

STVARANJE I DEJSTVA AVIJACIJE U NOR

Za stvaranje i upotrebu avijacije u NOR-u veoma je značajan period 1942—1944. godine. To je period širenja NOP-a po celoj teritoriji Jugoslavije, stalnog narastanja snaga NOV i POJ, stvaranja krupnijih operativnih jedinica — od partizanskih odreda i bataljona do brigada, divizija, korpusa i armija.

Početak leta 1942. godine pojavljuje se i partizanska avijacija na frontu u Bosanskoj krajini. Ona se ovde nije slučajno pojavila. Sa slobodne teritorije Bosanske krajine naše snage su u to vreme razvijale uspešne operacije, oslobodile Prijedor, Bosanski Petrovac i niz drugih manjih mesta. Stvorena je dosta prostrana slobodna teritorija. Mesni komitet KP u Banjoj Luci organizovao je grupe simpatizera NOP-a među avijatičarima u neprijateljskoj bazi i pripremio ih da avionima preleto na slobodnu teritoriju.¹ O tome je bio obavešten i Operativni štab za Bosansku krajinu, koji je do polovine maja 1942. godine pripremio dva aerodroma pod Kozarom za sletanje i prihvatanje aviona.²

Prvi partizanski avioni u početku su upotrebljavani za izviđanje, vezu i bacanje propagandnog materijala na teritoriju koju je držao okupator. Za borbenu upotrebu nedostajale su bombe i druge vrste naoružanja. No, zahvaljujući inicijativi i snalažljivosti posada, inženjera i radnika partizanskih radionica, kao i Operativnog štaba za Bosansku krajinu, brzo je i ovo rešeno izradom »partizanskih« avio-bombi, remontom neeksplozivnih neprijateljskih bombi, adaptacijom nemačkih mitraljeza »šarac« na avion i sl. Tada je i avionima data borbena namena kao prioriteta.

Upotrebu aviona planirao je i određivao Operativni štab za Bosansku krajinu. Prva borbena dejstva izvršena su 4. juna 1942. godine. Franjo Kluz dobio je zadatak da napadne ustaške snage koje su od Dubice prodirale ka slobodnoj teritoriji, a da istovremeno izvrši i izviđanje neprijateljskih i sopstvenih snaga. Ovaj zadatak je uspešno izvršen. U isto vreme je Rudi Čajavec bacao letke nad Banjom Lukom, a zatim sa uspehom bombardovao neprijateljski aerodrom Zalužani kod Banje Luke.

¹ 23. maja 1942. godine, po dolasku na slobodnu teritoriju, određene su posade za avione i to: pilot Franjo Kluz i mehaničar-strelac Ivica Mitračić na avionu »potez-25«, a pilot Rudi Čajavec i mehaničar-strelac Mišo Jazbec na avionu »brege-19«. »Potez-25« preleteo je na uzletišta Međuvođa, odakle je i dejstvovao. (Knjiga *Vazduhoplovstvo u NOR-u Jugoslavije*, str. 16).

² Pripremanje za prihvatanje aviona rukovodio je Operativni štab za Bosansku krajinu. Na prostoru Međuvođe kod Prijedora, od marta do polovine maja 1942. godine, pripremljena su dva terena za sletanje, a u radionici rudnika Ljubija ubrzo je izrađeno oko 270 avio-bombi od kanalizacionih cevi, punjenih eksplozivom iz neeksplozivnih bombi.

Dejstva partizanske avijacije ne samo da su imala dragoceni materijalni, već i veoma značajan moralni efekat: sama činjenica da partrzani raspoložu avionima, da ih hrabro i spretno upotrebljavaju, bez obzira na prevlast neprijatelja u vazduhu, porazno je delovala na moral neprijateljskih vojnika i starešina. Istovremeno, rastao je moral kod partizanskih jedinica.

Borbena dejstva partizanske avijacije izvođena su do 6. jula 1942. godine, kada je uništen i poslednji avion. Tako su u vreme dok se nemačka avijacija nalazila na vrhuncu svoje moći na evropskom ratištu, partizanski avioni u Bosanskoj krajini više od mesec dana izvršavali jedinstvene i izuzetne borbene zadatke u okupiranoj Evropi, zadajući velike brige protivniku.³ A za to vreme težište dejstava svoje avijacije okupator je preneo sa partizanskih jedinica na otkrivanje i uništenje zamaskiranih partizanskih aviona.

Iako još u razvoju, partizanske snage su već u to vreme osećale potrebu za avijacijskom podrškom, a posebno za izviđanjem pokreta neprijateljskih snaga, dejstvom i po većim neprijateljskim grupacijama u sadejstvu sa partizanskim jedinicama, prenosom kurira i starešina i sl. U suštini, to su i bili zadaci prvih partizanskih aviona u toku 1942. i 1943. godine. Da bi se, s malobrojnim avionima, ovi zadaci mogli izvršavati, korišćen je svaki borbeni let za ostvarenje više zadataka (bombardovanje, izviđanje, bacanje izveštaja sopstvenim snagama, rasturanje propagandnog materijala i sl.). Ovo se, u ovim uslovima, pokazalo ne samo mogućim već i nužnim. Komande jedinica NOV i POJ svojim zapovestima i naređenjima za upotrebu avijacije često su tako i postupale.⁴

Posebno je za ovo karakterističan primer upotrebe partizanskog hidroaviona u vremenu septembar—oktobar 1943. godine, na teritoriji dejstava jedinica 4. operativne zone u Dalmaciji. Svi su zadaci bili vezani za podršku partizanskih jedinica, kao: izviđanje na kopnu i moru, neposredna podrška, prenos kurira i pošte, rukovodilaca materijalnih sredstava i sl. Za samo 26 dana (od 10. septembra do 6. oktobra) hidro-

³ Prve izveštaje o dejstvima partizanske avijacije doneo je Bilten Vrhovnog štaba NOP i DVJ u svom broju 17—18—19, za juni—juli—avgust 1942. godine, pod naslovom »Akcije naših aviona«. U izveštaju se kaže:

»Krajiški partizani imali su nekoliko aviona, koji su često zbunjivali okupatore i nanosili gubitke, te se on svim silama trudio da ih što prije uništi. Tako je 4. juna bombardovana Banja Luka, aerodrom i ustaški stan. 6. juna Orahovo kraj Gradiške, gdje je poginuo jedan nemački viši oficir i ubijeno preko 20 ustaša. U Dvoru i Bosanskom Novom su primijećene nemačke trupe i mitraljirane, te je nastala panika. Bombardovan je Bosanski Novi, gdje je bilo mnogo žrtava. 14. juna bombardovane su nemačke trupe koje su išle iz sela Bačvana prema Kozari i tako je nastalo rasulo neprijateljskih kolona. Tučena je i Kostajnica«.

