 79-70	major Đuro Ivanišević zast. Marjan Semolič por. Milan Srdanović kap. Nedeljko Pajić por. Hinko Šoić	79 79 78 76 73	
3.	Između 69-60	por. Šime Fabjanović ppor. Nikola Vlahov kap. Aleksandar Cenić kap. Miloš Marinović zast. Ljubomir Dvorski ppor. kudi Luidi por. Branivoj Majcen	66 64 62 62 62 62 61	
4.	Između 59-50	ppor. Ciril Vrabič ppor. Đuro Tomšić ppor. Bogomil Pepel zast. Mirko Kovačić zast. Ernest Završnik zast. Vlado Pavičić zast. Janez Antončič kap. Franjo Jež zast. Nenad Krsnik ppor. Dragan Ratkovič zast. Josip Klokočovnik	58 58 58 57 57 56 56 53 55 50 50	
5.	Ispod 50	zast. Dragoslav Todorović por. Milan Dclić zast. Tugomir Prebeg kap. Kirilo Zdrajevski major Branko Kraus por. Ljubomir Frankl major Mileta Protić major Ratko Jovanović major Arkadije Popov major Franjo Kluz kap. Ankon Leopold kap. Milan Karić  por. Nikola Vemić ppor. Stanislav Vouk ppor. Luka Purić zast. Aleksandar Vuković zast. Jovan Pešić	49 48 45 37 28 27 23 22 23 12 8 8  5 4 3 3 1	

2) *Pregled i ispravnost aviona i uzrok udesa* vide se iz pregleda uništenih i oštećenih aviona 'spitfajer Ve' u 1. eskadrili, odnosno 'harikena IV RP' u 2. eskadrili:

Odnos uništenih (izgubljenih) aviona je 1:2. Na procenat ispravnosti aviona u 1. eskadrili mnogo je uticao pilot Vujaklija koji je imao tri udesa, jedan na 'harikenu' i dva na 'spitfajeru', posle čega je prekomandovan. Druga eskadrila za vreme dejstava nije nikada imala 100 odsto

## A) 1. eskadrila NOVJ

R/b	Datum	Pilot	Uzrok	Primedba 2a avion''
1.	19. Vili	Pajić	Udes pri sletanju	Cat. B. 2.
2.	21. Vili	Kovačić	Udes pri sletanju	Cat. B. 2.
3.	24 VIII	Kraus	Pogoden PAA	Cat. B. 2.
4.	24 VIII	Jovanović	Pogoden PAA	Cat. B. 2.
5.	24 VIII	Vuković	Pogoden PAA	Cat. B. 2.
6.	31. Vili	Vuković	Oboren PAA	uništen
7.	5. IX	Delio	Pogoden PAA	uništen
8.	8. IX	Vujaklija	Uaes pri sletanju'''	Cat. B. 2.
9.	14. IX	Ktur.	Oboren PAA	uništen
10.	20. IX	Ivanišević	Udes pri sletanju	Cat. B. 2.
11.	25. IX.	Ankon	Udes pri poletanju	Cat. C. 1.
12.	4. X	Jovanović	Oboren PAA	uništen
13.	16. X	Popov	Oboren PAA	uništen
14.	25. X	Radulović	Udes pri sletanju	Cat. B. 2.
15.	9. XI	Srdanović	Udes pri sletanju	Cat. C. 2.
16.	12. XI	Kovačić	Udes pri sletanju	Cat. B. 2.
17.	16. XI	Šoić	Udes na stajanci	Cat. B. 2.
18.	20. XI	Delić	Udes pri rulanju	Cat. C. 2.
19.	23. XI	Okanović	Udes na stajanci	Cat. C. 2.
20.	27. XI	Gavrilović	Udes pri sletanju	Cat. C. 2.
21.	28. XI	Lošić	Udes nn stajanci	Cat. C. 1.
22.	3. XU	Vujaklija	Udes pn sletanju	Cat. B. 2.
23!	7. XII	Radulović	Udes pri sletanju	Cat. B. 2.
24.	7. XU	Vujaklija	Udes pri sletanju	Ca1, B. 2.
25.	iy. XII	Protić	Oboren PAA	uništen
26.	28. XII	Ivanišević	Otkaz motora	Cat. B. 2.
27.	17. 11	Semolić	Otkaz motora	Cat. B. 1.
28.	26. II	Lošić	Pogoden PAA	Cai. E. 2.
29.	26. 11	Vrabić	Udes pri sletanju	Cat. B. 2
30.	26. 111	Semolić	Otkaz motora	Cat. B. 2.
31.	31. III	Rudi	Udes na sletanju	uništen
32.	3. 1V	Semolić	Otkaz motora	Cat. B. 2

