

BOŽO LAZAREVIĆ

**VAZDUHO
PLOVSTVO
U NOR-U**

RATNA PROŠLOST NASIH NARODA

KNJIGA STO TRIDESET SEDMA

MONOGRAFIJE JEDINICA NOB I PO JUGOSLAVIJE

KNJIGA DVADESET PRVA

UREĐIVAČKI ODBOR

General-pukovnik MIRKO JOVANOVIĆ, general-potpukovnik JOCO TARABIC, general-potpukovnik VELJKO MILADINOVIC, general-major FABIJAN TRGO, general-major METODIJE KOTEVSKI, pukovnik VIKTOR KUCAN, pukovnik MISO LEKOVIC, pukovnik AHMET ĐONLAGIĆ, pukovnik RADMIR PETKOVIC — glavni urednik

UREDNIK

potpukovnik ESAD TIHIC

VOJNOIZDAVACKI ZAVOD

Božo Lazarević

VAZDUHOPLOVSTVO
U NARODNOOSLOBODILAČKOM RATU
1941-1945

Beograd 1972.

RECENZENTI:

General-pukovnik avijacije VIKTOR BUBANJ
General-potpukovnik avijacije LJUBISA CURGUZ

VAZDUHOPLOVSTVO
u narodnooslobodilačkom
ratu 1941-1945

PREDGOVOR

Pristupajući razradi monografije „Vazduhoplovstvo u narodnooslobodilačkom ratu Jugoslavije 1941—1945“ rukovodio sam se time da, na osnovu istorijske grade radova pisaca i sećanja vazduhoplovaca učesnika, pružim čitaocima predstavu kako je stvarano za vreme rata vazduhoplovstvo nove Jugoslavije. Iz nje se vidi kako su uspostavljeni kontakti i kako su tekli pregovori i ostvarivani ugovori sa saveznicima oko pomoći za stvaranje našeg vazduhoplovstva. U knjizi se detaljno govori o formiranju, životu, radu i borbenim dejstvima manjih i krupnijih operativnoletačkih i pozadinskih jedinica i ustanova vazduhoplovstva i o tome koliki su doprinosi dale za konačno oslobođenje zemlje.

Knjiga je podeljena na osam glava. Poglavlja u kojima se govori o jedinicama, ustanovama i školovanju naših vazduhoplovaca, detaljnije su obrađena. Ostali delovi obrađeni su u obimu koji obezbeđuje kontinuitet i logičnu vezu zbivanja. Zaslužno mesto dato je savezničkoj pomoći.

Prva glava opisuje događaje uoči i za vreme aprilskog rata 1941. godine. Mišljenja sam da, o ovome treba pisati da se pokaže kako nespремnost i nepoznavanje situacije idu naruku neprijatelju i vode zemlju u propast. U aprilskom ratu bilo je pozitivnih primera što se vidi iz činjenice da je veliki broj mlađih vazduhoplovaca letača ušao samoinicijativno u borbu protiv nadmoćnog neprijatelja i da ih je i više od 80 poginulo u aprilskom ratu. Ti primeri govore da naš čovek voli svoju zemlju i slobodu, i da se za nju hoće da bori. U knjizi se često govori

o bivšim vazduhoplovcima — bilo da su se nalazili u NDH, kraljevskom vazduhoplovstvu na srednjem Istoku, neangažovani u gradovima i selima širom Jugoslavije, ili pak u zarobljeničkim i logorima interniraca.

Poznato je da su saveznici dali znatnu pomoć za stvaranje našeg vazduhoplovstva. Za ostvarivanje te pomoći vršeni su pregovori i sačinjavani pismeni ugovori. Da bi se izbegla ponavljanja i dobilo u prostoru u knjizi, o pregovorima i ugovorima nije posebno pisano, ali su, tamo gde je trebalo, pomenuti.

Prve zvanične pregovore sa zapadnim saveznicima obavila je naša vojna delegacija sa Komandom za srednji Istok u Kairu i Alžiru početkom decembra 1943. Rezultat je bio slanje vojne pomoći i ostvarivanje mogućnosti školovanja vazduhoplovaca u centrima na savezničkim teritorijama. Na osnovu tog ugovora prebačena je naša 1. vazduhoplovna baza u južnu Italiju. Drugi važan momenat u pregovorima sa zapadnim saveznicima usledio je 12. marta 1944. kada je u Vrhovnom štabu NOV i POJ sačinjen ugovor, koji je precizirao uslove za školovanje vazduhoplovaca i formiranje letaćkih jedinica. Na osnovu ovog ugovora u Libiji su, aprila 1944, formirane, materijalno popunjene i školovane dve naše eskadrile, a u Alžiru je omogućeno školovanje za oko 1650 raznih vazduhoplovnih specijalista. Na sastanku između vrhovnog komandanta NOVJ maršala Tita i predsednika britanske vlade Cerčila, a takode između Tita i generala Vilsona savezničkog komandanta za Sredozemlje, postignut je sporazum o: operacijama vazduhoplovstva zapadnih saveznika nad Jugoslavijom, ubrzavanju školovanja vazduhoplovaca, dostavljanju oružja i opreme jedinicama NOVJ vazdušnim putem i o evakuaciji u savezničke bolnice naših ranjenika vazdušnim putem. Važnu pomoć za stvaranje vazduhoplovstva dala je naša stalna vojna misija, akreditovana kod britanske vlade. Sedište joj je bilo u Kairu, a funkcionisala je od aprila 1944. do kraja rata.

Ugovori sa SSSR-om bili su takode od velikog značaja za stvaranje našeg vazduhoplovstva. U martu 1944. postignut je sporazum o upućivanju naših avijatičara na školovanje u razne školske centre na teritoriji SSSR. Istina sporazum se počeo realizovati tek septembra 1944, a

većina slušalaca se vratila sa školovanja tek po završetku rata. Na sastanku Tito — Staljin u Moskvi 21. septembra 1944. godine postignut je dogovor da se Jugoslaviji pruži naoružanje i oprema za dve vazduhoplovne divizije i odgovarajuće pozadinske jedinice i ustanove. Od ove opreme i naoružanja formirane su docnije naše divizije, pukovi, eskadrile, bataljoni i naša grupa divizija. Na istom sastanku postignut je sporazum o koordinaciji dejstava Narodnooslobodilačke vojske i jedinica Crvene armije na teritoriji Jugoslavije. Na osnovu ovog sporazuma dejstvovala je i sovjetska avijacija zajedno sa našim kopnenim jedinicama. Razvoju vazduhoplovstva dala je svoj doprinos naša stalna vojna misija, koja je stigla u Moskvu 12. marta 1944. i tamo ostala do kraja rata.

Centralni komitet komunističke Partije Jugoslavije i Vrhovni štab NOV i POJ su bili inicijatori stvaranja vazduhoplovstva. Na osnovu procene situacije u raznim periodima, odlučivali su kakve mere treba preduzeti na diplomatskom, političkom i vojnom planu proširenje i modernizaciju nove armije. Realizaciju ovih zamisli i odluka ostvarivali su mnogi stručnjaci svih kategorija, politički radnici i poletni omladinci, određeni za školovanje da bi postali specijalisti. Naši ljudi, na svim mestima gde su se nalazili, bili su pravi entuzijasti. Svaki pojedinac je imao određen cilj da što bolje i brže savlada program škole, kursa, obuke, preobuke; da što pre dođe u jedinicu i da što više doprinese u borbi za konačno oslobođenje zemlje. Velike i brze uspehe nisu mogle poremetiti neprijateljske ofanzive, afrička vrućina, pustinjaški pesak, stepska surova zima, tuđa teritorija, nepoznavanje stranih jezika. Možda suve istorijske činjenice u monografiji smetaju da se vidi čovek i njegovo delo. Uzeto u celi ni, cela knjiga govori o radu kroz ostvarena dela, a ostvarenja su rezultat delatnosti ljudi.

Da bih izbegao ocene događaja iz ugla današnje situacije, izostavio sam kritičke osvrte za zbivanja oko stvaranja vazduhoplovstva za vreme rata. Trudio sam se da u monografiju udu bitni elementi, da se detalji ne ostave zaboravu i da se materija istinito i objektivno prikaže. Ne pretendujem na to da sam sve potrebno obuhvatio i da ono što sam napisao ne podleže dopunama i izmenama.

Naprotiv, ostalo je, ne namerno, neistraženog i nedorečenog. Tekst pretežno govori o činjenicama. Sve drugo, služi samo da se one objasne.

Recenzenti Viktor Bujanj i Ljubiša Čurguz su dali konstruktivne i korisne primedbe i sugestije. One su mi znatno pomogle da materiju prečistim i da ona dobije bolju sadržinu. Zdenko Ulepič i Danko Fućak su, svojevremeno, pregledali glave I, VI i VII i dali svoje primedbe, što je takode pomoglo u konačnoj razradi najobimnijih delova knjige. Svima njima zahvaljujem na pomoći.

AUTOR

JUGOSLOVENSKO VAZDUHOPLOVSTVO U APRILSKOM RATU 1941.