⁴ U naređenju 4. operativne zone od 22. septembra 1943. godine štabu 4. krajiške divizije za napad na Sinj, stoji, između ostalog, i zadatak partizanskom hidroavionu:

»... 5. — Hidro-avion će danas predveče izviđati sve pravce koji izvode iz Imotskog prema zapadu. Vrijeme polaska podesiti tako da osmatranje može vršiti za viđenja, a po mogućnosti u vremenu kada je već prestalo dejstvo neprijateljske avijacije. Po izvršenom zadatku odmah poslati izvještaj o rezultatu, a pri povratku, ako može sigurno da utvrdi prisustvo naših jedinica na prostoriji Zadvarje — Čista, baciti izvještaje tim jedinicama za štab 5. brigade«.

avion je uspešno izvršio 31 borbeni zadatak. Karakteristike dejstva i upotrebe ovog aviona bile su: upotrebljavanje isključivo noću, u sumrak i svitanje i u složenijim meteorološkim uslovima danju; takva taktika dejstva omogućila mu je da izvrši veliki broj borbenih zadataka, a da ga pri tom ne uništi neprijateljska pav-artiljerija ni lovačka avijacija, koja se povremeno pojavljivala u toku dana u rejonima u kojima je hidroavion izvodio borbena dejstva; borbena dejstva su pripremana i izvođena uz veoma skromna sredstva, a sam avion (čija namena nije bila borbena) prilagođen je za raznovrsne borbene zadatke, prema zahtevima komandi koje su ga upotrebljavale; posada nije znala za napore i strah, a njen borbeni elan inspirisan je, pored ostalog, i težnjom da se u borbi protiv neprijatelja iskoriste sva sredstva, pa i ona za čiju primenu nisu postojali ni najosnovniji uslovi.

U jesen 1943. godine na partizanskoj slobodnoj teritoriji u Dalmaciji, Lici, Bosanskoj krajini i Sloveniji upotrebljavani su partizanski avioni za razne zadatke (bombardovanje, mitraljiranje, izviđanje, bacanje propagandnog materijala, prenos rukovodilaca i pošte kao i za trenazu pilota). I ova dejstva partizanske avijacije bila su kratkotrajna, jer još uvek nisu postojali svi uslovi za njeno održavanje, znavljanje i upotrebu. Tek u 1944. godini došlo je do značajnije upotrebe avijacije u podršci jedinica NOVJ. Naše eskadrile sa aerodroma iz Italije, a kasnije i sa aerodroma na ostrvu Visu i Škabrnje kod Zadra, zatim saveznička lovačko-bombarderska i transportna avijacija, pa naša avijacija za vezu i eskadrila 5. bosanskog korpusa, uzele su vidnog učešća u izvršavanju zadataka za račun partizanskih snaga.

Veoma je karakterističan primer stvaranja i upotrebe partizanske avijacije 5. bosanskog korpusa.

Za vreme izvođenja operacije za oslobođenje Banje Luke, u septembru 1944. godine, jedinice 5. korpusa prethodno su zauzele aerodrom Zalužani, kraj grada. Tom prilikom zaplenjeno je 33 aviona, 18.000 avio-bombi, 400 tona goriva i mnogo druge ratne opreme i materijalno-tehničkih sredstava. Odmah se pristupilo formiranju 1. vazduhoplovne eskadrile 5. korpusa sa zadatkom da neposredno podržava dejstva jedinica korpusa pri zauzimanju grada. Ova eskadrila, sa 12 pilota i 8 aviona, odmah je stupila u dejstvo. U toku osvajanja grada bombardovala je i mitraljirala najjače uporište — tvrđavu Kaštel, sa dejstvujući neposredno jedinicama koje su ga napadale. Pored toga izviđala je prilazne komunikacije, a obavljani su i drugi zadaci. Lovci su oborili i jedan transportni nemački avion YU-52 (a kasnije i jedan lovački avion »fiat G-51«). Tako je za vreme ove operacije avijacija izvršila oko 30 zadataka, što je predstavljalo značajan doprinos dejstvima partizanskih snaga, a istovremeno komanda korpusa dobijala je sveže i blagovremene podatke o pokretima nemačkih snaga ka Banjoj Luci.

Posle banjalučke operacije 1. vazduhoplovna eskadrila 5. korpusa prebazirana je na aerodrom kod Sanskog Mosta, a zatim na aerodrom kod Bugojna. Ona je sa ovih aerodroma dejstvovala uspešno punih osam

meseci, sve do 22. aprila 1945. godine, kada je dobila novi zadatak. Dok se nalazila na aerodromu kod Sanskog Mosta iz njenog sastava razvijena je i 2. eskadrila, koja je ubrzo upućena na školovanje u Vazduhoplovnu školu NOV i POJ kod Zadra.

U periodu od 21. septembra do 22. oktobra 1944. godine 1. vazduhoplovna eskadrila izvršila je 58 borbenih zadataka u sadejstvu sa jedinicama korpusa. Težište borbenih dejstava bilo je bombardovanje i mitraljiranje neprijateljskih uporišta i jedinica u pokretu, zatim izviđanje komunikacijskih pravaca koji su izvodili ka slobodnoj teritoriji, te prenos pošte, kurira i rukovodilaca.

Upotrebu eskadrile određivao je štab korpusa, koji joj je izdavao naređenja i zapovesti za izvršavanje pojedinih zadataka. Ekonomičnost pri upotrebi bila je stalno prisutna, jer se, pored ostalog, oskudevalo u borbenim i materijalnim sredstvima. Improvizacije i snalažljivost u iskorišćavanju raspoložive tehnike doprineli su da se eskadrila održi i u sastavu korpusa bude aktivna punih osam meseci. Tako su na avione montirani puškomitraljezi za samoodbranu i dejstvo po zemaljskim ciljevima, u nedostatku avio-bombi modificirane su minobacačke granate 80 mm, itd. Iako nije bio izrazito velik, materijalni efekat dejstva avijacije ipak je bio značajan: eskadrila je oborila dva neprijateljska aviona, uspešno je izvršila desetine zadataka bombardovanja i mitraljiranja jakih neprijateljskih utvrđenja i kolona na maršu, obavljala je na desetine uspešnih izviđanja i rasporeda neprijatelja na položajima i kretanja njegovih snaga u bližoj i dubljoj pozadini na pravcima koji su bili od posebnog interesa za komandu korpusa, mnogo puta prenela hitnu poštu udaljenijim štabovima, itd. Svakako, mnogo je značajniji bio moralni efekat ovih dejstava.

Značajan period u razvoju partizanske avijacije u NOR-u nastupio je krajem 1943. godine. Tada je Vrhovni štab doneo odluku da se počne sa školovanjem pilota odabраних iz redova jedinica NOVJ. U sporazumu sa saveznicima na njihovoj teritoriji otvorene su škole, sprovedena obuka i formirane avijacijske jedinice (1. eskadrila otpočela je borbena dejstva 18. avgusta, a 2. eskadrila 14. oktobra 1944. godine).

Obuka u ovim školama izvodila se vrlo intenzivno. U 1. eskadrili je, na primer, pilot dnevno leteo na 3—4 zadatka. Samo u julu 1944. godine ova je eskadrila letela preko 1.000 časova, što je bilo izvanredno naprezanje pilota i aviona. I kod pilota i kod vazduhoplovnog materijala pojavljivao se zamor. Motori su otkazivali, pojedini instrumenti i instalacije isto tako. Ali ljudi, piloti i tehničko osoblje, izdržali su veoma visok intenzitet obuke, pored ostalog i pod teškim afričkim klimatskim uslovima (bilo je i takvih slučajeva da je pilot u toku leta bio do te mere iscrpljen da je morao prinudno sletati u pustinju, gde bi zaspao; motori su se toliko pregrevavali da je dolazilo do požara u vazduhu, a jednom je i pilot izgoreo pokušavajući da avion spusti na aerodrom). Idejni podstrekač i inicijator takvog zalaganja, samopregora i elana u obuci bili su partijska i skojevska organizacija, te je u zaista rekordnom vremenu, za samo četiri meseca, formirana 1. eskadrila i

potpuno završena školska i borbena obuka pilota i tehničkog sastava. Istim tempom završena je i borbena obuka u 2. eskadrili NOVJ.