## B) 2. eskadrila NOVJ

R/h	Datum	Pilot	Uzrok	Primedba za avion
1.	20. X	Vouk	Oboren PAA	uništen
2.	21. X	Purić	Udes pri poletanju	Cat B. 2.
3.	25. X	Marinović	Otkaz motora	Cat. C. 2.
4.	4. XI	Karić	Oboren PAA	uništen
5.	9. XI	Pešić	Udes usled oluje	uništen
6.	9. XI	Klokočovnik	Udes usled oluje	uništen
7.	9. XI	Todorović	Otkaz motora	uništen
8.	7. II	Dvorski	Sudar u vazduhu	uništen
9.	7. 11	Antončić	Sudar u vazduhu	uništen
10.	7. U	Cenić	Otkaz motora	uništen
11.	14. 11	Marinović	Pogoden PAA	uništen
12.	16. II	Prebeg	Udes pri sletanju	Cat. B. 2.
13.	26. 11	Krsnik	Udes pri sletanju	Cat. B. 2.
14.	23. III	Cenić	Pogoden PAA	Cat. B. 2.
15.	4. IV	Klokočovnik	Pogoden PAA	Cat. B. 2.
16.	5. IV	Vemić	Oboren PAA	uništen
17.	13. rv	Cenić	Pogoden PAA	Cat. B. 2.
18.	13. IV	Antončić	Pogoden PAA	Cat. C. 2.
19.	13. IV	Prebeg	Pogoden PAA	Cat. B. 2.
20.	17. rv		Sleteo u more	uništen
21.	3. V	Cenić	Uzrok nepoznai	uništen

<sup>328</sup> Britanska tehnička kategorizacija oštećenja aviona; uz svaku oznaku dat je i opis oštećenja, ili samo uništen.

Na avionu 'hariken IV RV, u toku obuke

<sup>3.1</sup> Autor nije uspeo da ideniifikuje ime pilota kome je otkazao motor nad morskom površinom: on je ostao živ, a avion uništen

C) Ispravnost aviona 1. i 2. eskadrile

R/b	Mesec	Spitfajer Vc'		•Hariken IV RP''		Primedba
		uništeno	%	uništeno	%	
1.	Avugust 1944.	1	88	-	-	2. esk. nije dejstvovala
>	Septembar	1	77	-	-	
3.	Oktobar	2	76	1	98.6	
4.	Novembar	-	76	4	75	
5.	Decembar	1	83	-	-	
6.	Januar 1945.	-	100	-	91.4	
7.	Februar	-	100	4	92	
8.	Mart	1	78.9	-	92	
9.	April	-	91.4	-	80	
10.	Maj	-	91.4	1	79	
	<b>Ukupno</b>	<b>7</b>	<b>86,1</b>	<b>12</b>	<b>83,6</b>	

ispravnih aviona, kao što je to slučaj u 1. eskadrili. u januaru i februaru 1945.<sup>332</sup>

Od dejstva PAA u 1. eskadrili bilo je uništenih, odnosno oštećenih aviona - 10. a u 2. eskadrili - 9; zbog otkaza motora u 1. ukupno 4. a u 2. eskadrili - 2; zbog tehnike pilotiranja u 1. eskadrili - 18. a u 2. eskadrili - 3. Tokom rulanja. ili dolaska na stajanku izvestan broj udesa nije prouzrokovan krivicom pilota, nego tehničke službe, odnosno vozača motornih vozila. U nekoliko slučajeva uzrok udesa bili su bočni vetrovi, a često i veća dužina sletanja. zbog veće brzine sletanja.

Bilo je i drugih uzroka, kao što su sudar u vazduhu, gubitak orijentacije, odnosno ulazak u oblake, itd.

Najviše oštećenih i uništenih aviona, a isto tako i najveći gubitak pilota, bio je prouzrokovan dejstvom neprijateljeve PAA, zbog mnogih okolnosti, od kojih su bitne: veličine aviona: oštećenja vitalnih delova aviona; broj izvršenih napada: način napada, kao i prevelika motivisanost za izvršenje borbenog zadatka.

Dimenzije aviona 'hariken' su za oko deset odsto veće od 'spitfajera'. Dok je 'spitfajer' bombardovao sa visine uvođenja od oko 1500, a visine vađenja iz napada oko 600 metara, 'hariken' je lansirao rakete na manjoj visini, obično u brišućem letu ili blažem poniranju, i sa udaljenosti od 400 -200 metara. S obzirom na uglovnu brzinu, 'hariken' je tri puta više izložen PAA u odnosu na 'spitfajer\*.

Oštećenja vitalnih delova aviona mnogo su se nepovoljnije odrazila kod "spitfajera". a posebno ako je bila reč o lomu struktura, otkazu uređaja i instalacija, sistema za upravljanje aviona. Nijedan od uništenih aviona nije bio direktno pogoden PAA, što bi izazvalo eksploziju, nego su se uništenja, mahom, dešavala pri prinudnom sletanju posle pogotka.

Broj ponovljenih napada direktno se odrazio u 1. eskadrili, čiji su piloti vršili u proseku 3,5 napada na jedan cilj. dok su piloti 2. eskadrile napadali isti cilj najviše dva puta.