Do napada na Jugoslaviju fašistička Nemačka je u periodu od 1938. do 1941. godine okupirala: Austriju, Čehoslovačku, Poljsku, Dansku, Norvešku, Holando-ju, Belgiju i Francusku. Fašistička Italija je 1939. godine okupirala Albaniju. Neposredno pred napad na Jugoslaviju, Nemačka je vodila vazдушnu bitku za osvajanje Engleske, pripremala napad na SSSR i marta 1941. iskrcala svoje trupe u severnoj Africi kao pomoć Italijanima, koji su tamo trpeli neuspehe. 28. oktobra 1940. fašistička Italija je počela agresiju na Grčku. Posle početnih uspeha italijanske snage su zaustavljene. Grci su prešli u protivofanzivu, odbacili Italijane na polazne položaje, a zatim uspeali da do 8. marta 1941. prodru na albansku teritoriju i stabilizuju front na liniji od Ohridskog jezera do Himare na Jadranskom moru.¹

Posle napada Italije na Grčku snage britanske armije su se 4. novembra 1940. iskrcale na osrtvo Krit i tamo uspostavile pomorske i vazduhoplovne baze. Do kraja marta 1941. u lukama Pirej i Volos Englezi su iskrcali dve pešadijske divizije, a na grčke aerodrome su doletele četiri engleske eskadrile, kao pomoć grčkim snagama. Prisustvo britanskih jedinica na Balkanu i neuspesi italijanske armije u ratu sa Grčkom naveli su Hitlera da preduzme vojnu akciju sa ciljem da okupira Grčku i istera Engleze sa Balkanskog poluostrva. Za izvršenje operacije „marita”,

¹ Drugi svetski rat — Vojnoistorijski institut, Beograd, 1957 — knj. 1, str. 83—106, 167—199, 207—253, 261—297, 318—336, 363—391 i 393—400 (u daljem tekstu Drugi svetski rat)

kako su nazvali poduhvat protiv Grčke, i po direktivi br. 20 od 13. decembra 1940. bila je određena nemačka 12. armija, jačine osamnaest divizija, uz podršku 8. vazduhoplovnog korpusa. Napad na Grčku je trebalo da počne 1. aprila 1941.²

Događaji početkom 1941. godine odvijali su se prema Hitlerovim agresivnim planovima. Mađarska, Rumunija i Bugarska pristupile su Trojnom paktu. Odmah posle toga, one su postale baze za nemačke suvozemne i vazduhoplovne snage. Tako su, određene nemačke snage za napad na Grčku, do 28. februara 1941. prebačene u Rumuniju a 2. marta 1941. počele da prelaze u Bugarsku. Do 25. marta 1941. prebačeno je u Bugarsku 18 nemačkih divizija. Istovremeno su jedinice nemačkog 8. vazduhoplovnog korpusa posele bugarske aerodrome i preuzele vazdušnu odbranu Bugarske.

Sve pripreme za napad na Grčku, Nemci su izvodili nezavisno od priprema za napad na SSSR. Međutim, Jugoslavija je bila još nepokorena, i kao takva bila je smetnja agresivnim pripremama prema Grčkoj i SSSR, pa im je trebalo, na bilo koji način, prinuditi Jugoslaviju da pristupi Osovinu. Nemačka i Italija su obećavale Jugoslaviji, kao naknadu za pristupanje Trojnom paktu, izlazak na Egejsko more. Osim toga, davali su obećanja da će poštovati njenu neutralnost i da neće vršiti transport trupa preko njene teritorije. Manevrima nemačko-italijanske diplomatije i izdajničkom i kapitulantskom politikom vlastite buržoazije Jugoslavija se 25. marta 1941. priključila Trojnom paktu. Narodi Jugoslavije su sa gnušanjem primili tu vest pa su širom zemlje počele masovne demonstracije sa parolama: „Bolje rat nego pakt“, „Bolje grob nego rob“. Radnici, seljaci i inteligencija predvođeni komunistima zbacili su izdajničku i kapitulantsku vladu Cvetković — Maček i 27. marta 1941. godine poništili pristupanje Jugoslavije Trojnom paktu.

Cim je saznao za događanje 27. marta Hitler je istog dana doneo odluku da likvidira Jugoslaviju kao državu.³ Za učešće u vojnom pogledu protiv Jugoslavije predvideo

* Arhiv VII, kut. 1, reg. br. 1/1.
" Drugi svetski rat, knj. 1, str. 400—416.

je, pored nemačkih oružanih snaga, učešće i snaga Italije, Mađarske i Bugarske.⁴

Direktivom br. 25 određeno je da se na Jugoslaviju izvrši koncentričan napad sa prostorija Rijeka — Grac i iz reiona Sofije. Nemačko vazduhoplovstvo je dobilo zadatak da pored podrške kopnenim snagama, razori Beograd, ošteti aerodrome i instalacije na njima i umšti avione na aerodromima. Direktiva je predviđala angažovanje nemačkog 10. vazduhoplovnog korpusa.⁶ Na osnovu direktive komandant vazduhoplovstva je naredio da se do 30. marta oko Beča prikupi sedam bombarderskih grupa, tri grupe jurišnih aviona („štuke“) i jedna grupa lovaca. Deseti vazduhoplovni korpus sa Sicilije trebalo je da pojača 8. vazduhoplovni korpus (koji se tada nalazio na teritoriji Bugarske) i da sa aerodroma na Siciliji i južnoj Italiji tuče ciljeve u Jugoslaviji i Grčkoj. Vazduhoplovna vrhovna komanda je naredila da dve eskadrile bombardera iz sastava 3. vazdušne flote sa atlantske obale prelete na aerodrome oko Beča radi pojačanja 4. vazduhoplovne flote. Za komandanta celokupnog vazduhoplovstva za balkansko ratište određen je general-pukovnik Ler.

Direktivu br. 25 je odmah uzela u razradu i vrhovna komanda kopnene vojske. Ona je takođe noću 27/28. marta odredila snage za napad na Jugoslaviju. Tako je za napad iz Austrije i Mađarske bila određena nemačka 2. armija, a iz Bugarske snage nemačke 12. armije.

30. marta 1941. nemačka Vrhovna komanda je izdala dopunsko naređenje uz direktivu br. 25, u kome se preciziraju zadaci kopnenim snagama za napad na Jugoslaviju (poduhvat 25), kao i dopunsko uputstvo za napad na Grčku (operacija „marita“). U naređenju je bilo predviđeno sadejstvo oružanih snaga Italije, Mađarske i Bugarske u operacijama protiv Jugoslavije.⁶ Naređenje nemačke Vrhovne komande od 30. marta uz direktivu br. 25 odredilo je zadatke vazduhoplovstvu. Ono treba, ukoliko budu vladali povoljni meteorološki uslovi, već 5. aprila da napadne jugoslovenske aerodrome i Beograd. Jednovremeno treba da otpočne napad 12. armije na Grčku i Jugo-

⁴ Arhiv VII, kut. 4, reg. br. 2/1.

⁵ Arhiv VII, kut. 1, reg. br. 3/17, VII, kut 4, reg. br. 3/1.

⁶ Arhiv VII, kut. 1, reg. br. 1/7.

slaviju. Precizirano je da će 12. armiju u operacijama kroz Grčku i Jugoslaviju podržavati 8. vazduhoplovni korpus, a 2. armiju 4. vazdušna flota.⁷

U sklopu operacija protiv Jugoslavije precizirani su posebni zadaci kopnenim, pomorskim i vazduhoplovnim snagama Italije. Tako je italijansko vazduhoplovstvo dobilo zadatke za posrednu i neposrednu podršku kopnenim snagama, za borbu protiv jugoslovenske avijacije, za dejstvo protiv jugoslovenskih pomorskih baza i vodenih puteva, itd.

Mađarska se obavezala da će kopnenim snagama učestvovati u operacijama kroz Bačku i Baranju. Rumunija je uzela na sebe ulogu da pojača granične snage prema Jugoslaviji i obavezu uređenja baza i snabdevanje nemačkih kopnenih i vazduhoplovnih snaga. U Bugarskoj je već stacionirana nemačka 12. armija i 8. vazduhoplovni korpus. Bugarske snage određene za operacije protiv Grčke i Jugoslavije stavljene su pod komandu nemačke 12. armije. U početku njihova uloga se svodila na zaštitu granica i obezbeđenje nesmetane koncentracije i operativnog razvoja nemačkih snaga.⁸

Za napad na Jugoslaviju bile su određene 24 nemačke, 23 italijanske i 5 mađarskih divizija. Ukupno 52 divizije. Fašistička Nemačka i Italija odredile su za operacije protiv Jugoslavije 2.068 aviona.

Nešto zbog meteoroloških prilika koje su smetale efikasnom dejstvu avijacije, a nešto zbog zakašnjenja u pregrupaciji kopnenih snaga, napad na Jugoslaviju nije mogao početi 5. aprila pa je nemačka Vrhovna komanda 3. aprila pomerila vreme napada za jedan dan. U jutarnjim časovima 6. aprila izvršen je koncentrični napad na Jugoslaviju sa teritorije Albanije, Italije, Austrije, Mađarske, Rumunije i Bugarske.

Za napad na Jugoslaviju nemačka Vrhovna komanda odredila je sledeće vazduhoplovne jedinice: 4. vazdušnu flotu, 8. vazduhoplovni korpus i 10. vazduhoplovni korpus.

Četvrta vazdušna flota, jačine oko 720 jurišnih, bombarderskih i lovačkih aviona bazirala je na teritoriji Austrije i Mađarske. Bila je podeljena na dve vazduhoplovne

* Arhiv VII, kut, 1, reg. br. 1/7.

' Arhiv VII, kut, 1, reg. br. 1/7.

komande. Na prostoriji Grac — Celovec formirana je vazduhoplovna komanda „Štajerska“, a na prostoriji Temišvar — Arad — Segedin komanda „Arad“. Odvojeno od ovih komandi, a takođe u sastavu 4. flote, jedinice bombardera, junšnika i lovaca bazirale su na aerodromima Beč, Bečko Novo Mesto, Budimpešta i u zapadnoj Mađarskoj.⁹

Osmi vazduhoplovni korpus, jačine 280 jurišnih, bombarderskih i lovačkih aviona, bazirao je na aerodromima: Dupnica, Sofija, Petrič i Plovdiv u Bugarskoj.¹⁰

Deseti vazduhoplovni korpus imao je u svom sastavu eskadru bombardera, jednu ojačanu grupu jurišnika i jednu grupu lovaca — sve u jačini oko 222 aviona. Korpus je bazirao na aerodromima u južnoj Italiji i na ostrvu Sicilija.¹¹

Osim ovih snaga u sastavu nemačkih kopnenih jedinica nalazilo se oko 180 izviđačkih aviona.