Namena ovih eskadrila bila je podrška jedinica NOV, dok su po-vremeno izvršavale i neposrednu zaštitu transportne i lovačko-bom-barderske avijacije i zadatke zaštite dejstva naše ratne mornarice. Ka-rakteristično je da su one dejstvovale na širem prostoru: od Trsta do Crne Gore i od Jadrana do Save.

Najtešnje sadejstvo 1. i 2. eskadrila ostvarivale su s jedinicama 26. divizije, koje su oslobađale dalmatinska ostrva, zatim s jedinicama 8. korpusa, te snagama 7. korpusa u borbama za oslobođenje Mostara.⁵

Pošto su ove eskadrile bile savremeno opremljene i naoružane, a letačke sposobnosti pilota, njihova hrabrost i odlučnost izvanredni, efekat njihovih dejstava bio je posebno značajan. Ove dve eskadrile, u relativno kratkom periodu, izvršile su više od 2.000 borbenih letova u kojima je poginulo 10 najboljih pilota i to uglavnom od lake pav-arti-lerije, kojom je neprijatelj štitio svoj borbeni poredak.

Pa ipak, zbog mnogih nerešenih pitanja kao što su: nedostatak obučених штабних kadrova, nepopunjenost sredstvima veze i nekih dru-gih, iskustva iz oblasti sadejstva između jedinica NOVJ i avijacije dosta su oskudna. U toku sadejstva iskrsavali su mnogi problemi (za-kašnjavali su pozivi avijaciji, jedinice nisu obeležavale prednji kraj, veza avion — zemlja nije organizovana i sl.), što je, svakako, uticalo i na efikasnost i na blagovremenost dejstava avijacije koja je vršila po-dršku. Zbog toga i mnoga veoma uspešna dejstva avijacije kopnene je-dinice nisu mogle iskoristiti.⁶ Iz istih razloga je i masa dragocenih izvi-đačkih podataka ostala neiskorišćena.

Očigledno, naši štabovi nisu bili dovoljno pripremljeni, niti ma-terijalno-tehnički opremljeni za ovakav zadatak. To je, svakako, i jedan od razloga što je dobar deo zadataka avijacije bio usmeren na tzv. »slobodan lov« — grupe aviona upućivane su u određene zone u kojima su same pronalazile unosne ciljeve i po njima dejstvovale. To su naj-češće bile železničke kompozicije u stanicama ili na otvorenoj pruzi, kolone u pokretu ili koncentracije žive sile i tehnike, štabovi i centri veze, plovni objekti i sl. Pri izvršavanju ovakvih zadataka postizani su

⁵ 9. februara 1945. godine na aerodromu Vis je primljen podatak da se na železničkoj stanici Mostar nagomilalo više kompozicija kreativnih nemačkom voj-skom, koja se povlači iz Grčke i Albanije.

Na zadatak su poletela 4 »spitfajera«. Bombardovanje, mitraljiranje i dej-tvo topovima izvršeno je u jednom naletu. Gust crni dim i plamen bio je znak da je napad uspeo. Jedan avion je oštećen dejstvom jake neprijateljske PAA.

⁶ 3. novembra 1944. izvršen je sa 4 aviona napad na nemačku kolonu, u kojoj se nalazilo oko 50 kamiona, nekoliko bornih kola i oko 600 vojnika, a kre-tala se od Šibenika prema Drnišu. Napad je izvršen iznenadno. Kolona je pot-puno razbijena uz velike gubitke.

U blizini nije bilo jedinica NOV koje bi mogle iskoristiti ovaj uspeo napad. Nekoliko dana kasnije, sa 4 aviona »hariken« u pratnji 2 »spitfajera«, izvršen je sličan napad na nemačku kolonu od 30 kamiona koja se kretala od Knina prema Bihaću. Napad je izvršen u tri naleta raketama, topovima i mitraljezima. PAA je u početku snažno dejstvovala. Kolonu su napali i lovci koji su štitili LBA. Skoro svi kamioni bili su uništeni, dok se jedan broj vojnika razbežao. Jedan avion dobio je sedam pogodaka. Jedinice NOVJ nisu iskoristile ni ovaj napad avijacije.

krupni rezultati. Do maksimuma je iskorišćavan ubojni tovar svakog aviona. Piloti su po 4, 6 pa i više puta napadali na odabrani cilj, u težnji da što bolje iskoriste naoružanje i postignu što veći efekat. Takav metod napada bio je skopčan sa velikim rizikom, jer su piloti ginuli, a avioni bivali veoma često oštećeni od LPAA i od pešadijskog naoružanja.⁷

Eskadrile su najčešće deјstvovale u manjim i srednjim grupama (2, 4, 6 i 8 aviona). Takva je taktika primenjivana zbog karaktera ciljeva po kojima je deјstvovano. Jer, na primer, za oštećenje pa čak i uništenje železničke kompozicije na otvorenoj pruzi dovoljno je bilo naoružanje 2—4 aviona (bombe, rakete, mitraljezi, topovi). Sa većim grupama deјstvovalo se onda kada se znalo za veći broj ciljeva — obično kada se sadeјstvovalo jedinicama KoV. Ovakav sastav grupa odgovarao je i radi postizanja što ekonomičnije upotrebe snaga, lakšeg manevra pri letu na marš-ruti, s obzirom na doba godine, složene vremenske uslove (jesen, zima, proleće), manevra u rejonu cilja i sl.

Avijacija je u početku deјstvovala sa aerodroma u Italiji, jer na našoj teritoriji nisu bili obezbeđeni posedni aerodromi, uređaji, instalacije, zalihe u gorivu i ubojnom materijalu i dr. Aerodrom na Visu ubrzo je postao istureni aerodrom naših eskadrila (od njih je ovde formiran 1. lovački puk), na kome su u početku držane grupe aviona u dežurstvu, spremne da izvršavaju zadatke po pozivu. Sa ovog aerodroma kasnije su deјstvovale obe eskadrile, da bi se zatim prebazirale na aerodrom Škabrnja kod Zadra.

Baziranje avijacije na aerodromu Vis i Škabrnja umnogome je omogućilo njenu efikasniju upotrebu. Radijus deјstva bio je znatno produžen. Veze sa štabovima NOVJ su poboljšane, te je i sadeјstvo bilo povoljnije rešavano.