<sup>511</sup> Pregled ispravnosti aviona u obe eskadrile uređen je na osnovu: Operations Record Book of No. 352 (Yugoslav) Squadron R.A.F.. M.E: Aircraft Serviceability (Form 540) No. 352 (Yugoslav) Squadron i napisa „Tehnička služba Druge eskadrile NOV i POJ" u Glasniku RV i PVO br. 3/1982. autora potpukovnika Duje Bulja i kapetana Danijela Kuzme

S obzirom da je način napada bio direktno uslovljen konfiguracijom terena, to je neprijatelj korigovao svoju vatru, posebno prema 'spitfajerima'. ukoliko se vrše bombardovanja u brdsko-planinskom zemljištu. Osnovni vid napada 'spitfajera', u tim uslovima bilo je strmo obrušavanje radi izbacivanja dve bombe, i uvek iz pravca uslovljenih terenom.

Prevelika motivisanost za borbu posebno je bila prisutna kod rukovodećeg kadra, koji su obično bili vode formacija. Oni su i, inače, bili prvi na udaru neprijateljeve PAA. Pored toga, u želji da budu primer hrabrosti - napadali su više puta, što nije bilo uputno.

3) *Pregled zadataka i važnijih rezultata dejstava 1. i 2. eskadrile*, odnosno broičani podaci o borbenom učinku i rezultatima dejstava u vazduhoplovnoj podršci jedinica kopnene vojske i ratne mornarice nisu precizni iz više razloga:

- rezultati dejstava obe eskadrile bazirani su na osmatranjima koja su piloti vršili u toku dejstava neposredno nad ciljem, mada i to uvek u otežanim uslovima; posebni letovi radi kontrole borbenog učinka nisu vršeni;

- rezultati koje su dali naši štabovi i jedinice više su govorili o efektu dejstava, posmatranog, u prvom redu, sa stanovišta moralnog činioca, te su izveštaji sadržavali najčešće samo opšte formulacije;

- izveštaji nemačkih, a naročito kvislinških štabova umanjivali su efekte dejstava avijacije, a i oni najčešće nisu sadržavali broičane pokazatelje, već takode opšte formulacije, i

- ukupan broičani učinak dejstava vazduhoplovstva (naše i savezničke avijacije) još nije detaljno istražen."<sup>1</sup>

Broj operativnih zadataka, odnosno operativnih letova pilota 1. i 2. eskadrile NOVJ. od 18. avgusta 1944 do 9. maja 1945. iznosi:

- u operacijama za oslobođenje Dalmacije - 302/1009;
- pri dejstvima u severnom Jadranu i drugim krajevima Jugoslavije - 132/511, i
- u završnim operacijama za oslobođenje zemlje - 159/66

Pregled zadataka i letova, utroška ubojnih sredstava i rezultata dejstava je prema tabeli.

O vlastitim rezultatima komanda 1. eskadrile NOVJ navodi:

..Tačne rezultate rada Prve eskadrile i gubitke nanesene neprijatelju nije moguće navesti a često i nemoguće jer je osmatranje iz vazduha nemoguće, a izveštaji sa mesta napada o rezultatima akcija nikada nisu primljeni.

Ocenu operacija Prve eskadrile, pa i opštu ocenu efikasnosti lovačko-bombarderske avijacije, tačnije mogu dati jedinice Jugoslovenske armije sa kojima smo sadejstvovali.

<sup>333</sup> Detaljnije o dejstvu savezničkog (anglo-američkog) vazduhoplovstva, s akcentom na dejstvima BAF nad teritorijom Jugoslavije - i to samo u neposrednoj vezi sa dejstvima 1. i 2. eskadrile - u sledećem poglavlju: Saradnja i koordinacija borbenih dejstava"

<sup>M</sup> Odnosno, ukupno broj operacija - 593; broj izvršenih letova - 2181.

Naprezanje	ratnih zadataka	593
	borbenih letova	2181
Utroška ubojnih sredstavn	bombi od 115 kg	1208
	raketa od 25 i 60 lbs	4142
	topovskih granata 20 mm	46.000
	mitraljeskih metaka 7,7 mm	316.163
Uništeno	motornih vozila	270
	železničkih vagona	172
	lokomotiva	29
	zaprežnih vozila	100
	plovnih objekata	52
	PAA topova i mitraljeza	50
	stambenih i drugih zgrada	83
	železničkih stanica	6
	mostova	2
	električnih centrala	1
	radio-stanica	1
oborenih aviona	1	
neprijateljeva živa sila	neutvrđeni broj	

Rezultati napada na neprijateljske garnizone, štabove, kasarne, kao i šteta nanesena pri istima, potpuno je nepoznata"

Sličnog je mišljenja i komanda 2. eskadrile, koja o vlastitim rezultatima operacija iznosi sledeće:

„Postignuti rezultati su zadovoljavajući, štaviše i iznad očekivanja, kad se uzme u obzir tip aviona i njegovo naoružanje.

O brojevima uništenih i oštećenih neprijateljskih objekata teško je govoriti zbog taktike upotrebljene pri izvođenju napada sa raketama. Napad se vrši iz veoma niskog leta, katkada svega 3-4 metra, dok je udaljenost sa koje se rakete ispaljuju obično oko 360 metara, zbog čega postoji velika opasnost da avion bude pogođen eksplozijom svojih sopstvenih raketa, na jednoj strani, dok je na drugoj strani potreba da se izbegne dejstvu neprijateljske P.A. odbrane takva da je avion primoran da što pre napusti napadnuto područje. Pored toga, eksplozija raketa prouzrokuje veliki dim i prašinu, što također sprečava tačno osmatranje postignutih rezultata. Uobičajena naknadna proveravanja od strane Wing-a, nakon kojih su često sledila priznanja, kao i naknadne depeše koje su ponekad stizale od jedinica Jugoslovenske armije sa kojima smo saradivali (VIII korpus, IV armija) dovoljan su dokaz o tačnom i uspešnom izvršavanju zadataka.

