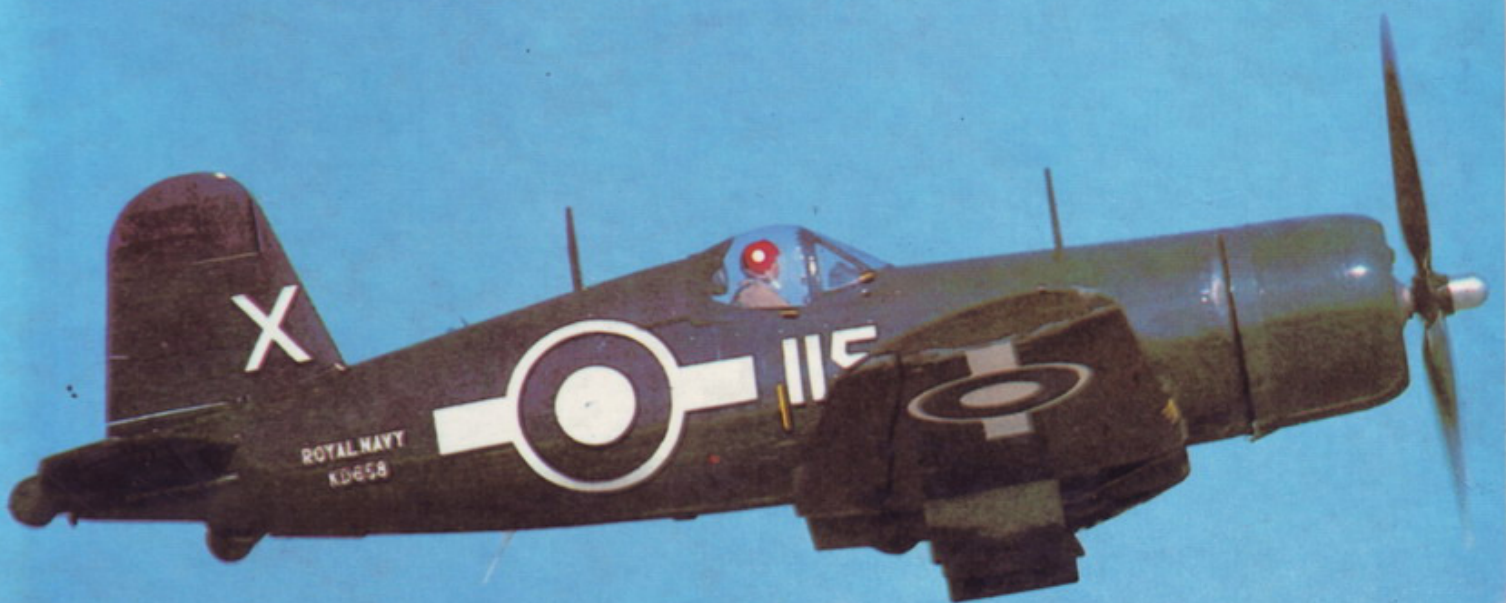
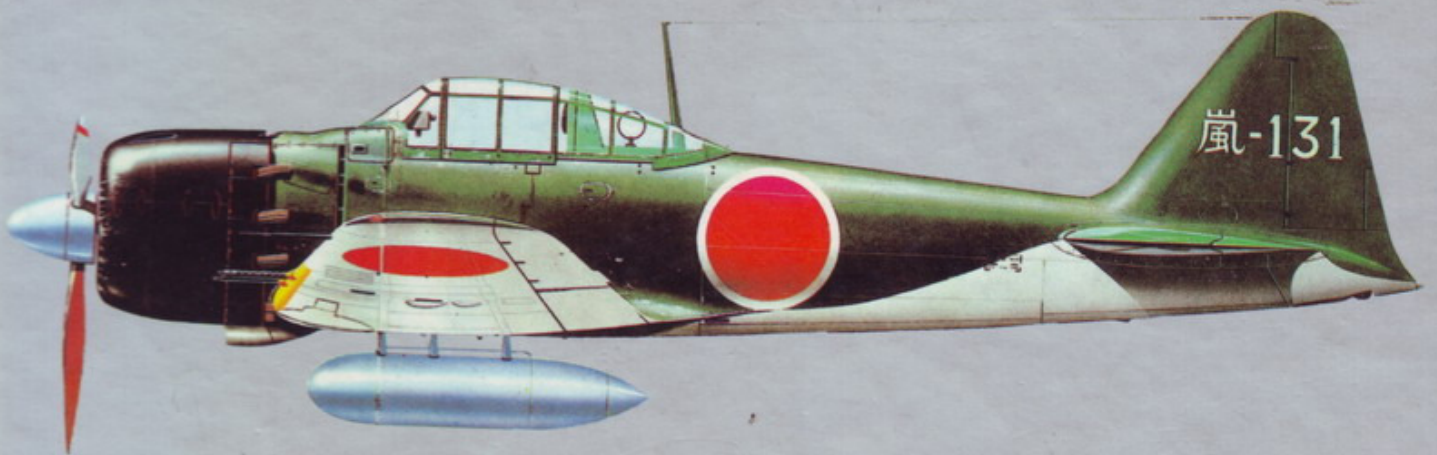


ILUSTROVANA ISTORIJA VAZDUHOPLOVSTVA

# RATNICI NEBA



# **RATNICI NEBA**

## **PAKAO IZ VAZDUHA**

### **RATNA KRILA**

#### **CRNE PTICE**

##### **ZAČETNICI AVIJACIJE**

###### **SAVREMENI IKARI**

Godine 1911. Italijani su po prvi put upotreбили novo i neobično oružje — avion. Svega tri godine kasnije sukobljene zemlje su prvi svetski rat započele sa više stotina krilatih mašina, a završile ga sa desetinama hiljada aviona iznad izmučenih ratišta. Već nakon dvadeset godina, posle brižljivih priprema i sprovođenja nemačkog blickriga koji je bio nezamisliv bez aviona, buknuo je drugi svetski rat.



## ILUSTROVANA ISTORIJA VAZDUHOPLOVSTVA

Projekat jugoslovenskog izdanja Zoran Jerin

Čedomir Janić, Ciril Trček, Jože Vilfan

Stručno mišljenje general-potpukovnik Zdravko Lončar

## RATNICI NEBA

Prevod Đorđe Milanović

Nova poglavlja Čedomir Janić (str. 8—9, 110—113)

(ilustracije za nova poglavlja

Muzej jugoslovenskog vazduhoplovstva, Beograd)

Stručna redakcija srpskohrvatskog izdanja Čedomir Janić

Srpskohrvatsko izdanje priredila Jelka Venišnik-Eror

Urednici Jelka Venišnik-Eror, Vojin Ančić i Dragoljub Stojadinović

Oprema, likovno i tehničko uređenje Virgil Dariš

Izdavači IRO »Vuk Karadžić« i »Službeni list SFRJ«, Beograd

Za izdavače Slobodan Đurić i Veljko Tadić

Štampa Mladinska knjiga, Ljubljana, 1987.

Tiraž srpskohrvatskog izdanja 10.000 primeraka

Prvo izdanje

© za Jugoslaviju, Mladinska knjiga, Ljubljana 1987.

© Orbis Publishing Limited, London 1984.

ISBN 86-307-0084-x

### КАТАЛОГИЗАЦИЈА У ПУБЛИКАЦИЈИ (CIP)

623.74(091)

RATNICI neba / [srpskohrvatsko izdanje priredila Jelka Venišnik-Eror ; prevod Đorđe Milanović]. — [1. izd.]. — Beograd : »Vuk Karadžić« : Službeni list SFRJ, 1987. — 160 str. : илустр. : 31 cm. — (Ilustrovana istorija vazduhoplovstva)

ISBN 86-307-0084-x

623.74-05(091)

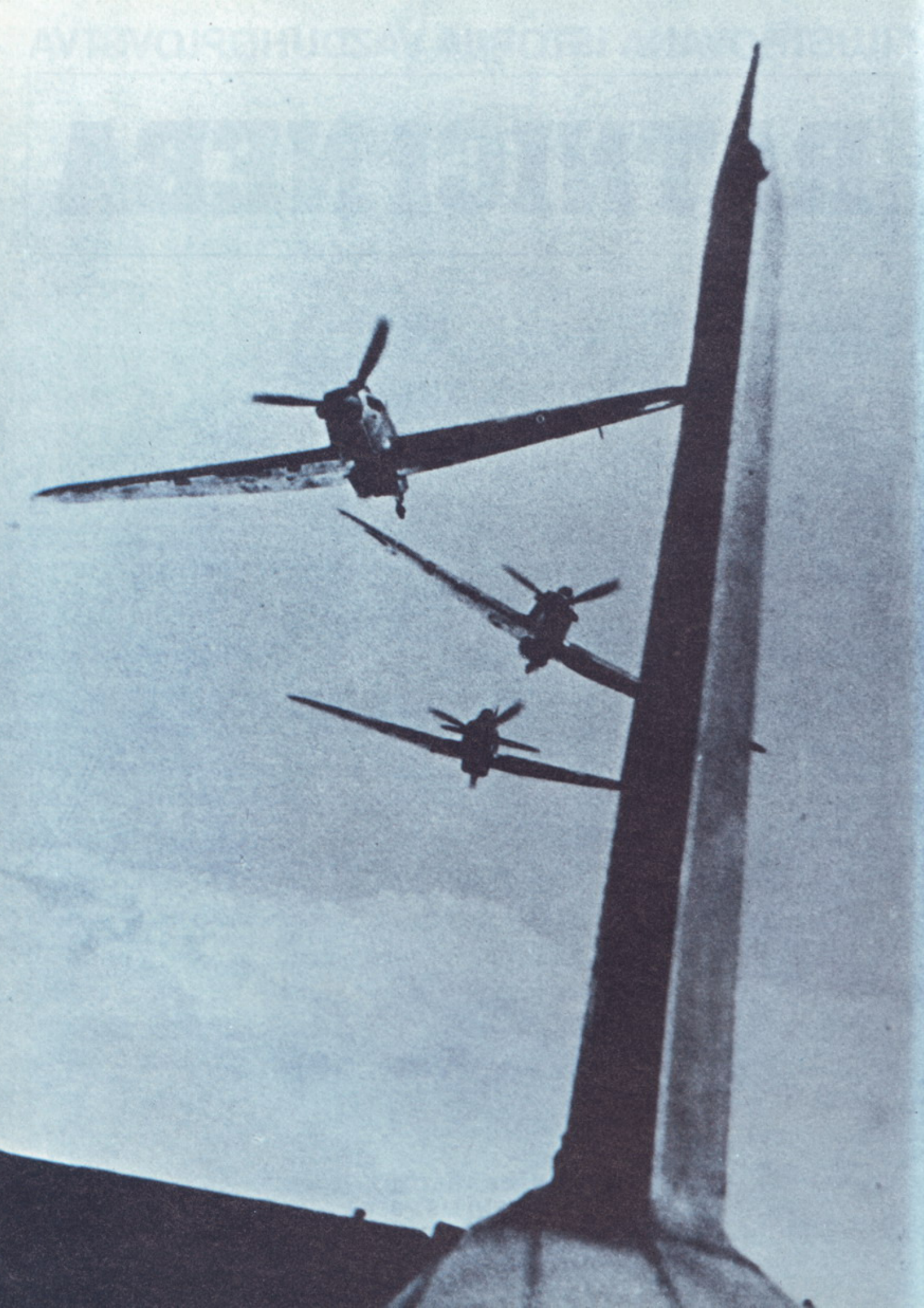
ПК:а) Војно ваздухопловство-Историја  
- б) Пилоти

ILUSTROVANA ISTORIJA VAZDUHOPLOVSTVA

# RATNICI NEBA

VUK KARADŽIĆ  
SLUŽBENI LIST SFRJ  
BEOGRAD







# UVODNA NAPOMENA

*Ilustrovana istorija vazduhoplovstva u šest knjiga nastala je kao rezultat saradnje izdavačkih radnih organizacija Mladinska knjiga iz Ljubljane, Vuka Karadžića i Službenog lista SFRJ iz Beograda. Kao osnova izdanja poslužila je serija od 160 svezaka publikacije Krila (Wings), na skoro 3500 stranica, koju je pod zajedničkim nazivom Enciklopedija vazduhoplovstva objavila izdavačka kuća Orbis iz Londona.*

*Kako je literatura o istoriji vazduhoplovstva u nas vrlo oskudna, a interesovanje čitalaca veliko, smatrali smo da će biti korisno da im ponudimo ovu već afirmisanu seriju ali u smanjenom obimu, izdvajajući one članke i poglavlja koji se odlikuju dokumentarnošću i dobrim likovnim prilozima. Tako je formirano šest celina koje prikazuju istoriju ratovanja u vazduhu, pionire vazduhoplovstva i velikih letova, najpoznatije konstruktore i proizvođače aviona i najčuvanije vojne i putničke avione. Kako je prvobitna serija bila namenjena engleskom tržištu to je bila prenamaglašena uloga britanskog vazduhoplovstva, a zanemareni doprinosi vazduhoplovaca nekih manjih naroda i Sovjetskog Saveza. To je u našem izboru donekle ispravljeno dopunjavanjem pojedinih poglavlja, a posebno su dodata poglavlja o nekim od najznačajnijih događaja iz istorije jugoslovenskog vazduhoplovstva.*

*Knjiga Ratnici neba prikazuje prve skromne pokušaje upotrebe aviona kao novog ratnog sredstva, zatim izuzetan razvoj vazduhoplovstva u prvom svetskom ratu, građanskom ratu u Španiji i, na kraju, u toku prvih godina drugog svetskog rata, kada su Nemci još gospodarili u vazduhu.*

Izdavači



# PRVO VAZDUŠNO RATOVANJE

Italijansko-turski sukob 1911/12. označio je nastanak vojne avijacije

Uticao prvog svetskog rata na razmah korišćenja aviona u vojne svrhe pogodio je utisku da je vazdušno ratovanje otpočelo tokom tih sudbonosnih godina. U stvari, prvi pioniri vazdušnog ratovanja bili su šaćica italijanskih vojnika, koji su učestvovali u malo poznatom italijansko-turskom ratu u Libiji 1911/12, gotovo tri godine pre početka velikog sukoba u Evropi.

Italijanski vojni manevri u augustu 1911. su prikazali mogućnosti aviona za izviđačke zadatke, a već 25. septembra je posebnom naredbom mobilisan specijalni italijanski korpus a uz njega i »vazдушna flotila«. Toga dana flotila se sastojala od devet aviona — dva jednokrila tipa *blerio XI*, dva dvokrila tipa *anri farman*, tri jednokrila tipa *njepor* i dva aviona tipa *etih taube* — sa posadom od pet pilota prve linije, šest pilota iz rezerve i 30 vojnika za sve vrste tehničkog održavanja. Svih devet mašina je bilo odmah rasklopljeno, spakovano u sanduke i poslato preko mora u Libiju. Bez ikakvih tehničkih pomagala, avioni su iskrčani na obalu i prevezeni do povoljnijeg terena za letenje, gde su odmah sastavljeni.

## Prvi ratni let

Ujutro 23. oktobra, kapetan Karlos Piacca (Carlos Piazza) komandant vazdušne flotile, poleteo je u 06.19 časova na svom avionu tipa *blerio* da, po hitnom zahtevu, izvrši izviđanje turskih i arapskih trupa u nastupanju, a potom da se vrati u bazu, što je i učinio u 07.20 časova. Ovo je bio prvi ratni let aviona uopšte. Uskoro zatim, njegov zamenik, kapetan Rikardo Moico (Riccardo Moizo), pilotirajući na avionu tipa *njepor*, isto je krenuo na zadatak ali se vratio posle četrdeset minuta, bez nekih naročitih vesti. Dvojica pilota pošli su u izviđanje i idućeg dana, tragajući za lokacijom neprijateljskih trupa što je Moico i uspeo.

Sledećeg dana, 25. oktobra, Moico se ponovo našao u vazduhu i primetio veliki arapski logor u regionu Ain Zara. Dok je izvodio opasno kruženje, Moico je obasut vatrom iz pušaka i tri kugle su probile krila njegovog *njepora*. Iako pogoci nisu prouzrokovali neka ozbiljnija oštećenja, to predstavlja kamen međaš — prvi put je avion doživeo da bude cilj paljbe sa zemlje. Tokom sledeća tri dana osposobljena su još dva aviona — jedan tipa *etih taube*, na kome je pilotirao potporučnik Đulio Gavoti (Giulio Gavotti), a drugi tipa *anri farman* sa pilotom poručnikom Ugom de Rosi (Ugo de Rossi). Oni su se pridružili svojim starešinama u izviđačkom patroliranju iznad neprijateljskog logora i položaja.

Komandant flotile, kapetan Piacca, ubrzo je shvatio da njegovi avioni mogu da se upotrebe za druge zadatke i posle nekoliko neuspešnih pokušaja konačno je počelo sadejstvo vazduh-zemlja sa jednim od komandanata italijanske artiljerije. Piacca je u konzervama bacao izveštaje za korekturu artiljerijske vatre, nakon osmatranja njenog dejstva. To je sve najavljivalo osnovni zadatak za avione u predstojećem svetskom ratu.

Piacca je, međutim, razmišljao i o mogućnostima snimanja fotografskom kamerom iz aviona i 11. novembra poslao je hitan zahtev glavnoj komandi za nabavku fotografskih ploča i fotografskog aparata marke *cajs bebe*. Posle nekoliko nedelja uzaludnog čekanja, Piacca je odlučio da sam nešto pokrene i pozajmio je jednu fotografsku kameru od inženjerijskog korpusa u Tripoliju. Odmah je kameru ugradio na svoj *blerio*, postavljajući aparat tačno ispred svoga sedišta, usmeren nadole. Pošto je morao ujedno da brine o rukovanju kamerom i komandama aviona mogao je da napravi samo po jedan snimak tokom svakog pojedinog leta, međutim, to je ipak bio početak aerofoto-izviđanja.

*Dole: Blerio XI italijanske vazdušne flotile u Tobruku za vreme italijansko-turskog rata u Libiji. Izviđački let kapetana Piacce, koji je poleteo sa avionom blerio XI 23. oktobra 1911. smatra se prvom upotrebom aviona u ratne svrhe.*





Na dnu: Blerio XI u Libiji. Na dan 28. oktobra 1911. Piacca je osmatrao pogotke ratnog broda Sardenja, koji je tukao artiljerijom oazu Zanzur, a 23. februara 1912. izvršio je prvi pokušaj snimanja iz vazduha.

### Bombardovanje iz vazduha

Premda nema nijednog dokaza da je ijedan od pilota italijanske flotile ikad poleteo sa nekim streljačkim naoružanjem ili ga čak upotrebio, već se tada pokazala ofanzivna uloga aviona i mogućnost da se upotrebi za bacanje bombi. Prvi bombarderski napad koji je ikada bio poduzet, dogodio se 1. novembra 1911. kada je potporučnik Gavoti (Gavotti) bacio tri ručne bombe od po 2 kg težine na oazu Taguira, a četvrtu bombu na Ain Zara. Relativan uspeh Gavotijevog vazdušnog napada, doveo je do upotrebe modifikovanih švedskih ručnih bombi koje su kasnije zamenjene manjim cilindričnim bombama sa eksplozivom u čahuri i olovnim kuglicama. Do februara 1912. avioni iz sastava flotile su osposobljeni da mogu nositi veliki sanduk (nazvan kampondonikos) u kome je bilo po deset bombi marke *bontempeli*, a pilot je mogao jednostavno da ih spušta pomoću jedne poluge i to pojedinačno ili u salvama. Era vazdušnog bombardovanja je tako započela. Ovaj način ratovanja iz vazduha nije se ograničio jedino na dnevne napade. Već 2. maja 1912. kapetan Marengo, komandant druge formacije aviona koja je stigla u Bengazi krajem novembra 1911. izvršio je noćno izviđanje u trajanju od 30 minuta, kao prvo od nekoliko kasnijih patroliranja. Potom je, 11. juna, Marengo izvršio i prvo noćno bombardovanje. Tokom decembra 1911. i januara 1912. rad flotile je bio unekoliko onemogućen zbog užasnih vremenskih uslova, uključujući i snažan vetar i iznenadne oluje. Međutim, avioni su nastavili da pružaju direktnu taktičku podršku trupama na zemlji, vršeći izviđanja terena ispred nastupajuće prethodnice i locirajući neprijateljske jedinice. Pred kraj januara, nastupajući u pravcu istoka prilikom napredovanja italijanskih kopnenih snaga, postalo je neophodno da libijska flotila preseli svoje aerodrome bliže ratnim operacijama, a tada su avioni preuzeli i jednu sasvim drugačiju ulogu: propagandu iz vazduha. Piloti su bacali hiljade specijalno pripremljenih letaka, širom čitavog arapskog bojnog polja, što je priličan broj plemena ubedilo da postanu italijanski saveznici.

### Revolucionarna taktika

Komandanti italijanske armije već su, u to vreme, u potpunosti priznavali značaj aviona, a podvizi pilota bili su pozdravljeni u zvaničnim izveštajima. Vrhovni komandant italijanskog vazduhoplovnog bataljona, potpu-

kovnik Montezemolo, stigao je u Libiju februara 1912. radi inspekcije vazdušne flotile. Jedna od posledica njegovog izveštaja, bila je preporuka da kapetan Piacca bude vraćen u Italiju zbog napada malarije. Zbog neospornog uspeha libijske vazdušne flotile uskoro je u Kirenajku prebačena još jedna, manja flotila, čija je baza bila kod Bengazija. Kada se konsolidovala, ova formacija je dobila svoj prvi borbeni zadatak — izviđanje i patroliranje — koje je 28. novembra izvršio potporučnik Lampugani (Lampugani). Iako su njena dejstva bila uglavnom ograničena na rejon oko Bengazija, ova formacija je dala svoj puni doprinos u prikupljanju operativnog iskustva. Većina letova je vršena pod žestokom turskom protivavionskom vatrom sa zemlje, uključujući i protivavionsku artiljeriju, koju je prvi iskusio poručnik Roberti 15. decembra 1911. dok je leteo iznad nekih turskih položaja. Njegov avion i elisu pogodilo je više šrapnela. U znak priznanja turskim tobdžijama za njihovu preciznost, Roberti se strmoglavio u pikiranju preko položaja neprijateljskih baterija i bacio im nekoliko svojih posetnica.

### Strašan presedan

Komandant formacije u Bengaziju kapetan Marengo, prvi je započeo sa ozbiljnijim zadacima noćnog bombardovanja i izviđanja tokom meseca maja i jula. Njegovi noćni letovi vršeni su uz pomoć električne lampe, fiksirane na letačkoj kacigi, a palio bi je ručno jedino kada bi hteo da očita podatke na skromnim instrumentima komandne table. Tragičnim slučajem, jedan od pilota iz Marengove formacije postao je prva ratna žrtva italijanskog ratnog vazduhoplovstva. Na dan 25. avgusta 1912. potporučnik Pietro Mancini (Manzini) je poleteo u 06.10 časova na zadatak izviđanja, međutim, odmah nakon uzleta bočno je skliznuo, pao u more i poginuo. Pred kraj ove libijske kampanje celokupna međunarodna štampa je odala priznanje italijanskim pilotima. Posebno dalekovide bile su reči britanskog ratnog dopisnika na turskoj strani, koji je napisao: »Ovaj rat je jasno pokazao kako strahovito razorne mogu da budu posledice vazdušnog izviđanja. Ovo novo oružje će u potpunosti izmeniti modernu strategiju i taktiku. Svojom umešnošću, i hrabrošću, italijanska vazdušna flotila je utvrdila najnoviji način razaranja, shvatila većinu mogućih zadataka avijacije, a time izazvala sve nacije da joj slede.«





# AVIONI IZNAD SKADRA I SAVE

Prva žrtva našeg ratnog vazduhoplovstva  
bio je narednik Mihajlo Petrović

Posle sukoba u Libiji, u kome su Italijani 1911. prvi put u istoriji ratovanja upotreбили avione, prva sledeća prilika za proveru i potvrdu sposobnosti aviona kao novog borbenog oružja ukazala se u toku balkanskih ratova, koje su krajem 1912. i početkom 1913. godine vodile Srbija, Crna Gora, Bugarska i Grčka protiv Turskog Carstva.

U toku priprema za balkanske ratove, skoro sve balkanske države nastojale su da svoje vojske opreme najsavremenijim naoružanjem, pa su se tako i avioni našli na spiskovima za hitne nabavke, a u pilotske škole u Francuskoj i Nemačkoj upućeno je na obuku ljudstvo koje je trebalo da oformi prve vazduhoplovne jedinice. Dogodilo se tako da su se kod istih učitelja letenja našli oficiri sa Balkana koji će nekoliko meseci kasnije međusobno ratovati.

Samo nekoliko dana po izbijanju sukoba, 29. oktobra 1912. godine, bugarski oficiri i ruski piloti-dobrovoljci, otpočeli su sa izviđanjem iznad turskih utvrđenja kod Jedrena. Nešto kasnije i grčki vazduhoplovci su nadletali tursku flotu u Dardanelima, a krajem novembra i na ratištu u Makedoniji, činjene su ozbiljne pripreme za prve izviđačke letove avionom *duks*, ali su neočekivano brz prodor i pobeda srpske vojske kod Bitolja za neko vreme odložili njihovo ostvarenje.

Glavna grupa srpskih vazduhoplovaca stigla je, međutim, na ratno poprište sa zakašnjenjem, kada je već sklopljeno primirje sa Turskom, jer je Austrougarska zabranila prevoz aviona kupljenih u Francuskoj preko svoje teritorije, pa su oni putovali do Srbije preko Italije i Soluna. U Niš, gde je 24. decembra 1912. formirana Vazduhoplovna komanda, pristiglo je ukupno jedanaest aviona među njima tri tipa *blerio XI*, tri dvokrilna *farmana-20*, dva *deperdisena*, dva aviona *REP* koji su još uredno zapakovani zaplenjeni od Turaka prilikom prevoženja kroz Srbiju, a iz Makedonije je vraćen avion *duks*, koji su srpskoj vojsci poklonili čitaoci petrogradskog lista »Novo vreme«.

Letački sastav ove jedinice sačinjavali su tri oficira i tri podoficira koji su završili pilotsku školu u Etampu kraj Pariza, a vlada je angažovala i nekoliko poznatih stranih pilota. Prilika da se srpski vazduhoplovci dokažu na bojnopolju ukazala se već krajem januara 1913, kada je prekinuto primirje sa Turskom a vlada je odlučila da pomogne Crnoj Gori u nastojanjima da zauzme jako utvrđeni Skadar oko koga su se već više meseci vodile ogorčene borbe. U kombinovanom srpskom korpusu koji je određen da izvrši ovaj zadatak, našao se tako i Primorski aeroplanski odred sastavljen od četiri aviona i odgovarajućeg osoblja.

Dvadesetog marta otpočeli su probni letovi i dok su drugi piloti kružili oko improvizovanog letelišta kod sela Barbaluši, narednik Mihajlo Petrović odlučio je da proširi zadatak i uputio se pravo ka liniji fronta, prema opkoljenom Skadru. Na visini od oko 1500 metara izviđao je turska utvrđenja a kada se vratio nad aerodrom ugasio je motor i u poniru spiralno pošao je na sletanje. U jednom od možda suviše oštih zaokreta *farman* je uleteo u snažnu termičku struju, propeo se, zatim je naglo potonuo. Zbog toga su popustile i tako





Levo gore: Narednik Mihajlo Petrović, prva žrtva srpskog vojnog vazduhoplovstva, ispred svog farmana. Vidi se i motor marke gnom a iza njega rezervoar za gorivo. (Foto: Arhiv Muzeja jugoslovenskog vazduhoplovstva)

dosta nesigurne veze kojima je pilot bio vezan za avion. Iznemada, pilot se našao izvan aviona, bez padobrana koji se u to pionirsko doba avijacije još nije ni upotrebljavao. Petrovićevo telo drugovi su našli u blizini aerodroma, a nedaleko nesretnog vazduhoplovca pao je i avion na kome su jedino ostali čitavi motor i elisa.