Italija je za balkansko ratište angažovala 2. eskadru, jačine 192 bombarderskih, lovačkih i izviđačkih aviona, četvrtu eskadru, jačine 246 bombarderskih i lovačkih aviona; vazduhoplovne snage stacionirane u Albaniji, jačine oko 228 bombarderskih, lovačkih i izviđačkih aviona.¹²

Ukupna jačina nemačko-italijanske avijacije, grupisane prema balkanskom ratištu aprila 1941. iznosila je oko 2.068 aviona, od kojih 700 bombardera, 500 jurišnika, 608 lovaca i 260 izviđačkih aviona.

Iako je bilo sigurnih informacija da će Sile osovine napasti Jugoslaviju, ipak je napad 6. aprila 1941. godine zatekao jugoslovenske oružane snage nepripremljene za rat. Opkoljena sa svih strana do zuba naoružanim i dobro pripremljenim kopnenim i vazduhoplovnim snagama neprijatelja, Jugoslavija se, uoči fašističke agresije, našla i politički i vojnički usamljena i izolovana. Kod većine čla-

⁹ H. Greiner *Die Oberste Wehrmachtführung 1939—1943*, str. 246.

¹⁰ Arliv VII, kut. 70, br. reg. 1/1, str. 5—6.

¹¹ G. Santoro, *L'aeronautica italiana nella sekonda guerra omndiale*, str. 42. Volume secondo.

¹² G. Santoro, *L'aeronautica italiana nella sekonda guerra mondiale knj. I*, str. 206 i 207.

nova nove vlade generala Simovića i najvišeg vojnog rukovodstva osećala se kolebljivost, malodušnost i besperspektivnost. U isto vreme fašistička propaganda, peta kolona i tajne radio-stanice širile su alarmantne vesti o stanju u Jugoslaviji, tako da se osećala nemoć i zavladao je bojazan od fašističkih represalija. To je podrivalo moral i borbeni duh naroda i vojske.¹³

Jugoslavija je trebalo da mobiliše 1,200.000 ljudi operativne i 500.000 ljudi rezervne vojske. Od tog ljudstva trebalo je formirati: štab vrhovne komande, 3 štaba grupe armija, 7 štabova armija sa delovima van divizijskog sastava, 28 pešadijskih divizija, 3 konjičke divizije, 2 tvrđavske komande (Boka i Šibenik), komande vazduhoplovstva, mornarice, teritorijalne vazdušne odbrane i komandu pozadine vrhovne komande.

U času napada 6. aprila najveći broj jedinica jugoslovenske vojske još nije bio završio ni mobilizaciju, a o blagovremenom i neometanom strategijskom razvoju nije bilo ni govora. Zbog toga je prirodno što je odbrana graničnog fronta bila veoma slaba, tim pre što nisu bile mobilisane ni jedinice za zaprečavanje i rušenje objekata na komunikacijama. Opšta mobilizacija nije objavljena do početka rata pod izgovorom vlade „da se ne izazove Nemačka“. Jedinice vazduhoplovstva su se nalazile na operativnim aerodromima još u martu 1941.

Sva aktivnost vojske aprila 1941. odvijala se po poslednjem ratnom planu „R-41“, koji je sačinjen u času kada su Nemci već bili u Rumuniji i Mađarskoj i u momentu kada se Bugarska pripremala da se priključi Osovini. Plan je rađen na brzinu i zato je nosio krupne nedostatke koji su se docnije negativno odrazili. Ratnim planom „R-41“ predviđao se kordonski raspored i defanzivna taktika na celom frontu prema Italiji, Austriji, Mađarskoj, Rumuniji i Bugarskoj, a ofanzivna taktika prema Albaniji, prodor na albansku teritoriju i spajanje sa grčko-britanskim snagama, eventualno i odstupanje preko Grčke ka moru. Po tom tako neprostudiranom, nepotpunom i slabo izrađenom ratnom planu dobile su zadatke kopnene jedinice, flota i ratno vazduhoplovstvo.

" Drugi svetski rat, knj. 1, str. 416—446.

1. PRIPREME JUGOSLOVENSKOG VAZDUHOPLOVSTVA ZA RAT

Pošto su završile aktiviranje početkom marta, jedinice vazduhoplovstva su se nalazile na operativnim aerodromima, bazama i tačkama koje je predvideo ratni plan „R-41”. Aktiviranje nije izvišeno u komandi vazduhoplovstva i odeljenju za vazduhoplovstvo pri Ministarstvu vojske i mornarice, koji su mobilisani tek na osnovu naređenja za opšte aktiviranje od 30. marta 1941.¹⁴

Vazduhoplovstvo se delilo na: operativno, armijsko i pomorsko.

Operativno vazduhoplovstvo je imalo četiri brigade (lovačku, bombardersku i dve mešovite) i dve samostalne vazduhoplovne grupe (bombardersku i izviđačku). Brigade su u svom sastavu imale po dva vazduhoplovna puka, a svaki puk dve vazduhoplovne grupe, a ove po dve ili tri eskadrile. Osim nešto zastarelih lovaca sve jedinice operativnog vazduhoplovstva su bile naoružane savremenim naoružanjem kupljenim u Nemačkoj, Engleskoj i Italiji. Neke lovačke jedinice su bile naoružane savremenim avionima domaće konstrukcije i izrade. Bombarderski pukovi su bili naoružani avionima „Do-17” nemačke proizvodnje, „bristol blenhajm” engleske, „savoja marketi SM-79” italijanske proizvodnje. Lovačke jedinice imale su u naoružanju „meseršmit M-109” nemačke proizvodnje, „hankel” engleske, IK-3 domaće konstrukcije i proizvodnje, i zastareli „hoker fjuri”. Broj aviona u operativnim jedinicama bio je oko 315, od kojih 140 lovačkih i 175 bombarderskih.

Armijsko vazduhoplovstvo je bilo formirano u grupe i eskadrile. Ukupno je bilo sedam izviđačkih grupa, i jedna samostalna eskadrila. Armijsko vazduhoplovstvo je brojalo oko 100 aviona zastarelih tipova „brege XIX” i „XXV”.

Pomorsko vazduhoplovstvo su sačinjavale tri hidropplanske komande, od kojih je jedna bila tek u formiranju i imala je samo jednu eskadrilu. Ostale dve hidropplanske komande su imale po dve grupe, a svaka grupa po dve eskadrile. Hidropplanske grupe su bile jednorodne bombar-

¹⁴ Arhiv VII, Drugi svetski rat knj. 1, str. 422—426. kut. 8, f. 1, 2, 3, 4, 5; kut. 8a, f. 1,2.

derske i izviđačke. Pomorsko vazduhoplovstvo imalo je oko 60 hidroplana raznih tipova, od kojih najviše „Do-H“, „Do-Val“, „Sim-XIV“.

Na dan 6. aprila 1941. u 5 časova vazduhoplovni štabovi, komande i jedinice bile su raspoređene:

— komanda operativnog vazduhoplovstva, po završetku mobilizacije, nalazila se ujutru 6. aprila kod Lipovačke šume u pokretu na putu za Lešnicu, gde je trebalo da se organizuje komandno mesto;

— vazduhoplovno odeljenje ministarstva vojske i mornarice završavalo je mobilizaciju u određenim mobilizacijskim mestima u Beogradu, gde je pretrpelo udare nemačkog vazduhoplovstva. Ovo odeljenje imalo je zadatak da rukovodi pozadinskim jedinicama i ustanovama i da snabdeva operativne jedinice vazduhoplovstva svim potrebama;

— 1. vazduhoplovna lovačka brigada imala je u svom sastavu 2. i 6. lovački puk. Komanda brigade nalazila se na aerodromu Zemun; štab 6. lovačkog puka i jedna vazduhoplovna grupa sa dve eskadrile lovaca Me-109 na aerodromu Krušedol, a druga vazduhoplovna grupa sa dve eskadrile lovaca „Me-109“ i „Ika-3“ na aerodromu Zemun. Štab 2. lovačkog puka i jedna vazduhoplovna grupa sa dve eskadrile lovaca „hariken“ na aerodromu kod Knića, a druga vazduhoplovna grupa ovog puka sa dve eskadrile lovaca „Me-109“ na aerodromu kod Kragujevca. Brigada je imala zadatak da presretanjem i borbama u vazduhu sa neprijateljskim vazduhoplovnim formacijama štiti prostoriju Vojvodine i severne Srbije od granice do linije: Rtanj — Foča. Kao poseban i važan zadatak brigadi je dato da štiti od neprijateljskih udara iz vazduha Beograd kao politički i administrativni centar zemlje, a takođe Kragujevac, Cačak, Kraljevo i Kruševac kao industrijska mesta;

2. vazduhoplovna mešovita brigada imala je u svom sastavu 4. lovački i 8. bombarderski puk. Komanda brigade nalazila se u selu Nova Topola (između Banja Luke i Bosanske Gradiške). Štab 4. lovačkog puka, sa tri eskadrile lovaca „hariken“ i jednom eskadrilom lovaca „IKA-2“, nalazio se na aerodromu kod sela Bosanski Aleksandrovac (između Banja Luke i Bosanske Gradiške). Štab 8. bom-

bardeškog puka naoružan avionima „blenhajm“ bazirao je, sa svim delovima, na aerodromu Rovine kod sela Nova Topola. Brigada je dobila uopštene početne zadatke da 8. bombarderskim pukom tuče aerodrome i železničke komunikacije na teritoriji Austrije, a 4. lovačkim pukom da štiti teritoriju Slovenije, Hrvatske i Bosne. Zona zaštite od napada iz vazduha prostirala se na istok: reka Dunav, reka Drina, na jug: planina Bjelašnica, Gornji Vakuf, Drvar i dalje na zapad do planine Velebit;

— 3. vazduhoplovna mešovita brigada imala je u svom sastavu dva puka — 3. bombarderski i 5. lovački. Komanda brigade nalazila se 6. aprila na aerodromu kod Prištine. Stab 3. bombarderskog puka sa četiri eskadrile bombardera „Do-17“ na aerodromu Petrovac kod Skoplja, a dve eskadrile bombardera „Do-17“ na aerodromu Miloševo kod Prištine. Stab 5. lovačkog puka sa tri eskadrile lovaca „hoker-fjuri“ na aerodromu Bojnik (između Prokuplja i Leskovca), a dve eskadrile „hoker-fjuri“ na aerodromu kod Kumanova. Brigada je imala zadatak da 3. bombarderskim pukom tuče aerodrome i železničke komunikacije na teritoriji Bugarske, a 5. lovačkim pukom da štiti teritoriju Makedonije i Srbije (južno od linije Rtanj — Kopaonik — Prokletije) od udara iz vazduha neprijateljskih bombarderskih i jurišnih formacija;