Od avgusta 1944. do maja 1945. godine 1. i 2. eskadrila ukupno su izvršile 2.180 borbenih letova pri čemu su uništile: 20 lokomotiva, 127 vagona, 6 železničkih stanica, 2 mosta, 270 motornih i 100 zaprežnih vozila, 52 plovna objekta i jednu električnu centralu, a ubile i ranile velik broj neprijateljskih vojnika. Ovi rezultati mogu samo donekle dočarati ono što su ove dve eskadrile naše avijacije doprinele za poslednjih devet meseci NOR-a. Jer, danas je nemoguće proceniti šta je 1944. ili 1945. godine značilo, na primer, uništenje 29 lokomotiva, koje su uglavnom prevozile brojne kompozicije vojnih tereta, koji nisu stigli na vreme ili nikad na određeni cilj. Isto tako nije mogao biti procenjen ni efekat izviđačkih podataka prikupljenih i brzo dostavljenih i sl., a pogotovo nije moguće proceniti moralni efekat ovih deјstava, koji je sigurno bio od izvanrednog značaja za obe strane — za neprijatelja, razume se, u negativnom smislu.

⁷ »21. oktobra 1944. godine. Zadatak: napasti neprijateljsku kolonu koja se nalazi na putu Ošlje — Metković. Broj aviona: 4 »harikena«. Pratlja: 4 »spit-fajera«. Ukupno vreme letenja: 4 sata i 15 min. Ispaljeno 12 raketa i 540 mitraljeskih zrna (deјstvovala su samo 3 aviona »hariken«, jer je jedan pretrpeo udes pri poletanju) na kolonu kod sela Ošlje. Napad je uspeo. Jedinice 26. divizije posle izvršenog napada avijacije, potpuno su razbile kolonu a svu motorizaciju zaplenile.

Dva aviona »hariken« usled jake PAA odbrane oštećeni su — jedan dobio 15, a drugi 18 pogodaka« (podaci iz operacijskog dnevnika 2. eskadrile NOVJ).

Transportna avijacija. Vazdušni transport u NOR-u odigrao je vrlo značajnu ulogu, posebno u toku 1944. godine. Velika brzina i lakoća u savlađivanju bespuća, kao i teritorija koje je neprijatelj zaposeo, prelazi preko fronta i sl., davali su vazdušnom transportu očitu prednost. No, mogućnosti su bile skromne. Tek u oktobru 1944. godine partizani su zaplenili jedan transportni avion YU-52,⁸ a polovinom marta 1945. godine formirana je transportna grupa od tri transportna aviona.

Međutim, Vrhovni štab (VŠ) je početkom 1944. godine bar delimično rešio problem podrške NOVJ transportnom avijacijom. U tom smislu postignut je sporazum sa zapadnim saveznicima i SSSR-om. Transportna avijacija (DC-3 i LI-2) bazirala je na aerodromu Bari u Italiji (jedna sovjetska transportna grupa i jedna zapadnih saveznika). Zadatak ovih transportnih grupa bio je da snabdevaju jedinice NOVJ ratnim materijalom i opremom, zatim prenos ranjenika sa aerodroma na slobodnoj teritoriji Jugoslavije u savezničke bolnice u Italiji, prenos starešina, kurira, pošte i dr.

Pored centralnih aerodroma (Bosanski Petrovac, Nikšić i Berane) na teritoriji Jugoslavije postojalo je i mnogo drugih sa kojih su evakuisani ranjenici i na koje je iskrcavan ratni materijal i oprema za potrebe NOVJ.

Pošto je nemačka avijacija kontrolisala vazdušni prostor nad Jugoslavijom, vazdušni transport je uglavnom obavljan noću, a danju samo uz zaštitu lovaca. To je zahtevalo velika naprezanja ionako skopterećene lovačke avijacije. Iako je noćno dejstvo avijacije bilo skopćano s mnogim rizicima (teškoće u navigaciji, složeni vremenski uslovi, preleti preko frontova i neprijateljskih garnizona, teškoće u pronalazanju aerodroma na planinskom i ispresecanom zemljištu, rizična sletanja i poletanja i sl.), ipak je noć bila najbolja zaštita u izvršavanju zadataka transportne avijacije.

Aerodromi na slobodnoj teritoriji morali su biti tako građeni da obezbede prihvatanje transportne avijacije u svako doba. Način uređenja i organizaciju aerodromske službe regulisao je VŠ NOVJ. Na nekim aerodromima, kao što je na primer bio Bosanski Petrovac (Medeno Polje), komanda aerodroma raspolagala je radio-sredstvima, čak i goniometrom za vođenje transportne avijacije za slučaj nužde. Na nekim aerodromima bila je organizovana i meteorološka služba — razume se, uz skromna sredstva.

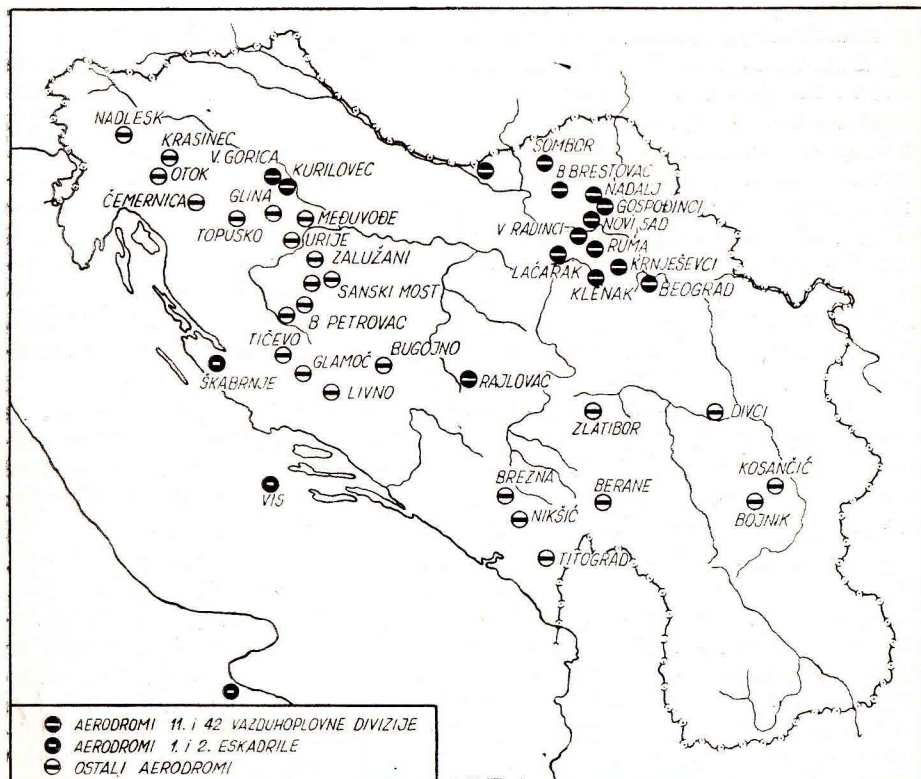
Prilazi aerodromima, poletno-sletne staze i pravac sletanja obeležavani su vatrama. Na nekim aerodromima organizovana je i PAO (s mitraljezima »breda«). Nemačka izviđačka i borbená avijacija često je izviđala i napadala na otkrivene aerodrome u toku dana.

Pored iskrcavanja ratnog materijala i opreme sletanjem transportnih aviona na aerodrome, često su ova sredstva izbacivana i pomoću

⁸ U noći, oktobra 1944., na nikšićkom aerodromu partizani su očekivali sletanje savezničkih aviona radi evakuacije ranjenika. Aerodrom je bio osvetljen vatrama. Nemački transportni avion YU-52, koji je leteo za Tiranu, greškom je sleteo na aerodrom Nikšić, partizani su ga zaplenili i već 26. oktobra naš pilot je njime prevezao grupu ranjenih boraca za Beograd.

padobrana. Problemi su nastajali usled velikog rasturanja, oštećenja i gubljenja materijala, pogotovu ako je izbacivan neprecizno i sa velike visine.