Ovaj udes ostavio je dubok utisak na očevice ne samo zbog svoje tragičnosti već i zbog toga što je smrću Mihajla Petrovića srpsko vazduhoplovstvo izgubilo najboljeg pilota. Nesrećni Petrović je tako bio prva žrtva srpskog vojnog vazduhoplovstva i jedan od prvih pilota u svetu koji je poginuo na borbenom žadatku.

Pripreme za letove ka Skadru nastavljene su već 22. marta kada je potporučnik Živojin Stanković izvršio jedan manji let koji je u stvari poslužio za uspostavljanje poljuljanog samopouzdanja kod pilota. Dvadeset i devetog marta Stanković i podnarednik Tomić u dvosedu blerio XI nadleteli su Skadar i Skadarsko jezero na visini od 2.200 metara i kako su po povratku izjavili, lepo su videli sva turska utvrđenja i položaje koji su se ocrtavali kao linije na zemlji.

Korist od ovog prvog uspelog borbenog leta u smislu prikupljanja podataka bila je neznatna, ali je zato moralni efekat bio značajan. U opsednutom gradu pojava aviona izazvala je pometenost i paniku, a i sam komandant odbrane Skadra, Esad Paša, izjavio je da je let srpskog aviona bio ogromno iznenađenje za njegove jedinice i tamošnje stanovništvo, koje je verovalo da je to nešto natprirodno i da će iz aviona početi na njih da sipaju vrelu vodu i bacaju usijano kamenje. Srpske i crnogorske jedinice doživele su ovaj let kao jednu od svojih pobeda, a dopisnik *Politike* je zapisao da »klicanju nije bilo kraja kada u visini ugledaše avion, čija su krila bila prevučena bojama naše trobojke«.

Sledećih dana nad Skadrom je izvršeno još nekoliko

izviđačkih letova. U jednom od njih Stanković je duže kružio nad Meglušima dok je jedan pešadijski kapetan prikupio potrebne podatke za napad na ovo poznato tursko utvrđenje, a 1. aprila letovima su prisustvovali i vojni izaslanici Francuske, Sjedinjenih Američkih Država, Engleske i Španije, koji su pokazivali veliko interesovanje za primenu aviona u ratu, jer u to vreme njihova vazduhoplovstva još nisu imala priliku da steknu sopstvena borbena iskustva.

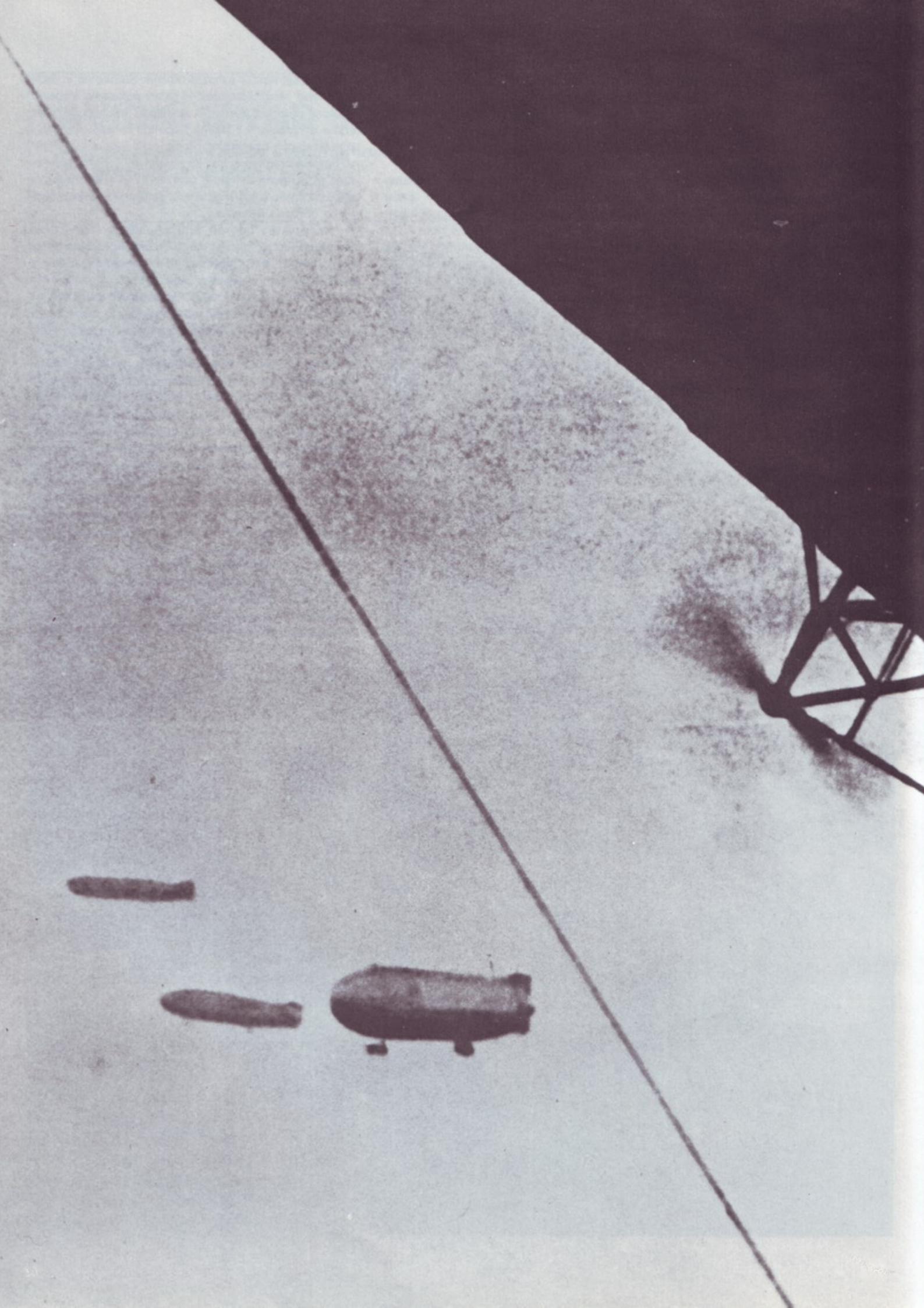
Ova iskustva su bila od velikog značaja i za srpsko vazduhoplovstvo koje je već na samom početku prvog svetskog rata bilo suočeno sa složenijim izviđačkim zadacima. Već 13. avgusta 1914. izviđači su otkrili da austrougarske jedinice podižu pontonske mostove na Drini i Savi, a utvrđen je i pravac nadiranja austrougarskih trupa. Posle Cerske bitke, kada je neprijatelj protearan sa teritorije Srbije, izviđanja su preneti i na njegovu teritoriju, u Srem i Bosnu. Kasnije, u toku bitke za Beograd krajem 1914. i tokom cele 1915. pa sve do povlačenja ka Jadranskom moru, srpski piloti i izviđači, potpomognuti jednom francuskom eskadrilom naoružanom *farmanima*, izvršili su veći broj izviđačkih letova ali i bombardovanja neprijateljskih aerodroma, utvrđenja, monitora i artiljerijskih položaja. Već od početka septembra 1914. vodene su na ratištu u Srbiji i prve vazdušne borbe. Pilota Tomića napali su austrougarski avioni gađajući ga iz karabina, a kada su na avione ugradili mitraljeze i srpski vazduhoplovci su na jedan od svojih blerio XI pričvrstili adaptirani mitraljez *švarcloze*, što je već stvorilo uslove i za vođenje pravih vazdušnih borbi. Kasnije, na solunskom frontu, od 1916. pa sve do proboja 1918, neki od pilota koji su svoj borbeni put otpočeli nad Skadrom, kao već iskusni veterani, prenosili su bogato iskustvo desetinama mladih vazduhoplovaca koji su pisali stranice istorije prvog svetskog rata.

Levo dole: Prvi naoružani avion srpske vojske blerio XI u Požarevcu 1915. Izviđač ima i mitraljez švarcloze koji su na avion montirali domaći majstori (Foto: Arhiv Muzeja jugoslovenskog vazduhoplovstva)

Dole: Jedan od aviona farman koje su Francuzi poslali kao pomoć srpskoj vojsci u borbama sa Austrijom. Snimak je napravljen krajem maja 1915. godine na aerodromu kod Šapca (Foto: Arhiv Muzeja jugoslovenskog vazduhoplovstva).









# CEPELIN U VATRI

R. A. Dž. Varneford je bio prvi saveznički avijatičar koji je oborio cepelin

Čast da bude prvi avijatičar koji je oborio nemački cepelin u vazdušnoj borbi, dugo je bila pogrešno pripisana poručniku Vilijemu Lifu Robinzonu (William Leefe Robinson); pilot koji je zaslužan za tu pobjedu bio je R. A. Dž. Varneford (Warneford). Roden u Dardžilingu u Indiji, 15. oktobra 1891, Varneford se prvo školovao u Simli, a potom u Engleskoj. Varnefordova porodica se kasnije preselila u Kanadu gde je on ispoljio smisao za tehniku, pa se niko nije iznenadio kada je stupio u Indijsku parobrodsku kompaniju pri izbijanju rata.

Bojeći se da se rat može završiti pre nego što bude pozvan da učestvuje u njemu, Varneford nije gubio vremena, vratio se u Englesku i odmah po dolasku se prijavio u vojsku. Tvrđoglav i žustar, Varneford se uskoro zasitio armije, a privukla ga je avijacija. Godine 1915. je uspešno završio obuku za pilota i stekao »krila« u mornaričkom vazduhoplovstvu (RNAS = Royal Naval Air Service). Odmah je raspoređen u 2. eskadrilu RNAS-a sa bazom kod Istčerja na ušću Temze u more.

Na dan 7. maja 1915. mladi avijatičar je prekomandovan preko mora u sastav 1. eskadrile kod Denkerka, pod komandom komandira eskadrile Artura Longmora (Arthur Longmore). Posle nekoliko uzbudljivih borbениh letova iznad nemačkih linija, Varneford je uskoro stekao ime i ugled. Pošto je Denkerk svojim mnogobrojnim vojnim ciljevima postao česta meta nemačkih napada, šaroliki sastav eskadrile je preraspoređen i Varneford je uskoro stigao u Furne, zajedno sa poručnikom J. P. Vilsonom (Wilson), potporučnikom J. S. Milsom (Mills) i komandrom eskadrile Spenser Grejom (Spenser Grey).

## Trojka za cepeline

Napadi cepelina na Englesku započeli su tokom prvih meseci 1915. i Spenser Grej je zajedno sa svojim pilotima odlučio da bombarduje napadače u njihovoj belgijskoj bazi u Everu i Berhemu Sent Agat kako bi ih barem omeli, ako već ne i onemogućili. Na dan 7. juna, Longmore je dobio izveštaj od Admiraliteta iz Londona, da se tri cepelina upravo vraćaju posle napada na Englesku. Grejova eskadrila stupila je u akciju, i to po prethodno proučenom planu: Varneford i potporučnik Roz (Rose) na avionima tipa *moran L*, visokokrilci, poleteli su sa aerodroma Furne i zaputili se za Berhem, a Mils i Vilson, na avionima tipa *anri farman*, krenuli su ka bazi Ever. Nemački cepelin kopnene vojske (bilo je i mornaričkih) LZ-37, kojim je komandovao poručnik fon Hagen (Otto von Haagen), je sa cepelinima LZ-38 i LZ-39 poleteo za Englesku nekoliko časova ranije. Cepelin LZ-38 je zakazao gotovo odmah nakon poletanja zbog nezgode sa motorom i vratio se u bazu. To se kasnije pokazalo za sudbonosno za Nemce, pošto su Mils i Vilson uspešno bombardovali bazu cepelina u Everu, razorivši i cepelin i njegov hangar.

*Desno: Slika Gordona Krozbija prikazuje uništenje cepelina LZ-37 akcijom pilota poručnika R.A.J. Varneforda u 3 časa ujutro 7. juna 1915. Akcija se odigrala između Genta i Brisela na visini od 1.800 metara. Varneford je leteći na moranu L uništio LZ-37 sa šest bombi od po 10 kg. Viktorijin krst mu je uručen četiri dana kasnije.*

Izgubivši u vazduhu kontakt sa Rozeom, Varneford je nesigurno kružio nebom, a onda je najednom primetio male plavičaste plamičke iz izduvnih cevi motora ispod neobičnog oblaka. Prilično vremena je prošlo pre nego što je britanski pilot razabrao da je »oblak« bio u stvari taj tako impresivan vazdušni brod. Zato nije ni uspeo da iznenadi posadu cepelina i mitraljezi iz motorskih gondola odmah su otvorili vatru na mali avion. Varneford je munjevito krenuo u akciju da bi izbegao pogotke i prateći

*Na suprotnoj strani: Jedina poznata fotografija grupe cepelina iznad Engleske prikazuje nemačke cepeline koje je 9. augusta 1915. snimio jedan član posade LZ-11.*







*Gore: Četvorica pripadnika 1. eskadrile RNAS-a, snimljeni 1915: pilot potporučnik J. S. Mils, poručnik pilot A. V. Bigsvort, poručnik pilot J. P. Vilson i poručnik pilot R. A. J. Varneford. Varneford je bio prekomandovan u Furne, blizu Denkerka, sa drugim pilotima iz 1. eskadrile uključujući i Milsa i Vilsona, u maju 1915. radi presretanja cepelina što su napadali Veliku Britaniju.*

vazdušni brod na sigurnom rastojanju, mislio da cepelin hoće da ide za Gent. Tako ga je pratio nadajući se da će ugrabiti priliku i da će ga stići. Na Varnefordovo zaprepašćenje, cepelin je odjednom promenio kurs leta i okrenuo se prema njemu da ga napadne. U isto vreme pilot mu se približio s boka penjući se kako bi izbegao preciznu mitraljesku vatru koja ga je prisilila da pobegne van njihovog dometa. Sa svojih šest bombi od po 10 kg težine model *hales*, koje su bile smeštene na rudimentarnoj prečagi iza stajnog trapa aviona, Varneford je shvatio da jedino može da ošteti cepelin ako bude leteo iznad njega.

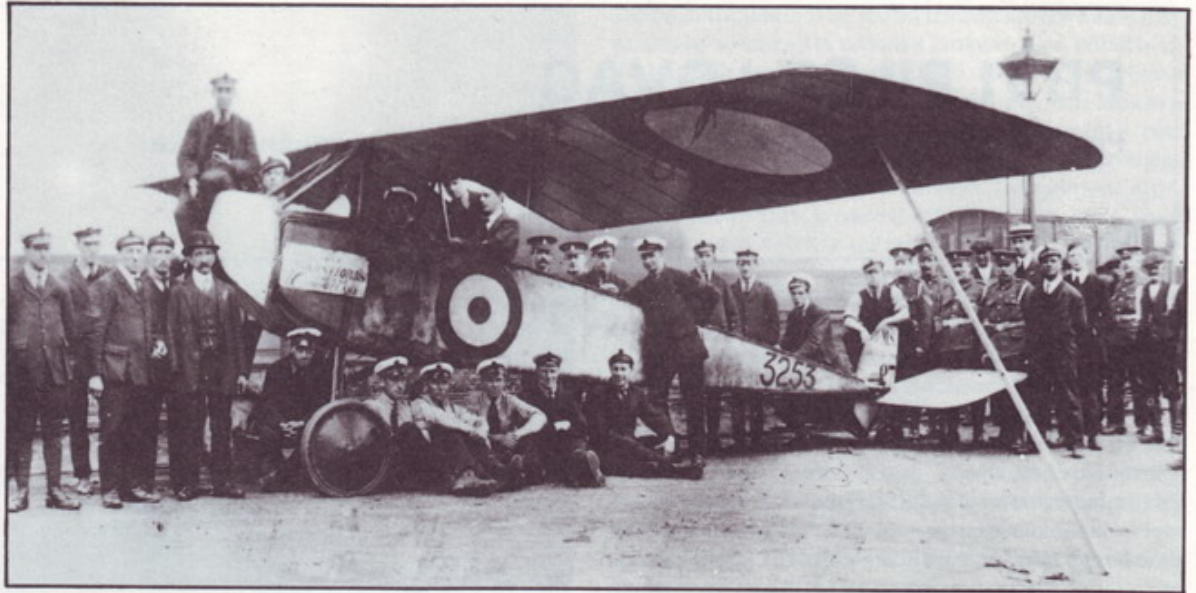
#### **Težak napad**

Očigledno je i fon Hagen shvatio taktičko preimućstvo visine leta i vazdušni brod je počeo ubrzano da se penje, odbacivši balast, povećavši brzinu kako bi mogao da pobegne neprijatelju. Bez obzira na sve to, Varneford je nadvisio vazdušni brod i uhvatio poziciju iznad slabo osvetljene trupine cepelina. Onda, pritisak na polugu za odbacivanje bombi, i šest bombi je počelo da pada ka masivnom cilju. Učinilo mu se da je prošla čitava večnost a da se nije ništa dogodilo. A onda se nebo prolomilo od užasnih eksplozija, koje su raskomadale vazdušni brod. Detonacija koja je razorila cepelin za par sekundi,

odbacila je i Varnefordov avion na leđa. Pilot je uspeo da ponovo uspostavi kontrolu nad svojom mašinom izbegavajući zapaljene krhotine koje su vitlale oko njega. Nakon nekoliko minuta zapaljani cepelin je pao na ženski manastir svete Elizabete u Mon Sen Armanu kod Genta, ubivši jednu kaludericu i ozledivši još nekoliko drugih. Kormilar sa *LZ-37*, Alfred Miler (Mühler), nalazio se u prednjoj gondoli koja se otopila od cepelina, probila slabi krov zgrade manastira i sa ošamućenim Nemcem pala na postelju jedne kaluderice. On se kao nekim čudom izvukao sa lakšim povredama, kao jedini preživeli od deseterice članova posade cepelina.

Ubrzo nakon propasti cepelina, Varneford se i sam našao u nevolji, jer je počeo da mu otkazuje motor što ga je primoralo da izvrši prinudno sletanje 50 km iza neprijateljskih linija. Sada mu je bilo od koristi njegovo nekadašnje interesovanje za tehniku. Uskoro je otkrio izvor problema — cev za dovod goriva bila je napukla. Uspeo je da je opravi, koristeći parče krpe i muštiklu, pokrenuo elisu da upali motor, skočio u kabinu kada je avion već bio u pokretu i poleteo u noć. Posle sletanja na rtu Gri-Ne zbog uzimanja goriva, Varneford se bezbedno vratio u Furne, gde su već znali novost o uništenju cepelina *LZ-37*.





#### Prerana smrt

Varneford je za samo nekoliko časova postao čuven. Hvalile su ga kolege a ubrzo mu je dodeljeno i odlikovanje Viktorijin krst, 11. juna 1915. Šest dana kasnije, odlikovan je francuskim Ordenom Legije časti. Nakon svečanosti, pošao je u Bik sa zadatkom da preuzme novi avion *anri farman* za svoju eskadrilu. Na aerodromu se upoznao sa Henrijem Nidamom (Henry Nedham), jednim američkim dopisnikom, koji ga je zamolio da krene sa njim, u drugom sedištu aviona, kako bi posetio eskadrilu u Furneu, jer je želeo da što više piše o pojedinostima iz ove uspešne akcije. Varneford se odmah složio i krenuli su ka aerodromu na obali.

Uskoro po poletanju aviona, međutim, pokazalo se da su komande za upravljanje odjednom postale sasvim neposlušne; onda su popustila krila, a avion se okrenuo pravo ka zemlji, izbacivši svoje nevezane nesretne putnike; obojica su poginula.

Govorilo se tada da je Varneford bio premoren zbog preteranog slavlja u noći pre udesa, ali to nije nikada ubedljivo dokazano.

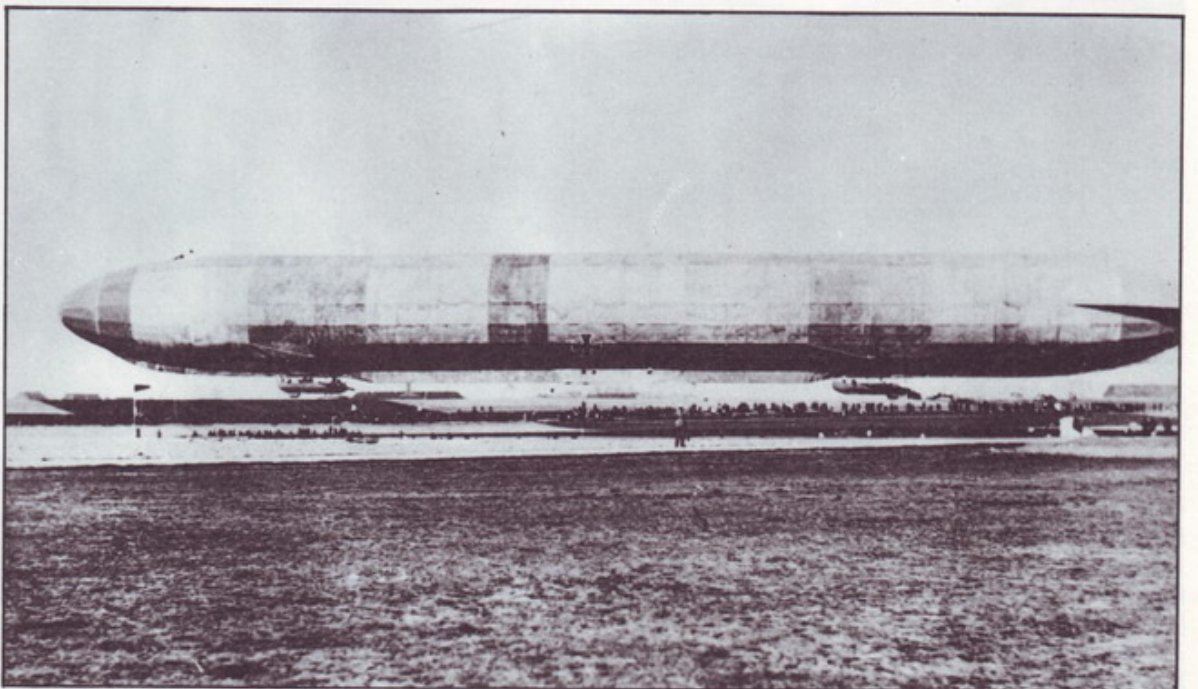
Telo pilota Redžinalda Aleksandera Džona Varneforda je preneto u Englesku i sahranjeno na groblju u Bromptonu u Londonu, 22. juna 1915. godine.



Desno, gore: Moran tip L visokokrillac, izviđač, sa kakvim je Varneford oborio cepelin LZ-37.

Desno, u sredini: Poručnik R. A. J. Varneford je postao heroj preko noći, ali je poginuo u letačkom udesu 17. juna 1915.

Desno: Cepelin LZ-37, snimljen u Kelnu. Nemci su počeli da upotrebljavaju ovakve vazdušne brodove početkom 1915. godine za napade na Englesku.





# PRVI PILOT LOVAC

Podvizi Rolana Garosa revolucionisali su vođenje vazdušnog rata

Rolan Garos (Roland Garros) je svoju vazduhoplovnu karijeru započeo 1910. u dobu od 22 godine stupivši u pilotsku školu koju je vodio Luj Blerio (Louis Bleriot), nedaleko od Pariza. Ubrzo se pokazao kao letač neospornog talenta. Sledeće godine, Garos je postao drugi pilot u Blerioovoj ekipi koja je učestvovala u vazduhoplovnoj trci na relaciji dugoj 1.406 km od Pariza do Madrida. Ova trka je počela 21. maja 1911. na aerodromu Isi le Mulino. Start je, međutim, bio katastrofalan jer je jedan od takmičara prilikom poletanja uleteo u grupu prisutnih visokih zvanica. Tom prilikom je poginuo M. Barto (Barteaux), ministar vojske, a ozbiljno povređen predsednik vlade Moni (Monis). Uskoro potom i druge mašine su posejale svoje krhotine na maršruti leta preko Gaskonje i oblasti Baskije. Garos je stigao skoro do San Sebastijana ali je na 22 kilometra pre grada doživeo udes i ispao iz dalje trke.

Nekoliko dana kasnije, Garos se vratio u Francusku radi pripreme za vazduhoplovnu trku na relaciji Pariz-Rim-Torino, koju je organizovao pariski list *Le Petit Journal* i deponovao novčanu nagradu u iznosu od 100.000 franaka. Garos i njegov kolega iz Blerioove ekipe, startovali su kao ravnopravni favoriti. I jedan i drugi ispoljili su neke svojerodne osobnosti: pilot Kono (Conneau) je leteo pod pseudonimom poručnik Bomon (Beaumont) i pre polaska je napunio svoje džepove šećerom, dok je Garos uporno nosio sa sobom tvrdo kuvana jaja. On je ovo objašnjavao frazom: »Jaja daju krila«.

## Uporni takmičar

Međutim, i to mu nije pomoglo i Garos je morao prinudno da se spusti kod ušća reke Rone. Razlupao je svoj avion *blerio*, a potom je seo u jedan auto i odvezao se u Avinjon, gde je nabavio drugi *blerio*, tako da se uskoro ponovo našao u vazduhu jureći za Konoom. Pratio ga je preko Frežisa, Nice, Monte Karla i San Rema — gde su crkvena zvona oglašavala njegov prolazak — do Pize, gde je posle obilne večere sa šampanjcem, ponovo pao i slomio avion. Treći *blerio* mu je stigao pravo iz fabrike i to ekspresnim vozom, tako da je Garos konačno stigao u Rim, ali dan kasnije iza svog takmaca. Oni su se dogovorili da se odreknu etape do Torina i da podele novčanu nagradu. Dvojica prijatelja su se potom ponovo plasiralakao prvi i drugi na kružnom letu po Evropi, na vazduhoplovnoj trci u junu te godine, preko Francuske, Belgije, Holandije, Italije i Engleske.

Godine 1911. iznad grada Sen Malo Garos je postavio i svetski rekord u visini leta od 3.909 metara avionom *blerio XI*. Ovaj rezultat je potom popravio na 4.112 m i konačno na 5.609 m u Tunisu, 1913. godine. Iste godine, 23. septembra, Garos je prvi uspešno preleteo Sredozemno more prealivši 700 km od San Rafaela u južnoj Francuskoj do Bizerte u Tunisu, za 7 sati i 53 minuta leta. Garos je tada počeo da leti za kompaniju Moran-Solnija, i kao i drugi Blerioov »štićenik« — Adolf Pegu (Adolphe Pegoud) — pokazao je veliko interesovanje za novi vid letenja — vazdušnu akrobatiku. Juna 1913. učestvovao je na svom prvom akrobatskom natecanju održanom u Živisiju blizu Pariza. Pobjeda mu je izmakla za dlaku — kao i nagrada od 30.000 franaka koju je osvojio Švajca-

rac Edmond Odemar (Audemars). Odemar je inače bio inicijator preciznog letenja u formaciji koji je pod nazivom »vazdušni balet« prikazao sa kolegama Garosom, Žilbertom, Brendžežonkom i Leganjeom.

## Prvi avijatičarski as

Kada je izbio rat, Garos se prijavio u francusko vojno vazduhoplovstvo i uskoro je postao glasni zagovornik ofanzivne uloge aviona. Nezadovoljan stanjem avionskog naoružanja, zamolio je svog prisnog prijatelja i nekadašnjeg poslodavca Rejmonda Solnija (Raymond Saulnier) da stvori mehanizam za prekidanje paljbe mitraljeza, koji bi fiksnom mitraljezu omogućio da puca uporedo sa uzdužnom osom aviona kroz obrtno polje elise. Tako bi bilo moguće da se mitraljez i avion ujedno usmere ka cilju, nišanje bi bilo lakše i preciznije i bilo bi jednostavnije pogoditi neprijatelja. Solnija, slično kao i drugi pronalazači širom Evrope, radio je i ranije na eksperimentima sa zupčanikom za sinhronizaciju gadanja mitraljezom, ali je razočaran odustao, u prvom redu zbog toga, što mitraljezi iz 1914. nisu mogli da tuku ravnomernom brzinom i zbog nepouzdanih bojevih zrna često bi i zatajili.