— 4. vazduhoplovna bombarderska brigada imala je u svom sastavu 1. i 7. bombarderski puk. Komandno mesto brigade nalazilo se 6. aprila na aerodromu Ljubić kod Čačka. Stab 1. bombarderskog puka sa dve eskadrile bombardera „blenhajm“ na aerodromu kod Bijeljine, a dve eskadrile bombardera „blenhajm“ na aerodromu Davidovac kod Paraćina. Stab 7. bombarderskog puka sa dve eskadrile bombardera „savoja marketi“ na aerodromu Preljina kod Čačka, a dve eskadrile bombardera „savoja marketi“ na aerodromu kod Užičke Požege. Brigada je imala zadatak da 1. bombarderskim pukom tuče aerodrome i železničke komunikacije na teritoriji Rumunije i Bugarske; a 7. bombarderskim pukom da tuče aerodrome i pomorska pristaništa na teritoriji Albanije;

— 81. samostalna vazduhoplovna bombarderska grupa sastava dve eskadrile bombardera „savoja marketi“ bazirala je na aerodromu Mostar. Grupa je dobila zadatak

da prvog dana bombarduje aerodrome i pristaništa u severnoj Albaniji, a potom da se stavi na raspolaganje komandi Primorske armijske oblasti za podršku operacija suvozemnih snaga;

— 11. samostalna vazduhoplovna grupa za daljno izviđanje, sastava dve eskadrile aviona „blenhajm“, bazirala je na aerodromu Veliki Radinci kod Rume. Ova grupa je bila neposredno potčinjena komandi vazduhoplovstva za strategijsko izviđanje;

— samostalna lovačka eskadrila imala je 7 lovačkih aviona „Me-109“. Do početka rata je bila u sastavu pilotske škole na aerodromu Mostar. Ova mala jedinica dobila je veliki zadatak da štiti teritoriju Crne Gore, Hercegovine i Dalmacije od udara neprijateljskih vazduhoplovnih formacija. Posebno je imala zadatak da štiti Boku, Split i Šibenik.

Jedinice armijskog vazduhoplovstva odnosno svaka kopnena armija imala je u operativnoj potčinjenosti po jednu vazduhoplovnu izviđačku grupu. Grupe su imale po dve eskadrile. Primorska armijska oblast imala je jednu eskadrilu od 10 aviona. Ove jedinice su 6. aprila 1941. bile raspoređene:

1. vazduhoplovna izviđačka grupa na aerodromu Ruma na raspolaganju komandi 1. armije; 2. vazduhoplovna izviđačka grupa na aerodromu Staro Topolje kod Đakova na raspolaganju komandi 2. armije; 3. vazduhoplovna izviđačka grupa na aerodromu Sarlince kod Niša na raspolaganju komandi 5. armije; 4. vazduhoplovna izviđačka grupa na aerodromu Velika Gorica kod Zagreba na raspolaganju komandi 4. armije; 5. vazduhoplovna izviđačka grupa na aerodromu Tetovo na raspolaganju komandi 3. armije; 6. vazduhoplovna izviđačka grupa na aerodromu Brežice na raspolaganju komandi 7. armije; 7. vazduhoplovna izviđačka grupa na aerodromu Smederevska Palanka na raspolaganju komandi 6. armije. Samostalna izviđačka eskadrila na aerodromu Mostar na raspolaganju komandi Primorske oblasti.

Jedinice pomorskog vazduhoplovstva — štab 2. hidroplanske komande u Šibeniku. Jedna hidroplanska grupa sa dve eskadrile u bazama Vodice i Zlarin (Šibenik). Druga grupa sa dve hidroeskadrile u bazama Divulje i Trogir.

Stab 3. hidroplanske komande Bijela (Boka Kotorska). Jedna hidroplanska grupa sa dve eskadrile Krtole (Boka). Druga hidroplanska grupa sa dve eskadrile u Orahovcu (Boka). Hidroplanske komande su dobile zadatak blisko i daljno izviđanje za račun flote, posrednu i neposrednu podršku floti, ometanje pomorskog saobraćaja, tučenje objekata u lukama na jadranskoj obali Italije.

Komande i jedinice vazduhoplovne pozadine dobile su zadatak da rukovode vazduhoplovnim pozadinskim jedinicama i ustanovama da snabdevaju letачke jedinice. Teritorija Jugoslavije je bila podeljena, u vazduhoplovnom pogledu, na tri pozadinske oblasti. Oblasti su u svom sastavu imale baze I, II i III reda, skladišta, radionice i zavode. Na dan 6. aprila 1941. komande i jedinice pozadine vazduhoplovstva su se nalazile na sledećim mestima: vazduhoplovne oblasti u Zemunu, Rajlovcu i Nišu; vazduhoplovne baze I reda u Smederevskoj Palanci, Rajlovcu, Skoplju, Zagrebu, Nišu, Zemunu, Mostaru, Čačku, Banji Luci i Bosanskom Brodu; vazduhoplovne baze II reda u Pančevu, Kraljevu, Sjetlini, Novom Sadu i Kosovskoj Mitrovici; vazduhoplovne baze III reda u Kragujevcu, Prijedoru, Uroševcu, B'eljini, Paraćmu, Prištini, Nikšiću, Raškoj, Mostaru i Bosanskoj Gradiški.

2. TOK BORBENIH DEJSTAVA VAZDUHOPLOVSTVA"

Bez prethodne objave rata rano u jutarnjim časovima 6. aprila 1941. otpočeo je udruženi napad Nemačke, Italije i Mađarske na Jugoslaviju. Napadu kopnenih snaga prethodili su udari vazduhoplovstva. Već u 5 časova neprijateljska avijacija je napala aerodrome: Petrovac, Sarlince i Kumanovo, a u toku dana Stubol i Obilić na Kosovu, Zemun, Pančevo, Novi Sad, Kurilovac (kod Zagreba), Brežice, Rajlovac, Mostar, Podgoricu, hidrobazu Kumbor i luke Kotor i Split. Nemačka avijacija je ovoga dana izvršila najveći i po posledicama za Jugoslaviju najteži napad na Beograd. Prvi napad je usledio u 06.30 časova. Bombardovanje je izvršeno u tri talasa sa razmakom od 20. minuta. Tokom dana usledila su još tri napada. Samo u toku 6. aprila Nemci su, za napad na Beograd, upotrebili

" Drugi svetski rat, knj. 1, str. 446—493.

oko 500 avio-poletanja bombardera i 250 poletanja lovaca. Ciljevi dejstva su bili, pored javnih objekata, stambeni kvartovi, bolnice, parkovi, biblioteke. Jedinice, koje su uzele učešća u napadu na Beograd, pripadale su 4. vazdušnoj floti, a poletale su sa aerodroma u Mađarskoj i Rumuniji. PAO Beograda nije bila u mogućnosti da osuieti ove napade. U toku 6. aprila neprijateljska avijacija je napala trupe u pokretu suhoputnim i železničkim komunikacijama, logore i koncentracije širom zemlje.¹⁶

Odmah nakon bombardovanja aerodroma u Makedoniji i istočnoj Srbiji, usledio je u 05.20 časova napad snaga nemačke 12. armije iz Bugarske u pravcu Kumanova, Kočana i Strumice. Motomehanizovane nemačke snage, uz snažnu podršku avijacije, kretale su se brzo snažno prodirući, lomeći slab otpor jugoslovenskih kopnenih snaga. Tako su u toku dana zauzele Krivu Palanku, Kočane, Carevo Selo i izbile pred Kumanovc i Strumicu.

Jugoslovensko vazduhoplovstvo je 6. aprila bilo iznenađeno, jedinice su bile bez veze i uticaja od strane komande, vazduhoplovstva. U tim uslovima nastala je pometnja, a sva borbena dejstva su se odvijala po inicijativama nižih starešina i letaća izvršilaca. Lovačka avijacija je štitila pojedine centre i rejone aerodroma. Izrazito je bio aktivan 6. lovački puk, koji je neposredno branio Beograd. Pojedini avioni, patrole i eskadrile su presretale neprijateljske formacije upućene za bombardovanje Beograda. Vazdušne borbe su bile neravne, jer je neprijatelj bio znatno jači. Puk je u toku dana pretežno u vazduhu i nešto na zemlji izgubio gro brojnog stanja aviona. U vazdušnim borbama za odbranu aerodroma Kumanovo 5. lovački puk je izgubio 10 pilota.

Bombarderska avijacija je 6. aprila napadala neprijateljske aerodrome, železnički saobraćaj i motomehanizovane kolone u prigraničnim zonama. Tako su malim snagama bombardovani aerodromi kod Temišvara i Arada, ciljevi u rejonima Sofija, Radomir, Custendil, Skadar, ooč, Grac i Maribor.

¹⁶ " Drugi svetski rat, knj. 1, str. 447—451, Arhiv VII, kut. 8, i. 1, 2, 3, 4, 5; k. 8A, f. 1, 2.

Karakteristična je bila situacija u 3. bombarderskom puku, koji je pretrpeo teške gubitke na aerodromu Petrovac. Cela jedna njegova grupa je uništena na zemlji rano 6. aprila, a da pri tom ni jedan avion nije uspeo da poleti. Komandant puka, brigade i neki komandiri eskadrile su bili petokolonaši, pa su učinili sve da puk bude neaktivan. Na aerodromu Petrovac nije bilo pripravnosti, pa se desilo da su letaći 5/6. aprila spavali kod svojih kuća u Skoplju. Tako su Nemci nesmetano dejstvovali po aerodromu kao po školskom poligonu.