Opseg štete nanesene neprijatelju u ljudstvu i materijalu prilikom napada na neprijateljske garnizone, štabove, slagališta, utvrđene položaje, artiljerijske položaje, itd. ostao je u većini slučajeva nepoznat!"<sup>6</sup>

<sup>6</sup>M Iz izveštaja komande 1. eskadrile od 19. maja 1945. Slabu Vazduhoplovstva JA. Zbornik NOR, lom X. knj. 2. dok. 197.

<sup>336</sup> Iz izveštaja komande 2. eskadrile NOVJ od (verovatno oko 16) maja 1945. Štabu Vazduhoplovstva JA; Op. cit., dok. 206.



*Pripremanje 'spitfajera' za zadatak*

*Grupa mehaničara Druge eskadrile na aerodromu Prkos kod Zadra*







*Priprema 'spitfajera' Prve eskadrile za let*

*Piloti Prve i druge eskadrile, sa majorom Milanom Simovićem (u sredini) posle prijema odlikovanju koja im je dodelio predsednik Narodne skupštine Ivan Ribar*





*Pilot Druge eskadrile  
Nikola Vemić,  
poginuo pri napadu  
na Netce u Lici*



*Pilot Druge eskadrile,  
komandir flajta Stanislav  
Votk, poginuo pri napadu  
na nemačku kolonu kod  
Ošlja, na putu  
Dubrovnik - Metković*



*Pilot Druge eskadrile  
Jovan Pešić, poginuo  
kod Risna pri napadu  
na ciljeve ti  
Boki Kotorskoj*





*Komandant major M Heta Protić (prvi s desna) objašnjava zadatak pilotima <s  
leva na desno) Branku Krausu, Mirku Kovačiću. Ratku Jovanovića i Nedeljku  
Pajiću*

*Komandir flajta Branivoj Majcen objašnjava pilotima zadatak*





*Oružari Druge eskadrile pripremaju rakete*

*Postavljanje bombi pod krilo 'spitfajera'*





*Piloti Prve eskadrile (s leva na desno) Branko Kraus. Mirko Kovačič, Ciril Vrabič. Milan Delič. Husein Okanović i Mehmedalija Lošić*





*'Spitfajeri' Prve eskadrile kreću na zadatak sa aerodroma na Visu*

*Piloti Druge eskadrile, sa engleskim instruktorima,  
po završenom raketnom kursu u Šalufi u Egiptu*





*Postavljanje bombi na krila 'spitfajera'*

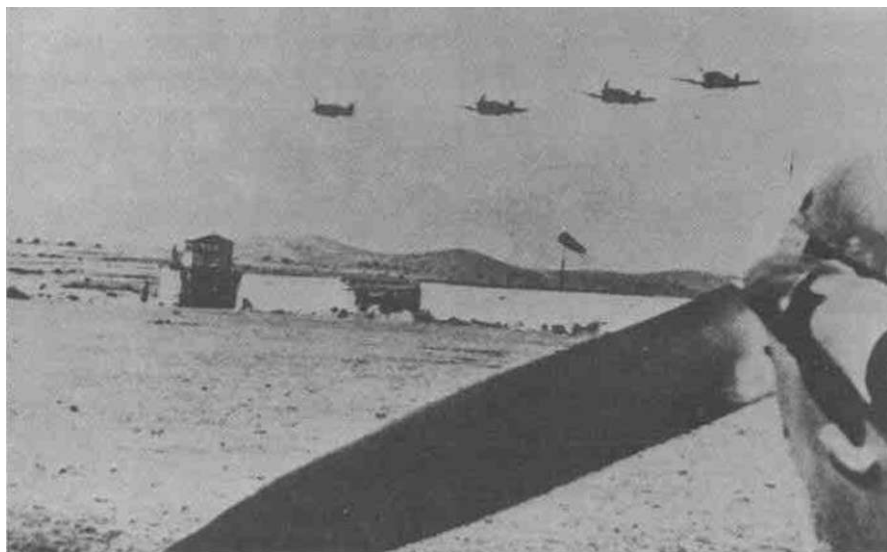
*Piloti Druge eskadrile pred poletanje sa aerodroma Prkos kod Zadra*





*Komandant Prve eskadrile major Mileta Protić (u sredini) sa komandirima flajtova Arkadijem Popovom (levo) i Ratkom Jovanovićem (desno)*

*Aerodrom na Visu: četvorka na povratku sa zadatka*







*Komandir bajta Duro Ivanisevic objašnjava pilotima predstojeći zadatak*

Form-557 B.