Garosa sve to nije obeshrabrililo i sam se prihvatio posla. Odlučio je da koristi mitraljez marke *hočkis*, da ga čvrsto montira na trup aviona kod pilotske kabine svog *moran-solnija L*, i tako obezbedi nišanje kroz obrtno polje elise. Odbojnici za odbijanje mitraljeskih zrna bili su montirani na zadnjoj površini krakova elise, kako bi

*Dole: Garos je bio izuzetno obdaren pilot. On je leteo na raznim takmičenjima, postavljao rekorde, prvo sa Bleriovim timom, a potom za Moran Solnija. Kada je izbio rat istim žarom se posvetio vojnoj avijaciji. I dok su inženjeri razmišljali o mehanizmu za sinhronizovanje mitraljeske vatre, Garos je improvizovao napravu za odbijanje mitraljeskih zrna koja je u svemu funkcionisala, uvećavajući vojnu vrednost aviona — tako su rođeni avioni lovci.*

*Desno: Garos stiže u San Sebastijan, 26. maja 1911. godine posle završne etape u vazduhoplovnoj trci na relaciji Pariz-Madrid.*







većina mitraljeskih zrna prošla između krakova elise dok se okreće, a oni koji bi udarili u krakove elise, odbili bi se na tim odbojnicima. Ti odbojници nisu bili tek obične metalne ploče pričvršćene na zadnjoj površini krakova elise, na kojima bi meci mogli da rikošetiraju i pod opasnim uglom. Te su ploče imale uzane ivice, trouglastog oblika, povezane osovinicom sa zadnjom stranom krakova elise, u osnovi ivice elise, i to preko linije gde se otvara vatra iz mitraljeza. Druge dve ivice trougla takođe su prelazile preko ugaonika, kako bi usmerile putanju mitraljeskih zrna da rikošetiraju. Zbog toga su se mitraljeska zrna odbijala od ivice deflektora, odskakući od krakova elise van njenog obrtnog polja. Sa tako opremljenim avionom, Garos je prvi put poleteo u akciju 1. aprila 1915. iznad ratišta i naišao na nemački izviđački *albatros B II*, koji nije ništa slutio. U prvi čas, nemački pilot i izviđač nisu ni obraćali pažnju na jednokrillac koji im se približavao, iako su ga prepoznali kao francuski *moran-solnije parasol*. Približavao im se sprema, čeno, što aprila 1915. nije bilo znak za uzbunu. Usvojena lovačka taktika borbe u vazduhu tada se naime sastojala od uporednog letenja sa neprijateljskim avio-

*Levo: Na prvom akrobatskom takmičenju (Živisi, 8. juna 1913) Garos je bio drugi, posle Odemara; obojica su leteli na avionima blerio.*









nom i »gadanja« iz revolvera, karabina ili ponekad bacanja ručne bombe. Ako bi se dogodilo da sve to bude uzaludno, što se obično i događalo, protivnici bi se uzajamno pozdravili i potom bi odleteli svako na svoju stranu. Garosov napad, međutim, nije bio nimalo u skladu sa džentlmenkim ponašanjem. Pilot nemačkog *albatrosa* mora da je zaprepašćeno uočio bljesak mitraljeških rafala što su prolazili — neverovatno — kroz obrtno polje elise francuskog aviona — pre nego što je nastradao. Tako je poručnik Garos postigao svoju prvu vazдушnu pobjedu, zahvaljujući sopstvenom izumu čije su posledice za nekoliko nedelja u potpunosti revolucionisale sva dotadašnja iskustva u vazдушnim borbama.

#### Ruski rulet

U sledeće dve nedelje još četiri nemačka aviona su nastradala od njegovih pogodaka i Garos je postao prvi as pilot u prvom svetskom ratu i u istoriji avijacije. Sreća ga je, međutim, uskoro napustila. Već 19. aprila 1915, dok je napadao jednu nemačku kolonu blizu Kortrea, puščana zrna sa zemlje su probušila cev za dovod goriva na njegovom *moranu*. Morao je da izvrši prinudno sletanje iza neprijateljskih linija. Uspeo je da uništi svoj avion, ali ne i deflektore na elisi, pre nego što je zarobljen. Garos, koji je bio i poznat i cenjen zbog svojih predratnih podviga, bio je čak počašćen šampanjcem u nemačkoj oficirskoj menzi, ali još veću pažnju privukao je njegov *moran-solnija*, pa su njegovi ostaci detaljno ispitani. Preneti su u nemački generalštab i pozvan je Holandanin Antoni Foker (Anthony Fokker), konstruktor aviona, da prouči sistem deflektora na Garosovom avionu. Foker je izjavio da taj sistem tehnički nije doraden, da je to novi vid »ruskog ruleta«, i da će ranije ili kasnije neko zрно da se odbije i da pogodi bilo motor bilo pilota.

U svakom slučaju, Garosov sistem deflektora bio je privremeno rešenje do nalaženja prave sinhronizacije između okretanja elise i pucanja mitraljeza. U Francuskoj, Engleskoj i Nemačkoj, inženjeri (pa i naš Bloudek) nastojali su da izrade zadovoljavajući sistem za sinhronizaciju mitraljeske vatre. Foker u Nemačkoj bio je prvi

koji je u tome uspeo. Tako je krenuo »Fokerov bič« po zapadnom frontu, kada su Fokerovi jednokrilci opremljeni uređajima za sinhronizaciju mitraljeske vatre zagospodarili nebom.

Što se tiče samog Rolana Garosa, on je prilično dugo bio vojni zarobljenik a onda je uspeo da pobegne u Francusku. On se odmah vratio na ratište i poginuo u akciji u vreme završne faze rata, 5. oktobra 1918.

*Levo: Na hidroavionu moran-solnija*

*Dole: Garos (u odelu) sa svojim moranom posle prvog preleta Sredozemnog mora.*

*Sasvim dole: Poletanje aviona blerio u Dinardu.*





# USAMLJENI LOVAC

Albert Bol je bio jedan od najvećih britanskih vazdušnih asova u prvom svetskom ratu

Albert Bol (Albert Ball) imao je svega dvadeset godina kada je poginuo, ali je tokom poslednje dve godine svog života postao jedan od prvih i najvećih britanskih vazdušnih heroja prvog svetskog rata.

Rođen je u Notingemu 14. avgusta 1896. kao sin opštinskog činovnika, a obrazovanje je stekao u koledžu Trent. Kada je završio školovanje, 1913. preuzeo je jednu malu livnicu mesinga i mašinsku radionicu. Međutim, kada je godinu dana kasnije objavljen rat, odmah se prijavio kao dobrovoljac. Oktobra 1914. već je stigao do oficirskog čina. U nadi da će što pre otići u Francusku, prebacio se u Severnomidlanski biciklistički korpus. U to vreme, zainteresovao se za letenje. Sam je plaćao časove letačke obuke i stekao diplomu pilota 15. oktobra 1915. Posle toga je prekomandovan u Kraljevski leteći korpus, gde je upotpunio svoje znanje i već januara 1916. stekao »krila«, pilotski znak. Konačno mu se ispunila želja da ode u Francusku, jer je prekomandovan u 13. grupu u Savaju.

Grupa br. 13. bila je jedinica za izvršavanje zadataka izvidanja i usmeravanja artiljerijske vatre, i to na avionima dvosedima tipa *BE-2c*.

Na dan 20. marta Bolov motor je otkazao na poletanju, morao je prinudno da sleti i polomio je avion, ali i njegov izviđač i on prošli su bez povreda. Na dan 27. opet je morao prinudno da sleti, ali ovog puta zbog dejstva neprijateljske protivavionske vatre. Nakon toga povremeno bi mu dozvolili da leti u avionu jednosedu tipa *bristol skaut* i shvatio je da je ta mala mašina stvorena za njega. Svoj prvi sukob sa neprijateljem doživeo je 29. aprila kada je sa svojim strelcem uspeo da prinudi nemački avion na sletanje blizu mesta Ruvroja.

## Lovac njepor

Sedmog maja 1916. — kasnije je Bol shvatio koliko je to bio značajan dan — poslan je u 11. grupu koja je bila naoružana različitim avionima, od dvoseda *FE-2b* i jednoseda *njepora* i *bristol skauta*. Bol je dobio *njepora*,

*Dole: Bol, drugi zdesna, snimljen sa kolegama pilotima iz 56. grupe. Desno od Bola je komandir eskadrile major G. A. Blumfild.*





koji je bio podesan za individualiste, i uskoro je krstario po nebu iza neprijateljskih linija, tragajući za protivnicima. Tokom maja meseca imao je nekoliko vazdušnih borbi sa neprijateljskim avionima, češće ih prinudivši da odstupe ili slete na zemlju, što je bio u ono vreme uobičajeni način izlaska iz teških situacija.

Prvog juna kružio je iznad nemačkog aerodroma kod Duajija kako bi izazivao nemačke pilote. Kada su dva nemačka aviona konačno poletela, Bol ih je tako energično napao da je prinudio obojicu da ponovo slete.

Posle kratkotrajnog odsustva, Bol se ponovo vratio svom *njeporu* i 26. juna napao i uništio nemački osmatrački avion. Uskoro je odlikovan Vojnim krstom za svoje akcije i hrabrost. Velika ofanziva na reci Somi počela je 1. jula i među mnogo stotina vojnika koji su poginuli na zemlji, bilo je i ljudi iz njegovog starog puka šervudskih gorštaka. Idućeg dana Bol je oborio jedan nemački *roland*, avion dvosed koji se razleteo u komade blizu puta Merkatel-Aras. Samo trideset minuta kasnije on se sukobio sa jednim *avijatikom*, dvosedom, obasuo ga vatrom i srušio ga na jednu poljanu.

Bol je počeo da oseća posledice svojih stalnih patroliranja ali se ipak uznemirio kada je bio prekomandovan u grupu br. 8 »na odmor«. Ova grupa je letela avionima tipa *BE-2c*, slično kao njegova ranija grupa br. 13, i njemu to nije odgovaralo, jer je umesto u vazdušne borbe, polazio na zadatke bombardovanja i osmatranja artiljerijske vatre. Na dan 28. jula on je poleteo sa jednim obaveštajem kojeg je trebalo da ostavi iza neprijateljskih linija. Međutim, francuski obaveštajac se na cilju predomislio, pa ga je Bol morao vratiti nazad. Bol je stalno pokazivao svoje napadačke sklonosti, čak i na avionu *BE*, pa je konačno vraćen u svoju 11. grupu.

#### Voda eskadrile

Vrativši se svome voljenom *njeporu* 17, Bol je opet započeo svoja izazivanja neprijateljskih aviona. Već 17. avgusta prinudio je na sletanje dva nemačka aviona *roland*, 22. avgusta je uništio još dva *rolanda* a trećeg prisilio na prinudno sletanje. Sledećeg dana prekomandovan je u 60. grupu, pod komandom majora R. Smit-Berija (R. Smith-Barry).

Poznat kao »vuk-samotnjak«, Bol je od majora dobio odobrenje da leti kad god bude raspoložen. Do kraja meseca Bol je dodao još dva uništena aviona velikom broju vazdušnih pobeda, uz dodatak da je još četiri neprijateljska aviona bio prisilio na sletanje. Potom je

ponovo otišao na odsustvo i vratio se na front 11. septembra, ovaj put da preuzme komandu nad A eskadrilom 60. grupe. I pored nove odgovornosti, on je nastavio da leti sam kad god je bilo moguće.

Započele su dve neverovatne sedmice vazdušnih borbi. Već 15. septembra uništio je dva *rolanda*, 21. još dva, a trećeg je prinudio na sletanje. Sledećeg dana našao se iza nemačkog *fokera D I*, koga je oborio posle kraćeg sukoba. Kroz dva dana oborio je jedan *albatros D II*, a idućeg jutra, opet je poleteo u boj. U 05.45 Bol je odlučio da, uprkos naredbama, obaspe vatrom neke osmatračke balone u nizu, kako bi privukao pažnju neprijateljskih aviona koji su mogli da budu u blizini. Zaista su se uskoro pojavila tri izviđačka *albatrosa* i Bol ih je odmah napao, gađajući jednoga iz neposredne blizine posle čega je Nemač pao u kovit i razbio se blizu Haplinkurta. Dva jutra potom, sukobio se sa jednim drugim *albatrosom*, jednosedom, iznad Bapauma. Pikirajući prema protivničkom avionu, on je raspalio iz svog mitraljeza marke *levis* što je bio montiran na gornjem krilu i pogodio nemački avion koji je odmah buknuo u plamenu. Iste večeri napao je i formaciju od osam nemačkih aviona dvoseda *rolanda* blizu Grenkurta, ispucao čitava dva doboša municije iz svog levisa tukući odozdo nagore, pogodivši jedan avion i oborivši ga.

Tokom septembra Bol je odlikovan Ordenom za zasluge sa lentom, isto tako i ruskim Ordenom Sv. Đorda. Njegovo nizanje vazdušnih pobeda nastavilo se 1. oktobra, kada je oborio tri aviona jednoseda. Tri dana kasnije on je poslan kući, na odmor u Englesku, i otišao je u 34. rezervnu grupu u Orfordnis za instruktora letenja. Za vreme svog sledećeg borbenog perioda na frontu oborio je još 12 nemačkih aviona, uništio jedan vezani osmatrački balon i prinudio još 19 aviona da slete. U novembru je dobio drugu lentu za svoj Orden za zasluge.

#### Mesec pobeda

U Engleskoj, a posebno u njegovom rodnom gradu, Bol je uživao veliku slavu; Notingem ga je proglasio za počasnog građanina. Ipak, on je stalno tražio da ga vrate u operativnu službu u Francuskoj. Konačno je februara 1917. poslan u London Kolni u Herfordšajru, gde je bila u formiranju 56. grupa i postavljen je za komandira A eskadrile (A flajt). Ova eskadrila je bila naoružana novim lovcima tipa *SE-5*, koje Bol nije cenio koliko avione *njepor*. U stvari, kada je 56. eskadrila otišla u Francusku 7. aprila, Bol se potrudio da mu opet dodele avion



Levo: Avion SE-5 u kome je Bol dva meseca kasnije poginuo, snimljen u bazi 56. grupe, negde marta 1917.

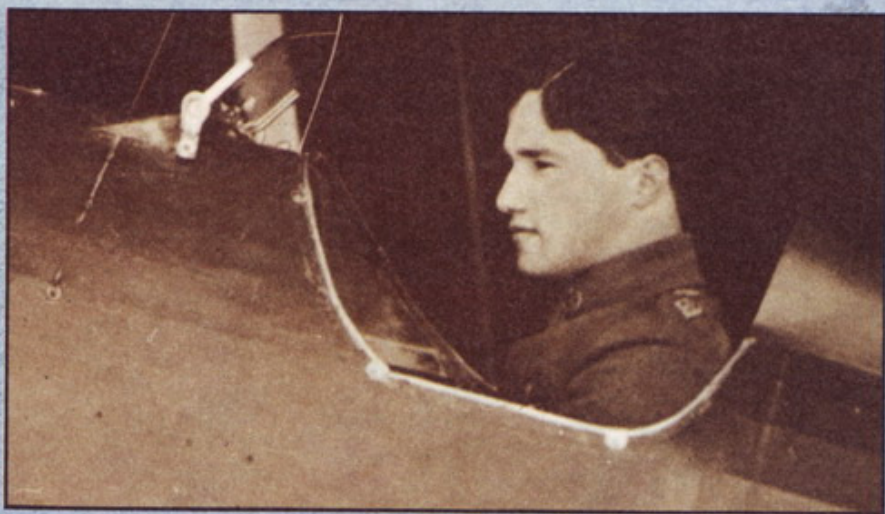




Levo, gore: Lovac njepon, koji je Bol više cenio no SE-5 kojima je bila naoružana 56. grupa.

Levo, niže: Bol za komandama aviona SE-5

U pozadini: Poslednji let kapetana Bola.





*njepor*, na kome je leteo kad god je to bilo moguće. Pedeset i šesta grupa je postala jedna od najpoznatijih lovačkih grupa u prvom svetskom ratu. Tačno za mesec dana Bol je postigao još četrnaest vazdušnih pobeda, počevši sa tri pobede 23. aprila — koje su istovremeno bile i prve vazdušne pobede nove eskadrile. Postigao je još dve pobede 26. aprila, a drugu »duplu« pobedu 28. aprila. Predvođeci dvojicu svojih pilota pratilaca iz eskadrile, predveče 1. maja, oni su se sukobili sa šest dvoseda *albatros*, na visini od oko 5.000 metara. Obrušavajući svojim *SE-5* Bol je zauzeo svoju omiljenu poziciju za napad, ispod protivnika, i otvorio vatru iz mitraljeza, koji je bio montiran na gornjem krilu. Dvosed je pojurio dole, a Bol se sjurio za njim otvarajući i dalje vatru sve dok *albatros* nije udario o zemlju. Sledećeg dana uništio je jedan *albatros D III* i poslao jedan dvosed u kovit do zemlje. Sledeće večeri Bol je vodio svoju eskadrilu kada je primetio dva neprijateljska izviđača. Bol je napao jednoga od njih i oborio ga pre nego što je drugi neprijateljski lovac i uspeo da ga napadne. Potom se popeo uvis, i kada je izišao iz lupinga bio je sučeljen sa nemačkim avionom. Dva lovca su otvorila vatru, svaki sa svoje strane, i uzajamno se pogodili. Bolov *SE-5* je bio pogoden u rezervoar za ulje pa ga je ulje sveg poprskalo. Ipak, nekako je sleteo dok je nemački avion bio ozbiljnije oštećen i razbio se. Još dva *albatrosa* jednoseda izviđača stradala su od vatre Bolovog mitraljeza, 5. maja, a njegova poslednja žrtva, opet *albatros*, bio je uništen predveče 6. maja blizu Samkurta, dok je leteo na svom omiljenom *njeporu*.

### Poslednji let

Bolov život se završio 7. maja 1917. tačno godinu dana nakon njegovog dolaska u 11. eskadrilu. Ne zna se pouzdano kako je poginuo jer se to dogodilo bez očevidaca. Tokom žestoke borbe u vazduhu, na večernjem nebu između Kambrea i Duajija, poslednji put je primećen kako juri za jednim neprijateljskim avionom, ka oblacima. Tek krajem dana, 56. grupa je sa zaprepašćenjem shvatila da se Bol nije vratio. Nemci su ga sahranili uz sve vojne počasti na groblju kod Aneulina.

Bol je uništio 23 nemačka aviona, poslao na tlo dva nemačka aviona »bez kontrole«, a 21 avion je prinudio na sletenje, što čini ukupno 47 vazdušnih pobeda. Na dan 8. juna 1917. londonski list *Gazet* zabeležio je da je Bol posmrtno odlikovan Viktorijinim krstom. U obrazloženju odlikovanja govori se o 44 pobede, ali kada je kralj Bolovom ocu, ser Robertu Bolu, predao odlikovanje u Bakingemskoj palati 21. jula, potvrdio mu je da je njegov sin postigao 47 priznatih pobeda nad neprijateljem.

Sve ovo Bol je postigao do maja 1917. mada je borba u vazduhu bila još relativno nova, a taktika se tek razvijala. Sam je tražio puteve kako da se bori u vazduhu, rukovođen načelom »napadati sve«, svojom hrabrošću i agresivnom akcijom, koje su ga učinile prvim velikim vazdušnim asom Britanije. U stvari, njegova je taktika bila jednostavna. Voleo je da leti sam, da bude lovac koji se prikrada svojoj žrtvi, i veoma retko bi se povlačio pred nadmoćnijim neprijateljem. Na zemlji je takođe bio pravi »vuk samotnjak«, najradije negujući svoj mali vrt ili svirajući na violini u kolibi koju je sam napravio.





# NAPAD U ZORU

Samostalnim napadom na nemački aerodrom,  
Bili Bišop je zaslužio Viktorijin krst

Vilijam Averi Bišop (William Avery Bishop) rođen je u Oven Saundu u Ontariju u Kanadi, 8. februara 1894. Bio je sin sudije, živahno i energično dete, voleo je jahanje i plivanje, kao i popularne sportove kao što su fudbal ili ragbi. Na svoj sedamnaesti rođendan Bili Bišop je pošao stopama svoga starijeg brata u Kraljevsku vojnu školu, više zbog same akademije nego zbog vojnih stremjenja, ali u maju 1914. je uhvaćen dok je varao na ispitu. Objavljivanje njegovog kažnjavanja je trebalo da se odvije na početku jesenjeg ispitnog roka, međutim, ne čekajući zasluženu kaznu, on je napustio školovanje i stupio u konjički puk u Torontu, a kasnije prešao u sedmi kanadski puk planinskih strelaca, sa kojima je otplovio u Englesku u junu 1915.

Kako je rovovsko vođenje rata ograničilo ulogu konjičkih jedinica, Bišop je ubrzo shvatio da su njegove dužnosti u Engleskoj daleko od romantičnih ideja o jurišanju na neprijateljske položaje. Pošto nije želeo da bude pešadinac, odlučio je da pređe u Kraljevski letački korpus, dakle u vazduhoplovstvo. Stupio je u 21. grupu u Niderejvonu kao izviđač. Sa tom jedinicom je prešao u Francusku u januaru 1916. gde je ostao sve do sredine 1916. Zbog raznih nezgoda i lakših povreda, neko vreme je bio skinut sa letačke dužnosti. Vratio se u Englesku na odmor i pošao u Kanadu u posetu porodici.

Kada se ponovo vratio u Englesku, Bišop je zatražio da ode na obuku za pilota, što mu je odobreno, i pošto se obučio, leteo je izvesno vreme na zadacima teritorijalne odbrane sve do marta 1917. kada se vratio u Francusku i bio primljen u 60. grupu koja je letela avionima *njepor*.

## Čestitke od Trenšarda

Po dolasku u jedinicu razbio je jedan *njepor* i činilo se izvesnim da će biti vraćen u pilotsku školu da dovrši obuku. Ali sledećeg dana, 25. marta, preleteo je preko neprijateljskih linija i na povratku javio da je postigao vazдушnu pobedu nad jednim *albatrosom* jednosedom, a da mu je, dok je obrušavao za njim prema tlu, motor otkazao. Sa motorom koji je čas otkazivao, čas prihvatao rad, spustio se prinudno očekujući da se još uvek nalazi na neprijateljskoj teritoriji. Srećom, već je bio prešao preko linije fronta i našao se među svojimima. Kada se vratio u svoju grupu i prijavio da je oborio nemački avion, njegov komandir je odlučio da ga ipak zadrži na frontu. Leteo je još nekoliko puta preko linije fronte, i oborio i drugi *albatros* poslednjeg dana meseca marta. U teškim borbama »krvavog aprila« Bišop je uspeo da zapali dva osmatračka balona, kao i devet nemačkih aviona. U maju je nastavio da povećava broj pobjeda, došavši tako do brojke 22, za šta je odlikovan Vojnim krsom, a ukratko potom usledio je i Orden za zasluge. Početkom maja, Albert Bol, koji je leteo u 56. grupi, posetio je 60. grupu i tom prilikom razgovarao sa mladim Kanadanimom. Razgovarali su o planovima da zajedno napadnu neki nemački aerodrom, u rano jutro, što je Bišop prihvatio. Međutim, Bol je poginuo dva dana kasnije, pre nego što su mogli da sprovedu svoj plan. Bišop ipak nije želeo da od njega odustane i poleteo je u takav napad u zoru 2. juna 1917.

U svom kasnijem izveštaju o ovom samostalnom napadu na nemački aerodrom, Bišop je naveo da je mitraljirao

*Dole: Bili Bišop snimljen sa svojim njepor skautom, sa kojim je stekao Viktorijin krst za svoj smeli napad u zoru 2. juna 1917.*







hangare a zatim oborio tri nemačka lovca *albatrosa* koji su poleteli da ga napadnu. Bišopov komandir je poslao izveštaj komandantu brigade generalu Higinu (Higgins) koji je o tom smelom napadu izvestio generala Trenšarda (Trenchard), komandanta britanskih vazdušnih snaga. Trenšard i komandant kopnenih snaga ser Douglas Hejg (Douglas Haig) poslali su svoje čestitke Bišopu, a ubrzo mu je dodeljen najviši britanski orden za hrabrost, Viktorijin krst.

Stalno se boreći, često leteći po svome metodu, daleko iza neprijateljskih linija fronta, Bišop je postigao sledećih šest vazdušnih pobeda do kraja meseca juna, uništivši protivničke avione ili ih prinudivši da slete zbog oštećenja. U prve tri nedelje meseca jula, on je postigao još šest pobeda i tako je njihov broj porastao na 36. Potom je usledilo povlačenje aviona tipa *njepor* iz 60. grupe i dobijeni su novi avioni tipa *SE-5A*, koji su imali po dva mitraljeza — jedan marke vikera a drugi marke levis — koji su udvostručili Bišopovu vatrenu moć. Čim se navikao na novi tip aviona, oborio je još dva neprijateljska aviona krajem jula.

#### Taktika vuka samotnjaka

Gotovo stalno u vazduhu, često kao vuk samotnjak, Bišop je pronalazio svoje žrtve tamo gde ga je neprijatelj često najmanje očekivao i tako je stalno povećavao broj svojih pobeda. U prve dve nedelje meseca avgusta, on je uspeo da obori sledećih devet nemačkih aviona, sedam lovaca i dva dvoseda, da bi ukupan broj svojih pobeda povisio na 47, što mu je donelo dodeljivanje Ordena za zasluge sa lentom.

Sa 47 vazdušnih pobeda Bišop se izjednačio sa rezultati

ma Alberta Bola (iako su u to vreme Bolu bile priznate samo 44 zvanične pobede), i poslat je u Englesku kao najuspešniji među pilotima britanskog Komonvelta. U Bakingemskoj palati predstavljen je kralju, a uskoro nakon toga dobio je odsustvo da se vrati kući u Kanadu, gde se oženio sa Margaret Burden (čiji je brat Hank postao as pilot u 56. grupi 1918), sa kojom se verio nešto pred odlazak u Englesku 1915. Bišop je takođe o svom iskustvu napisao knjigu, kojoj je dao naslov *Vazdušni rat*, a štampana je 1918. Učestvovao je i prilikom raznih akcija regrutovanja jer je »Biš«, kako su ga zvali, bio izuzetno popularan i okruživala ga je masa ljudi gde god bi se pojavio.

Bišop se vratio u Englesku u januaru 1918. zajedno sa svojom suprugom i unapređen je u čin majora. U školi potpukovnika R. R. Smit-Berija (Smith-Barry) usavršio je svoje letačko zvanje i onda je postavljen za komandira 85. grupe, nove jedinice, koja se upravo formirala za odlazak u Francusku.

Došavši u 85. grupu u Hounslou kod Londona, Bišop je srdačno dočekan kao novi komandant i naredne nedelje je proveo u pripremama svojih ljudi za borbe u Francuskoj. Potom je 85. grupa preletela preko Lamanša 22. maja 1918. i pet dana kasnije Bišop je postigao svoju prvu pobedu nakon godine dana odsutnosti. To je istovremeno bila i prva ratna pobeda njegove nove grupe. Od tada pa do 19. juna, Bišop je povećao broj svojih pobeda za 25, i tako došao do ukupnog broja od 72 vazdušne pobede, od čega 65 uništenih protivničkih aviona, 14 oštećenih i uništena dva neprijateljska balona.