Armijsko vazduhoplovstvo je 6. aprila izvršilo svega četiri zadatka izviđanja. Druga, treća i četvrta izviđačka grupa su uništene na zemlji od strane neprijateljskih bombardera. Grupe nisu dobijale zadatke od štabova armija, niti su imale orijentaciju šta da rade.

Pomorsko vazduhoplovstvo je samo jednom eskadrom izvršavalo priobalno izviđanje. Sva ostala aktivnost svodila se na prebacivanje i izbegavanje udara neprijatelja iz vazduha. Pometenost i slaba veza sa komandom mornarice, kao i veza između jedinica hidroavijacije paralizale su svaku konstruktivnu aktivnost.

Prvi dan rata je bio porazan za jugoslovensko vazduhoplovstvo. Na zemlji i u vazduhu uništeno je oko jedne trećine aviona prve linije. Vazdušni napadi neprijatelja, naročito na Beograd, pored materijalnog imali su ogroman moralni efekat. Nastala je panika kod stanovništva, dezorganizovane su funkcije državnog i najvišeg vojnog aparata, uništene veze i razoren saobraćaj. To je, pored ostalog doprinelo da se poremeti sistem veza, komandovanje i koncentracija trupa.

Jugoslovenska vlada je tek 7. aprila izdala proklamaciju o početku rata sa Nemačkom i Italijom i izdala naređenje za opštu mobilizaciju.

U toku ovoga dana Nemci su zauzeli Skoplje, Veles, Stip i nastavili prodore ka Kačaniku, Tetovu, Bitolju i Devdeliji. Toga dana je okupiran Čakovec. Nemački 8. vazduhoplovni korpus produžio je sa napadima na aerodrome na Kosovu i tučenje železničkog saobraćaja i trupa na teritoriji Makedonije. Četvrta vazдушna flota sa manjim snagama je bombardovala Beograd i tukla saobraćaj na prugama Beograd — Zagreb, Mostar — Metković.

Nemački bombarderi sa baza u Italiji su tukli ciljeve u Dalmaciji, Crnoj Gori i Hercegovini. Italijanska avijacija je tukla Boku Kotorsku.¹⁷

Jugoslovenska lovačka avijacija drugog dana rata, osim 6. lovačkog puka, nije bila aktivna. 6. lovački puk je i dalje uporno i požrtvovano branio Beograd. Letači su presretali neprijateljske formacije i vodili vazdušne borbe, bez obzira na zamor i velike gubitke iz prethodnog dana. U neravnim borbama puk je izgubio 13 aviona. Tako je praktično ostao sa 6 aviona, čime su de fakto prestala i njegova borbena dejstva. Bombarderska avijacija je bila znatno aktivnija. Njeni pukovi su bombardovali neprijatelja na pravcu Čustendil — Kriva Palanka — Stracin — Skoplje — Kumanovo, prelaze preko reka Išma, Maći i Drim u Albaniji, pristanište Drač i aerodrome Skadar, Pečuj, Segedin i Ihtiman. Noću 6/7. aprila tučen je saobraćaj na komunikacijama Grac — Maribor.

Tragično se završio poduhvat 8. bombarderskog puka u bombardovanju aerodroma kod Pečuja i Segedina. Naime, u južnoj Mađarskoj je bazirala nemačka avijacija određena za tučenje Beograda i drugih centara i aerodroma u većem delu Jugoslavije. Naređeno je 8. puku da tuče te aerodrome u situaciji kada je na njima baziralo na stotine lovačkih aviona, koji su imali dobru službu osmatranja, javljanja i navođenja. Eskadrile 8. puka su izvršavale zadatak danju i bez lovačke pratnje. Epilog je bio unapred jasan. Svaki naš avion je bio presretnut pre dolaska na cilj. U toj vratolomiji oboreno je 10 naših „blanhajma" a svega 4 su uspela da se vrate na svoj aerodrom. Tom prilikom su, između ostalih, poginula dva komandanta grupa i dva komandira eskadrila. To ujedno znači da su poginuli svi komandanti grupa, pošto ih je u puku bilo dva i polovina komandira eskadrila.

Pomorsko i armijsko vazduhoplovstvo ni drugog dana rata nije bilo aktivno, osim beznačajnih pojedinačnih izviđanja. Komandanti armija i komanda mornarice su se i dalje oglušivali da ovim značajnim faktorima poklone dužnu pažnju.

¹⁷ Drugi svetski rat, knj. 1, str. 452—455. Arhiv VII, kut. b, f. 1, 2, 3, 4, 5; kut. 8A, f. 1,2.

Sedmog aprila skoro bez otpora snage nemačke 12. armije nastavile su nadiranje i zauzele Prilep, Tetovo i Kačanik. Oklopna grupa nemačke 12. armije zauzela je Pirot i nastavila nastupanje prema Nišu.

Nemačka avijacija je, zbog slabih meteoroloških prilika, ograničila dejstva na izviđanje, podršku kopnenih snaga u Makedoniji i na nišavskom pravcu. Bombardovala je gradove Pirot i Niš.

Italijanska avijacija podržavala je kopnene snage na albanskom frontu i bombardovala Šibenik, Split, hidro-baze Divulje i Vodice.¹⁸

Desetkovane bombarderske jedinice dale su sve od sebe u borbama protiv neprijatelja. Većinu borbenih zadataka izvršavale su u Makedoniji za tučenje neprijatelja na pravcima Kumanovo — Bujanovac i Skoplje — Kačanik. Manjim snagama bombardovan je Zadar i saobraćaj na komunikacijama u južnoj Austriji. U tučenju ciljeva i objekata u Makedoniji poginuo je komandant 1. bombarderskog puka.

Zbog slabih meteoroloških prilika, rede pojave neprijateljske avijacije, nesnalaženja i kolebljivosti nekih komandanata i komandira, jugoslovenska lovačka avijacija 8. aprila nije izvršavala borbene zadatke. Armijsko vazduhoplovstvo je bilo neaktivno. Letački deo 5. izviđačke grupe, koja je bazirala na aerodromu kod Tetova, preleteo je u Grčku. Pomorsko vazduhoplovstvo je izviđalo Ankonu, Bari i Brindizi u južnoj Italiji. Osim ovoga su vršeni manevri iz baze u bazu, radi sklanjanja od udara italijanske avijacije.

Neprijateljske kopnene snage su u toku 9. aprila zauzele Niš, Bitolj, Gostivar, Uroševac, Prizren, Prištinu i ovim pravcima gonile razbijene jugoslovenske snage. Rđave vremenske prilike ometale su neprijateljsku avijaciju u intenzivnijim akcijama. Mogla je jedino podržavati dejstva kopnenih snaga u Makedoniji, na nišavskom pravcu i oko Benkovca.¹⁹

" Drugi svetski rat, knj. 1, str. 455—459. Arhiv VII, kut. 8, f. 1, 2, 3, 4, 5; kut. 8A, f. 1,2.

" Drugi svetski rat, knj. 1, str. 459—463. Arhiv VII, kut. 8, f. 1, 2, 3, 4, 5; kut. 8A, f. 1,2.

Vremenske prilike su omele i jugoslovensko vazduhoplovstvo u daljim akcijama. Naročito se to odrazilo na otežano prebaziranje sa ugroženih aerodroma, jer je neprijatelj veoma brzo napredovao ka Kosovu i dolinom Južne i Velike Morave. Bombarderska avijacija je bila orijentisana na nišavski pravac radi spečavanja daljeg prodora neprijatelja, ali je rđavo vreme to onemogućilo. Već 9. aprila svi aerodromi na Kosovu, gde su bazirali 1. i 3. bombarderski puk, bili su ugroženi od neprijateljskih kopnenih snaga. Zbog toga je naređeno da se hitno evakuišu. Krajnjim naporima uspeo im je da se kompletno prebaziraju na aerodrome kod Kraljeva, Užičke Požege i Bijeljine. Loše vreme je ometalo rad i lovačkoj avijaciji. Zbog toga se ona ograničila na zaštitu rejona aerodroma i prebaziranje sa ugroženih baza. U zaštiti aerodromskog čvora između Banje Luke i Bosanske Gradiške 4. lovački puk je vodio vazdušni boj sa neprijateljskim lovcima. Ovoga dana 27 nemačkih lovaca „Me-9", vođeni radio-navigacijskim sredstvima svojih agenata iz Trapističkog manastira, kod Banje Luke, po lošem vremenu, napali su aerodrome kod Aleksandrovcu i Nove Topole, gde su bazirali 8. bombarderski i 4. lovački puk. Dežurno odeljenje lovačkog puka je poletelo i stupilo u borbu sa neprijateljem. Odmah mu se pridružilo još jedno odeljenje iz pripravnosti broj 1. Hrabrih osam pilota 4. puka uspeo su da neprijatelja potpuno osujete u uništavanju aviona na aerodromima. Tom prilikom su oborena dva jugoslovenska aviona.

Armijsko vazduhoplovstvo u toku 9. aprila nije izvršavalo borbene zadatke. Pomorsko vazduhoplovstvo je izviđalo pomorske komunikacije, tuklo je neprijateljske brodove i luku Drač.

Komanda vazduhoplovstva je još održavala nesigurnu vezu sa jedinicama. U toku dana izdala je naređenje za opšte povlačenje svih jedinica ka Sarajevu i dalje prema Crnoj Gori.

Neprijateljske kopnene snage su produžile sa prodorima u pravcu Beograda, Čačka i Peći. Nemačka 2. armija iz Austrije i Mađarske, italijanska 2. armija iz Istre i Slovenačkog primorja i italijanska 9. armija iz Albanije, otpočele su koncentričnu ofanzivu koja se brzo raz-

vijala. Zapravo, posle izdatog uputstva 10. aprila od strane Vrhovne komande potčinjenim jedinicama da se snalaze prema sopstvenom nahodjenju, prestao je svaki iole organizovan otpor jugoslovenske vojske.