NAME RUGI

RANK & No. P.O

ROYAL AIR FORCE  
FLYING CLOTHING CARD

Date of Issue  
and  
Unit Stamp

4-6-44

EQUIPMENT SECTION

*[Signature]*  
Signature Accountant Officer

*Naslovna strana knjižice o izdavanju letačke opreme pilota Rudija Luidija*

NASA UDARNICKA AVIJACIJA

14920



ZIVOT I RAD PRVIH ESKADRILJA NASE AVIJACIJE PUN JE INTERESANOSTI STOP NASA AVIJACIJA RASPOLAZE SA TRI TIPA AVIJONA STOP U SKLOPU SAVEZNICKIH BALKANSKIH VAZDUHOPLOVNIH SNAGA NASI SU AVIJONI JEDINI KOJI SE PONOSE SVOJOM SOPSTVENOM KOKARDOM-CRVENOM ZVEZDOM NA DRZAVNIM BOJAMA STOP <sup>u toku rata</sup> ZAVRŠENO JE 12 IZVIDJ JANJA, 26 BOMBARDOVANJA, 17 MITRALJIRANJA I 25 PRATNJI BOMBARDERA -SVEGA DO SA DA 225 POJEDINACNIH LETOVA NAD JUGOSLAVIJOM STOP NASA KRILA LETE DO SLOVENIJE, ZAGREBA I DO GRANICA SRBIJE STOP KOPNE NE SNAGE DOBIJAJU OD NASE AVIJACIJE NAJVECU POMOĆ STOP KOD ISKRCAVANJA NA DALMATINSKE OTOKE NEKOLIKO PUTA JE BOM BARDOVAN SUMARTIN-JEDNO NAJJACIH UPORISTA NEPRIJATELJA NA OTOCIMA STOP NAPAD= NUT JE NEMACKI STAB U DUBROVNIKU I NEMACKO-CETNICKI STAB U LAPCU U LICI STOP PRE NEKOLIKO DANA OTKRIVENO JE NA CESTI BIHAC-KNIN 25 NEMACKIH KAMIONA STOP NIJEDAN NIJE OSTAO NEZAPALJEN STOP JEDAN PILOT JE U PRVIM DANIMA SAM ZAPALIO 3 VOZOVE KOD JABLANICE STOP NASI PILOTI SU NEVEROVATNO IZDRZLJIVI I UPORNI STOP ONI NAPADAJU PO 3,4,5 PUTA STOP JEDAN KAPETAN NAPAO JE 7 PUTA I UPRKOS TOGA STO JE AVIJON DOBIO MASU POGODAKA <sup>KA</sup> POTOPIO JE JEDAN BROD PUN NEMACA STOP PILOTI SU SJAJNI PO SPOSOBNOSTIMA I TRAZE SAMO DA SE IM ODREDI TACAN ~~XX~~ CILJ STOP SIGURNI SU DA GA NECE PROMASITI STOP A U PRVOM REDU IDE POHVALA NASIM MEHANICARIMA KOJI RADE OKO MASINA NAJVECOM LJUBAVJU I POZRTVOVNOŠĆU STOP NJIHOVOM ZASLUGOM NALAZI SE U ISPRAVNOSTI UVEK VEĆI BROJ <sup>AVIJONA</sup> KOD NASIH ESKA DRILJA NEGO JE TO SLUCAJ KOD DRUGIH JEDINICA BALKANSKIH VAZDUHOPLOVNIH SNAGA STOP NASI MEHANICARI RADE PRAVOM PARTIZANSKOM UDARNOSCU STOP KADA NOSE BOMBE DO AVIJONA SVE SU VEC ONI POPIŠALI PAROLAMA:OVO-HITLERU,OVO CETNICIMA,OVO USTASIMA STOP JEDAN ENGLESKI OFICIR PRATECI CELOKUPAN RAD NASIH AVIJATICARA NAZVAO IH "KRVAVE UDARNE ESKADRILJE" STOP

VOJNOISTORISKI INSTITUT JNA  
Arhiv: ...  
Br. ... 14/A  
14570

CENTRALNI ODBOR ZBJEGA  
BARI, 3. januara 1945.  
Broj 13/45

M. H. O. M. H. J.  
ŠTAB MORNARIKE NOVJ  
Bari  
Št. Broj 139  
3. februara 1945 g.

Drugovima I i II lovačke eskadrile  
avijaticarima u sastavu savezničke avijacije  
ŠTABI TERMOLI

Potvrđujemo vam ovime primitak količina hrane i slatkisa koje ste sabrali u vašim jedinicama kao dar našim najpotrebnijima u domovini.

Mi Vam se na vašem daru najljepše zahvaljujemo uvjereni da će vaša plemenita akcija naći na najveće priznanje i zahvalnost onih kojima će darovani predmeti biti upućeni i koji pomoci nakon teških stradanja i patnje uistinu trebaju. I ovaj plemenit gest naših drugova boraca još jednom dokazuje da su narod u pozadini i borci u prvim linijama cvrsto povezani u istim naporima za postignuce konačne pobjede i time sretne budućnosti oslobođene domovine.

Smrt fašizmu-sloboda narodu!

Za CENTRALNI ODBOR ZBJEGA:



*Mehotić Ruzica*

Zahvalnica Centralnog odbora zbega pilotima i mehaničarima naših eskadrila za pruženit materijalnu pomoć

ŠTAB MORNARIKE NOVJ  
Broj 139  
3. februara 1945 g.