Svoj poslednji borbeni let opet je obavio samostalno, a odigrao se 19. juna. On je tada već znao da mu je to

*Gore: Bišop je leteo na nje-poru 17 u 60. grupi do jula 1917, kada je jedinica dobila modernije i teže naoružane SE-5A. Više od 500 aviona njepor je korišćeno u RFC-u i RAF-u.*





Gore: Bišopova mnogobrojna odlikovanja među kojima su odličja kao Orden viteza (gore), Viktorijin krst (sasvim levo) i DSO sa lentom (drugo levo).

poslednji let pošto je bio premešten u domovinu, i to mu je bila za dugo vreme jedina prilika da poveća svoj već tako veliki broj ukupnih pobjeda. U protekla tri dana on je bio postigao osam pobjeda.

Našavši se iznad Pašendela, probio se kroz oblake da bi proverio svoju poziciju i tada je naišao na tri nemačka aviona tipa *falc D III*, koji su se najednom našli ispred njega. Kako je kasnije izjavio, ovima su se bila pridružila još dva aviona, međutim, Bišop se izborio protiv sve petorice, uništivši dvojicu a drugu dvojicu je prinudio da se sudare i sruše. Na povratku ka aerodromu naišao je na jedan usamljeni avion dvosed, koji je takode oborio napadajući ga odozgo i sleđa, i tako je postigao pet vazdušnih pobjeda na svom poslednjem borbenom letu. Za ove svoje poslednje vazdušne borbe dobio je orden Avijatičarski krst za zasluge.

Dole: Vazduhoplovni maršal »Bili« Bišop, tada načelnik za obuku u kanadskoj avijaciji, u vreme inspekcije kanadskih jedinica u Britaniji, oktobra 1942.



#### Kanadski vazduhoplovni puk

Unapređen u čin potpukovnika Bišop je postao prvi komandant kanadskog vazduhoplovnog puka, koji je trebalo da postane deo snaga za taktičku podršku kanadskog korpusa u Francuskoj. Međutim, rat se završio pre nego što je Bišop sa svojim pukom mogao da bude poslat u borbu.

Bišop je napustio letačku vojnu službu i vratio se u Kanadu 1919. godine. Nastavio je sa nizom turneja po Kanadi i Americi držeći predavanja. Kasnije se udružio sa Bili Barkerom, drugim kanadskim pilotom koji je odlikovan najvišim ordenom Viktorijinog krsta, međutim, ova saradnja je možda bila prilično zabavna, ali ne naročito uspešna. Prvo su prodavali avione za kompaniju Sopvič, a 1920. kupili su tri stara hidroaviona sa potiskujućim elisama i osnovali čarter kompaniju, leteci između luke Toronto na jezeru Ontario do jezera Muskoka, nekih 160 kilometara severnije.

Isto tako su kupili i dva dvoseda tipa *martinsajd*, i u leto 1920. izvodili su tako zastrašujući letački program iznad publike, povodom kanadske nacionalne izložbe, da su im dalji nastupi bili zabranjeni. Njihova vazduhoplovna linija je vremenom propala tako da su se dvojica prijatelja na kraju rastala.

Kasnije se Bišop vratio u Englesku. On i njegova supruga su se kretali u dvorskim krugovima, u društvu bogatih i slavnih i u Engleskoj i u Francuskoj, a Bišop se čak sprijateljio sa Vinstonom Čerčilom. Takode je putovao u Nemačku i tamo sretao vazduhoplovce iz prvog svetskog rata, kao na primer Udeta i Geringa, a postao čak i jedini strani član nemačkog udruženja asova pilota, i to kada je priznao da je uništio i mnogo britanskih aviona zbog svojih grubih sletanja. U drugom svetskom ratu Bišop je postao maršal Kanadskih kraljevskih vazduhoplovnih snaga, odgovoran za obuku; njegov sin je bio jedan od pilota kome je on lično dodelio pilotski znak »krila« u julu 1942. »Bili« Bišop je umro u Edmondtonu 11. septembra 1956. a 1965. njegov sin je objavio biografiju svoga oca pod naslovom *Hrabrost u rano jutro*.



# KRALJ VAZDUŠNIH LOVACA

Edvard Manok je bio najveći britanski vazdušni as prvog svetskog rata

Sin podoficira kopnene vojske, Edvard Manok (Edward Mannock) je rođen 24. maja 1887. u baraci Prinostonske konjice, blizu Brajtona. Njegovo dečastvo je bilo obeleženo slabim zdravljem i jakim astigmatizmom koji je prouzrokovao skoro potpuno slepilo njegovog levog oka. Manok je napustio školu u svojoj trinaestoj godini



kako bi doprineo svoj udeo porodičnom budžetu: njegov otac je naime napustio majku sa četvoro male dece ostavljajući je bez sredstava. Posle raznovrsnih administrativnih poslova, Manok je preko svoga brata Patrika konačno stupio na posao kod Nacionalne telefonske kompanije i početkom 1914. otišao po ugovoru svoje kompanije na rad u Tursku.

Kada je Turska stupila u rat 5. novembra 1914. Manok je bio jedan od mnogih britanskih državljana koje su Turci internirali. To interniranje je u stvari bilo pravi zatvor, gde su vladale razne bolesti i glad. Oskućna medicinska pomoć je ubrzo dovela internirce do opasnog zdravstvenog stanja. Usledila je blagovremena intervencija lokalnog američkog konzularnog činovnika, pa je Manok repatriiran u Englesku aprila 1915, jer je bolestan i iznemogao i od turskih vlasti ocenjen kao nesposoban za vojnu službu.

Po dolasku u Britaniju, Manok se odmah prijavio za službu u armijski medicinski korpus, u kome je služio kao teritorijalac još pre rata. Bio je dobro prihvaćen, a kasnije i proizveden u čin narednika a ubrzo i u višeg narednika u planinskom transportnom odeljenju. Odlučivši da pređe u aktivnu službu i to što pre, Manok se odmah prijavio na komisiju inženjerije, na kojoj je prošao, a 1. aprila 1916. prijavio se u vazduhoplovstvo na obuku za pilota. U avgustu je završio obuku a sledećih šest meseci je proveo na različitim kursevima trenaže. Onda je 1. aprila 1917. Edvard Manok bio određen za Francusku. Stigao je u bazu Sen Omer, a četiri dana kasnije prijavio se u svoju

prvu operativnu jedinicu, u 40. grupu. Raspoređen je u eskadrilu »C« i svoj prvi let je izvršio već idućeg dana ujutro na avionu tipa *njepor*.

## Kompletan tim

U toku prvog meseca, Manok je u sastavu 40. grupe učestvovao u mnogim patroliranjima i imao nekoliko sporadičnih borbi sa neprijateljskim avionima, međutim, tek je 7. maja — na dan kada je njegov idol, pilot lovac Albert Bol, poginuo u vazdušnoj borbi — zabeležio svoju prvu zvanično priznatu vazdušnu pobedu. Zapalio je i uništio jedan vezani osmatrački vazdušni balon. Kasnije, 25. maja i 1. juna oborio je dva nemačka aviona dvoseda, premda ih nije prijavio kao vazdušne pobeđe, a 7. juna, kada je pratio neke bombardere tipa *FE-2b*, napao je jedan *albatros D III*, pobeđio ga srušivši ga sa visine od 4.000 m na zemlju. Dva dana kasnije, oborio je par dvoseda, pre odlaska na kraći odmor u domovinu. Vrativši se u Francusku, Manok je sledeću pobedu postigao oborivši jedan izviđački avion *DFW* 12. jula pogodivši njegovog pilota, a sledećeg dana poslao je na zemlju još jedan *DFW*. Premda je njegov bilans pobeđa u startu bio prilično skroman, njegov dosledno dobar i pouzdan rad doneo mu je zvanično priznanje i unapređenje u čin kapetana, a 22. jula 1917. godine je odlikovan i Vojnim krstom.

Kao komandir Manok je počeo da sprovodi svoja shvatanja taktike vazdušnih borbi koja je na prvo mesto postavljala timski rad. Po Manokovom mišljenju, prošla su vremena samostalnog lova, a ratovanje u vazduhu je postalo pitanje koordinacije i planiranja lovačkih jedinica koje treba da prouzrokuju maksimalnu štetu uz minimalne gubitke. Sećajući se svojih prvih bojažljivih borbenih letova poklanjao je posebnu pažnju neiskusnim pilotima koji bi dolazili u njegovu eskadrilu, posmatrajući ih, štiteći i obučavajući ih sve dok oni nisu stekli »čulo« za vazdušnu borbu.

I pored svega, njegova permanentna koncentracija i briga za svoje ljude, nisu mogle da ga odvrte od postizanja pobeđa. Između 28. jula i 15. avgusta, Manok je oborio pet nemačkih izviđačkih aviona, a onda je tome dodao još pet aviona dvoseda tipa *DFW* u toku sledeće sedmice. Na dan 4. septembra, postigao je »trojke« — tri oborena aviona tipa *DFW* — i tokom narednih dana još sedam vazdušnih pobeđa. Poslednji iz te serije bio je avion tipa *hanover CL III*, koji je oborio 1. januara 1918, što je bila njegova poslednja pobeđa u 40. grupi. Tada je odlikovan lentom za svoj orden Vojnog krsta i prekomandovan u teritorijalnu odbranu, u Englesku.

Nakon kratkotrajnog službovanja na Bigin Hilu, Manok je opet prekomandovan, i tu u 74. trenažnu grupu u Kolneju, februara meseca 1918. Ova novoformirana grupa je imala avione tipa *SE-5a*, a jedinicom je komandovao veteran pilot lovac major Kejt »Grid« Koldvel (Keith Caldwell), koji je Manoka postavio za komandira A eskadrole. On je brzo svoje mlade pilote ubedio u potrebu timskog rada u vazdušnoj borbi. Uporno ih je tome podučavao, prikazujući im borbeni taktiku i strategiju. Potom, poslednjih dana marta, 74. grupa je bila spremna za borbe u Francuskoj.

Gore: Manok (levo) snimljen sa pilotima iz 74. grupe, uključujući komandanta, majora K. L. Koldvela (drugi levo). Manok je tada komandovao A eskadrilom 74. grupe u Francuskoj, od aprila do juna 1918.





Gore: Major E. Manok

### Orden za zasluge

Na dan 12. aprila započela je serija pobjeda 74. grupe locirane kod La Lovijeja. Manok je pobedio jedan *albatros* koji je udario o zemlju istočno od Karvina i učestvovao u rušenju još jednog takvog aviona. Pre nego što je istekao april mesec, zabeležio je još šest oborenih nemačkih aviona. Maj 1918. se pokazao kao njegov najuspešniji mesec, kada je postigao 24 priznate vazdušne pobjede. Na dan 19. maja dodeljen mu je Orden za izuzetne zasluge, a lentu je stekao već krajem meseca. Manok je nastavio sa svojim pobjedama i tokom juna, sa trostrukom pobjedom na dan 1. juna, kada je oborio tri nemačka aviona tipa *falc D III* izviđača iz 52. lovačke eskadrile i to u brznoj akciji jednog za drugim. Do 18. juna — kada je otišao iz 74. grupe da bi se vratio u Englesku — on je povećao broj pobjede za još sedam. Njegova reputacija pilota lovca i vodje lovačkih formacija već se bila proširila širom savezničkih eskadrila na zapadnom frontu, iako su mu ime znali jedino u krugovima RAF-a. Unapređen je u čin majora 21. juna i određen za naslednika majora »Bili« Bišopa, kao komandir 85. grupe — druge lovačke jedinice naoružane avionima tipa *SE-5A* u Francuskoj. Ovu dužnost je preuzeo 3. jula.

### Nadahnuo rukovođenje

Ne trošeći uzaludno vreme na objašnjavanja svoje lovačke taktike, Manok je svojoj novoj jedinici efikasnost svojih metoda krenuo da dokazuje u vazduhu. Već 7. jula on je poveo 85. grupu u napad na formaciju nemačkih *fokera D VII*; lično je uništio jedan avion, oborio drugi i još dva naterao da se sudare u vazduhu. Idućeg dana je postigao još jednu pobjedu, pa još jednu 10. jula, a potom još dve pobjede 14. jula. Oborio je *albatros* dvosed 19. jula, a drugu dvostruku pobjedu je postigao sledećeg dana, a jednog *fokera trokrilca* je oborio 22. jula. Svemu tome bili su očevici pripadnici njegove grupe, a pobjede su mu kasnije i zvanično priznate. Ovakvom veštinom i hrabrošću on je davao svojim pilotima očigledan primer o tome kako on shvata vazdušne borbe. Pobjedama i

pouzdanosti njegovog rukovođenja, stvoren je osećaj da je »naš Majk« — kako su ga nazivali — nepobediv. Pod komandom Bišopa, 85. grupa je bila veoma uspešna no sastavljena od briljantnih individualista, ali pod Manokom, ona je postala uigran i jedinstven lovački tim.

Uskoro posle pet časova ujutro 26. jula 1918. dva aviona tipa *SE-5A* iz 85. grupe poletela su sa aerodroma kod San Omera i krenula ka liniji fronta. Leteli su »Majk« Manok i mladi Novozelandsanin D. C. Inglis, koji još nije bio postigao neku vazdušnu pobjedu, a Manok ga je poveo na ovaj let u nadi da će mu pomoći da »obori svoga patka«. Leteći tako na visini od oko 15 m preko izrovanog terena, Inglis je najednom primetio kako Manokov avion naglo penje i onda video kako napada jedan nemački dvosed tipa *DFW C V*, koji je kružio iznad rovova. Inglis ga je pratio, raspalio vatru u trup neprijateljskog aviona i uskoro je video kako u plamenu pada ka zemlji. Manok je onda leteo vrlo nisko iznad nemačkih rovova, a Inglis je primetio mali plavičasti plamen koji se bio pojavio na jednoj strani Manokovog aviona nakon što je proleteo kroz baražnu vatru otvorenu iz nemačkog rova. Uskoro je ceo Manokov *SE-5A* bio u plamenu, okrenuo je ka zemlji, udario o nju i buknuo u požaru. U roku od nekoliko sekundi Inglisov avion je takođe bio obasut jakom vatrom iz pušaka i mitraljeza i on je jedino mogao da usmeri svoj oštećeni avion prema savezničkoj teritoriji, jedva se probivši da bi tamo prinudno sleteo.

Nakon primirja, kada su podeljena poslednja odlikovanja i počasti, Manokovi nekadašnji ratni drugovi bili su zaprepašćeni kada su uvideli da Manok nije bio posmrtno odlikovan Viktorijinim krstom. Prema zvaničnim posleratnim dokumentima Manok je bio postigao 73 vazdušne pobjede, što je bio najveći rezultat kod britanskih pilota u prvom svetskom ratu. To je još povećalo nastojanje da mu se oda prikladna počast i 18. jula 1919. Manok je konačno posmrtno odlikovan Viktorijinim krstom. Navodi u proglasu se završavaju rečima: »...izuzetan primer neustrašive hrabrosti, neverovatne veštine, požrtvovanosti u izvršenju zadataka«.

Dole: *SE-5A* je bio jedan od najboljih savezničkih aviona iz prvog svetskog rata. Manok je leteo na ovom tipu od oktobra 1917. do svoje pogibije 26. jula 1918. U prvom delu svoje borbene karijere on je leteo na nešto lakšem njepon skautu u 40. grupi.





## KRVAVI APRIL

April mesec 1917. bio je »krvavi april«, kako ga je nazvao RCF u bici za nadmoćnost u vazduhu iznad severne Francuske.

Bilo je već po drugi put da su Nemci pokazali svoju premoć u vazduhu — prvi put se to dogodilo kada su uveli prve avione foker, dve godine ranije

Na zapadnom frontu proleće je bilo već tradicionalno vreme za nove ofanzive i saveznički komandanti su planirali ogroman »pritisak« za proleće 1917. sa francuskim napadima na Esni, a britanskim na Aras. Na kraju je francuski napad propao, pošto su se Nemci dokopali dokumenata koja su otkrila francuske planove i na vreme preduzeli potrebne mere pojačanja. Britanska ofanziva kod Arasa zasnovana po uzoru na bitku na Somi, postigla je tek ograničeni uspeh, a vazdušne borbe su za Britance bile potpuna propast.

Britanska vazдушna ofanziva je počela 4. aprila, znači pet dana pre početka ofanzive na zemlji. Cilj je bio da se proteraju nemački avioni dalje od područja bitke, da se potpuno očisti nebo za savezničke vazdušne izviđače i avione za saradnju sa artiljerijom. Vremenske prilike nisu bile pogodne, bilo je niskih oblaka i kiše, što je smetalo avionima i u prvih pet dana Britanci su izgubili više od 75 aviona u vazдушnim borbama, a sledećih 56 je izgubljeno u običnim letačkim udesima, što ukupno čini 131 izgubljenu mašinu. U akcijama je izgubljeno ukupno 105 članova letačkih posada, od toga 19 je poginulo, 73 nestalo a 13 ih je bilo ranjenih. Kraljevsko ratno

vazduhoplovstvo (RFC) je pokušalo da uvede što veći broj novih letačkih posada u operacije na zapadnom frontu i stoga su veoma skratili njihovu obuku. Prosečna letačka obučenosť novih pilota, koji su išli u akcije, sastojala se od 25 časova ukupnog naleta po pilotu. Danas to ne bi bilo dovoljno ni za dobijanje obične pilotske diplome, a kamo li za borbenog pilota.

Britanci su takode upravo u to vreme uvodili i nove tipove aviona, lovce *bristol*. Kako je bilo mnogo udesa u prvim letovima prilikom trenaže sa »*bristom*« (kako su ga zvali) ovaj je tip aviona kod mladih letača stekao reputaciju da je pravi ubica, zbog svojih konstruktivnih slabosti, koje pilotu nisu dozvoljavale izvođenje onih akrobacija koje neprekidno iziskuju vazdušne borbe.

Bilo je i nekih drugih problema, koji inače prate svaki novi vojni avion: manji kvarovi na mitraljezima, motorima, slabija preglednost iz pilotske kabine i tako dalje. Njegovom zlu glasu prilično su pripomogle i priče među mladim i neiskusnim pilotima koje su, kao i uvek, proizašle iz neobaveštenosti, i koje su često neopravdano ozloglasile inače sasvim dobre nove tipove aviona za vreme rata.

*Dole: Izviđački avion RE 8 52. grupe, pre poletanja ka ratištu, na aerodromu Brej-Din. Ovi avioni bili su spori, ranljivi pa su bili na lošem glasu. Bili su u sastavu karnadskih jedinica.*





## Pogrešna taktika

Novopečene posade »brisfita« pravile su velike greške u taktici — što je verovatno bila posledica nedovoljne obučenosti. Avion je bio dvosed i izviđač na zadnjem sedištu imao je mitraljez montiran tako da je mogao na svom obrtnom postolju da tuče skroz u krug oko kabine. Zamišljen pre svega kao odbrambeno oružje, a ne napadačko, što su gubili iz vida mnogi piloti zaboravljajući na svoj fiksni pilotski mitraljez koji je tukao napred, kojim je bilo neophodno da se nišani usmeravajući ceo avion na neprijatelja a ne samo mitraljez, pa su napad prepuštali svojim strelcima.

Nemci su takođe imali nove avione. Avioni tipa *albatros* i *halberšt* pojavili su se početkom 1917, do aprila piloti su se na njih već navikli i leteli njima bez oklevanja koje su ranije ispoljavali. Takvo je bilo nemačko samopouzdanje da su u aprilu pojedinačni nemački avioni izviđači napadali na čitavu savezničku formaciju. Nove nemačke letelice bile su izvanredni lovački avioni. Pre aprila, stari saveznički avioni sa potiskujućim elisama, kao što je bio DH-2, bili su sposobni da pruže otpor u slučaju napada, međutim, sada je njihov položaj bio beznađežan. »Neprijateljski izviđački avioni zahvaljujući većoj brzini i pokretljivosti bili su u stanju da izbegnu sve naše rafale«, izveštavao je jedan od pilota sa aviona *de hevilend* u svom borbenom raportu. Grupa broj 57 koja je bila naoružana avionima tipa *FE-2d* sa motorom od 250 KS, doživljavala je vrlo teške gubitke. Petog aprila izgubila je pet aviona samo u jednom sukobu sa formacijom nemačkih aviona dvoseda. Istog dana bila su oborena još četvorica iz patrole od šestoro novih lovačkih aviona *bristol fajter* iz 48. grupe, koju je predvodio kapetan V. Lif Robinson (Leefe Robinson), a peti aparat bio je jako oštećen. Ovu vazдушnu borbu je, sa nemačke strane, vodio Rihthofen, i on je lično oborio dva *bristola*. Baron Rihthofen je nakon te borbe izjavio da je njegov avion daleko bolji od britanskih *bristola* i te su reči još više podigle moral među nemačkim pilotima. U stvari Rihthofen je bio u zabludi, jer *bristoli* su bili odlični avioni što su i engleski piloti utvrdili kada su se navikli na njih.

Dogodilo se i to da je jedna eskadrila bombardera *FE*, tek pristigla na ratište u Francusku, poslata kao mamac za privlačenje Rihthofena i njegovih ljudi kako bi ih onda mogli napasti britanski lovci koji bi čekali u zasedi. Međutim, lovci se nisu pojavili. Bombarderi su shvatili da su prepušteni sami sebi iznad Duaija, gde ih je Rihthofen i napao. Zastarele bombardere je vodio poručnik Tim Moris (Morice), koji je poveo svoje pilote u odbrambeni krug. To je prinudilo Rihthofena da oko britanskih aviona leti u još većem krugu i besno im preti pesnicom čekajući pogodan trenutak za napad. Šansa mu se pružila kada se neki nemački dvosed pojavio ispod Britanaca pa je jedan od pilota RAF-a napustio bezbedan krug i pojurio za njim. Brzo, kao munja, Rihthofen je uskočio na njegovo mesto i započela je borba. Dva aviona *FE* su začas oborena, dok je Morisov izviđač uspeo da ošteti dva nemačka aviona. Onda se opet pojavio Rihthofen otvarajući vatru i razbio u paramparčad Morisovu instrumentalnu tablu. Moris i njegov izviđač su prošli nepovređeni, ali su morali prinudno da slete na izrovani teren između britanskih položaja.

## Velike formacije

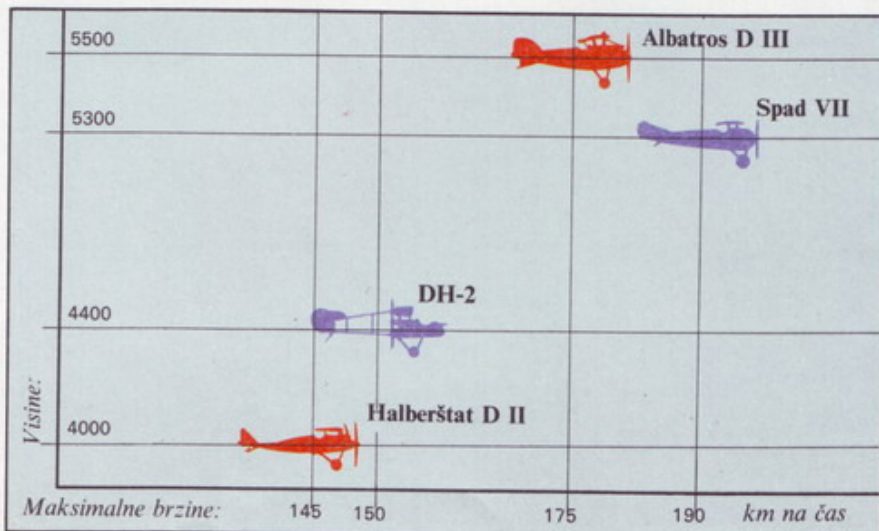
U početnom periodu nemačke premoći u vazduhu, od jeseni 1915. do proleća 1916, kada su *fokeri* jednokrillci gospodarili nebom iznad fronta, došlo je do ogromnog smanjenja operativnih snaga RAF-a. Slično se dogodilo i tokom »krvavog aprila«. Izviđačke formacije su mogle da kreću na zadatak jedino uz veću lovačku pratnju, pa je svaka pojedinačna akcija mogla da angažuje i više od

deset aviona. Nije bilo ništa neobično da petnaest lovaca prati tri izviđačka aviona. Isto je bilo i sa akcijama bombardera. Ako bi šest bombardera *BE* odletelo protiv neprijatelja, uvek bi ih pratilo dvanaest lovaca — šest lovaca jednoseda iznad i pozadi, a šest lovaca dvoseda kao neposredna pratnja. Nemački piloti, pošto su imali manje gubitke, postajali su sve iskusniji pa samim tim i samosvesniji. Uz to njihova komanda ih je racionalnije slala u akcije. Nemci su isto tako imali taktičku inicijativu. Oni su mogli da obrušavaju i da iz obrušavanja izlaze iz borbe, dok su Britanci morali da ustraju kod svojih bombardera i da se bore do kraja, ma kolika bila premoć neprijatelja. Morali su da se nose i sa zapadnim vetrovima koji bi ih odvucli preko nemačkih linija. Mnogo oštećenih britanskih aviona se upravo zbog tih vetrova nije moglo probiti nazad ka britanskoj teritoriji, pa su tako bili izgubljeni.