Nemačko i italijansko vazduhoplovstvo nesmetano je tuklo komunikacije, aerodrome, odstupajuće i dezorganizovane trupe, naseljena mesta i pomorske luke.²⁰

Jugoslovenske vazduhoplovne jedinice ostavljene same sebi snalazile su se kako je ko znao i umeo. Usled nadiranja neprijateljskih kopnenih snaga i stalnih udara iz vazduha letачke i pozadinske jedinice našle su se u neredu i nedoumici. Naređeno je povlačenje ka Sarajevu i Nikšiću. Ali gde, ko i kada, niko nikome nije rekao, ništa precizno, ništa dorečeno u toj teškoj situaciji. Poletanje sa većine aerodroma bilo je vrlo teško usled slabih meteoroloških prilika i raskvašenih i blatnjavih letelišta. Ovakva situacija nametala je različita rešenja. Jedni su odlučili da prelete u Grčku i SSSR, drugima kojima je bilo moguće poleteti upućivali su se na aerodrome kod Sarajeva i Nikšića, a oni čija letelišta nisu omogućavala poletanja uništavali su letачki i drugi materijal i prebacivali se automobilima do Sarajeva i dalje prema Crnoj Gori. Pronela se bila vest da će se tamo dobiti nov i moderan engleski letачki materijal. Jedan broj starešinskog sastava, naročito višeg, sačekao je i predao se neprijatelju.

Kada se govori o radu vazduhoplovnih štabova, jedinica i ustanova u tom veoma teškom periodu, onda se može konstatovati da je on predstavljao pravi odraz tadašnje situacije u zemlji:

Komanda vazduhoplovstva se prebacila iz Lješnice u Kobiljaču, potom u selo Drinjaču, pa u Butmir kod Sarajeva, a već 14. aprila komandant vazduhoplovstva sa nekoliko oficira stigao je u Nikšić. Tu je preduzeo sve da prikupi što više aviona i pilota za bekstvo u Grčku. Više niko iz štaba vazduhoplovstva nije vodio računa o jedinicama.

Najteže je bilo sa letачkim i pozadinskim jedinicama zasutim po aerodromima i letelištima širom zemlje. Pored stalnih napada neprijateljske avijacije i velikih gubi-

²⁰ " Drugi svetski rat, knj. 1, str. 463—493. Arhiv VII, kut. 8, f. 1, 2, 3, 4, 5; kut. 8A, f. 1,2.

taka, meteorološke prilike su bile izuzetno slabe, a većina aerodroma neupotrebljiva za letenje. Zbog takve situacije i stanja u zemlji interesantno je da se kratko iznesu podaci šta se sve zbilo, naročito sa pukovima operativnog vazduhoplovstva, do kraja rata i kapitulacije zemlje.

Lovačka avijacija. Drugi puk je od početka u aprilskim događajima bio najmanje aktivan od svih jedinica operativnog vazduhoplovstva. Iako je bazirao relativno blizu nije pritekao u pomoć odbrani Beograda. Kolebljivost komandanta puka i ostalih viših starešina je znatno doprinela da se stvori situacija neangažovanja. Pod uticajem rada pete kolone, koja je noću 9/10. aprila napravila lažnu uzbunu, zapaljeni su avioni na aerodromu Kragujevac. Komandant puka je 12. aprila napustio jedinice, spustio se avionom na zemunski aerodrom i tamo se predao folksdojčerima, koji su zajedno sa drugim elementima pete kolone preuzeli vlast. Pet posada sa avionima je pokušalo da preleti u SSSR, ali im nije uspelo. Od upućenih za SSSR tri aviona su nestala na marš-ruti, a dva su se vratila na aerodrom Knić. Ostali sastav puka letaći i neletaći, pošto su uništili sav materijal, odstupali su u pravcu Sarajeva. Neki su dospeli do Nikšića i uspeli su da se prebace u Grčku, a većina je bila zarobljena.

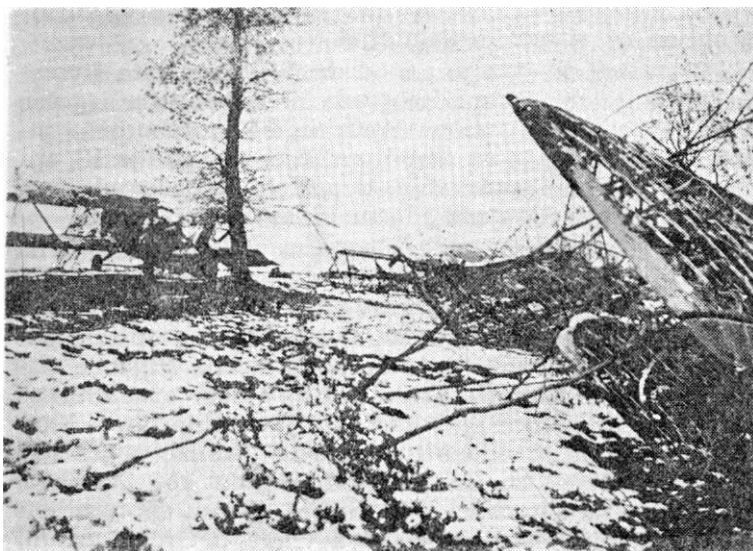
Četvrti puk je 10. aprila još vršio patroliranje u okolini aerodromskog čvora i proterivao pojedinačne neprijateljske izviđačke i lovačke avione. Pod uticajem pete kolone borački sastav kadrovi i rezervisti su zaključno sa 9. aprilom dezertirali i napustili puk. Zbog toga su aerodrom sa zemlje obezbeđivali oficiri i podoficiri, koji su bili prinuđeni da održavaju avione i drugi tehnički materijal. I pored loših meteoroloških uslova i blatnjave poletno-sletne staze, nekoliko pilota je 11. aprila preletelo na terene Like, Gorskog kotara i Slavonije. Ostali starešinski sastav puka, pošto je popalio materijal, odstupio je automobilima u pravcu Sarajeva. U okolini Sarajeva dočekali su kapitulaciju Jugoslavije i neprijatelj ih je zarobio.

Peti lovački puk je u toku prvih dana rata pretrpeo teške gubitke u vazдушnim borbama i na zemlji. Po de-

lovina je odstupao i 15. aprila stigao u Sarajevo, gde je zarobljen od strane neprijatelja.

Šesti lovački puk je još od drugog dana rata životario, pošto je u odbrani Beograda ö. i 7. aprila izgubio avione i veliki broj pilota. Posle toga kao neborbena jedinica prebaziran je na aerodrom Bijeljina, gde je 12. aprila pretrpeo bombardovanje. U opštem povlačenju ostaci puka su stigli u Sarajevo gde su 15. aprila zarobljeni.

Bombarderska avijacija. Prvi puk je sa aerodroma na Kosovu prebaziran u Bijeljinu. Ostaci puka posle 10. aprila više nisu izvršavali borbene zadatke. Kao i druge jedinice operativnog vazduhoplovstva, prema opštem povlačenju, 1. bombarderski puk je 15. aprila stigao u Sarajevo i tu zarobljen. Treći puk je i 12. aprila tukao neprijateljske kolone na komunikacijama Čuprija — Kragujevac. Dvanaest aviona tipa „Do-17“, koliko je još bilo u puku, preleteli su na aerodrom Butmir kod Sarajeva, a 14. aprila na aerodrom kod Nikšića. Svi su upotrebljeni za prebacivanje kralja i članova vlade u Grčku. Sedmi puk je 10. aprila prebaziran na aerodrom kod Mostara. U puku se nalazilo 26 aviona. Samoinicijativno noću 10/11. aprila grupa letaća se odlučila na bekstvo u SSSR. Sa pet aviona, po lošem vremenu, preleteli su marš-rutom preko Bosne, Vojvodine i Rumunije. Sa tri aviona su uspeli da se spuste u Besarabiju, a dva su pala negde pri preletu Karpata. Puk je na aerodromu Mostar 12. aprila pretrpeo bombardovanje od strane neprijateljske avijacije, pri čemu je bilo uništeno više od polovine brojnog stanja aviona. I avioni 7. puka su poslužili za prevoz kralja i vlade u Grčku. Većinu ljudstva puka je zatekla kapitulacija na aerodromu kod Mostara gde su bili i zarobljeni. Osmi bombarderski puk je 11. aprila odstupio prema Sarajevu. Pošto su vojnici masovno dezertirali iz jedinica do tog datuma, ka Sarajevu su odstupile samo starešine. Jedan broj pilota je čekao da se poboljšaju vremenske prilike radi preleta aviona na aerodrome kod Sarajeva i Nikšića. Međutim, vremenske prilike nisu omogućavale prelete, pa su posade delom popalile avione i automobila odstupile za Sarajevo. Većinu je u Sarajevu zarobio neprijatelj.



Popaljeni avioni na aerodromu kod Lazarevca aprila 1941.

Armijsko vazduhoplovstvo je faktički prestalo da postoji prednoć 10. aprda. Avioni su bili uništeni na zemlji, a ljudstvo je ili zarobljavano u rejonima aerodroma ili je odstupalo u pravcu Sarajeva — da se na putu rasturi ili padne u ropstvo. Jedino je organizovano odstupila za Grčku 5. izviđačka grupa i sa zemaljskim i sa vazдушnim ešelonom.

Pomorsko vazduhoplovstvo je u toku 10—16. aprila obavljalo pojedinačne izviđačke zadatke priobalnog pojaša, pomorskih komunikacija i neprijateljskih pomorskih luka. U toku 15. aprila svi preostali hidroplani su bili prikupljeni u baze u Boki Kotorskoj. Iz ovih baza 17. aprila 10 hidroplana „Do-H" i „Sim-XIV" sa posadama preleteli su u Grčku.

Ratno vazduhoplovstvo bivše Jugoslavije bilo je na vreme mobilisano i nalazilo se na operativnim aerodromima i hidrobazama. U odnosu na nemačko-italijanske vazduhoplovne snage, određene za operacije na Balkanu, jugoslovensko vazduhoplovstvo je bilo slabo. Neprijatelj

je po broju bio jači pet puta. Nadmoćnost se nije ispoljavala samo u broju aviona, nego u organizaciji, komandovanju, borbenom iskustvu, gde su agresori imali ogromne prednosti.