M. H. O. M. H. J.  
ŠTAB MORNARIKE NOVJ  
Bari  
Št. Broj 139  
3. februara 1945 g.

Š T A B U I. LOVAČKE ESKADRILE NOVJ

V I S

U vezi vašeg izveštaja i predloga od 1. februara o.g. dostavljamo:

1.-od mornariških jedinica sada jedino II POS održava vezu sa RAF-om preko saveznika u Zadru. Traženja angažovanja vazduhoplovstva sa naše strane, šaljemo preko naše radio-stanice na Visu. Smatramo da bi se na ovaj način moglo i dalje izveštavati s time da bi se našla mogućnost brzog djelovanja na temeljk naših obavještavanja.

Jedinice NOVJ koje imaju u svojem sastavu savezničke oficire za vezu šalju preko njih svoja traženja RAF-u. Ovo važi za VIII i II Korpus.

Nadalje smatramo da bi se preko naše stanice u Visu dostavljale za vaš Štab depeše koje se odnose na brzo djelovanje, obzirom da smo u mogućnosti dosta brzo saznati za stanje na liniji fronta i za potrebu učestvovanja vazduhoplovstva.

U pogledu održavanja radio-veze usvajamo vaš predlog. Prosledujemo vaš izveštaj Štabu VIII Korpusa, te po dogovoru moglo bi se pristupiti odmah organizaciji veze.

2.-referent za vezu Štaba Mornarice izradiće plan za vezu, a prema komandnoj odluci dovičenoj od Štaba VIII Korpusa.

3.-dosađanja saradnjaizneta je u tački 1. Saradnja je bila prilično nestabilna i retka. Rezultate nam nije moguće uvijek dobiti odmah nakon provedenog napada, a katkada ih uoče nije moguće dobiti. Ovo naročito važi za udaljenija mesta napada.

Mornaričkoj stanici na Visu naredićemo da se premesti u blizinu aerodroma, a isto tako odobrava se korištenje stanice po vašim telegrafistima radi trenaje.

Smrt fašizmu-sloboda narodu!

Politkomesar, pukovnik:  
/Dragiša Ivanović/

*Drag Ivanović*



Nadporučnik, štabar:  
major Ruzica M./

*M. Ruzica*

Komandant, general-majo:  
/Josip Černi/

*Josip Černi*

Akt Štaba Mornarice NOVJ u vezi sa rešavanjem pitanja sadejstva;  
3. februara 1945.

TO: Officer Commanding,  
352 (Y) Squadron, R.A.F.

M.H.O. S.M.P.J.  
APRIS RAPISIO - MANAGERIUM PISA  
Sp. Per. 1012  
K. 1465-5/10

FROM B.A.F. :

'Corps Commander most grateful for prompt response to his request for support and success obtained on road BUSOVACA - TRAVNIK on Feb 17th'

*Copy of message from BAF*

*Spasler*

Komandant(8)korpasa mnogo je zahvalan za nasu gotovost da odgovorimo na njegov poziv za pomoc (u pogledu bombardovanja neprijateljskih ciljeva) i za uspeh koji je postignut na putu BUSOVACA TRAVNIK na dan 17 februara.

Komandant (V) korpasa mnogo zahvaljuje za brzi postupak po njegovom zahtjevu za savremeni vazduhoplovstva i za uspeh postignut na putu Busovaca - Travnik na 17 februara.

Zahvalnica komandanta 5. korpasa NOVJ za dejstvo avijacije 17. februara

ШТАБ  
5. КОРПУСА НОВЈ  
ПОШТА  
Бр. 21  
ДНЕ 12. 2. 1945

МНО. СМЛ.  
ОПШТИНА - КОМУНАЛНИ ПИС  
Бр. Пр. \_\_\_\_\_  
Л. \_\_\_\_\_

PLAN VEZE

IZMEDJU STABA V KОРPUSA NOVJ I VAZDUHOPLOVNE BAZE  
NOVJ NA VISU

Stanica Vazduhoplovne baze na Visu poziva preko na talasu  
..... sa pozivnim znakom BRU-BRU.  
Peti korpus odgovara na talasu 4170 kc. sa pozivnim znakom  
IAO-IAO. Vrijeme rada 0730, 1000 i 1600 casova.  
Pocetak 20 februara.

Smrt fasizmu i sloboda narodima!

POLITICKI KOMESAR  
pukovnik,



KOMANDANT  
general-major,

C R M

Obaveštenje o pozivnim znacima i lalasnaj dužini radi veza između Štaba  
5. korpUSA NOVJ i avijacije

106  
Štab  
2. Lovacke Eskadrile  
351(Y)Sqdn. RAF. CMF.

7 Marta 1945.

M.H.O. G.H.P.J.  
MATERIJALNO-VEŠTAČKI ODELJEK  
K. 1466. A. 10



Oficiru za Vezu pri B.A.F.