Evakuacija ranjenika bio je prioritetan zadatak transportne avijacije. Zbog toga je VŠ zahtevao da avijacija sleće na uređene aerodrome. Posle istovara tereta u avione su ukrcavani ranjenici i u toku iste noći prenošeni na aerodrom Bari. Sve to, ipak, nije tako lako išlo. Pre svega, na određenoj udaljenosti od aerodroma morao je biti obezbeđen sme-



Skica aerodromske mreže i terena korišćenih u toku rata na slobodnoj teritoriji za potrebe avijacije NOVJ i saveznika

štaj za masu ranjenika, uglavnom teških. Trebalo je organizovati i sanitetske ustanove, koje bi o njima brinule dok čekaju na transport. Kad padne mrak, određenu grupu trebalo je preneti na aerodrom, na poljanu, bez obzira kakvi su vremenski uslovi. Često je na stotine ranjenika uzaludno dočekalo zoru, a avioni se nisu pojavljivali, jer im to vremenski uslovi nisu dozvoljavali. Moralo se ići nazad, u skloništa. Bilo je slučajeva da se ovakva procedura danima ponavljala. Avioni su doletali pojedinačno, u određenom vremenskom intervalu. Njihov broj nije bio veliki: 5—6 a ređe i 10—12 aviona u toku noći. U avion je ukrcavano 25, pa i više ranjenika, što je zavisilo od odluke posade.

Bilo je mnogo primera gde je human odnos posade prema ranjenom borcu, da ne bi ostao na snegu i mrazu, dolazio u sukob sa propisima, sa bezbednošću letenja. Umesto 20—25, neki piloti su ukrcavali i 30 ranjenika. Bilo je noći kada je otpremljeno i do 200 ranjenika za bolnicu. Samo sa aerodroma kod Bosanskog Petrovca za nekoliko meseci evakuisano ih je preko 2.000,⁹ a u avgustu 1944. godine, u jednoj dobro organizovanoj akciji, sa aerodroma u Crnoj Gori evakuisano je preko 1.000 ranjenika¹⁰ i veći broj savezničkih avijatičara koji su se spasili iskačući iz oštećenih aviona na našu slobodnu teritoriju.

Razumljivo, transportna avijacija je odigrala veoma značajnu ulogu i u snabdevanju jedinica, kao i u izvršavanju drugih zadataka vazdušnog transporta za račun jedinica NOVJ u toku 1944. godine. Tim više je ovo značajno ako se ima u vidu intenzitet narastanja operativne aktivnosti naših snaga u svim područjima zemlje od Trsta do Đevdelije, od krajnjih ostrva na Jadranu do severnih granica. Ogromni kompleksi slobodne teritorije, sa oazama uporišta i velikih garnizona neprijateljskih snaga, ofanzivna dejstva jakih grupacija NOVJ širom naše zemlje protiv nemačkih snaga, posebno onih koje su se izvlačile sa ratišta u Grčkoj i Albaniji, uništen saobraćaj i privreda — sve je to zahtevalo posebne nadljudske napore u snabdevanju, vezama, evakuaciji mase ranjenika, itd. Tu je, pored naše RM, transportna avijacija odigrala posebnu ulogu. Stečena su dragocena iskustva u organizovanju i sprovođenju ove vrste podrške koja su brzo primenjivana u praksi.

Treba konstatovati da je rešavanje ovako krupnih zadataka u veoma složenoj i komplikovanoj ratnoj situaciji zahtevalo od VŠ pronalaznje takvih rešenja koja bi zadovoljila osnovne potrebe operativne vojske i partizanskih jedinica u snabdevanju ratnom opremom i drugim najnužnijim materijalnim sredstvima. Takva rešenja su nađena.

Teških, komplikovanih situacija, koje su zahtevale slična rešenja, bilo je u toku NOR-a bezbroj. Posebno se mogu istaći neke od njih. Tako, na primer, u svim operacijama NOV u neprijateljskim ofanzivama, posebno u IV i V, primena avijacije, naročito pomoćne, mogla je da ima neprocenjivu ulogu. Od kakvog bi, recimo, značaja bilo samo nekoliko transportnih aviona u rukama VŠ za prebacivanje najtežih ranjenika sa teritorije Bosanske krajine na bilo koji deo slobodne teritorije, nezahvaćene ofanzivom ili, još bolje, na teritoriju saveznika? Ne samo da bi se spasli mnogi životi, već bi bio ubrzan i proces lečenja i provratka u jedinice velikog broja boraca i rukovodilaca, a naše jedinice i štabovi bi se rešili velikog fizičkog, moralno-političkog i psihičkog opterećenja, izazvanog brigom za ranjene i iznemogle. Time bi jedinice postale daleko operativnije i sposobnije za manevar i borbu, pa bi bio i daleko povoljniji ishod borbi i operacija u celini. Prenos VŠ iz Bosanske krajine na Vis za vreme operacija NOVJ u VII neprijateljskoj

⁹ Prema izjavi komandanta RAF-a, transportna avijacija zapadnih saveznika izvršila je u periodu maj — juli 1944. godine 3.700 avio-poletanja nad teritorijom Jugoslavije da bi prenela ratni materijal i opremu i evakuisala ranjenike.

¹⁰ Ova akcija zaslužuje posebnu pažnju po načinu i brzini pripreme i obezbeđenja aerodroma na livadama Brezna u Pivi, kao i brzini evakuacije velikog broja ranjenika iz Slavenskog korpusa ispred neprijatelja koji je brzo nadirao.

ofanzivi, gde mu je samo za nekoliko časova bio omogućen potpuno normalan i bezbedan rad i rukovođenje operacijama, najbolja je potvrda nužnosti ovakvih rešenja.

Poznato je da su partizanske jedinice morale svojim snagama i skromnim sredstvima obezbeđivati dugotrajno i definitivno lečenje većih kontingenata ranjenika, jer su samo oni najteži upućivani u dublju pozadinu. To je predstavljalo poseban problem za udarne i proleterske brigade, koje su, vršeći stalno ofanzivne prodore i manevre u neprijateljevoj pozadini, morale prenositi i do 100 ranjenih boraca.

Takođe bi i dotur municije, naoružanja, opreme, hrane i lekova jedinicama, koje su u pojedinim fazama ofanziva u tome oskudevale, bio isto tako od neocenjive koristi.

Iako epizodični, već samo ovi primeri mnogo govore o ulozi avijacije u podršci partizanskih jedinica.

Avijacija za vezu. I za ovom vrstom avijacije osećala se u NOR-u velika potreba, a naročito u pojedinim fazama. Tek u drugoj polovini avgusta 1944. godine, od aviona koji su pripadali raznim partizanskim jedinicama i od aviona dobijenih iz SSSR-a, formirana je na Visu eskadrila za vezu VŠ od 9 aviona i 9 pilota. Skoro puna tri meseca eskadrila je izvršavala zadatke sa aerodroma Vis, kako za potrebe VŠ tako i drugih komandi i štabova jedinica NOV i POJ. Težišni zadaci bili su prenos oficira za vezu i starešina, prenos pošte od VŠ do potčinjenih štabova i obratno.