Ratnim planovima su bili određeni nerealni zadaci bombarderskim i lovačkim pukovima. Uloge su se davale odoka bez proračuna i analiza. Pukovima, koji su bili jačine 25—50 aviona, dodeljivane su uloge kao da su bile krupne operativne vazduhoplovne jedinice. Vazduhoplovne jedinice bivše vojske bile su popunjene raznim tipovima aviona, istina modernim za ono vreme — naročito operativno vazduhoplovstvo ali pretežno stranog porekla i bez dovoljno rezervnih delova i municije. To se nepovoljno odražavalo na eksploataciju, opsluživanje i ovladavanje avionom kao borbenim sredstvom.

Operativni aerodromi su bili ledine. Na njima se nisu izvodili nikakvi inženjerijski radovi. Stajanki, zaštitnih rovova, skloništa i drugih fortifikacijskih objekata nije bilo. Maskirna sredstva se nisu upotrebljavala. Poletno-sletne staze su bile blatnjave i raskvašene. Avioni sa nekih aerodroma nisu mogli da polete za sve vreme ratnih zbivanja. Aerodromski manevar, koji je bio neophodan u toj situaciji, bio je sveden na minimum. Usled malog broja operativnih aerodroma, slabih meteoroloških uslova i skoro nikakvog komandovanja jedinicama u toku tog kratkotrajnog rata.

Sadejstvo između kopnenih jedinica i vazduhoplovstva nije došlo do izražaja. Vazduhoplovne i kopnene jedinice nisu imale međusobne veze. Planovi zajedničkih operacija nisu razrađivani. Veza i organizacija sadejstva između avijacije i protivavionske odbrane takođe nije postojala. Tako je u mnogo slučajeva protivavionska odbrana otvarala vatru na svoje avione i nanosila nepotrebne gubitke.

Komandovanje od vrha do dna bilo je slabo. Dovoljno je napomenuti da su bile slabe ili nikakve veze Komande vazduhoplovstva sa većinom potčinjenih jedinica. Većina višeg komandnog sastava izgubila je kontrolu nad jedinicama. Veza između aviona i zemlje bila je vrlo slabo organizovana. Kod nekih jedinica nije nikako postojala. Nigde nije bilo uređenih komandnih mesta, odakle

se moglo komandovati i sa delovima u vazduhu i na zemlji. Veza između aviona u vazduhu najčešće nije održavana. Služba osmatranja, javljanja i navođenja nije funkcionisala. Nije se ništa znalo o neprijatelju u vazduhu. Iznenadjenja su bila stalna bilo da se radilo o neprijateljskim udarima po aerodromima, bilo susretima u vazduhu, ih pak o mestima i rejonima njihovog baziranja. Nije se imalo podataka o meteorološkoj situaciji na marš-ruti i u rejonima objekata dejstva. Tako se nesporno i iznenada ulazilo u magle, oblake, kišu i oluje. Ovo je imalo teških posledica jer većina letaća nije bila obučena za instrumentalno letenje i u složenim meteorološkim uslovima.

Pre izbijanja rata se znalo da ima komandanata brigada, pukova, grupa i komandira eskadrila neprijateljski raspoloženih i da neki od njih pripadaju petoj koloni. Osim toga, znalo se za neke starešine da su kapitulanti i kolebljivci i da neće biti sposobni da komanduju jedinicama. Niko nije preduzimao mere da ih zameni boljim i odanijim. Ovakvo stanje je dosta doprinelo rasulu i neredu u komandovanju. Najbolji je primer u 3. vazduhoplovnoj brigadi gde je izdajom viših starešina rano 6. aprila uništen na zemlji bez ikakvog otpora skoro ceo 3. bombarderski puk na aerodromu Petrovac. Brojno stanje aviona u ovom puku je bilo 2—3 puta veće nego u drugim bombarderskim pukovima.

Letači su bili bez borbenog iskustva. Lovci su se teško snalazili, naročito u borbi protiv većih neprijateljskih bombarderskih formacija. Letači bombarderskih aviona nisu znali kako da se bore protiv neprijateljskih lovaca. O taktici dejstva pojedinih aviona, odeljenja, eskadrila i većih formacija, veoma se malo znalo. Načini izvršenja borbenih zadataka od strane posada govore o odsustvu svih onih radnji, postupaka i priprema koje uslovljavaju uspeh. Naime, pre poletanja bombarderskih i lovačkih grupa na zadatke nije bilo reči o objektu dejstva, ubojnim sredstvima, o letenju do cilja, manevrima na marš-ruti i u rejonu cilja, obradi cilja, o povratku na aerodrom i lovačkoj zaštiti. Iz tih razloga je razumljivo što su posade bile redovno žrtve neprijateljske lovačke avijacije i protivavionske odbrane. Sadejstvo između vrsta

avijacije nije postojalo. Redovno su bombarderi išli na zadatke bez lovačke pratnje.

Materijalno-tehničko snabdevanje je bilo veoma slabo organizovano. Već posle prvog dana rata neke jedinice su ostale bez municije. Dotur materijala iz skladišta je bio potpuno poremećen i onemogućen. Jedinice su trošile zalihe materijala koji se nalazio u improvizovanim i slabo snabdevenim aerodromskim skladištima. Glavni organ za snabdevanje vazduhoplovnih jedinica, vazduhoplovno odeljenje ministarstva vojske i mornarice nije uspeo ni da se mobiliše, pa prema tome nije ni funkcionisalo.

Neki delovi vazduhoplovstva bivše Jugoslavije ostali su pasivni za sve vreme u aprilskom ratu. Ovo se odnosi na armijsko i pomorsko vazduhoplovstvo. Sem vrlo retkih izviđačkih zadataka oni su bili zaboravljeni i prepušteni sami sebi, jer štabovi kopnenih armija i komanda mornarice nisu sa njima održavali vezu, niti im davali zadatke, što su bili dužni, jer su im bili operativno potčinjeni i određeni po ratnom planu da za njihov račun rade. Većina aviona je uništena na zemlji i u hidrobazama, a ljudstvo zarobljeno.

U haosu zbivanja aprilskog rata vazduhoplovstvo bivše Jugoslavije je dalo samo delimično otpor zavojevačima. Razlog za ovo nije ležao samo u činjenici što je jugoslovensko vazduhoplovstvo bilo znatno slabije od neprijateljskog, već i u tome što nije preduzeto ništa da se bolje i efikasnije upotrebi. U aprilskom ratu 1941. jugoslovenska avijacija je izgubila oko 75% aviona (30% u vazдушnim borbama i 45% na zemlji). Mali procenat aviona oko 5% preleteo je u druge zemlje, nešto aviona su popalile posade na aerodromima, a nešto je palo neprijatelju u ruke. Od neprijateljske PAO i u borbama u vazduhu poginulo je oko 83 jugoslovenskih letaća. Dvesta dvadeset pripadnika vazduhoplovstva (101 oficir, 83 podoficira i 36 vojnika) prebacilo se u severnu Afriku i na Bliski Istok. Veliki broj vazduhoplovaca je bio zarobljen i odveden u nemačke i italijanske zarobljeničke logore. Jedan broj avijatičara bivše Jugoslavije se odmah opre-

delio za vazduhoplovstvo NDH, a veoma mali broj u redove NOV 1941. godine.²¹

Usled političkih i vojničkih faktora, stvorenih do i posle napada fašističkih sila na Jugoslaviju, vrhovna komanda i Generalštab jugoslovenske vojske, u aprilskom ratu 1941. nisu mogli ni umeli da rukovode operacijama svojih jedinica. Oni nisu imali volje, umešnosti i jedinstva za odbranu centralnog dela zemlje — Bosne i zapadne Srbije. Već 14. aprila u Palama kod Sarajeva zarobljena je jugoslovenska Vrhovna komanda, a 17. aprila 1941. potpisana je безусловna kapitulacija. Sa aerodroma kod Nikšića 15. i 16. aprila avionima ratnog vazduhoplovstva pobjegli su u inostranstvo kralj i vlada.²²

3. OKUPATORSKE I KVISLINŠKE VAZDUHOPLOVNE SNAGE NA TERITORIJI JUGOSLAVIJE

Nemačka i Italija, kao vodeće fašističke sile podelile su jugoslovensku državnu teritoriju demarkacionom linijom na nemačko i italijansko interesno područje.²³ Demarkaciona linija između Nemačke i Italije išla je od stare jugoslovensko-italijanske granice preko: Lučna — Ježića — Litije — Cerklja — Samobora — Petrinje — Gline — Sarajeva — Ustiprača — Priboja — Novog Pazara — Sarplanine — Tetova — Ohridskog i Prespanskog jezera. U okviru okupatorskih teritorija zavojevači su zadovoljavali interese domaćih izdajnika i satelita. Tako su na teritoriji Hrvatske, Bosne i Hercegovine i Srema osnovali takozvanu Nezavisnu Državu Hrvatsku; na teritoriji Srbije zaveli su u početku okupacionu upravu; Mađarska je okupirala Bačku, Baranju, Međumurje i Prekomurje; a Bugarska je prema Bečkom sporazumu od 20. aprila 1941.

²¹ Drugi svetski rat, knj. 1, str. 493. Arhiv VII, kut. 105, reg. br. 15/3; kut. 8, f. 1, 2, 3, 4, 5; kut. 8A, f. 1,2. Rafael Perhanc — Letalci prekomorci, Nova Gorica 1968, str. 11—16. Dušan Ćirović „Vazduhoplovne žrtve 1913—1945,” štamparija „Sava Mihić”, Zemun 1970.

²² Oslobodilački rat naroda Jugoslavije 1941—1945, Vojnoistorijski institut Beograd 1957, knj. 1, 27—35. (u daljem tekstu Oslobodilački rat).

²³ Oslobodilački rat knj. 1, str. 27—35.

okupirala Makedoniju (izuzev zapadnih krajeva), jugoistočni deo Srbije (vranjski i pirotski okrug), teritoriju severoistočno od Zaječara i manje područje Kosova (delove uroševačke i gnjilanske opštine).