BARI

Prilazemo vam jedan uzorak pecata ove jedinice molbom da preko Nabavnog Otsjeka dadete izraditi jedan ovakav pecat a sa novim nazivom

" Vojska Jugoslavije "

U pogledu točne formulacije na samom pecatu molimo da se prethodno savjetujete sa Stabom Baze.-

Mi ćemo naknadno platiti blagajniku Nabavnog Otsjeka racun a neka oni zadrže pecat kod sebe dok ga mi ne pridignemo zajedno sa poručenim zvezdama za podoficire ( sto smo im vec posebno narucili ).-

S. F. - S. N.

S drugarskim pozdravom  
*R. Filipic*

R. FILIPIC - kapetan,  
za Komandanta,  
351(Y)Sqdn. RAF. CMF.

Štab 2. Lovacke eskadrile Jugoslovenske Armije

*Muzini 9/3*

SECRET.

3rd. April, 1945.

**PRILOG "I"**  
MOVEMENT ORDER No. 4.

INFORMATION: In accordance with Headquarters, Balkan Air Force Administrative Instruction dated 23rd. March, 1945 No. 352 (Yugoslav) Squadron "B" Party is to move by road and sea to a new location. Party to arrive at No. 53 P.T.C. on 5th. April, 1945 and await order to embark. Date of arrival at 53 P.T.C. amended to read 4th. April, 1945, in accordance with Headquarters, Balkan Air Force signal O.M.135 dated 27th. March, 1945.

INTENTION: To move No. 352 (Yugoslav) Squadron "B" Party by road and sea to a new location as outlined in Headquarters, Balkan Air Force Administrative Instruction dated 23rd March, 1945 in respect of operation "BINGHAM".

EXECUTION: Party, consisting as under, to move from CANNE to 53 P.T.C. at 0615 hours on 4th. April, 1945, proceeding in convoy, as per attached appendix "B", immediately in the rear of No. 6 Squadron convoy, and to arrive at No. 53 P.T.C. between the hours of 1300 and 1600 same date. Further detailed instructions regarding embarkation etc. to be issued by C.O., No. 67 Embarkation Unit.

Strength:-	3	Officers.
	<u>54</u>	<u>Other Ranks.</u>
	57	Total Personnel.

Vehicles:-	38	Prime Movers.
	<u>5</u>	<u>Trailers.</u>
	43	Total Vehicles.

All tentage, domestic equipment and maintenance equipment to be taken.

COMMAND: F/Lt. H. NAJBERGER will be Convoy Commander and Officer in Charge of Party throughout the move.

P/O. J. VUJAKLIJA will assist F/Lt. H. NAJBERGER.

P/O. I. FERRI will be responsible for all messing arrangements and requisitioning of supplies.

ADMINISTRATION: i. All vehicles will be marked front and rear with the number allocated in "Order of Convoy" (Appendix "B") and will travel at all times in that order.  
ii. Distance between each vehicle will be 50 yards unless otherwise instructed. Density 20 V.T.N.  
Speed 15 M.P.H.

GENERAL: WATER: All water bowsers and water bottles to be filled prior to departure from Squadron Campsite.  
SUBSISTENCE: Rations to cover journey to 53 P.T.C. to be issued to all personnel prior to departure.  
MEDICAL: According to No. 281 Wing arrangements.  
RECOVERY: According to No. 281 Wing arrangements.

(H. NAJBERGER) *H. Najberger*  
Flight Lieutenant, Commanding,  
No. 352 (Yugoslav) Squadron "B" Party,  
Royal Air Force, C.M.F.

DNEVNA NAREDBA  
KOMANDANTA  
2. LOVAČKE GRUPE

Serijski broj . . . . . 51  
Strana . . . . . 1  
Datum 8/4/1945

<u>DUZNOSTI</u>	<u>8/4/45</u>	<u>9/4/45</u>	<u>10/4/45</u>	<u>11/4/45</u>
Dez. oficir	Vlahov	Zdrajevski	Teodorovic	Pepel
Dez. podoficir	Klinkon	Djukic	Mujezinovic	Bulj
Straza: Komandir		Podbornik:	Zorjal	Morol
	Jerob	Gruden	Lestolic	Juh
	Vostran	Orovic	Koran	Schio
	Rupic	Trobeo	Pavasevic	Franov
	Struc			
		Hrvatir	Pajgel	Toros
		Vukic	Kalio	Jakovio
		Krizanovic	Rupic	Paljk

72. R A S P O R E D L J U D S T V A

'A' FLAJT

a) Piloti

Komandir : porucnik MARINOVIĆ BILOŠ  
zam. komandira : kapetan ZDRAJEVSKI CIRILO

porucnik Rebula Danilo  
sastavnik Vlahov K.  
" Antoncio J.  
vodnik Zavrhanik Jančet  
" " Probag Tugomir  
" " Dvorski Ljubomir

b) Zemaljsko osoblje:

Mehanicari

sef: Ogrin

sef za motor: Rosic	sef za trup: Sterle
Erzic	Čaušević
Kobedić	Gospoćić
Racic	Gošar
Košet	Solman
Pešikan	Čavlin
Furlan	Natlačen
Gorijan	Lukezić
Kočančić	Gruden

ponoči mehanicari: Koba, Koren

<u>Oruzari</u> :	Djukic	Motricari :	Sever
	Pacek		Posedel
	Serec		Ruzac
	Bencic		Juh
	Tul		
	Lestolic	Radio meh.	Sincic
	Mezgec		Vukic
	Boncina		
	Pilja		
	Zugman		

Instrumentari: Susmelj

Iz dnevne naredbe komande 2. eskadrole sa rasporedom ljudstva u dane.8 -11. april 1945.