Posle oslobođenja Beograda ova eskadrila je prebazirana na aerodrom Zemun (12. novembra 1944. godine), odakle je nastavila sa izvršavanjem sličnih zadataka po celoj Jugoslaviji, a posebno na sremskom frontu.

I drugi avioni, kojima su u toku rata raspolagali štabovi i neke jedinice NOVJ, korišćeni su za vezu, bez obzira kakva im je bila osnovna namena.¹¹ To govori o stvarnoj nužnosti ove vrste avijacije u sastavu partizanskih jedinica, u prvom redu njihovih viših štabova. Iskustvo NOR-a je pokazalo i to da se ova vrsta aviona može upotrebljavati i pod izuzetno teškim uslovima rata, a da su zahtevi za baziranje, održavanje i opsluživanje, uz korišćenje raznih improvizacija — minimalni. Ako se vešto upotrebljavaju (noću, u sumrak, u zoru, danju pod nepovoljnim vremenskim uslovima ili pod povoljnim u niskom letu, koristeći konfiguraciju zemljišta, česta promena aerodroma baziranja i dobro maskiranje), mogu duže ostati u upotrebi a da pri tom ne budu uništeni, čak i pod uslovima intenzivnije upotrebe.

Razvoj u 1944. godini bio je nov kvalitet u snazi i borbenoj upotrebi avijacije. Pred kraj 1944. godine snage avijacije NOVJ znatno su

¹¹ Zadatke po vezi izvršavali su: u 1. vazduhoplovnoj bazi avioni »Fl-3«, »DO-17« (1943. godine), na teritoriji Glavnog štaba Hrvatske »roda«, »biker-jugman«, »sajman« (1943. godine), na teritoriji Glavnog štaba Slovenije, »sajman« (1943. godine), na teritoriji Glavnog štaba Bosne i Hercegovine razni tipovi aviona (1942—1944. godine). Septembra 1943. godine na aerodromu kod Gorice je zaplenjen veliki broj aviona. Zbog nedostatka pilota avioni su uništeni. Samo jedan avion upotrebljen je za razne zadatke, između ostalih i za održavanje veze između Operativnog štaba primorske zone i Glavnog štaba Slovenije.

porasle formiranjem lovačkih i jurišnih pukova i divizija.¹² Stvorena je snažna operativna grupa divizija čiji je osnovni zadatak bio vatrena podrška jedinica JA. Došlo je i do značajnih promena u upotrebi avijacije, koje su uslovljene promenama oblika ratovanja stvaranjem stabilnog fronta u Sremu. Armije su prešle na frontalni, rovovski rat. Zbog toga je i upotreba avijacije usmerena prvenstveno na podršku armija koje su izvodile operacije na frontu, dok je samo povremena podrška vršena za račun partizanskih snaga.

Glavne snage jurišne i lovačke avijacije grupisane su i raspoređene po aerodromima u Posavini, Sremu i Bačkoj, u neposrednoj blizini fronta, tako da obezbede što efikasniju podršku i koncentraciju snaga na frontu više armija, što dublja dejstva u pozadini neprijatelja i što duže bavljenje aviona u rejonima dejstava. Na brzinu su pripremani novi aerodromi, sposobni za manevar avijacijskih snaga prebaziranjem, za potrebe jače koncentracije na određenim sektorima fronta. Kako se front pomerao u toku ofanzive naših snaga, tako su, sve do kraja rata, birani i uređivani novi aerodromi, koje su zaposedali vazduhoplovni pukovi.

Prebaziranje je posebno složeno u ratnim uslovima, jer se tada izvodi najčešće kad KoV dejstvuje ofanzivno, pa se front pomera. Stoga se umanjuje efikasnost dejstva avijacije za podršku jer joj se produžuje vreme trajanja leta do fronta, dejstvo po pozivu postaje manje efikasno jer se situacija na bojištu menja pre nego što je avijacija u stanju da interveniše, beskorisno se troši resurs, itd. Što je najbitnije, za vreme prebaziranja obično dolazi i do kraćih ili dužih zastoja u podršci, pogotovo snaga koje vrše dublje prodore, upravo u vreme kada je ona najpotrebnija. Ovaj problem je daleko složeniji u odbrambenoj operaciji, kada dolazi do brzih prodora protivnika koji ugrožavaju i aerodrome baziranja avijacije, pa je, u najkritičnijim momentima za KoV, prinuđena na manevar unazad.¹³ I jednu i drugu situaciju doživljavali smo na sremskom frontu, ali u njima nije dolazilo do dužih prekida u podršci. Naročito u završnim operacijama često je dolazilo do prebaziranja, posebno nekih avijacijskih pukova. Komande i štabovi stekli su dragocena iskustva: u izboru i uređenju aerodroma gde su korišćena mesna sredstva i stanovništvo, u uređenju KM i kaponira za zaštitu aviona, u organizaciji snabdevanja i organizaciji i izvođenju prebaziranja i nastavljanja dejstava sa novih aerodroma bez zastoja, kao i u nizu drugih radnji. Vazdušni ešloni, uz korišćenje transportne avijacije, avijacije za vezu pa i borbenih aviona, kojima je prenošen tehnički sastav i najnužnija materijalna sredstva, obezbeđivali su rad avijacije

¹² Avijacija je tada raspolagala sa 20 eskadrila savremenih borbenih aviona i preko 330 borbeno osposobljenih pilota-lovaca i jurišnika.

¹³ 17. januara 1945. godine nemačke snage izvršile su prodor prema Šidu. Deo snaga I armije bio je prinuđen na povlačenje. Vođene su žestoke borbe za uspostavljanje narušene linije fronta.

Organizovan je i protivnapad jedinica I A koji su vrlo efikasno podržavale jače snage jurišne i lovačke avijacije. Nemačkim tenkovskim i motomehanizovanim jedinicama avijacija je nanela teške gubitke i prinudila ih na povlačenje. U pohvali, koju su vazduhoplovne jedinice dobile od komandanta I A, između ostalog stoji: »19. januara 1945. godine, dejstvom naše avijacije, neprijatelj je bio paralizovan i zaustavljen na svim sektorima I A NOVJ«.

sa novih aerodroma čak i za nekoliko dana, odnosno sve dok nisu stigli zemaljski ešloni, u čijem je kretanju dolazilo do velikih zastoja, pošto su nailazili na razne prepreke (porušene prelaze, loše puteve, dugačke marš-rute, itd.).

Deo zadataka avijacija je izvršavala u tesnom sadejstvu sa jedinicama KoV¹⁴ u toku izvođenja odbrambenih dejstava, za vreme pojedinih ispada neprijatelja i dok su naše jedinice ispravljale svoje položaje. Međutim, neposredno vatreno sadejstvo tek je došlo do punog izražaja za vreme izvođenja napadne operacije na sremskom frontu i u dolinama Drine i Bosne. Najveći broj zadataka izvršen je u operativnoj dubini neprijateljskog borbenog poretka. Struktura tih zadataka bila je, uglavnom, sledeća: izviđanja (sa i bez fotografisanja), dejstvo po komunikacijama (vojni transporti, kolone), železničkom saobraćaju, pontonskim mostovima i prelazima, te po koncentracijama trupa, tehnike, skladištima, štabovima i dr. Izvođene su i avijacijske pripreme napada, koje su, s obzirom na izvanredne osobine jurišnog aviona IL-2 (oklopljen, jako naoružan bombama, raketama, topovima i mitraljezima) bile veoma efikasne.