Zemlja je bila rasparčana na desetak raznih administrativnih delova, međusobno odvojenih. Ovakvim komadanjem zemlje, a uz obrazovanje kvislinškog aparata vlasti, neprijatelj je nastojao da učvrsti okupacioni sistem i drži što manji broj svojih trupa, jer su mu ove bile potrebne za druge zadatke.

Zavojevači su odredili potrebne kopnene, pomorske i vazduhoplovne snage da održavaju red i poredak na okupiranim teritorijama. Uz to su dali svu moguću pomoć za organizovanje i formiranje kvislinških kopnenih i pomorskih snaga, posebno za formiranje i organizovanje vazduhoplovstva Nezavisne Države Hrvatske (NDH).

Nemačka nije bila u stanju da na teritoriji Jugoslavije drži jače letачko-operativne jedinice.²⁴ Odmah posle okupacije, Nemci su formirali vazduhoplovnu komandu za Srbiju i Hrvatsku sa sedištem u Beogradu. Ne može se tačno utvrditi koliki je broj aviona imala, ali se ceni da ih je moglo biti do 120 raznih tipova.

Osim ovoga imali su vazduhoplovnu teritorijalnu komandu za Srbiju i Hrvatsku sa sedištem u Beogradu, koja je bila potčinjena 17. vazdušnoteritorijalnoj komandi u Beču. Zadatak joj je bio uređenje, održavanje i snabdevanje aerodroma, a takođe osmatranje, javljanje i održavanje veza. Njoj su bile potčinjene komande aerodroma na teritoriji Srbije, NDH i Slovenije.

Docnije je formirana nemačka vazduhoplovna komanda za jugoistok. Sedište joj je bilo do juna 1943. godine u Atini; do decembra 1943. u Solunu; a od decembra dalje u Beogradu. Njeno područje je obuhvatalo: Jugoslaviju, Albaniju, Grčku, Bugarsku, Rumuniju i Mađarsku.

U sastavu vazduhoplovne komande za jugoistok nalazila se nemačka komanda avijacije za Jugoslaviju sa sedištem prema potrebi, a najviše u Zagrebu i Sarajevu. Analogno operativnoj komandi za letачke jedinice bila

²⁴ Arhiv VII, kut. 78, f. 6, dok. 20 i 22, kut. 158, reg. br. 12/18a, Nacionalni Arhiv Vašington (NAV) — N-T 501—250 (1014—1016, 264) 1244—1247.

je i teritorijalna vazduhoplovna komanda za Jugoslaviju. Ta teritorijalna komanda nosila je broj XXX, a sedište joj je bilo od juna 1943. u Beogradu. Njoj su bila neposredno potčinjena vazduhoplovna područja u Skoplju za Makedoniju, Pančevu za Srbiju, Sarajevu za Bosnu i u Zagrebu za Hrvatsku i Sloveniju.

Ne može se precizno reći kakvo je i koliko bilo brojno stanje nemačke avijacije. Na celom Balkanu moglo je biti oko 800 aviona, a od toga na teritoriji Jugoslavije oko 130—150. Nemci su, na Balkanu uredili oko 160—180 aerodroma i pomoćnih letelišta. Na oko 80—100 aerodroma nalazile su se stalne komandanture. Broj letaćkih jedinica i aviona na uređenim aerodromima stalno je menjan. Nemci su prema potrebama vršili manevre i grupisali snage u odnosu na nastalu situaciju.

Italijanske vazduhoplovne jedinice koje su izvršavale borbena dejstva protiv jedinica NOV bile su potčinjene komandama kopnenih jedinica. Broj letaćkih jedinica nije bio stalan, već se menjao prema nastaloj situaciji. Načelno svaki armijski korpus je podržavala jedna vazduhoplovna grupa,²⁵ a bilo je slučajeva da korpus podržava i eskadrila.

Protiv snaga NOV i POJ borile su se vazduhoplovne jedinice koje su bile potčinjene komandi italijanske 2. armije i takozvano albansko vazduhoplovstvo. U početku vazduhoplovne jedinice, dislocirane na teritoriji Jugoslavije, nisu imale jedinstvenu komandu. Ali 18. februara 1942. i ovakva komanda je formirana i nosila je naziv komanda taktičkog vazduhoplovstva (AEROTTATICO). Ona je bila potčinjena 2. armiji. Sedište joj je bilo prvo u Dubrovniku, pa posle u Mostaru i najzad u Sušaku. Upravo dislokacija je zavisila od situacije i od toga gde se nalazila komanda 2. armije. Kada je 2. armiji promenjen naziv u „Višu komandu oružanih snaga Slovenija — Dalmacija" i „Aerottatico" je preimenovan u „Komandu vazduhoplovstva Slovenija — Dalmacija".

²⁵ Arhiv VII, kut. 154, reg. br. 1/4, kut. 155, reg. br. 1/4; kut. 157, reg. br. 1/1; kut. 154, reg. br. 4/10; kut. 155, reg. br. 3/12; kut. 154, reg. br. 4/10; NAV-I-T-821, 297/909, 917, 920; Giuseppe Santoro. Italijansko vazduhoplovstvo u drugom svetskom ratu, knj. 2.

Italijanske vazduhoplovne jedinice su bazirale na aerodromima: Gorica, Ljubljana, Pula, Sušak, Ronki (zapadno od Trsta), Zemunik, Mostar, Skadar, Podgorica i u hidrobazi Divulje. Prema broju armijskih korpusa u sastavu 2. armije i samostalnog armijskog korpusa u Crnoj Gori i broju vazduhoplovnih jedinica, koje su ih podržavale u borbi protiv NOV i POJ, Italijani su mogli raspolagati sa oko 110 bombarderskih, izviđačkih i lovačkih aviona. Oni su, prema procenama, upotrebili neposredno protiv operativne grupe u četvrtoj i petoj ofanzivi oko 50 izviđačkih i bombarderskih aviona.²⁶

Prema podacima iz knjige „Italijansko vazduhoplovstvo u II svetskom ratu“ od generala Giuseppe Santoro, može se videti da je italijansko vazduhoplovstvo komande Slovenija — Dalmacija, a to su one jedinice koje su podržavale italijansku 2. armiju, izvršilo od 1. jula 1941. do 8. septembra 1943. 4.570 borbenih zadataka radi bombardovanja, raketiranja i mitraljiranja ciljeva na zemlji; 3.250 zadataka radi izviđanja i zaštite teritorija i trupa i 720 letova transportnih aviona radi prenosa materijala — prvenstveno za snabdevanje opkoljenih garnizona.

Vazduhoplovstvo NDH²⁷ je počelo da se formira juna 1941. Ono se razvijalo kao zaseban vid u okviru oružanih snaga Nezavisne Države Hrvatske. Zapovedništvo zrakoplovstva (komanda vazduhoplovstva) imalo je štab, komandu avijacije, komandu protivavionske odbrane i službu obaveštavanja i veze.

Komanda avijacije imala je u svom sastavu vazduhoplovne baze u Zagrebu, Sarajevu, Banjoj Luci i u Mostaru; vazduhoplovni školski puk u Petrovaradinu; Pilotsku školu u Borovu i padobranski bataljon.

Vazduhoplovne luke su imale vazduhoplovnu grupu sa 3—4 eskadrile. Izviđačka eskadrila imala je oko 10 zastarelih aviona tipa „brege“, „potez“, „FN“, „F P2“, „PVT“, „fizeler“. Lovačka eskadrila sa ne više od 10 aviona „fiat G-50“, a pri kraju i nekoliko „Me-109“. Bombarderska eskadrila sa 5—10 aviona tipa „Do-17“. Eskadrila za

²⁶ Arhiv VII, kut. 146, reg. br. 1/2 i 2/2; kut. 422, reg. br. 2/9.

²⁷ Arhiv VII, kut. I. O, 9, reg. br. 7/1—1—31; korice 134a, reg. br. 3/1—123, korice 127, reg. br. 1/45, korice 132a, reg. br. 1/2; korice 61, reg. br. 18/20.

vezu sa nekoliko zastarelih školskih aviona. U sastavu vazduhoplovne baze još se nalazio vazduhoplovni bataljon, tehnička služba i automobilska četa.

Koncem juna 1941. formirana je vazduhoplovna legija, koja se pripremala u Nemačkoj za odlazak na istočni front. Krajem godine od nje su formirane dve eskadrile i posiate na istočni front — 10. lovačka u sastav nemačke 1. flote i bombarderska u sastav 4. vazduhoplovne flote. Bombarderska eskadrila sa istočnog fronta vraćena krajem 1942. u NDH, a lovačka eskadrila je tamo ostala do polovine 1944. i borila se protiv Crvene armije.

Vazduhoplovstvo NDH je imalo sporednu ulogu. Na aerodromima Zagreb, Banja Luka i Rajlovaq uvek su se nalazili Nemci, koji su raspolagali poletno-sletnim stazama, hangarima, kasarnama, domovima i skladištima. Pripadnici vazduhoplovstva NDH bili su kao podstanari i morali su se zadovoljiti onim što im je okupator dodeljivao. Slično je bilo i za aerodrom Mostar, koji se nalazio na teritoriji okupiranoj od strane Italije.

Broj aviona u vazduhoplovstvu NDH bio je promenljiv. Sve je zavisilo od volje njihovih gospodara koliko će im aviona dati i od toga kako je materijal trošen, uništen, popravljen i obnavljan. Može se reći da se u jedinicama prosečno nalazilo 20—25 modernih i oko 100 zastarelih borbenih i školskih aviona.

Partijske organizacije u Zagrebu, Banjoj Luci i Sarajevu uspostavile su još u toku 1941. godine kontakt sa pojedincima i grupama iz vazduhoplovnih jedinica NDH. Mnogi od njih su tokom vremena postali simpatizeri i pomagači NOP. Ovo je važno istaći što će se u sledećim delovima knjige dosta govoriti o pripadnicima vazduhoplovstva NDH.