Kako je izgledalo biti usred borbi za vreme »krvavog aprila« živo je opisao mornarički pilot aviona *sopvit pap* iz 3. grupe. Jednom je pratio, uz još nekoliko aviona iz 23. grupe, bombardere *BE* u napad. Iznad Kambrea napali su ih nemački avioni *halberšt* i *albatros*. »Krenuo sam u napad na jedan od *albatrosa* na visini od oko 8.000 fita. Video sam kako je niz mojih svetlećih metaka pogodio njegov motor, dok smo se približavali jedan drugom. Napravio sam poluluping iznad njega, a onda je *albatros* počeo da pikira ostavljajući za sobom trag plavog dima. Obrušavao sam za njim, do visine od oko 4.000 fita i ponovo opalio na njega pedeset metaka. Pratio sam ga do visine od 1.000 fita obavijenog sve većim dimom. Tada su me napala tri *albatrosa* koja su me poterala na visinu od svega 200 fita. Uzajamno smo se tukli vatrom iz mitraljeza dokle god je bilo moguće, a onda sam konačno došao u povoljni položaj i napao jedan avion odozgo i zdesna. Prišao sam neprijatelju, okrenuo za njim i primakao se tako blizu da je pilotova glava ispunila otvor na mom nišanu. Video sam kako je pogođen u glavu. Avion je pojurio ka zemlji, i razbio se o nju. Druga dva aviona su nestala sa vidika. Video sam druga dva nemačka aviona kako padaju u kovitu, a onda dva *BE* koje su napali nemački avioni. Pošto sam druge avione izgubio iz vida i našao se tako nisko, odlučio sam da letim kući na otprilike istoj toj visini, oko 200 fita. Nakon nekih pet minuta, ponovo me napao jedan jednosedi *halberšt* i dok mi se približavao, polako sam se »kotrljao« sa svojom mašinom sve dok rastojanje između nas nije bilo tek nekih 50 jardi. Onda sam se naglo okrenuo u borbeni zaokret i tukao ga kratkim rafalima. Prvo je izgledalo da je odustao, međutim, on me je ponovno napao; ovo se više puta ponavljalo uz razne varijante mog izbegavanja rafala. Nekih pet mi-

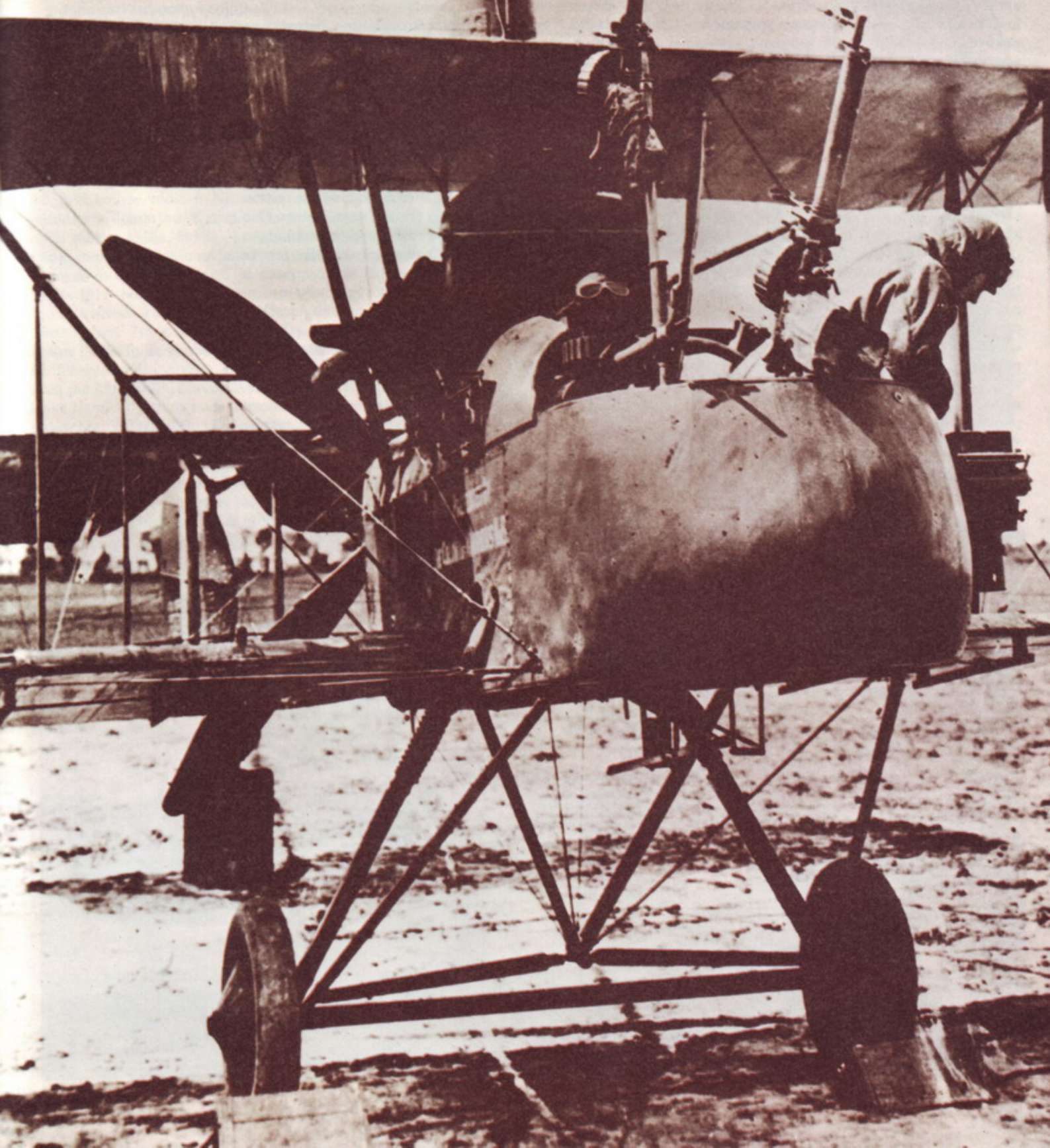
*Desno: Odbrambeno naoružanje ovog FE-2 iz 20. grupe, sastojalo se od dva mitraljeza marke levis kalibra 7,7mm. Jedan se nalazio ispred sedišta u izviđačkoj kabini, dok se drugim, iza, moglo da tuče nazad preko pilota i krila.*

*Dole: Upoređenje brzina i plafona četiri tipa aviona koji su operisali na zapadnom frontu u aprilu 1917.*





nuta nakon preletanja preko linije fronta i to uz jak čeon  
vetar, a Nemač je ponovo bio na nekih 150 jardi iza mene.  
Naglo sam povukao u zaokret protiv njega, izravnao  
mašinu i sjurio se otvarajući vatru iz mitraljeza u dužim  
rafalima. Primetio sam da sam ga pogodio i avion se  
obrušio pravo u zemlju. Onda sam preleteo preko  
nemačkih tranšaja punih vojnika i svi su me odozdo tukli  
vatrom iz mitraljeza, iz pušaka i malih poljskih topova...  
Sleteo sam na prvi saveznički aerodrom koji sam ugledao.  
Moj avion je bio strašno izrešetan«. Nasuprot takvim grupnim vazdušnim borbama, dvojica  
od najvećih pilota lovaca svih vremena, Albert Bol iz 56.





grupe i kapetan Bili Bišop iz 60. grupe, leteli su sami u slobodan lov, idući svojim sopstvenim putem, i tražili su borbu gde god bi je našli. Bolova taktika protiv nemačkih dvoseda sastojala se u pikiranju iz pozadine, odozgo i pod uglom. Izviđač napadnutog aviona bi okrenuo mitraljez u pravcu napada, međutim, Bol bi onda poleteo niže, pod truh aviona i otvorao je vatru sa male daljine odozdo, pre nego što bi neprijateljski izviđač imao vremena da promeni poziciju. To je bio izuzetno delotvoran način prilaženja za napad.

#### Leteći cirkus

Veliki doprinos nemačkim uspesima tokom »krvavog aprila« dala je reorganizacija njihove lovačke avijacije u lovačke eskadrole, koje su se kasnije grupisale u lovačke pukove. Ovi pukovi bili su potpuno samostalni sa rezervama u avionima i opremi, sa svojim osobljem pa čak i vozovima. Ovo poslednje je bilo izuzetno značajno, jer su Nemci u svoje planove uvek uključivali i izuzetno razvijenu železničku mrežu. »Jasta 11« (skraćena za lovačku eskadrolu br. 11) bila je pod komandom Rihthofena koji je upravo bio odlikovan ordenom *Pour le Mérite*, cenjenog »plavog maksa« kako su ga zvali zbog plave trake. Rihthofena nije slavila samo nemačka štampa, već i britanski i francuski listovi. Takva slava je imala i dalekosežnije posledice: inspirisala je pilote i ljude koje je on predvodio i pomagala zastrašivanju neiskusnih savezničkih pilota koji su im bili protivnici. Rihthofen je odlučio da sve to potpomogne i time što je svoj avion obojio crveno tako da se izdaleka mogao prepoznati. On nije bio prvi koji je zapravo to izveo: Oswald Belke, Rihthofenov učitelj u lovačkoj taktici je leteo u potpuno belim ili potpuno crnim avionima, a francuski pilot Navar (Navarre) u crvenom *njeporu*, iznad Verdena u proleće 1916, u vreme kada je Rihthofen operisao u tom rejonu kao pilot dvoseda. Sada je Rihthofen prihvatio tu zamisao pa su uskoro svi piloti njegove eskadrole obojili svoje avione u drečeće boje, ili sa neobičnim šarama. Tako su piloti, tokom borbi, bez teškoća prepoznavali svoje drugove. Ideja se brzo proširila po ostalim jedinicama nemačke

lovačke avijacije, dok kod savezničkih pilota to nikada nije široko prihvaćeno.

U predratno vreme, putujući cirkusi su se inače kretali železnicom, a nemačke eskadrole sa svojim vagonima i šareno obojenim avionim zaista su ličile na cirkus što putuje od jednog grada do drugog, pa otuda i nadimak »cirkus« koji su dobili nemački lovački pukovi. Upotreba ovih jakih boja pomagala je i osmatračima sa zemlje koji su u podjednakim intervalima bili raspoređeni duž nemačkih linija, opremljeni dvogledima i telefonima i potvrđivali istinitost izveštaja o vazдушnim pobeđama pojedinih pilota. Rihthofen je tokom »krvavog aprila« oborio 20 savezničkih aviona, četvrtinu od ukupnog broja svojih pobeđama.

Na dan 1. maja 1917. Rihthofen se vratio u Nemačku na odsustvo, a njegov odlazak poklopio se sa smanjenjem nemačkih pobeđama u vazduhu koje su pilote bile već dovele do ruba ljudske izdržljivosti. Ni u jednom drugom mesecu tokom rata britansko vazduhoplovstvo nije bilo u tako teškoj situaciji niti doživelo tolike gubitke. Od početka maja, međutim, situacija se za Britance počela popravljati. Oni su mnogo naučili tokom aprila. Stekli su iskustvo i veštinu u rukovanju svojim mašinama. Njihov moral se poboljšao i oni su želeli da izmire stare račune. Tehnički sastav je do detalja proučio novu opremu i bio je u stanju da savlada sve tehničke probleme. Isto tako postajale su vidljive i negativne strane nemačke taktike grupisanja svojih lovaca; oni su bili skoncentrisani u ograničenim područjima, ostavljajući čisto nebo na drugim delovima ratišta. Uz to u nemačkim lovačkim eskadrolama počeo je da se javlja nedostatak saradnje, bile su suviše »labavo« sastavljene od odličnih pojedinaca koji bi se tokom borbi često razdvojili umesto da se bore kao organizovana celina sa jedinstvenim vođstvom. Sa novom opremom, svežim pilotima i povraćenim poverenjem u sebe, britanske eskadrole su počele da traže i koriste nedostatke u nemačkoj taktici, i njihove su pobeđe rasle a gubici se smanjivali. Ostavili su iza sebe najstrašniji mesec u istoriji savezničkih vazдушnih jedinica u borbama iznad Francuske.

*Dole: Avion BE-2e izviđač nastao od ranijih BE-2c, bio je u prvim borbenim linijama za vreme »krvavog aprila«. Njegov motor RAF od 90 KS omogućavao mu je maksimalnu brzinu 132 km na čas, što nije bilo mnogo, jer su nemački lovci bili brži za blizu 32 km na čas.*





# OTAC VAZDUŠNOG LOVA

Osvald Belke je bio jedan od najvećih taktičara u prvim danima vazdušnog lova

Među prvim pilotima nemačkog ratnog vazduhoplovstva koji su ozbiljno razmišljali o taktici vazdušne borbe nalazio se i Osvald Belke (Oswald Boelcke), koji je zaslužen nazvan »ocem vazdušnog lova«. Nakon što je svoju teoriju o vazdušnim borbama, nastalu na osnovu sopstvenih iskustava, sproveo u praksi, počeo je da obučava druge mlade pilote koji su i sami postali asovi u prvom svetskom ratu. Oni su, pak, svoje znanje dalje prenosili na svoje učenike.

Belke je rođen u Gibiohenštajnu, malom gradu blizu Halea, 19. maja 1891. i bio je treći sin od šestoro dece. Njegov otac je bio rektor Lutranske škole u Buenos Ajresu u Argentini gde su starija deca i rođena. Osvald je bio prvi koji se rodio u Nemačkoj, nakon povratka porodice u domovinu. Kao dete on je preležao težak oblik velikog kašlja, što je prouzrokovalo blagi oblik astme, međutim, on je to savladao redovnim vežbanjem i trčanjem na duge staze.

Marta 1911. odlučio se za vojnu karijeru i stupio je u Pruski kadetski korpus, gde je sledeće godine položio oficirski ispit. Na manevrima je prvi put video vojne avione i odlučio da postane pilot. Premešten je dakle u vazduhoplovstvo i završio je pilotsku školu nekoliko dana pre objavljivanja prvog svetskog rata.

Belke je onda uspeo da bude prebačen u jedinicu gde je njegov brat Vilhem služio kao izviđač u letačkom odeljenju br. 13 u Francuskoj. Tako su se obojica našla u istoj posadi, na zadacima izviđanja iz vazduha i obojica su odlikovana Gvozdenim krstovima prve i druge klase. Braća su uvek bila spremna za razne ratne zadatke i uskoro su zbog toga imali više borbenih letova no bilo koja druga posada u odeljenju.

## Prva lovačka jedinica

Početak 1915. na front su počeli da pristižu novi jednosedi *foker* jednokrilići i Belke je ubrzo sagledao njihove tehničke potencijale. U to vreme *fokeri* su prilično štedljivo dodeljivani letećim odredima, tek kao pomoć u izviđanju. Ali kada su borbe postale učestalije, *fokeri*, naoružani mitraljezima, sve su se uspešnije koristili u napadima na francuske i britanske avione. U aprilu Belke je preraspoređen u 62. odeljenje i leteo je na avionima dvosedima, ali je uskoro izabran za pilota *fokera*. Belke je svoju prvu pobjedu postigao još dok je pilotirao dvosed, kada su on i njegov izviđač oborili francuski izviđački avion iznad Vuzijera, 4. juna. Drugi pilot u ovoj jedinici bio je Maks Imelman (Max Immelman) i uskoro su njih dvojica redovno letela na *fokerima*. Njihova imena su postala poznata ne samo u Nemačkoj, već i kod protivnika. Belke je inače u Francuskoj stekao i drugačiju slavu kada je spasio jednog dvanaestogodišnjeg dečaka koji je pao u reku. Stanovnici grada su poslali pismo u Nemačku, na osnovu kojeg je pilot bio odlikovan nemačkom spasičkom medaljom. Imelman i Belke su tokom jeseni već postigli neke uspehe protiv britanskih aviona, ali je onda Belke premešten na francuski odsek fronta, da prati nemačke bombarderske eskadrole. Do 6. januara 1916. on je oborio šestoricu protivnika, a šest dana kasnije dobio priželjkivano odlikovanje *Pour le Mérite*. Upravo na tom francuskom



delu fronta on se razvio u pravog vazdušnog asa. Njegove 11, 12. i 13. vazdušna pobjeda bile su nad francuskim avionima *farman*. Ozbiljno je počeo da proučava tehničke aspekte vazdušne borbe: kako da se neprimećeno približi protivniku, kako je najbolje preći u napad, i još više kako da lovački avion postane što delotvornije oružje, i kako da se stvore samostalne lovačke jedinice, a ne da lovci budu raspoređeni tek po dva ili tri u jedinice dvoseda. Stalno je izlagao svoje zamisli pretpostavljenima, i na kraju oni su se zainteresovali, prihvatili ih i odobrili njihovo izvršenje.

Sa 19 priznatih pobjeda Belke je bio nemački heroj i povučen je sa ratišta jer je bio suviše dragocen da bi ga izgubili u akcijama, naročito nakon što je Imelman poginuo 18. juna. Istog meseca prvi put je sproveden Belkeov predlog o organizovanju posebnih formacija lovaca, jednoseda, a avgusta je već formirano 7 lovačkih eskadrila — od Jasta 1 do Jasta 7. Belke je dobio komandu nad eskadriplom Jasta 2. Dobio je određene ruke da lično izabere pilote što je temeljito iskoristio u dužoj »turneji« po zapadnom i istočnom frontu. Među izabranima bili su Ervin Beme (Erwin Boehme), Rudolf Rajman (Rudolf Reiman), Maks Miler (Max Müller), Valter Hene (Walter Hoehne), fon Arnim (von Arnim) i mladi pilot dvoseda koji je mnogo obećavao fon Rihthofen (Manfred von Richthofen).

*Gore: Osvald Belke (prednji red, četvrti sleva i u ovalu gore), sa pilotima 62. odeljenja 20. januara 1916. uskoro posle odlikovanja ordenom Pour le Mérite. Njemu sleva su kapetan Kestner i Maks Imelman.*



Sasvim dole: Foker jedno-krilac, izviđač, bio je prepravljen u manjem broju za eskadrilu dvoseda 1915. Prva lovačka jedinica je bila formirana avgusta 1916. u saglasnosti sa Belkeovom teorijom o vazdušnoj borbi.

### Naređenje Belkea

Belke je mnogo vremena i brige posvećivao podučavanju svojih letaća i prenosio im svoje znanje. Izradio je niz pravila za ratovanje u vazduhu i ona su se zvala »Dicta Boelcke« (Naređenja Belke). Ta su pravila bila osnova uvežbavanja nemačkih pilota lovaca još u drugom svetskom ratu — preko dve decenije nakon njihovog nastanka. Ta pravila glase:

- 1) Uvek treba nastojati da imaš poziciono preimućstvo pre napada. Penji pre i u toku približavanja protivniku kako bi ga iznenadio odozgo, ako je trenutak pogodan za napad, piraj na njega brzo, od pozadi.
- 2) Pokušaj da se postaviš između sunca i neprijatelja. Sunčevi zraci zaslepljuju neprijatelja i teže će te primetiti, a biće mu nemoguće da tačno gađa.
- 3) Ne otvaraj vatru iz mitraljeza dok je neprijatelj van dometa, sve dok nije tačno na nišanu.
- 4) Napadaj onda kada neprijatelj to najmanje očekuje, ili kad je zauzet drugim poslovima kao osmatranjem, fotografisanjem ili bombardovanjem.
- 5) Nikada ne okreći leđa neprijatelju i ne pokušavaj da bežiš. Ako te je iznenadio napadom sa repa, kreni u zaokret i pokušaj ga čono napasti.
- 6) Drži neprijatelje stalno na oku i ne dopusti mu da te zavara trikovima. Ako je protivnik oštećen, sledi ga dok se ne razbije o zemlju.
- 7) Bezumna hrabrost samo donosi smrt. »Jasta« mora da se bori kao zbijeni tim i svi piloti moraju tesno saradivati. Naređenja vođe moraju da se poštuju.

### Uspeh bez presedana

Belkeova eskadrila naoružana je novim *albatrosima D II* počelo je obučavanje. U početku Belke, međutim, svojim pilotima nije dozvoljavao da lete blizu fronta. Belke je svoju 20. vazdušnu pobjedu postigao, 2. septembra 1916. kada je oboren jedan *de hevilend DH-2*, jednosedi, severno od Tiepvala. Šest dana kasnije Belke je oborio još jedan *FE-2b*, drugi *DH-2* i jedan *sopvit* jednokrila sledećeg

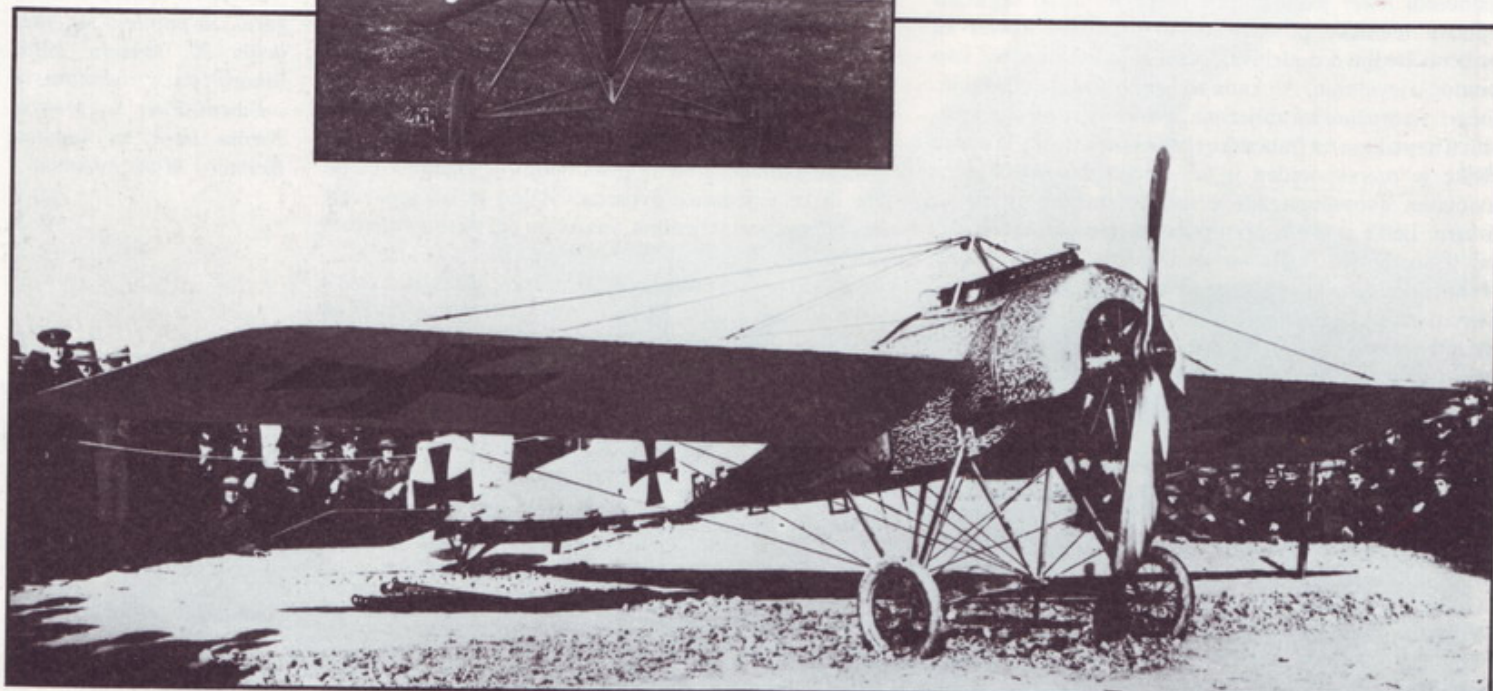
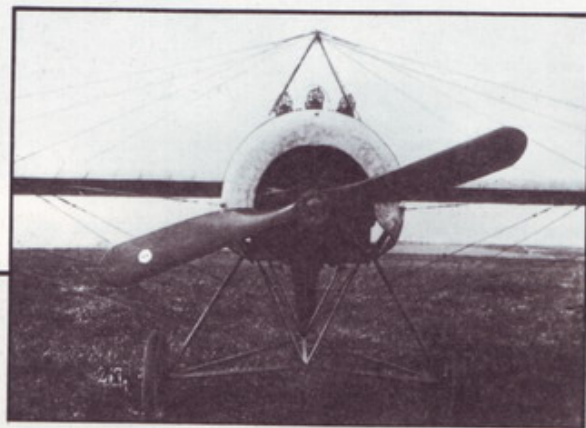
dana, a 14. septembra drugi *DH-2*. Na dan 15. septembra on se sukobio sa *sopvitima* iz 70. grupe, čiji je vođa eskadrile bio kapetan G.Z. Kruikšenk (Cruikshank) koji se bio zakleo da će oboriti Belkea. No, Belke je oborio njega i još jednog njegovog druga.

Sada je vođa Jasta 2 procenio da su njegovi ljudi spremni za akciju i 17. septembra ih je poveo u napad na jednu formaciju aviona *BE-2* koje su pratili *FE-2b*. U borbi koja je zapodena Belke je oborio jedan *FE* i to je bila njegova 27. pobjeda, dok su Rihthofen, Beme i Rajman postigli svoje prve vazdušne pobjede. Vodeći svoje pilote u borbu 19. septembra Belke je oborio *moran bulet*, a 27. *martin-sajd elefant*. Njegova eskadrila je dobro radila: krajem septembra Jasta 2 je mogla da se pohvali sa 21 pobjedom. Belke je postigao svoju 30. pobjedu prvih dana oktobra kada je oborio jedan *BE-2c*, a 10. oktobra uništio jedan *njepor*. Tri dana kasnije, Jasta je u jednoj velikoj vazdušnoj borbi postigla četiri vazdušne pobjede: Belke, zatim njegov bliski prijatelj Beme, zatim Miler i Hans Imelman — svaki je od njih oborio po jednog svog protivnika. Na dan 16. oktobra Belke je postigao drugu duplu pobjedu oborivši *BE* i *DH-2*, dok su Rihthofen i Rajman uništili svaki po jedan *BE*. Između 17. i 26. oktobra Belke je oborio dva *FE*, tri *BE* i jedan *struter* što je povećalo njegov zbir pobjeda na 40. Po ukupnom broju vazdušnih pobjeda on je bio daleko odmakao od drugih nemačkih pilota. Zaista, samo su devetorica drugih pilota postigli veći broj pobjeda. Na dan 28. oktobra, Jasta 2 imala je na svom kontu 51 oboreni neprijateljski avion, uz gubitak od pet svojih pilota; od toga je njihov vođa postigao 21 pobjedu.

### Fatalni sudar

U toku 28. oktobra 1916. Osvald Belke je prepodne vodio četiri patrole, a petu je poveo sred poslepodneva. Kasnije, u sumrak, Jasta 2 je ponovo određena u

Desno: Foker E IV, lovac jednosedi opremljen sa vanstandardna tri mitraljeza, specijalno naoružan za Maksa Imelmana.





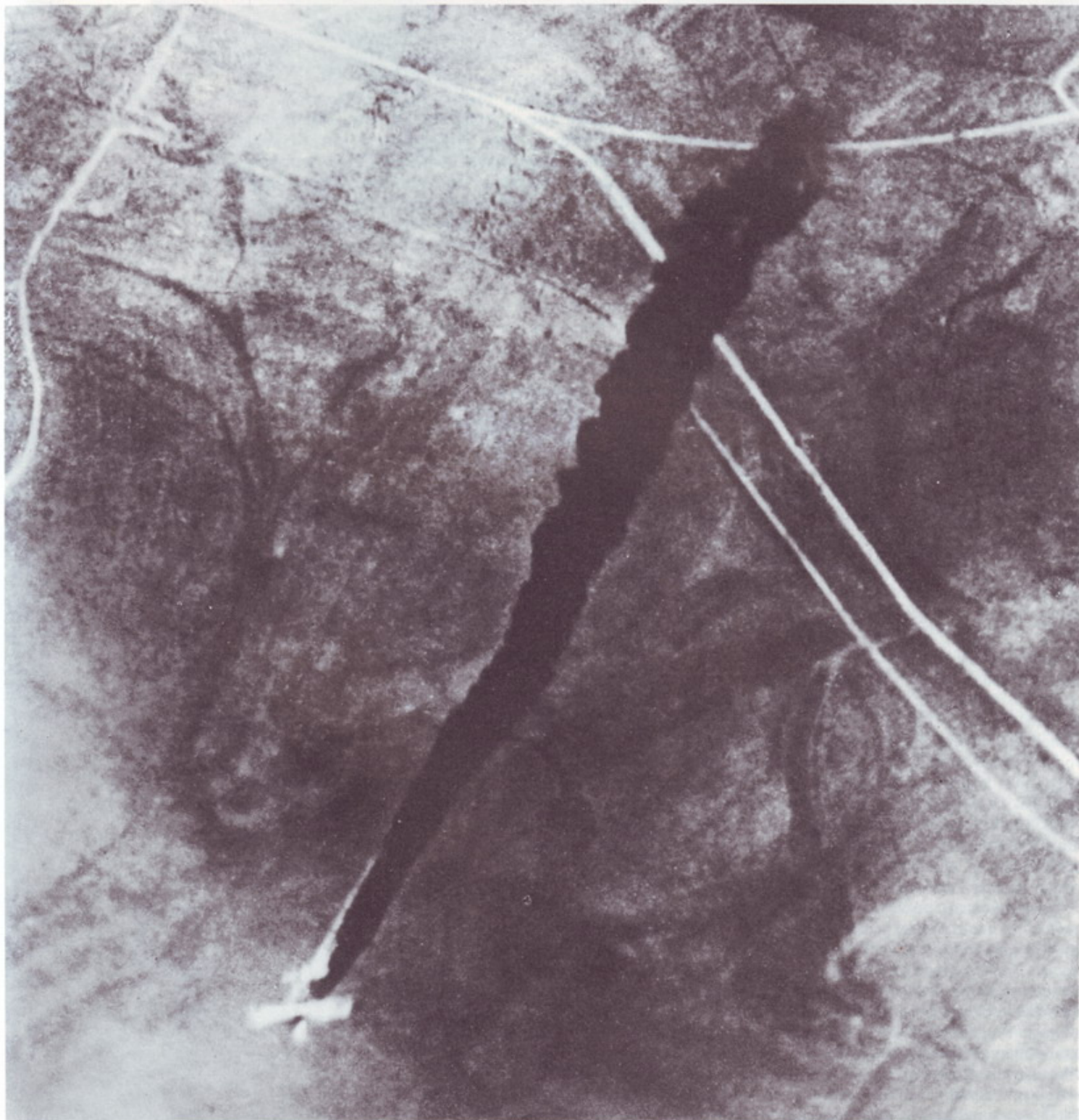
patroliranje protiv britanskih *de hevilenda* koja su nemački piloti otkrili blizu fronta. U vazdušnoj borbi koja je usledila, *albatrosi* i lovci *DH-2*, okretali su se u vrtlogu dvoboja, gde je svaki pilot pokušavao da »ude u rep« onoga drugoga. Belke i njegov prijatelj Beme upravo su zajedno pikirali na jedan isti *de hevilend*, kada je drugi britanski izviđač koga je upravo napao Rihthofen, projurio kroz liniju leta dvojice lovaca. Obojica pilota su žestoko odvalila u stranu, ali je Beme u tom manevru zakačio stajnim trapom svoga aviona gornje krilo Belkeovog aviona. Belkeova mašina se okrenula i pošla u širokim spiralama ka zemlji. Nemački piloti, zaboravljajući na britanske lovce, kružili su oko Belkeovog aviona motreći zabrinuto kako se Belke uzalud muči ne bi li nekako ispravio teško oštećen avion. Veliki komadi

drveta i platna su se kidali od oštećenog krila a onda je iznenada došlo do kovita, kada je bilo jasno da je pilot izgubio bitku. Upravo nad zemljom kao da je Belke na tren zaustavio sablasno okretanje aviona, međutim, *albatros* se odmah zatim razmrskao o tle.