Ovakva struktura zadataka koji su izvršavani po planovima i naređenjima VK (avijacija nije bila operativno potčinjena armijama), odgovala je situaciji na frontu. Mnogi uspesi koje je avijacija postigla pri dejstvima u taktičkoj, pa i operativnoj dubini, pozitivno su se odražavali na neposredna dejstva naših armija na frontu. Usporavanje pokreta neprijateljskih rezervi, njihovo desetkovanje, često uništavanje komora, skladišta ubojnog materijala, železničkih transporata i sl. — sve je to negativno uticalo na planove i akcije neprijatelja, na njegovu borbenu sposobnost, na moral trupa,¹⁵ što je ujedno značilo i veliki doprinos našim snagama na frontu.

Posebno treba istaći značajan doprinos avijacije u izviđačkoj delatnosti (pribavljanju podataka o rasporedu neprijateljskih snaga, fortifikacijskom uređenju položaja i nizu drugih). Izviđački zadaci obavljani su kad god su to dozvoljavali vremenski uslovi. Izviđanje je vršeno za račun VK, komande armija i vazduhoplovnih štabova i jedinica. U pri-

¹⁴ Prvoj, 2. i 3. armiji sadejstvovale su 42. jurišna i 11. lovačka divizija, a 1. lovački puk vršio je borbena dejstva za račun 4. armije i RM.

¹⁵ Evo nekih rezultata dejstava avijacije u 1945. godini: 31. januara, dejstvom po komunikaciji Nova Kasaba — Drinjača, uništena je kolona od 20 kamiona;

u februaru, u nekoliko napada na neprijateljske snage u Drinjači, Vlasenici, Janji, Bijeljini i Zvorniku uništeno je: 50 tenkova, 72 motorna vozila, 3 lokomotive, 12 železničkih vagona i izbačeno iz stroja oko 300 vojnika, a izazvan je i veći broj eksplozija i požara;

6. aprila 30 aviona (jurišnika i lovaca) napalo je koncentracije žive sile i tehnike neprijatelja u rejonima Dželetovci, Nijemci, Vrbanja, Gunja, Doboj i uništilo 2 lokomotive, 6 vagona, 22 kamiona, 70 vojnika i izazvalo 5 požara;

8. aprila na komunikaciji Našice — Osijek grupa od 17 aviona uništila je 15 kola sa konjskom zapregom, 4 kamiona, 2 železnička vagona i preko 60 vojnika;

10. aprila, sa dve eskadrile jurišnika, izvršen je napad na železničke stanice Bosanski i Slavonski Brod i Gunju; uništena 1 lokomotiva, 15 vagona, izazvane 4 jače eksplozije i 15 požara itd.

Od januara do maja 1945. godine 11. lovačka i 42. jurišna vazduhoplovna divizija izvršile su 1.038 borbenih letova (sa 1.270 časova naleta) i uništile: 6 tenkova, 462 motorna i 437 zaprežnih vozila, 42 topa, 177 vagona, 15 lokomotiva i 10 pontonskih elemenata.

premama za ofanzivu na sremskom frontu izviđačka avijacija je aero-fotografisala čitavu taktičku dubinu rasporeda neprijateljskih snaga. Izrađene su foto-celine na kojima se mogla sagledati organizacija neprijateljskog odbrambenog sistema, kao i raspored snaga i sredstava. To je bio dragoceni materijal, koji je u toku priprema operacije našim štabovima veoma korisno poslužio.

Rezimirajući iskustva iz stvaranja, razvoja i dejstava naše avijacije iz NOR-a mogli bismo da zaključimo sledeće:

— Uloga i značaj avijacijske podrške partizanskih jedinica su veliki. Avijacija je u NOR-u dokazala da je nezamenljiva i u vatrenoj i u ostalim vidovima podrške portizanskih jedinica (posebno u obezbeđenju veze, lakim transportom svih vrsta i izviđanju). Potvrda takve ocene je uporno i sistematsko nastojanje partizanskih štabova i jedinica, od samog početka NOR-a, da nabave avione i da se oni upotrebe u izvršavanju raznovrsnih zadataka. Pri tome su zanemarivani i najosnovniji uslovi nužni za opstanak i upotrebu avijacije (veća slobodna teritorija, bezbedna upotreba, materijalne i tehničke mogućnosti opsluživanja, održavanja i upotrebe i niz drugih). Išlo se i do nedozvoljenih improvizacija, skopčanih s velikim rizicima za pilote, ali je u svemu tome bilo mnogo upornosti, elana i entuzijazma, karakterističnih za naš NOP u celini.

— Proces stvaranja i upotrebe avijacije u NOR-u bio je veoma specifičan. Do pojedinačnih aviona, grupe, pa čak i do kompletnih eskadrila, dolazilo se i borbom (kao ratni plen) i organizovanim prebegavanjem grupa simpatizera NOP-a iz redova neprijateljske avijacije na našu slobodnu teritoriju. Taj proces trajao je od 1942. do 1945. godine kada su, uz pomoć saveznika, stvorene naše krupne vazduhoplovne jedinice.

— Za formiranje, obuku, snabdevanje, održavanje i borbenu upotrebu partizanske avijacije potrebni su određeni uslovi — u prvom redu kadrovi, veća slobodna teritorija i izvori snabdevanja. U toku NOR-a, sve do kraja 1943. godine, skoro da nije postojao ni jedan od ovih uslova (osim nešto kadrova, rasturenih po čitavoj zemlji). A ukoliko je neki od njih i postojao, imao je privremeni karakter. I, upravo, u tim međuprostorima, avijacija je nicala, efikasno bila upotrebljavana i gasila se kada je dolazilo do promena uslova nužnih za njen opstanak. Obezbeđenje većih i čvrstih slobodnih teritorija i naslon na saveznike omogućio nam je da avijaciju stvorimo i upotrebimo (najpre sa saveznicke, a kasnije sa sopstvene teritorije).

— Kadrovska baza (piloti, inženjeri, tehničari, mehaničari, meteorolozi, vezisti i dr.) stvorena je relativno brzo — delom iz redova onih koji su iz kvislinških formacija pristupali NOP-u, a pretežno zahvaljujući brzom osposobljavanju naših boraca u savezničkim školama i na kursovima. To je omogućilo da relativno brzo obezbedimo popunu oko 28 eskadrila, od kojih je 21 uzela učešća u ratu. Posebno treba naglasiti da su sportski piloti, osposobljeni u sportskoj i putničkoj avijaciji bivše Jugoslavije, vrlo brzo, za 2—3 meseca, ovladavali tehnikom letenja i borbenom upotrebom tada najsavremenijih lovačkih i jurišnih aviona. Bez takve kadrovske baze ne bi bilo moguće stvoriti tako brojne jedinice ni za godinu dana forsirane obuke. (Ovo iskustvo potvrđuje od

kakvog je značaja za odbranu zemlje razvoj privrede i sportske avijacije u kojima se obučava i stiže tehnički odgoj veliki broj vazduhoplovnih entuzijasta).