Akt 2. eskadrile  
sa novim pečatom;  
30. april 1945.

Stab  
2 Lovacke Eskadrile



30 Aprila 1945. STAB 2. LOVACKE GRUPE

JUGOSLOVENSKE ARMIIJE

STABU AEROBAZE Broj 40

Bn 158

ZEMUNIK

Saljemo vam 7 satova za drugove iz bivseg F.T.L.U. i molimo vas da im ih predate u koliko se nalaze u vashoj jedinici.

Prilazemo vam spisak drugova koji cemo poslati kao potvrdu prijema oficiru za vezu pri B.A.F. u i molimo vas da svaki drug potvrdi prijem u odgovarajucoj rubrici.

Molimo vas da i drug Sedmak Ivan br. 719801 potvrdi prijem potpisom iako on je vec satrizrušen u ovoj jedinici.

Naređenje Štabu  
4. jugoslovenske  
armije o zabrani  
da se traži sadejstvo  
savezničke avijacije

Drugi  
17



Za Komandanta,

...-vaz. kap.  
...RAF. CMF.

M.H.O. O.H.P.J.  
...  
Sp. Por. 2314-4  
N. 1466 A 10

DDD

Штабу II. авиације

За де.ав.се,  
у урашу, г.р.ин.в.о.а.н.  
ан.с.с. Врховног командованог авиације  
Брунчанске генерације, авиације Савезне  
војне саветничке авиације Норвешке  
авиације на војном аеродрому.

Маршан Шинко је наредно  
за ва.с.о.в.и.т.и.м. за у.д.р.г.у.т.е. војне  
не.ш.п.а.в.и.с.е. саветничке авиације.

6. V

6-68

Редовна Шинко



M. H. O. S. H. P. J.  
MATERIJALNO-TEHNIČKI VEŠTAČKI  
Bp. Pr. 7-4  
K. 1466 B 10

Boz 140

Ispis osoblja iz  
R.A.F.-a OFICIRU ZA VEZU PRI B.A.F.-u

Štab Vazduhoplovstva Jugoslovenske Armije svojom depesom od 19. maja t.g. dostavio je 351 (Jugoslovenski) Skvadron, 352 (Jugoslovenski) Skvadron i Mehanicarsku Getu (nase ljudstvo u sastavu ronionice 281 Winga) da je svo ljudstvo napred pomenutih jedinica izpicano iz R.A.F.-a pod 16. majem u 0600 casova.

Medjutim od britanskih vojnih vlasti (B.A.F.-a) do danas nije primljeno nikakvo naredjenje, koje bi se moglo navesti kao "authority" za nas izlas iz R.A.F.-a. Na dan 26. maja t.g. poslata je B.A.F.-u depesa oiji prepis se u prilogu dostavlja. Kako na tu depesu u roku od 48 casova nije bio primljen nikakv odgovor, to je 28. o.m. poslata depesom urgencija za odgovor, oiji se prepis prilaze. No i na ovu urgenciju nije do danas jos dospao odgovor.

Kada su bile jedinice 281. Winga vraćene u Italiju, bilo je naredjeno, da se britanskim vlastima odmah vrati novac, koji je bio u svoje vreme nasim jedinicama stavljen na raspolozenje za potrebe kontine (F.S.I.), oficirsku i podoficirsku menazu. To je odmah učinjeno i novac vraćen britanskim vlastima preko blagajne 281. Winga. Tom prilikom je izdubljen B.A.F.-a po racunskoj grani (Pay-Accounts), neki Flight Lieutenant, trazio, da se odmah salju sve platne knjizice (Pay book) u B.A.F. sa potrebnim dokumentom o nasem izlasku iz R.A.F.-a t.j. takozvanim P.O.R. (Personnel Occurrence Report). Prepisi ovih P.O.R. sa sve tri jedinice dostavljaju se u prilogu.

Kako do danas nakon 14 dana od nasog izlaska iz R.A.F.-a nije primljeno nikakvo naredjenje za likvidaciju nase jedinice, koje su do 16. o.m. u 0600 casova bile u sastavu R.A.F.-a, to se danas preko britanske jedinice "YUGOSLAV ELEMENTERY FLIGHT R.A.F., C.M.F.", koja se jedinica nalazi na aerodromu ZEMUNIK, poslata B.A.F.-u akta "F.O.R." kao i platne knjizice osoblja bivaih jedinica R.A.F.-a i to: 351 (Yugoslav) Squadron, 352 (Yugoslav) Squadron i nasog ljudstva 281 Wing, radi konaonog obracuna.

Dostavljajući Vam ovim aktom sve potrebne podatke, izvolite preuzeti sve potrebne mere da se ovo pitanje u najbracem roku likvidira.

S.P. - S. P.

Politkovesar, porucnik

*[Signature]*



KOMANDANT

*[Signature]*

Primi 4/6 1945.