Belkeova smrt je bila veliki šok za nemačku javnost i za ratno vazduhoplovstvo. Čak su i njegovi protivnici na frontu bacili venac za poginulog letača, a drugi venac je iz nemačkog zarobljeničkog logora doneo jedan britanski pilot koga je oborio Belke. Na pogrebu je Rihthofen nosio odlikovanja poginulog asa.

Posle Belkeove smrti Jasta 2 je preimenovana u Jasta Belke, a na kraju prvog svetskog rata ova jedinica je bila jedna od nemačkih lovačkih eskadrila sa najvećim brojem vazdušnih pobeda.

*Dole: Jedan saveznički avion, žrtva Osvalda Belkea, pada ka zemlji. Belkeov ukupan broj vazdušnih pobeda od 40 aviona doveo ga je na čelo svih letačkih asova.*





# VITEZOVİ CRNOGA KRSTA

Manfred fon Rihthofen i njegov brat Lotar postigli su zajedno 120 vazdušnih pobjeda

Levo: Portret Manfreda fon Rihthofena.



Porodica Rihthofen je dugo bila među najuglednijim u Pruskoj, prisutna i u političkom i privrednom životu. Već 1741. stekla je plemstvo, barunstvo u Kraljevini Pruskoj, no tek u 19. stoleću njeni pripadnici počeli su da stiču vojnu karijeru. Major Albrecht fon Rihthofen postao je otac budućih najistaknutijih nemačkih pilota lovaca prvog svetskog rata, Manfreda i Lotara fon Rihthofena, koji su u bezbrojnim vazdušnim borbama zajedno oborili ukupno 120 neprijateljskih aviona.

## Strogo vaspitanje

Oba sina su bila rođena u Breslauu u Nemačkoj, (danas Vroclav u Poljskoj) pre nego što je započela era letenja, Manfred 2. maja 1892. a Lotar 27. septembra 1894. Njihov otac morao je neočekivano da napusti svoju vojnu karijeru nakon što je, spasavajući dragonca iz svoga puka koji se davio, stekao tvrdokornu infekciju ušiju. Tako više nije mogao ostati u aktivnoj službi i bio je predložen za invalidsku penziju. Iako *frajher* — nasledna titula Rihthofenovih — u nemačkom plemstvu bio je još uvek za stepen niže od pravog barona, ali dovoljno visoko da raspolaže povećom imovinom. Na to svoje dobro u Švajdnicu u pokrajini Silesija (sada deo Poljske), povukao se u to vreme već penzionisani major Rihthofen sa svojom porodicom.

Tamo su mladi Manfred i Lotar proveli svoje godine razvoja, učeći se poslovima i obavezama koje su se smatrale dostojnim njihovog ranga. Manfred, po prirodi konjanik i atleta, želeo je da sve svoje vreme utroši na igralištima u Švajdnicu. Njegov otac, međutim, imao je drugačije mišljenje pa ga je u dobu od jedanaest godina poslao u kadetsku akademiju u Valštatu. Manfred Rihthofen je u kadetskom korpusu proveo čitavih šest

godina, i dve godine u Vojnoj školi u Lihterfeldu pre nego je položio oficirski ispit 1911.

Manfred je u jesen 1912. primljen u vojnu službu, a kada je počeo prvi svetski rat, služio je u 1. ulanskom puku u istočnoj Nemačkoj. Ulanci, uloženi duž ruske granice, bili su prvi među nemačkim jedinicama koje su upale na carsku teritoriju. Glavno interesovanje nemačkih vojnih planera u to vreme bilo je ipak posvećeno zapadnom frontu, tako da je, samo mesec dana od početka rata, jedinica Manfreda fon Rihthofena bila upućena za Francusku. Tamo je Manfred ubrzo shvatio da kopnenoj vojsci predstoji dugo i pogubno ratovanje. Njegovo nekadašnje zanimanje za konjicu proisticalo je iz saznanja da su ove jedinice bile određivane za uzbudljive zadatke izviđanja iza neprijateljskih linija koje je trebalo probijati brzo kao munja. Međutim, narasla mreža rovovskih utvrđenja potpuno je onemogućavala konjicu sa obe strane linije fronta.

Za prevazilaženje prepreka u vidu dugih linija rovova i sticanje potrebnih informacija o neprijateljskoj pozadini, vojni planeri su sve više, za te zadatke, koristili avione, »konjanicu u oblacima«. Kada je ambiciozni Rihthofen naslutio ovakav razvoj i shvatio ga kao način za sigurno okončanje dosadnog života iza rovova, zatražio je prvom prilikom da bude premešten u nemačko ratno vazduhoplovstvo, takozvane Letačke jedinice.

## Obuka za izviđače

Desetog juna 1915. potporučnik Manfred fon Rihthofen se javio u 6. odeljenje za nove letače, u Grosenhajnu u Saksoniji i započeo obuku za vazduhoplovnog izviđača. U to vreme je bilo uobičajeno da se obični vojnici obučavaju za pilote — prave vazdušne šofere — a oficiri za izviđače i ujedno vođe aviona. Stoga je razumljivo što je Rihthofen prvo obučavan za izviđača. Nakon te buke Rihthofen je bio potpuno iznenađen kada je uskoro bio premešten u 69. odeljenje na istočnom frontu i to podređen pilotu, starijem po činu od njega, poručniku Georgu Zojmeru (G. Zeumer). No, oni su ubrzo postali odlični prijatelji, ali je već posle nešto manje od dva meseca Manfred ponovo prekomandovan, u trećoj sedmici avgusta 1915, u neku jedinicu u Flandriji, gde je trebalo da se upozna sa vazdušnom borbom.

Poručnik fon Rihthofen je dodeljen jedinici sa čudnim nadimkom Odeljenje poštanskih golubova, Ostende, što je u stvari skrivalo prave ciljeve ove jedinice. Tu se Rihthofen upoznao sa prvom generacijom nemačkih velikih višemotornih bombardera. Ponovo, zajedno sa svojim prijateljem poručnikom Zojmerom, Rihthofen se našao u jednoj od posada bombardera *AEG G I* gde je prvi put i ranjen. Naime, određen da baca bombe preko stranica trupa aviona, Rihthofen se jednom previše nagnuo i svoj prst nehotice stavio u jednu od elisa na dvomotornom avionu. Okrvavljenju rukavicu je izvesno vreme nosio kao znak časti.

Zojmer i Rihthofen su 1. septembra 1915. krenuli u patroliranje kada su primetili jedan *farman* dvokrilac, prepravljen za izviđačke zadatke. Brzi nemišti dogovor između pilota i izviđača doveo je do prekidanja patrolira-





## Albatros DVa



*Gore: Albatros DVa na kome je leteo Manfred fon Rihthofen i koji je bio obojen u crveno. To mu je i donelo nadimak »Crveni Baron«.*

*Levo: Albatrosi D-III i D V i Foker Dr I iz Jaste II koju je vodio Manfred fon Rihthofen.*

nja i preduzimanja njihovog prvog vazdušnog dvoboja. Dva spora i nepodesna aviona su počela da kruže, svaki u nastojanju da postigne preimućstvo. Već je ionako izgledalo da će se dvoboj završiti bez pobeđe, kada je farman odjednom odleteo, a Zojmer i Rihthofen su ostali razočarani, ubeđeni da je završnica trebalo mnogo slavije da se odvije.

Za vreme bitke u Šampanji u jesen 1915. Manfred fon Rihthofen je slučajno sreo proslavljenog nemačkog vazdušnog asa, poručnika Osvalda Belkea. Nestrpljiv da nauči tajne uspeha vazdušne borbe, fon Rihthofen je upitao: »Recite mi pošteno, kako to postižete?« Belke se nasmejao zbog neposrednog pitanja i onda odgovorio: »To je, u stvari, vrlo jednostavno. Ja letim što je moguće bliže protivniku, dobro nanišanim i otvorim vatru... i onda moj protivnik pada«.

### **Borbene težnje**

Belkeov jednostavni odgovor je Rihthofena ubeđio da neće ništa značajno moći da uradi bude li uporno sedeo na zadnjem sedištu bombardera ili izviđačkog aviona. Da bi popravio takvu situaciju, on je odmah nagovorio Zojmera da ga nauči kako da leti. I nedelju dana kasnije, 10. oktobra 1915. Rihthofen je poleteo na svoj prvi samostalni let, što bi bio izuzetan uspeh da, od prevelikog oduševljenja, na sletanju nije svoj avion postavio na nos. Nakon skromnijeg nastavka školovanja i posete fabrici



aviona Foker u Šverinu, Manfred fon Rihthofen je premešten u 2. odeljenje Borbene eskadrile, koja je letela različitim tipovima aviona. Svoju prvu vazдушnu borbu doživeo je jugozapadno od Domona, 26. aprila 1916, kada je oborio lovac *njepor*. Iako je to pomenuto u zvaničnom izveštaju nemačke armije, ova vazдушna pobjeda nije mu zvanično priznata.

Rihthofenovo razočaranje bilo je još veće kada je njegova jedinica odmah zatim prebazirana na ruski front, gde je bilo manje prilika za vazdušne borbe. Tek drugi slučaj susret sa Osvaldom Belkeom je sve to izmenio. Kapetan Belke je upravo tada dobio zadatak da sastavi jednu od prvih nemačkih lovačkih eskadrila i zato je posećivao različite vazduhoplovne jedinice kako bi odabrao najbolje pilote. Sretnuvši fon Rihthofena u Rusiji, veliki as se setio revnosnog mladog pilota pa je i njegovo ime stavio na spisak kandidata za novu eskadrilu, zvanično nazvanu Jasta 2 (2. lovačka eskadrila). Manfred fon Rihthofen je bio oduševljen što je konačno primljen u lovačku eskadrilu pa je počeo da nagovara svog mlađeg brata Lotara da moli za premeštaj u vazduhoplovstvo.

Slično kao i njegov stariji brat, Lotar je pohađao kadetsku školu, a potom vojnu školu. Kada je u jesen 1916. primio Manfredovo pismo ispunjeno oduševljenjem za vazduhoplovstvo, bio je već pravi konjički veteran u 4. puku dragonaca, razočaran nesposobnošću konjice da obavlja svoje osnovne zadatke. Kada je konačno doznao da je Manfred 17. septembra zabeležio svoju prvu zvanično priznatu vazдушnu pobjedu oborivši jedan engleski *FE-2* iz 11. grupe britanskog RFC-a, Lotarovo i tako snažno oduševljenje za avijaciju još se potkrepilo. Do kraja te godine, Manfred je postao jedan od vodećih asova nemačkog ratnog vazduhoplovstva sa 15 priznatih vazdušnih pobjeda.

Dok je Manfred fon Rihthofen povećavao svoj ukupan broj pobjeda, Lotar se još probijao kroz obuku za izviđače, koju je uspešno završio postavljanjem u 23. ratnu eskadrilu na Somi u decembru mesecu. Međutim, nije dugo ostao u ovoj nevažnoj borbenoj jedinici. Neočekivani razvoj događaja je imenu Rihthofena doneo veliku ratnu slavu. Naime, nakon pogibije Belke 28. oktobra 1916, i to svega četiri meseca nakon pogibije velikog asa Maksa Imelmana — nemačkom ratnom vazduhoplovstvu bila je potrebna nova herojska figura i komanda je smatrala da je Manfred fon Rihthofen upravo pogodan za to.

Vazдушna borba koja je ojačala pozicije Manfreda fon Rihthofena kao asa nemačkih borbenih jedinica, odigrala se 23. novembra 1916. između mesta Bapom i Alberta. U tom dvoboju Rihthofen je oborio britanskog asa majora Lenoka Hokera (Lanoc Hawker), nosioca Viktorijinog krsta. Svoju 16. vazдушnu pobjedu Rihthofen je postigao 4. januara 1917., a dvanaest dana kasnije bio je odlikovan ordenom *Pour le Mérite*, najvišim pruskim ordenom za hrabrost. Nakon toga je postao komandant svoje eskadrile Jaste 11, i kao ranije Belke, dobio je ovlašćenje da vrši izbor svog ljudstva. Jedan od prvih koga je izabrao, bio je njegov brat Lotar.

#### Plodonosan mesec

Već dve nedelje po dolasku u Jastu 11, Lotar je postigao svoju prvu vazдушnu pobjedu. Posle podne 28. marta 1917. oborio je jedan engleski *FE-2b* iz 25. grupe u blizini mesta Vimi. Idućeg meseca odvijao se ozloglašeni »krvavi april« — tako nazvan zbog gubitaka obeju strana — i braća Rihthofen su znatno povećala svoj veliki broj vazdušnih pobjeda. Manfred je oborio 21 avion, dovodeći tako svoj ukupan broj priznatih pobjeda na 52, dok je njegov mlađi brat Lotar oborio 15 britanskih aviona, i tako je povećao svoj ukupan broj pobjeda na 16.

U maju mesecu Lotar je oborio još osam protivničkih aviona, dajući tako nemačkim propagandistima priliku da pojačaju svoju aktivnost — pa su shodno tome počeli da ističu da je britanski as kapetan Albert Bol (A. Ball), odlikovan Viktorijinim krstom, njegova 20. žrtva. Prema savezničkim dokumentima, sasvim je moguće da je mlađi Rihthofen vodio borbu sa nekim britanskim avionom trokrilcem 7. maja 1917. kada je poginuo Bol, međutim, skoro je nemoguće da bi on oborio Bolov dvokrillac *SE-5*. Lotar fon Rihthofen je postigao svoju 24. vazдушnu pobjedu kada je u odmaklo jutro 13. maja oborio britanski *BE-2c* blizu mesta Arle. Tokom te borbe njegov crveno obojeni *albatros* bio je tako prorešetan da je Lotar jedva uspeo da se vrati na svoj aerodrom. Sledećeg dana bio je, u bolnici, odlikovan ordenom *Pour le Mérite*.

Manfred fon Rihthofen je upravo bio na odsustvu kada je Lotar ranjen. Kada se vratio na front u junu, još je žešće napadao protivnike, oborivši tako četiri protivnička aviona za nedelju dana. Sa 56 pobjeda na svojoj listi, Manfred fon Rihthofen je bio neosporno najveći as prvog svetskog rata. Stasiti mlađi plemić — pogrešno su ga nazvali »baron« — imao je jednu crnu stranu u svojoj prirodi. Nije se zadovoljavao time da obara neprijatelja, već je često pratio na smrt osuđene avione posmatrajući posadu kako umire u požaru ili, iz očaja, bez padobrana, iskače iz zapaljenog aviona u bezdan. Noću, u tišini svoga komfornog stana, on bi pisao svojoj majci i opisivao kako su umirale njegove žrtve.

Kada je čuveni konstruktor aviona Antoni Foker, rođen u Holandiji, proizveo prvi od uspešnih trokrilaca *Dr I*, potrudio se da za njega dobije Rihthofenovu preporuku. Veliki as je na tim trokrilcima povećao za preko dvadeset zbir svojih pobjeda i ti avioni, crveno obojeni, doneli su mu i nadimak »Crveni baron«.

#### Specijalno odlikovanje

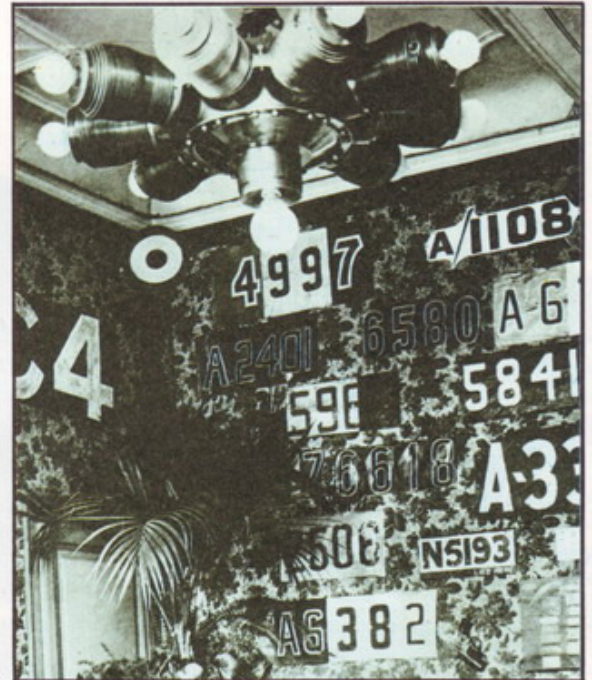
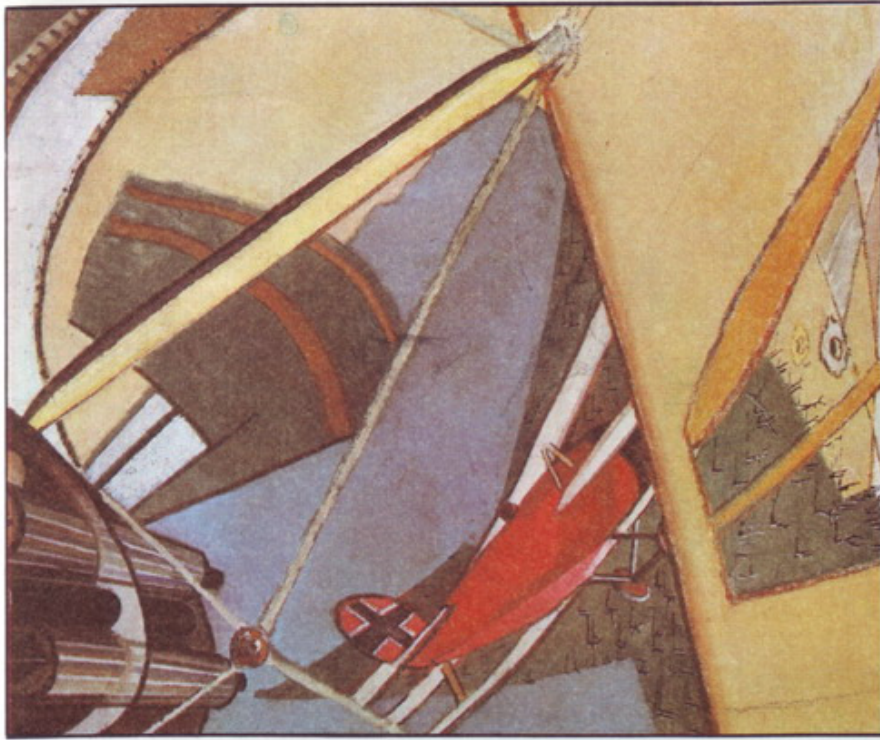
Kada je počelo da se spominje da se Manfredu fon Rihthofenu dodeli specijalno odlikovanje Zlatnog hrastovog lišća uz njegov orden *Pour le Mérite*, neki pripadnici nemačkog generalštaba su protestovali govoreći da ovakva čast može da pripadne jedino oficirima višeg ranga, ako pobjede u nekoj značajnijoj bitki. Te je prigovore odbacio lično šef štaba nemačke armije, general Erich Ludendorff (Erich Ludendorff) rekavši da je Manfred fon Rihthofen, taj ritmajster ili konjički kapetan »učinio više od pobjede u bitki«.

No, i Manfred fon Rihthofen je počeo da plaća cenu za svoje uspehe. Za vreme borbe jula 1917. zadobio je ranu u glavu koja se dobro zalečila, ali prouzrokovala je sve gore glavobolje. Kratko pred svoju pogibiju, on je pisao: »Nakon svake borbe duhovno sam uništen. To je nesumnjivo posledica moje rane na glavi. Kada, nakon borbe, stignem na aerodrom, odlazim u svoju sobu i ne želim nikoga ni da čujem ni da vidim«.

U takvom stanju, sa 80 pobjeda na svojoj listi, Manfred fon Rihthofen je posljednji put poleteo ujutro 21. aprila 1918. Za vreme sukoba sa *sopvit kemelima* iz 209. grupe RAF-a pogodio ga je metak pravo u srce. Bilo je, međutim, nekih kontroverzija oko toga, da li je bio oboren rafalom kanadskog kapetana Roja Brauna (Roy Brown) iz 209. eskadrile ili pak pogotkom australijskih mitraljezaca sa zemlje.

Lotar fon Rihthofen se nije nalazio u jedinici kada je njegov brat poginuo, jer se još uvek lečio od rana zadobijenih 13. marta. Broj 13 se, inače, za Lotara fon Rihthofena još jednom pokazao zlosrećnim. Naime, pred sam kraj rata 13. novembra 1918. dan posle postizanja svoje 40. vazdušne pobjede, ponovo je ranjen i oboren i time je završeno njegovo ratovanje. Godine 1922. poginuo je u vazduhoplovnom udesu.





Levo, sasvim gore: Kubistička slika autora J. A. Turnbula prikazuje avion foker Dr I Manfreda fon Rihthofena u njegovoj poslednjoj vazdušnoj borbi.

Sredina, levo: Piloti 11. lovačke eskadrile (Jaste 11), sleva nadesno: Festner, Šafer, Manfred fon Rihthofen i Volf.

Levo: Krotine aviona foker Dr I Manfreda fon Rihthofena na aerodromu 3. grupe RAF-a u mestu Valere.

Sasvim gore: Lotar je leteo pod rukovodstvom svoga brata u 11. lovačkoj eskadrili. Ranjavan nekoliko puta, on je oborio 40 neprijateljskih aviona i dobio visoka odlikovanja.

Gore: Serijski brojevi skinuti sa oborenih engleskih i francuskih aviona prikazuju pobeđe Manfreda fon Rihthofena.



# AS BEZ KRILA

Istaknuti borbeni i akrobatski letač, Ernst Udet bio je neuspešni administrator

Tokom dvadesetih i početkom tridesetih godina na mnogobrojnim plakatima koji su pozivali na letačke mitinge, velikim crnim slovima istican je natpis »Leti Udet!« obaveštavajući tako da je glavni učesnik najuspešniji preživeli nemački pilot lovac iz prvog svetskog rata. Hiljade ljudi se okupljalo da posmatra njegovo akrobatsko i uzbudljivo letenje i on je tako postao ne samo najomiljeniji avijatičar Nemačke, već se njegova slava pronela i daleko van njenih granica.

Rođen 26. aprila 1896. u Frankfurtu na Majni, Ernst Udet (Ernst Udet) ubrzo je pokazao zanimanje za vazduhoplovstvo. Godine 1909. učestvovao je u osnivanju aerokluba u Minhenu i nakon eksperimentisanja sa modelima prešao je na letenje jedrilicama. Kada je izbio rat, u avgustu 1914, on se prijavio za službu veza.

## Vojno vazduhoplovstvo

Malen rastom, vitkog stasa. Udet je izgledao mnogo mlađi od svojih osamnaest godina. Dobrovoljno se prijavio za vazduhoplovstvo u Bavarskoj, međutim, nije bio pri-

mljen. Da bi ostvario želju da bude primljen i smatrajući da će to biti lakše bude li imao diplomu pilota, upisao se u pilotsku školu Gustava Ota. (G. Otto). Potom se ponovo prijavio za vazduhoplovstvo, ovaj put kod pruskih vlasti, i to mu je uspelo.

Udetova obuka u letenju u vojnoj školi bila je brzo okončana i jula 1915. raspoređen je u Letački odred (A) 206, gde je leteo sa nenaoružanim avionima, dvokrilcima dvosedima *avijatik*, i to pretežno na zadatke izvidanja. U septembru, za vreme bombarderskog napada na Belfor, na njegovom avionu je otkazalo krilce (eleron) i nije slušalo komande, pa je Udetov izviđač bio prinuđen da izađe iz kabine na donje krilo, da bi tako poslužio kao protivteža, u očajnom naporu kako bi se avion održao u horizontalnom letu bez nagiba. Međutim, uprkos tome Udet nikako nije mogao da održi svoj oštećeni avion u potrebnom položaju pa je na kraju jedva izvršio prinudno sletanje na jednu donekle ravnu oranicu. Za taj podvig ipak je dobio odlikovanje Gvoždenog krsta druge klase i proizveden je u čin kaplara. Nekoliko

*Dole: Poručnik Erns Udet ispred svog aviona foker DVIII, koji je nosio ime »Lo«. Sa izviđačkih premešten je na lovačke zadatke. U sledeće tri godine on je postigao 60 pobeda, a leteo je u elitnoj 1. lovačkoj grupi od marta 1918.*

*Desno, gore: Udet (levo) snimljen kada je već nosio padobransku opremu. On je bio među prvim pilotima koji su koristili padobran.*

*Desno, dole: Udet, žestok zagovornik sportske avijacije, u uniformi zamenika komandanta nemačkog Vazduhoplovnog saveza.*







dana kasnije, poleteo je avionom sa punim opterećenjem goriva, bombi, mitraljezom i radiotelegrafom. Udet, koji se razvio u dobrog ali isuviše samosvesnog pilota, napravio je oštar penjući zaokret preko hangara na aerodromu, kliznuo u stranu sjurivši se tako do zemlje i potpuno uništio svoj avijatik. Njegov izviđač je bio lakše ranjen, a Udet je slomio koleno zbog čega je u bolnici proveo sledećih četrnaest dana. Posle povratka u jedinicu, bio je kažnjen sa sedam dana zatvora zbog opasnog letenja. Ova nesreća nije ni u kom slučaju smanjila njegovu želju za letenjem, i po povratku na aerodrom je saznao da se sprema napad na Belfor, i da nema dovoljno pilota. Udet se pridružio u starom *LVG* i poleteo u napad. Kada je komandant aerodroma saznao da je Udet odleteo na borbeni zadatak tri sata nakon što je pušten iz zatvora, shvatio je da je mladi pilot upravo stvoren za letenje na nedavno uvedenim jednosedima *foker E I*, lovcima jednokrlicima.