— Dva su momenta karakteristična u načinu upotrebe avijacije u podršci partizanskih jedinica: podrška sopstvenom — partizanskom avijacijom i podrška frontovskom avijacijom. I jedan i drugi način bio je primenjivan u NOR-u i to istovremeno. To se pokazalo nužnim, jer su se međusobno nadopunjavali i time postizali potpuniji efekti. Pokazalo se da je partizanskim snagama nužna podrška sopstvene avijacije, u prvom redu pomoćne — transportne i avijacije za vezu, čiju bi upotrebu organizovale više partizanske komande. Podršku borbenom avijacijom (vatrenu podršku) obezbeđivala bi avijacija fronta u sklopu izvršavanja zadataka u operativnoj dubini, a izuzetno i na zahtev partizanskih komandi.

— U upotrebi avijacije vladala su do kraja NOR-a razna shvatanja i uticaji kao posledica neizgrađenih sopstvenih stavova i rešenja. Radilo se i amaterski, na osnovu skromnih znanja i zastarelih principa iz vremena I svetskog rata, do najnovijih iskustava koja su u toku II svetskog rata sticali SSSR i zapadni saveznici, kod kojih su obučavani naši vazduhoplovni kadrovi. Praksa je izdiferencirala i izbacila na površinu ono što se pokazalo kao dobro i korisno i ukazala na specifičnosti upotrebe avijacije u uslovima partizanskog rata.

— Stečena su mnoga iskustva u organizovanju i sprovođenju sadejstva između avijacije i partizanskih jedinica, odnosno jedinica JA. Pokazalo se da se uspešno sadejstvo može ostvariti samo ako postoji kadrovska i materijalno-tehničko obezbeđenje (oficiri za navođenje, VOV, sredstva veze). Obuka partizanskih i jedinica KoV nužno treba da obezbedi potrebna znanja iz oblasti sadejstva, poznavanja mogućnosti avijacije, načina dejstava, obeležavanja prednjeg kraja, pokazivanja ciljeva i dr.

U realizovanju planova sadejstva između avijacije i partizanskih jedinica važnu ulogu imaju vazduhoplovni oficiri za sadejstvo i za navođenje, koji treba da se nalaze u štabovima partizanskih jedinica. Oni treba da su snabdeveni sredstvima veze za održavanje kontakata sa avijacijskim štabovima i avionima u vazduhu. To bi bili ujedno i stručni referenti u partizanskim štabovima, čiji bi zadatak bio da učestvuju u predlaganju i planiranju upotrebe avijacije, da pozivaju i navode avijaciju na ciljeve, kao i niz drugih zadataka.

Mnoge naše komande i štabovi stekli su samo početna iskustva u organizaciji i realizaciji planova sadejstva. Bilo je više uzroka zbog kojih se na ovom nije više učinilo. Osnovni uzrok je u tome što je sve do kraja 1944. godine najveći broj zadataka avijacija izvršavala tzv. slobodnim lovom i to po naređenjima viših komandi. Takva dejstva često nisu bila usklađena sa zadacima partizanskih i drugih jedinica, pa ni rezultati nisu bili iskorišćeni. Za sadejstvo nije bilo ni obučanih kadrova, ni dovoljno sredstava veze za obostrano pozivanje, navođenje i obaveštavanje, itd. Pa još i u 1945. godini i kad je avijacija pretežan broj zadataka izvršavala u operativnoj dubini, tj. u posrednoj podršci KoV, iz istih razloga izostajalo je sadejstvo sa partizanskim jedinicama koje su dejstvovala u pozadini fronta.

Ali, ne treba zanemarivati ni mnoga pozitivna iskustva postignuta u sadejstvu avijacije, partizanskih jedinica, armija i RM (naročito ona iz zadataka koje je izvršavala partizanska avijacija od 1942. do 1944. godine u Bosanskoj krajini — posebno eskadrila 5. korpusa, u Dalmaciji, pa 1. i 2. lovačka eskadrila, a posebno vazduhoplovne divizije u toku 1945. godine).

Sadejstvo sa partizanskim jedinicama, bez obzira na to koliko je bilo uspešno, obilovalo je mnogim nerešenim materijalno-tehničkim i kadrovskim problemima, zbog kojih ove jedinice nisu iskoristile mnoge uspešne poduhvate avijacije.

U podršci partizanskih jedinica odigrala je značajnu ulogu transportna avijacija. U tome je 1944. godina bila posebno karakteristična. Širom Jugoslavije, na slobodnoj teritoriji, postojala je široka mreža uređenih aerodroma, na kojima je organizovan prihvat savezničke transportne avijacije, čiji je osnovni zadatak bio snabdevanje ratnom opremom i evakuacija ranjenika.

— Piloti su u proseku izvršili po 50 do 70 ratnih zadataka. Iskustvo stečeno na tim zadacima, kao i u procesu borbene letačke obuke izvođene u specifičnim ratnim uslovima, predstavljalo je solidnu osnovu za dalju izgradnju vazduhoplovnih kadrova.

Najmanje ratnih iskustava stečeno je u upotrebi lovačke avijacije. Uzrok tome bila je slabo ispoljena aktivnost dejstava neprijateljske avijacije. To je uslovalo da su lovačke jedinice dobrim delom preorijentisane na lovačko-bombarderska dejstva, pored zaštite jurišnika i lovača-bombardera, a povremeno i transportne avijacije. To je išlo u prilog principu racionalnosti u upotrebi avijacije. Osim toga, stečeno je i iskustvo po kome lovačkoj avijaciji treba dati dvostruku namenu: za lovačka i lovačko-bombarderska dejstva. Jer, u ratu će često ofanzivna dejstva LA doći do potpunijeg izražaja od defanzivnog.

— Aerodromski manevar sa avijacijom često je vršen. U početku on je imao dvostruki cilj: skloniti avione iz rejona iz kojih su ranije dejstvovali, da ne bi bili otkriveni i uništeni, te se približiti rejonima upotrebe radi ekonomisanja s gorivom i mogućnosti dužeg zadržavanja u rejonima dejstava.

Još u toku 1943. godine predviđalo se korišćenje savezničke teritorije za manevar i dejstvo partizanske avijacije (u slučaju da u toku neprijateljskih ofanziva slobodna teritorija bude ugrožena).

Kasnije, kada su snage avijacije narasle, manevar je često vršen radi što povoljnijeg grupisanja, kao i zbog pomeranja fronta.

U izboru, uređenju i održavanju aerodroma, stečena su bogata iskustva. U tome su učestvovali i vojska i mesno stanovništvo. Organizovane su komande aerodroma sa najnužnijim organima za održavanje i opsluživanje, postavljanje oznaka, prikupljanje meteoroloških podataka, održavanje veze, prihvat, utovar i istovar materijala, maskiranje, odbrana aerodroma, itd.). Kasnije, na sremskom frontu, ova organizacija je potpuno usavršena, jer je dobila sva potrebna materijalno-tehnička sredstva i uređaje.

Sve su to iskustva koja našem komandovanju i starešinama mogu da služe za što uspešniju organizaciju vazduhoplovnih snaga i za njihovu pripremu za dejstva u eventualnom ratu.

General-major
Ljubiša ČURGUS