#### Lovački as

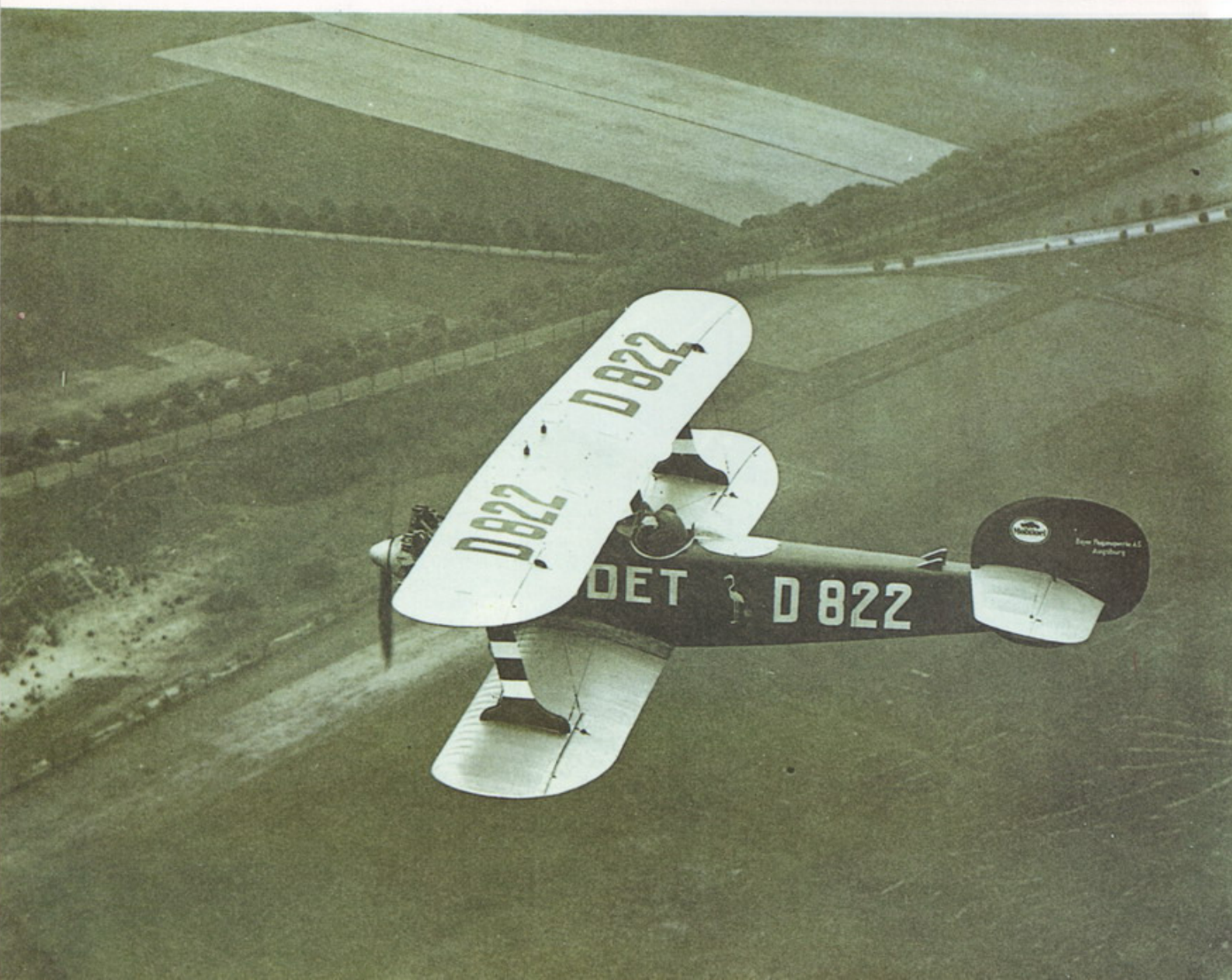
Udet je dakle premešten u Komandu lovaca jednoseda u mesto Habshajm i već 12. marta 1916. je imao svoj prvi sukob sa neprijateljskim avionom, izviđačkim *kodronom*. Pritom je protivnički mitraljezac više puta pogodio njegov avion i jedan pogodak mu je odneo letačke naočari sa lica. On se stideo ove borbe, ali šest dana kasnije uspeo je da zabeleži svoju prvu vazдушnu pobjedu. Tada je napadao sa više odlučnosti i oborio jedan *farman* blizu Miluza. Ovaj uspeh mu je doneo odlikovanje Gvozdeni krst prve klase i unapređenje u čin narednika. Tokom 1916. Komanda lovaca jednoseda pretvorena je u 15. lovačku eskadrilu. Na dan 12. oktobra, Udet je oborio jedan *brege* u blizini mesta Rustenhart, što je bila njegova druga priznata pobjeda, a 24. decembra jedan *kodron* je postao njegova treća žrtva. Mesec dana potom je dobio čin poručnika. U narednih pet meseci, Udet je postigao osam pobjeda ali su mu samo tri bile priznate. Njegova jedinica je tada trpela mnoge gubitke i u periodu kada je Udet vodio eskadrilu, za samo deset dana je izgubio četiri pilota. Većina prvih posada jedinica bila je



*Dole: Udet u avionu U-12 flamingo, kojim je najčešće učestvovao na mitinzima krajem dvadesetih i početkom tridesetih godina.*

izginula ili prekomandovana, a moral je veoma opao. Udet je znao da nešto treba promeniti i dobio je premeštaj u 37. lovačku eskadrilu u Flandriji. Na ovom udarnom delu ratišta borili su se pre svega protiv britanskih pilota i do decembra Udet je uspeo da poveća broj svojih pobjeda na petnaest. Tada je ponovo dobio komandu nad jedinicom. Marta 1918. povećao je broj pobjeda na 20, a Manfred fon Rihthofen pozvao ga je da pređe u 1. lovačku grupu. Udet je to oduševljeno prihvatio i postao komandir Jaste 11, a onda Jaste 4. Odlikovan je ordenom *Pour le Mérite* 9. aprila 1918, a u toku juna je zabeležio dvanaest vazdušnih pobjeda. Međutim, 29. juna je i sam bio oboren hitrom akcijom izviđača sa jednog francuskog bregeja. Uspeo je ipak da se spase u poslednjem trenutku pomoću u nemačko vazduhoplovstvo tek nedavno uvedenog padobrana. Krajem leta te godine, u žestokim borbama sa sve većim formacijama savezničkih aviona, Udet je postigao brojne uspehe da bi na kraju imao zabeleženih ukupno 60 zvanično priznatih pobjeda. Unapređenje u čin poručnika i k tome dodate još dve vazdušne pobjede krunisali su njegovu višegodišnju vojnu službu.

Udetova jedina želja, nakon demobilizacije, bila je da nastavi sa letenjem. Vratio se u Minhen i posvetio nekoliko meseci traženju preostalih aviona. Uskoro posle završetka rata, avijatičarsko društvo Rumpler je otkupilo izvestan broj vojnih aviona i ustanovilo nekoliko putničkih linija. Udet je uspeo da se tu zaposli, a tokom 1919. učestvovao je i u nizu vazduhoplovnih priredbi gde je svojim akrobatskim veštinama i dvoboji-







ma sa pilotom fon Grajmom (von Greim) oduševljavao publiku. Takav život i posao bili su kao stvoreni za Udetu, a popularnost kod publike još više ga je podsticala. Oženio se devojkom čije su ime, Lo, nosili njegovi avioni tokom ratnih godina. Ona je odletela sa njim i na svečani let otvorenja putničke linije između Minhena i Beča u oktobru 1920, što se neslavno završilo jer je avion na cilju zaplenjen.

Sve veće restrikcije nemačke avijacije, određene Versajskim mirovnim ugovorom, teško su pogodile Udetu. Da bi ipak mogao da leti, on je počeo da gradi sopstveni avion. Kada je i ovakav oblik aeronautičke aktivnosti bio zabranjen, Udet je nastavio rad u tajnom skrovištu daleko od očiju savezničkih kontrolnih komisija. Nekoliko dana nakon skidanja zabrane svih vrsta građenja aviona, Udet je bio u stanju da poleti na svom avionu *U-1*, jednosedu, jednokrilcu, sa motorom jačine 30 KS marke *hake*. To je bio prvi iz čitavog niza aviona koji su se pojavili iz Udetove fabrike u sledećih nekoliko godina.

### Akrobacije i snimanje

Pre nego što je Udet-Flugcojgbau GmbH (Udetova fabrika aviona) izgubila svoje ime 1926. i postala Bajeriše Flugcojgverke (Bavarska fabrika aviona) AG, (BFM — kasnije Meseršmit) Udet je napustio kompaniju i upustio se u nesiguran život pilota akrobata. Putovao je zemljom prikazujući letačke programe, stičući ljubav hiljada ljudi koji bi hrlili na njegove predstave. Proletao je kroz otvoreni hangar, jurio za trkačkim automobilima i motociklima. Svoje akrobacije u vazduhu je izvodio na sve manjim visinama i tako je na kraju hvatao čak maramicu u travi kukom na kraju krila svoga aviona. Udetovo smelo letenje donelo mu je uloge akrobatskog pilota u nekoliko slavni filmova tog vremena, pre svega *Beli pakao* i *Oluja iznad Mon Blana*. Udetove bravurozne letačke sekvence su se mnogima činile kao filmski trik toliko su izgledale smeje i upravo neverovatne. Godine 1931. Udeto je otišao na turneju u Sjedinjene Američke Države gde je sa dosta uspeha učestvovao u vazduhoplovnim trkama u Klivlendu i u Ohaju. Kada su nacisti došli na vlast u Nemačkoj, Herman Gering se okružio svojim ratnim drugovima i učinio je sve da privuče i Udetu. U SAD mu je čak kupio dva aviona *kertis houk II* i dao da se registruju na Udetovo ime. Udet se, međutim, čvrsto držao svog starog načina života. Njegove vazduhoplovne priredbe u letenju sada su postajale još smelije: figure iznad same površine zemlje izvodio je *U-12 flamingom*, a vertikalno penjanje i pikiranje *kertis houkom*, dok je jedrenje prikazivao na jedrilici *ronsperber*.

### Nacistička vrhovna komanda

Gotovo svi Udetovi vršnjaci su već bili u uniformama nove Luftvafe, međutim, Udet je i dalje bio u civilnom odelu. Povremeno bi oblačio svoju uniformu pripadnika nemačkog Vazduhoplovnog udruženja. Udetovo oklevanje da stupi u Luftvafe proisteklo je verovatno iz njegovog strahovanja da će da zataji na nekom višem i odgovornijem položaju. Međutim, Gering je bio veoma uporan jer je želeo da popularnog Udetu privuče u svoju Luftvafe, te je Udet na kraju ipak popustio i stupio u nemačko ministarstvo vazduhoplovstva.

Februara 1936. Udet je postao inspektor lovaca i bombardera za obrušavanje, a četiri meseca kasnije šef Tehničke uprave. Udet je bio vatreni pobornik bombardera za obrušavanje i njegovo ime je tesno povezano sa razvojem zloglasne štuke. Smatra se da je on izmislio tzv. sirene »jerihonske trube«, koje su za vreme obrušavanja povremeno upotrebljavali i *junkersi Ju-87* i koje su se iskazale kao neočekivano jako psihološko oružje.

Prvog aprila 1937. Udet je unapređen u čin general-majora i bio je zadovoljan što se mogao osloboditi mnogih administrativnih poslova, da bi umesto toga mogao što više da obilazi različite fabrike aviona, i da leti na njihovim proizvodima. Prilikom probnog leta 27. juna bio je prinuđen da izvrši skok padobranom iz trećeg prototipa hajnkela *He-118 V3*, koji je želeo da konkuriše *Ju-87*. Leteo je i na prvim *meseršmitima Bf-109* koji mu inače nisu bili po volji. Na četvrtom međunarodnom vazduhoplovnom mitingu u Cirihi, u julu, sa jednim *Bf-109* morao je prinudno da sleti na stomak, jer mu je motor otkazao. Na dan 6. juna 1938. on je postavio svetski brzinski rekord na relaciji od 100 km, leteci lovcom *hajnkela He-100*, brzinom od 634 km na čas. Februara 1939. tehnička uprava u ministarstvu vazduhoplovstva preimenovana je u generalnu direkciju za opremanje Luftvafe, sa Udetom kao generalnim direktorom. Kada je izbio drugi svetski rat, uspesi *Ju-87* u Poljskoj i potom tokom majske ofanzive na zapadu pripisivani su pre svega Udetovoj dalekovidosti i zalaganju, no uskoro zatim počeli su i da ga krive za slabu produktivnost fabrika aviona koje više nisu uspevale da pokrivaju sve veće gubitke na ratištu. U svom oduševljenju za tehnološki razvoj, Udet je zanemario značaj masovne proizvodnje. Optužili su ga da nema talenta za organizaciju, da nije umeo da vrši pravilnu selekciju tipova aviona i da nije bio dovoljno odlučan prema proizvođačima u insistiranju na zahtevima koje je postavljala Luftvafe. Teškoće koje su pritiskale nemačku vazduhoplovnu industriju, mučile su, međutim, i sve druge industrije

Gore: Udet, iako nerado, postao je inspektor lovaca i bombardera za obrušavanje, a 1939. i generalni direktor za snabdevanje Luftvafe.

Levo: Udet (desno) i Rene Fonk, francuski as iz prvog svetskog rata, snimljeni u Berlinu u oktobru 1928.



ratujućih zemalja. Sve su one bile žrtve brzih promena što su se javljale u avijaciji uopšte, a ratno stanje je zahtevalo stalno povećanje proizvodnje aviona u daleko većim količinama nego što su bili predviđeni kapaciteti. U Nemačkoj su Gering i Milh (Milch) bili prvenstveno odgovorni za tu neispravnu procenu, međutim, oni su Udetu proglasili glavnim krivcem. Obojica su znala da je bio kompletno nepodesan za administrativni položaj koji mu je nametnut. Udet je mesecima bio bolestan a onda ga je neizdržljivost položaja dovela do toga da u depresiji počini samoubistvo 17. novembra 1941.

Desno: Karikatura koju je nacrtao Udet 1937. rečito prikazuje njegov otpor prema birokratiji. Tekst u crtežu: San jednog šefa administracije.



# RODE

Dvanaesta lovačka grupa je bila francuska jedinica sa najvećim brojem postignutih vazdušnih pobjeda u prvom svetskom ratu



Mnogi francuski vazdušni asovi iz prvog svetskog rata su leteli u jedinici koja je zbog svojih uspeha postala prava legenda i smatrana elitnom jedinicom. Nosila je ime *Rode* (*Les Cigognes*), raspolagala je u to vreme najboljim lovačkim avionima, slobodno birala pilote iz bilo kojih drugih jedinica i za nju je važno da je uvek bila na onom delu ratišta gde su se vodile najžešće vazdušne borbe.

U prvom svetskom ratu, francusko ratno vazduhoplovstvo je takođe grupisalo svoje lovačke eskadrile u lovačke grupe. Reorganizacijom je formirana 12. lovačka grupa, koju je prvi vodio kapetan Arman Brokar (Armand Brocard), bivši konjički oficir star 29 godina, koji je završio vojnu akademiju Sen Sir.

Brokar je postao vojni pilot maja 1913. i bio je u komandi eskadrile MS-3 do 1915. leteci na avionima *moran solnije*. Među njegovim pilotima bila je nekolicina ljudi koji su postali slavni već u prvim mesecima vazdušnog rata uključujući Žorža Ginemera (Georges Guynemer).

grupi našli Ože (Auger), Dorm (Dorme), Erto (Heurtaux), de la Tur (Tour), Delen (Deullin), Ginemer (Guynemer) i kasnije Fonk (Fonck).

Treća eskadrila je krenula put slave u prvim mesecima 1916. Ginemer je svoju osmu vazdušnu pobjedu postigao 13. marta, ali je dva dana kasnije bio ranjen. Alber Delen, takođe bivši dragonac, koji je prevashodno leteo u MS-62, oborio je svoj prvi nemački avion blizu Verdena 31. marta. Bio je ranjen u ruku što ga je udaljilo iz borbenih akcija za nekoliko nedelja. Alfred Erto postigao je svoju prvu pobjedu 4. maja kada je oborio nemački dvosed LVG, a do kraja meseca postigao je još četiri pobjede. Rene Dorm (René Dorme), je došao u 3. eskadrilu u julu. Imao je već jednogodišnje letačko iskustvo i »Rode« su uskoro osetile njegovo prisustvo. Svoju petu i šestu pobjedu, iznad Some, zabeležio je 22. avgusta. Ginemer se vratio i svog devetog Nemca je oborio 22. juna; pred kraj godine imao je 25 pobjeda. »Rode« su same oborile više

*Uz naslov: Amblem čuvene 12. lovačke grupe »Rode«*

*Desno: Arman Brokar, prvi komandant »Roda«, bio je pogonska sila njihovih izuzetnih uspeha.*

*Sasvim desno, gore: Alfred Ože, koji je komandovao eskadrilom SPA 3.*

*Sasvim desno, dole: Posle pogibije Ožeja 1917, Alfred Erto je preuzeo komandu nad SPA 3.*



## Rode kreću ka slavi

Kada su Brokarovi ljudi pokazali svoje mogućnosti dobili su nove avione, lovce *njepor skaut*, a jedinica je preimenovana u N.3. Kasnije je Brokar sa svojim pomoćnikom Ormanom (Hormant) dobio još tri dodatne eskadrile N.26, N.73 i N.103, i sve zajedno su formirale 12. lovačku grupu.

Brokaru je dozvoljeno da bira pilote po sopstvenom sudu i prirodno je što je izabrao najbolje. Tako su se u njegovoj

od 70 nemačkih aviona između marta i avgusta.

Kada su zamenili svoje *njepore* za nove avione *spad S 7* tokom leta 1916. 3. eskadrila je nazvana SPA 3 i u prvih šest meseci SPA 3 je zabeležila više od 200 vazdušnih pobjeda. Erto je oborio nemačkog asa Kurta Virngensa (koji je imao 18 pobjeda), 26. septembra. Ertov broj ukupnih pobjeda dostigao je brojku 16 pred kraj 1916. Pilot Noel de Rošfor (Noël de Rochefort) je postigao šest pobjeda pre nego što je oboren 15. septembra.

*Gore: Narednik Šeno iz grupe »Roda« sedi u kabini svoga aviona nepor skaut.*





*Gore: Piloti 3. eskadrile snimljeni krajem 1915. Benije, Lamber i Ginemer su na levoj strani grupe.*

Delenov broj pobjeda je dostigao dvocifrenu brojku pred kraj godine, a Dorm je postigao svoju 17. pobjedu 4. decembra; međutim, 20 decembra jedno rasprskavajuće zrno ga je tako ranilo da je njegov broj pobjeda mirovao sve do marta 1917.

Ginemer je unapređen u čin kapetana u februaru 1917, 16. marta je postigao trostruku pobjedu, pa još četiri 25. marta. Do juna, ukupan broj njegovih pobjeda popeo se na 45. U mesecu martu, Ksavije de Saven (Xavier de

Savin) je postao komandant SPA 26. On je takođe bio dak Sen Sira. U aprilu, Rene Fonk se uključio u eskadrilu SPA 103. kojom je komandovao Žan d' Arkur (Jean d'Harcourt). Ona je među »Rodama« bila najmanja od četiri eskadrile, a Fonk je postigao svoju prvu vazдушnu pobjedu 3. maja. Dvadeset i tri dana kasnije, »Rode« su izgubile Renea Dorma, čiji je avion pao u plamenu za vreme jedne vazdušne borbe; on je postigao 23 pobjede. Delen, koji je bio očevidac pogibije svoga prijatelja,





Gore: Poručnik Alber Delen postigao je prve pobjede iznad fronta kod Verderna u martu 1916.

Gore, desno: Alfred Erto na frontu, ispred SPAD-a sa amblemom grupe »Rode«.

preuzeo je komandu eskadrile SPA 73 u februaru. Do tog trenutka imao je 15 pobjeda.

Tužan i gnevan zbog Dormove pogibije Ginemer je poleteo na svoju ruku sa *spadom* da potraži Nemce. Iznad Gojenkura napao je i uništio dvosjed *LVG*. Tri aviona jednoseda koji su pratili *LVG* su ga onda napali, no Ginemer je uspeo da obori dvojicu. Na povratku naišao je na izviđački *rumpler* sa pratećim lovцем i obojicu oborio. Pet pobjeda u dve borbe bile su dostojan način da se osveti pogibija prijatelja.

#### Nestanak Ginemera

Erto je bio ranjen u ruku krajem marta, kada je ukupan broj njegovih pobjeda prelazio dvadeset. Klod Agelen (Claude Haegelen) je oborio dva Nemca u maju 1917, ali je uskoro takođe ranjen 28. marta i tek nakon poduzetog vremena vratio se na ratište, ali u drugu grupu. Arman Pensar (Armand Pinsard) je takođe ranjen sredinom 1917. nakon svoje 16. pobjede. Pensar je na početku rata bio oboren iznad nemačkih linija i zarobljen. U martu 1916. on je pobjegao iz tvrđave Ingolštadt i prebacio se u Švajcarsku a potom u domovinu. On je takođe otišao u

drugu jedinicu nakon oporavka i završio je rat sa 27 pobjeda. Na dan 28. jula Alfred Ože je poginuo u vazdušnoj borbi sa četiri nemačka aviona, a Erto je preuzeo komandu nad SPA 3. Istog dana Ginemer je postigao svoju 50. pobjedu. U to vreme bio je heroj Francuske, njen najslavniji vojni pilot sa najvećim brojem vazdušnih pobjeda i stalno su ga nagovarali da napusti aktivno letenje, ali je on to odbijao i ostao je na frontu. Posle svoje 54. vazdušne pobjede, nestao je 11. septembra. Njegov gubitak je bio veliki udarac ne samo za »Rode« već i celu Francusku.

Rene Fonk je uskoro preuzeo Ginemerovu ulogu među »Rodama«. Pred kraj 1917. Fonk je imao 19 priznatih pobjeda. Alfred Erto je bio ponovo ranjen 3. septembra, ovoga puta ozbiljnije, ali je ipak uspeo da obori svoga protivnika. To je bila njegova 21. i konačna vazdušna pobjeda. Još jedan iz grupe »Rode« poginuo je 12. decembra — Matije de la Tur (Mathieu de la Tour), koji je imao devet pobjeda.

Januara 1918. Grupa je prebazirana na područje Verderna. Fonk je postigao svoju 22. vazdušnu pobjedu pre nego što se jedinica vratila na front u Šampanji.

I nekolicina Amerikanaca se proslavila leteći kod »Roda«, Frank Bejlis (Frank Baylies) koji je leteo u eskadrili SPA 3 od decembra 1917. do svoje pogibije u vazdušnoj borbi 12. juna 1918. postigavši 12 vazdušnih pobjeda. Edwin Parsons (Edwin Parsons) koji je došao u eskadrilu SPA 3 februara 1918, a nastavio sa letenjem u eskadrili Lafajet, rat je završio sa osam priznatih pobjeda. Čarls Bidl (Charles Biddle) je leteo u eskadrili SPA 73 od jula 1917. do januara 1918, došavši sa zemljakom Oliverom



Čedvikom (Oliver Chadwick) koji je poginuo već nakon jednog meseca kada je pokušao da spase jednog drugog avijatičara. Bidl je postigao jednu pobjedu leteći u eskadrili SPA 73, kada je oborio dvosjed *albatros* blizu Langemarka. On je kasnije leteo u eskadrili Lafajet pre nego što je prešao u američko ratno vazduhoplovstvo. Od srpskih pilota u grupi »Roda« leteo je kapetan Tadija Sandermajer, koji je 21. maja 1918, izvojevao jednu vazdušnu pobjedu oborivši nemački izviđač. Fonk je oborio 43. i 44. nemački avion 19. maja i pred kraj jula je već prestigao broj pobjeda slavnog Žorža Ginemera. Na dan 14. avgusta on je oborio tri aviona za svega deset sekundi, što je povećalo njegov broj pobjeda na šezdeset.

#### Posebno obeležje

»Rode« su letele i kao podrška u velikim ofanzivama u Šampaniji i Somi u leto 1918. Grupi se pridružila i eskadrila SPA 167, pod komandom Bernara de Romana (Bernard de Romanet). Ovaj bivši konjanik leteo je na mnogobrojnim izviđačkim zadacima dok nije bio prebačen u lovce, u eskadrilu SPA 37. 1917. U »Rodama« je zabeležio više pobjeda.



Rene Fonk je nastavio da povećava broj svojih pobeda u toku leta i jeseni 1918. Prvog novembra oborio je 75. nemački avion, čime je postigao najveći broj pobeda među savezničkim pilotima u prvom svetskom ratu. Bernar de Romane je postigao svoje 12. i 13. vazdušnu pobedu 10. i 14. oktobra, a 14. oborivši *foker D VII* četiri dana kasnije. Do završetka rata oborio je ukupno 18. aviona. I Ksavijer de Saven, komandir eskadrile SPA 26 preživeo je rat sa 12 priznatih vazdušnih pobeda.

Grupa »Rode« je često premeštana sa jednog odseka fronta na drugi od Sen Pola na severu do Šampanje na jugu. »Rode« bi uvek bile tamo gde su se odvijale najžešće borbe, gde je bilo potrebno njihovo iskustvo. Njihovi avioni su lako mogli da se prepoznaju u vazduhu po emblemima na trupu — naslikanim rodama. Svaka eskadrila je imala naslikanu rodu u raznim položajima poletanja. I piloti su na uniformama nosili mali znak sa rodama, na levoj strani grudi.

Veliki broj pilota iz lovačke grupe »Rode« nisu preživeli rat — Ginemer, Dorm, Ože, de la Tur, Bejli — ali oni koji su preživeli slavljani su kao najveći junaci. Fonk, asova na savezničkoj strani, postao je jedno od najpoznatijih avijatičarskih imena u vremenu između dva rata.

Erto je ostao u francuskom vazduhoplovstvu gde je služio i u prvim mesecima drugog svetskog rata. Kada je Francuska kapitulirala on se pridružio pokretu otpora, dok nije uhapšen i zatvoren u koncentracioni logor Buhenvald. Posle rata, u činu generala, on je postao predsednik udruženja francuskih asova pilota lovaca.

Alber Delen se opet pojavio na naslovnim stranama 1921. zbog leta od Pariza do Istanbula, ali njegova

blistava letачka karijera prekinuta je njegovom preranom smrću u maju 1923. Pensar je isto kao i Erto postao general u francuskom ratnom vazduhoplovstvu, a umro je 1953. Ksavije de Saven se vratio u Sen Sir posle primirja 1918, pa je opet stupio u francusko ratno vazduhoplovstvo. On je bio vazduhoplovni ataše kada je počeo drugi svetski rat, ali se vratio u Francusku u komandu letачke škole. Kasnije je stupio u pokret otpora, dok ga Gestapo nije uhapsio. Uspeo je da pobegne u Italiju i 1945. je postao general. Posle rata je postao predsednik udruženja pionira letачa. Romane je postao čuveni pilot vazduhoplovnih brzinskih trka. Arman Brokar, čovek koji je stvorio slavnu grupu isto se posvetio vojnoj karijeri i postigao čin generala u francuskom ratnom vazduhoplovstvu.

*Dole: Jedna od pobeda »Rode« predstavljena na slici Anri Farea.*

*Ispod: Narednik Ginemer (drugi s desna) na dan svoje prve pobede, ispred svoga aviona moran solnije.*





## VAZDUŠNI VITEZ

Žorž Ginemer je bio najčuveniji francuski as iz prvog svetskog rata

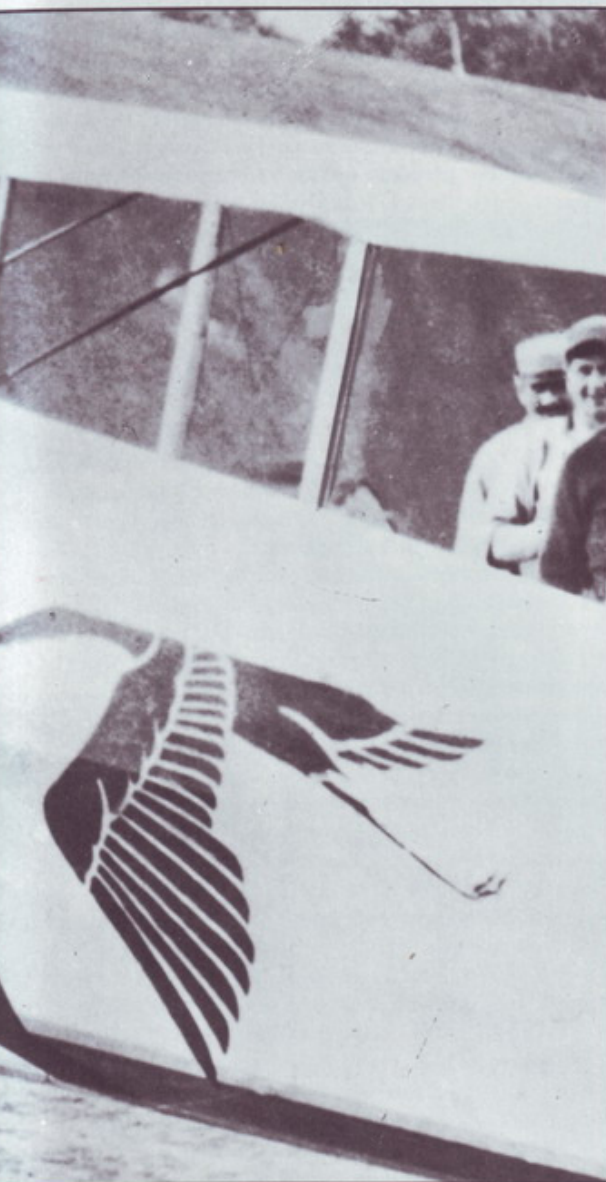
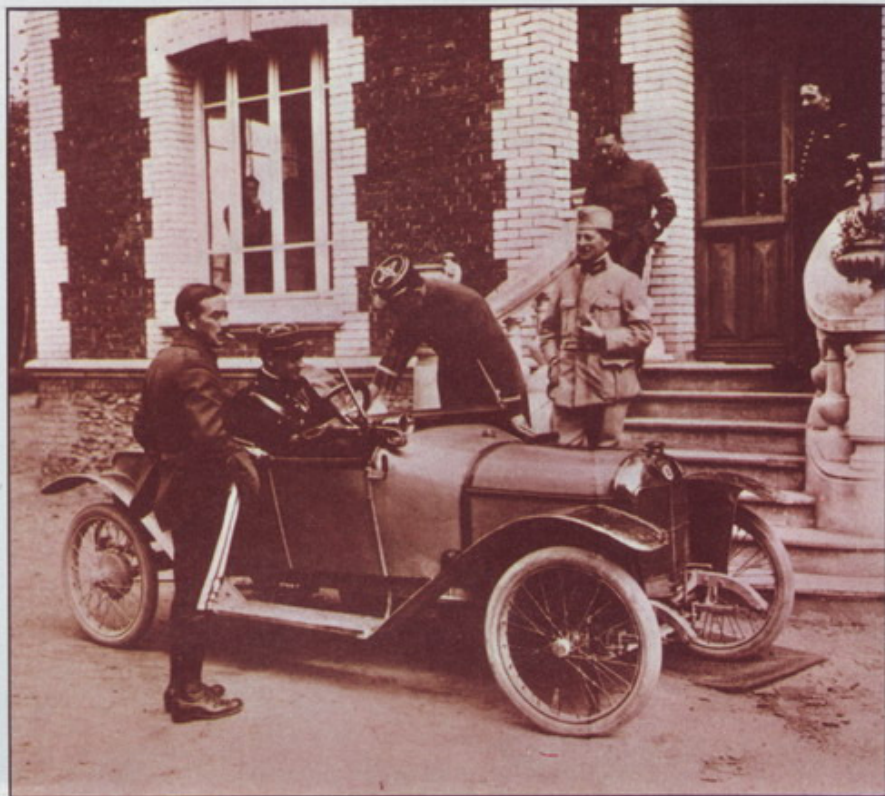
Žorž Ginemer (Georges Guynemer), drugi francuski pilot lovac po broju pobjeda i svakako najpopularniji — rođen je u Parizu 24. decembra 1894. Kao dete Ginemer je bio slabog zdravlja i majka i sestre smatrale su ga poluinvalidom. Premda inteligentan, on je u školi bio samovoljan što mu je pričinjavalo poteškoće.

Kada je izbio rat u avgustu 1914. Ginemer je dvaput pokušao da se prijavi u armiju, ali je svaki put odbijen zbog slabog zdravlja. U trećem pokušaju, međutim, on je bio primljen i poslan u PO 22. decembra 1914. da počne sa obukom za vazduhoplovnog mehaničara. Međutim, mehaničarska uloga nije bila ono što bi odgovaralo Ginemerovim željama za samostalnošću, i on je dosadivao svojim komandirima da ga nauče letenje. Konačno, oni su popustili i 10. marta 1915. Ginemer je prvi put poleteo i uskoro dobio diplomu pilota. Raspoređen je u proslavljenu eskadrilu MS 3 koja je tada još letela na avionima jednokrlicima *moran solnije*.



Desno: Kapetan Žorž Ginemer sa svojim omiljenim avionom SPAD 7 zvanim »Stari Šarl«. Njegova eskadrila je bila jedna od četiri iz sastava grupe »Rode«, čiji je komandant bio kapetan Brokar — i sam slavan pilot lovac — koji je Ginemera nazivao svojom »najbrikljantnijom rodom«.





**»Rode«**

Ginemerovo postavljanje u jedinicu sa tako istaknutim pilotima kao što su bili Žil Vedrin (Jules Vedrines), Alber Delen (Albert Deullin), Alfred Erto (Alfred Heurtaux) i Rene Dorm (Rene Dorme), ubrzo se pokazalo kao potpuno opravdano. Na dan 19. jula on je oborio svoj prvi nemački avion, a dva dana kasnije dobio je vojnu medalju sa palmom za svoj »nemilosrdni lov« neprijateljskog aviona. Međutim, Ginemer nije bio neranjiv, pa je već septembra oboren po prvi put (kasnije mu se to dogodilo još šest puta). Srećom uspjelo mu je da dovede svoj oštećeni avion do »ničije zemlje«, gde ga je spasila francuska pešadija.

Ginemer je bio poznat po svojim dobrovoljnim javljanjima na najopasnije akcije, i 24. decembra 1915. na svoj 21. rođendan, odlikovan je krstom Legije časti, a u obrazloženju, između ostalog piše: »U protekla dva meseca, on je

Sasvim gore; levo: Parada na aerodromu Bonmežon u Šampanji 11. juna 1917. General Franše d'Esperey (Franchet d'Esperey) odlikuje Ginemera, starog 22 godine, ordenom Legije časti. Avioni SPAD 7 i piloti iz grupe »Rode« su postrojeni u pozadini.

Sasvim gore: Ginemer za volanom sportskog automobila ispred oficirske menze.

Gore: Još jedan Ginemerov SPAD 7 koji je isto tako nosio natpis »Stari Šarle«.





Farejev portret iz 1917. »neverovatnog junaka« — kapetana Žorža Ginemera. Ovaj nežni, boležljiv mladić bio je drugi najuspešniji francuski as, junak francuske javnosti i propagandno oružje vrhovne komande. Neumorno je odlazio u borbu, i kada je poginuo imao je svega 23 godine. Uništio je 54 neprijateljska aviona za 27 meseci.

izvršio dva zadatka specijalne prirode, ispoljavajući najveću hrabrost i požrtvovanost i učestvovao je u 13 vazdušnih borbi, završivši dve uništavanjem neprijateljskih aviona u plamenu...«

Do 15. marta 1915. Ginemer je postigao osam priznatih pobjeda, ali je toga dana ranjen. Srećom, uspeo je da se probije do francuskih linija. Njegova veština kao pilota lovca, i činjenica da je postao ozbiljan problem za Nemce, potvrđene su i nagradene jula 1916. kada mu je, među prvima, dodeljen novi francuski lovački avion *njepor 11 bebe*. Do tog vremena Ginemer je stekao 11 pobjeda, a lovačka grupa »Rode«, kojoj je pripadala 3. eskadrila postala je za vreme očajničkih borbi u bici na Somi pravi trn u nemčkom oku. Uloga koju je imala ova jedinica priznata je 14. septembra 1916. posebnom poveljom u kojoj su »Rode« opisane i pohvaljene, a posebno »... poručnik Ginemer, pilot koji najduže služi u toj jedinici i njena je najbriljantnija roda«, kako je rekao komandant 3. eskadrile Brokar.

### Najstrašniji protivnik

Osamnaestog februara, Ginemer je bio unapređen u čin kapetana, a njegovi uspjesi su se nastavili. Tako je 16. marta oborio tri nemačka aviona, a 25. maja je oborio još četiri mašine. Onda je 5. juna postigao dvostruku pobjedu i povećao broj svojih oborenih protivnika na verovatnih 45. Šest dana kasnije ovo je nagrađeno dodeljivanjem ranga viteza Legije časti. U obrazloženju je pisalo: »Kao jedan od najboljih, kao pilot lovac koji je ujedno i sposoban i neustrašiv, on je briljantno izvršavao svoju dužnost prema domovini kako ukupnim brojem svojih pobjeda tako i svakodnevnim zalaganjem i poboljšavanjem svoje veštine. Ne prezajući od opasnosti on je umešnošću svoje taktike i izuzetnim umećem pilotiranja, postao za neprijatelja protivnik kojeg se najviše plaše...«

### Propagandno oružje

Sa 45 priznatih vazdušnih pobjeda na svojoj listi, Ginemer se sada francuskim vlastima učinio dragoceniji kao propagandno oružje, nego kao pilot na frontu. Počeli su da ga nagovaraju da se povuče iz operativnog letenja. Međutim, Ginemer je uporno smatrao da je njegovo mesto bilo među drugovima na frontu. Do tog vremena bio je pohvaljen jedno dvadesetak puta a i dvaput ranjen. Ginemerova jedinica je onda postala SPA 3 naoružana avionima *SPAD 7*. Ginemer je bio oduševljen novim tipom aviona, koji je bio brz, robustan i stabilan prilikom mitraljiranja. Na svom ličnom avionu, nazvanom »Stari Šarl« (*Le Vieux Charles*) vodeći francuski as pilot je sada mogao da pokuša nešto što ga je već dugo mučilo: dao je da se instalira top hispano, između blokova cilindra motora hispano-suiza. Top je tukao tako da su zrna prolazila kroz glavčinu elise. Iako je Ginemer sa ovakvim topom uspeo da obori jedan nemački *albatros*, uvideo je da su vibracije prejake i opasne za bezbednost aviona i odbacio je ovu ideju. U jednoj prilici kada mu je otkazao mitraljez, Ginemer je odvažnim letenjem prisilio svoga protivnika *albatros C III*, da prinudno sleti na neki francuski aerodrom.

### Premoren od borbi

Premda fizički i duhovno iscrpljen od života koji je vodio, Ginemer je odbijao da prihvati pomisao o povlačenju, uprkos navaljivanju njegovih drugova, starešina i porodice. Do 7. jula Ginemer je povećao ukupan broj pobjeda na 48, a do 20. avgusta do 53. Vrhovna komanda ga je još jednom zamolila da se odmori od letenja, bojeći se posledica po francuski moral, ako bi ovaj proslavljeni junak bio izgubljen, međutim, opet bez uspeha. Na dan 6. septembra on je postigao svoju 54. pobjedu.

U pratnji poručnika pilota Bozon-Verdiraa (Bozon-Verduraz), Ginemer je krenuo na svoj poslednji let 11. septembra 1917, u 08.25 časova. Obojica su upala u oblaku i nakon izlaska Bozon-Verdira je video da je sam. Dugo i bezuspešno je kružio tražeći svoga druga, sve dok nije ostao bez goriva, a onda se vratio na aerodrom. Francuska je zanemela kada je saopštena novost. Premda su dvojica francuskih pilota lovila neki nemački avion onda kada su uleteli u slojeve oblaka, Nemci u prvo vreme nisu pominjali da su oborili Ginemera. Međutim, nekoliko dana kasnije u kominikeu su tvrdili da je Ginemera oborio nemački poručnik Viseman (Wissemann) blizu Poelkapele u Belgiji, i da su britanske granate posle totalno uništile i Ginemerovo telo i njegov avion. Uprkos svojoj očiglednoj bolešljivosti, Ginemer je svakako leteo sa krajnjom odlučnošću i veštinom, hladnokrvno preuzimajući i najopasnije rizike. Bilo da je bio oboren ili jednostavno izgubio kontrolu nad avionom i slupao se, čini se da njegovo izmučeno telo više ne bi dugo moglo da podnosi fizičke napore i teške borbe.



# AS ASOVA

Rene Fonka mnogi smatraju najvećim pilotom-lovcem prvog svetskog rata



Rene Pol Fonk (René Paul Fonck) bio je pilot sa najvećim brojem vazdušnih pobeda u francuskom i savezničkom ratnom vazduhoplovstvu u prvom svetskom ratu. Rođen je među brdovitim Vogezima i veoma rano je počeo da prati rad pionira avijacije. Tako mu nije bilo teško postići da ga prilikom mobilizacije avgusta 1914. odrede za pilotsku školu blizu Dižona. Mladom Fonku su međutim sve nade propale kada je nakon mesec dana prekomandovan u inženjerijsku jedinicu. Ovo čistilište je potrajalo pet za njega beskrajnih meseci tokom kojih je Fonk naučio da gradi tranšeje — rovove, što mu je bio odvratn posao.

Fonk je onda konačno uspeo da ude u pilotsku školu u Sen Siru. Prve tri nedelje su bile »izgubljene« na predavanja i učenje teoretskih osnova letenja. Nešto se slično dogodilo i u Lionu, pre nego što je Fonk konačno stigao u Le Krotoa 1. aprila 1915. i započeo pravu obuku u letenju. Počeo je sa vožnjom aviona po pisti, u avionu sa »podreznim krilima«, sledili su skokovi sa aparatom kodron jačine 45 KS, pre pravog letenja na kodronu sa

60 KS. Fonk se pokazao kao nadareni učenik i u roku od dve sedmice je položio potrebne ispite. Za ispit iz vazduhoplovne navigacije leteo je do Sen Sira, gde je sa uspehom obavio i teoretski deo ispita, a onda je stekao diplomu pilota br. 1979.

Fonkova prva operativna jedinica bila je eskadrila C 47, koja je letela dvomotornim dvokrilcima kodron G-4. Operišući u Vogezima, Fonk je leteo na izviđačke zadatke preko južnog dela linije fronta. Za vreme jednog od ovih letova, on se prvi put sukobio sa jednim nemačkim avionom, ali nije imao mitraljez u kabini. Nakon toga je odlučio da ubuduće nosi barem pušku. No, do uspeha u vazdušnoj borbi nikako nije dolazio, iako je više nemačkih pilota »podvilo rep« i pobešlo kada bi im Fonk prišao sa puškom i počeo da puca na njih.

## Zadaci na malim visinama

U toku jula i avgusta 1915. eskadrila C 47 je bila stalno na zadacima za vreme francuske ofanzive, a Fonkov avion je više puta oštećen tokom izviđačkih zadataka i bombar-

*Gore: Rene Fonku je bilo zvanično priznato da je uništio 75 neprijateljskih aviona, ali je njegov stvarni broj pobeda verovatno oko 120.*

*Dole: Fonk ispred svog SPAD skauta, u grupi »Rode«, elitnoj francuskoj lovačkoj jedinici.*





dovanja sa malih visina. Avgusta, eskadrila je prekomandovana severno od područja Šampanje i tu je Fonk prvi put pohvaljen, 22. avgusta, za svoj izvanredni izviđački rad. Na dan 25. septembra Fonk je bio primoran na prinudno sletanje zbog oštećenja dovoda za gorivo, jedva stigavši do francuskih linija. U novembru, eskadrila je ponovo prebazirana, ovaj put na sektor duž reke Oaze i nastavila operacije pojačanim tempom.

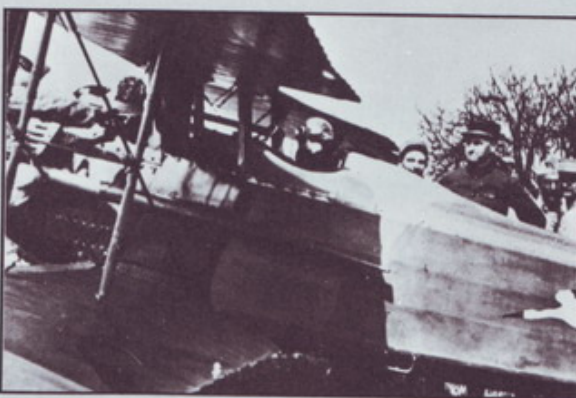
Fonkova prva — mada nepotvrđena — vazдушna pobeđa, postignuta je 1. marta 1916. kada je oborio jedan *joker* jednokrila. To se dogodilo predaleko iza nemačkih linija da bi neko mogao da posvedoči, pa je tako i ova pobeđa ostala nepriznata. Nakon toga, 25. maja kod preletanja fronta Fonkov izviđač je poginuo od pogotka granate, a slična sudbina je zamalo zadesila i samog Fonka nekoliko sedmica kasnije, kada je proti avionska granata probila krilo njegovog *kodrona*.

U julu 1916. eskadrila C 47 je pretvorena u lovačku jedinicu veoma jednostavnim postupkom — dodavanjem mitraljeza na njihove avione. Fonk je svoje oružje ubrzo upotrebio prinudivši na sletanje nemački *rumpler* 6. avgusta; nemačka posada je sletela svojim avionom iza francuske linije i predala se. To je bila Fonkova prva priznata vazдушna pobeđa. Usledio je potom novi uspeh, ali opet nepotvrđen zbog opšte konfuzije koja je prevladala kako na zemlji tako i u vazduhu za vreme velike bitke na Somi.



Eskadrila C 47 je marta 1917. prebazirana za Fime i tu je Fonk zabeležio svoju drugu priznatu pobeđu kada je zapalio i oborio *albatros*. Time je Fonk skrenuo pažnju francuske komande koja ga je ubrzo premestila u prelaznu lovačku jedinicu a odatle u poznatu 12. lovačku grupu »Rode«. U ovoj jedinici je leteo do 15. aprila 1917. lovcem *SPAD 7* i uskoro je počeo da ispoljava svoju hrabrost, a broj njegovih vazдушnih pobeđa je brzo rastao. Treba, međutim, napomenuti da zvaničan broj Fonkovih priznatih oborenih aviona nikada nije odgovarao stvarnom stanju. Francuski as je, naime, često operisao daleko iza nemačkih linija ili u vrlo konfuznim prilikama — i mnoge od njegovih pobeđa nisu zvanično potvrđene.

Tipičan primer Fonkove izvanredne lovačke tehnike bila je vazдушna borba 11. septembra 1917, na dan kada su sve nade da će se Žorž Ginemer, drugi veliki as »Roda«, živ vratiti, bile napuštene. Fonk je poleteo s namerom da



se sveti i uskoro je otkrio jedan nemački dvosed; piskirajući iz pravca sunca, on se primakao protivniku na svega nekoliko metara i otvorio vatru. Nemački pilot je bio pogođen i poslednjim instiktivnim pokretom povukao je sebi palicu. U gornjoj mrtvoj tački lupinga, koji je nastao zbog toga, nemački strelac je ispao iz aviona a Fonk je munjevito reagovao kako ga strelac ne bi zakačio svojim telom. Nemački avion otišao je u kovitu ka zemlji, zahvaćen požarom. Napad je bio tipičan za Fonka: do kraja iskorišćen elemenat iznenađenja uz precizno gaganje sa vrlo male udaljenosti.

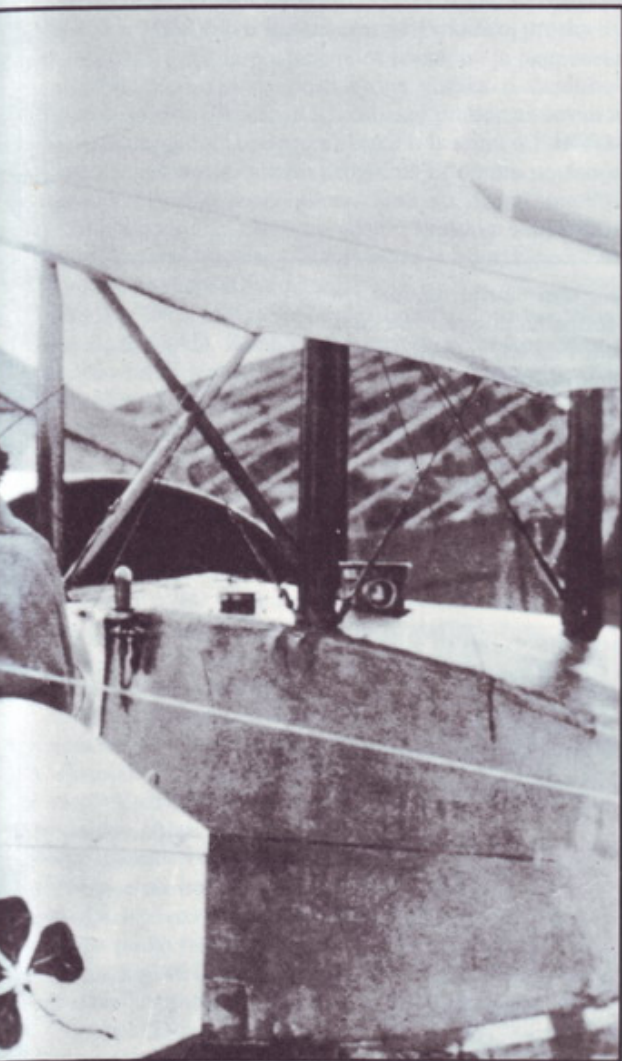
Do sredine januara 1918. Fonkov zvaničan broj pobeđa je iznosio 21, ali do aprila ovaj broj se povećao na 35, uključujući i dvostruke pobeđe u pet slučajeva. Na dan 9. maja 1918. Fonk je uspeo da postigne šest pobeđa u jednom danu — rezultat koji je dugo priželjkivao. Poleteo je tek oko 16.00 časova pošto se magla razišla, sa dva pratioca. Uskoro su sreli nemački izviđački dvosed

*Gore: Fonkova prva operativna jedinica bila je eskadrila C 47. Na slici Fonk sedi u drugom sedištu izviđačkog kodrona G-4 ispod mitraljeza kojim je tukao napred, preko krila.*

*Sasvim levo: Na pobeđničkoj paradi 14. jula 1919. Fonk je nosio zastavu vazduhoplovnog korpusa.*

*Levo: Aprila 1917. Fonk je stupio u eskadrilu SPA 103 grupe »Rode« koja je letela avionima tipa SPAD 7.*





pod zaštitom četiri lovca dvoseda. Fonk je frontalno napao prvog i oborio ga, zatim okrenuo i oborio drugog, a onda je krenuo na trećeg koji je nastojao da pobegne. U roku od 45 sekundi on je sredo tri nemačka aviona. Nakon popune gorivom i municijom, Fonk je ponovo poleteo u 17.30 časova. Nekih pedesetak minuta kasnije on je oborio dvosed koji mu se primakao između oblaka. Potom je opazio formaciju od četiri *fokera* i pet *albatrosa*. Posle pažljivog razmatranja položaja približio im se i prvo od pozadi oborio poslednji *foker* u formaciji, pa onda vođu formacije, čime je postigao ukupno šest pobjeda u samo jednom danu. To je bio više nego rečiti dokaz vanredne veštine ovog velikog francuskog asa.

#### Smrtonosni strelac

Fonkov ukupan broj priznatih pobjeda narastao je na 57 do 1. avgusta čime je premašio ukupan broj Ginemerovih pobjeda od 54. Potom je ponovo, 14. avgusta, Fonk prikazao svoju smrtonosnu delotvornost. Napao je tri nemačka aviona u nizu, ispaljujući kratke rafale i u roku od deset sekundi oborio svu trojicu. Na dan 26. septembra opet je postigao šest pobjeda u jednom danu, čime je svoj spisak povećao na 68. Svoju poslednju vazdušnu pobjedu Fonk je postigao 1. novembra 1918. kada je oborio nemački dvosed koji je bacao propagandne letke i to je bila njegova 75. žrtva. Ako se uzmu u obzir i nepriznate pobjede, Fonk je oborio skoro neverovatnih 120 neprijateljskih aviona, što ga stavlja na čelo svih pilota lovaca prvog svetskog rata. Fonkova borbena tehnika bila je do kraja doradena i usavršena. Kao apsolvent tehnike on je proučio sve mogućnosti koje se mogu pojaviti u borbi, govorio je, i zato se nije plašio.

Činjenica je da je primenjivao matematičke principe u letenju, a njegovo poznavanje tehničkih mogućnosti pojedinih aviona bilo je nesumljivo najbolje među njegovim drugovima. Njegovim pobjedama uveliko su doprinele i izvanredne performanse i pouzdanost aviona *SPAD skaut* kojim je leteo.

#### Tragedija na obali Atlantskog okeana

Uz izvanrednu tehniku pilotiranja, Fonk je i izuzetno precizno gađao, specijalno sa uglom preticanja. Stalno je vežbao upotrebu novih oružja, i po njegovim rečima ciljao je kao »da svojom rukom nosi pogotke ka meti«. Često bi obarao avion sa svega pet ili šest metaka, što je prvo izazivalo čuđenje a onda divljenje francuskog zemaljskog osoblja i pilota.

Fonk je nastavio da leti i nakon rata i postigao je veliki ugled kao pilot akrobata. Pokušao je da izvrši i prekookeanski let avionom *sikorski S. 35*, septembra 1926, ali se ovaj pokušaj tragično završio. Već sama po sebi velika, a pored toga i preopterećena mašina se polomila prilikom poletanja i bila odmah zahvaćena vatrom. Fonk i njegov drugi pilot su se sretno izvukli bez povreda, ali druga dva člana posade su našla smrt u požaru.

Kao nacionalni heroj, Fonk je pet godina bio poslanik, a od 1937. do 1939. bio je inspektor francuske lovačke avijacije. Nakon toga je otišao u penziju i živio u potpunju povučenosti sve do smrti 18. juna 1953. godine.

*Dole: Fonk snimljen kada se takmičio na trkama za Kraljevski kup, jula 1930. U godinama između dva rata, ovaj as je bio prisutan i u civilnom i ratnom vazduhoplovstvu.*





# CILINDAR U PRSTENU

Vodeći as američkog vazduhoplovstva u prvom svetskom ratu bio je kapetan Edi Rikenbeker



Američki as asova u prvom svetskom ratu bio je rodom iz Kolumbusa u državi Ohajo. Rođen je 8. oktobra 1890. kao sin švajcarskog Nemca i švajcarske Francuskinje. Njegovo pravo ime je bilo Edvard Rajhenbaher (Edward Reichenbacher). Za vreme prvog svetskog rata on je svoje prezime promenio u Rikenbeker (Richenbacker) kako bi zvučalo manje germansko i proslavio ga širom SAD. Dodao mu je i srednje ime Vernon, jer mu se činilo da će zvučati uglednije. Rikenbeker je školovanje završio sa dvanaest godina, nakon očeve smrti, da bi pomogao majci da izdržava preostalo sedmero dece u porodici. U nizu nadničarskih poslova konačno je stigao do automobilske kompanije Frejer-Miler, gde je pokazao veliko interesovanje za motore sa unutrašnjim sagorevanjem. To ga je navelo da se upiše na kurs mašinske tehnike.

## Vozač trkačkih automobila

Kada je Li Frejer (Lee Frayer) jedan od partnera automobilske kompanije odlučio da samostalno krene u poslove, poveo je i šesnaestogodišnjeg Rikenbekera. Premda mlad, Rikenbeker je već postigao veliki ugled kao iskusni mehaničar i vozač. Rikenbeker je bio veliki individualis-

ta, pun samopouzdanja, pa je i sam naučio da vozi i nikada nije ni pomišljao da i formalno dobije vozačku dozvolu. Kasnije će tako naučiti i da leti i nikada nije smatrao da mu je za to potrebna i pilotska diploma.

U to vreme, najbolja reklama za automobile bile su trke po neasfaltiranim pistama i taj sport je stekao veliku popularnost. Stoga je Li Frejer Rikenbekeru pružio novu priliku načinivši ga vozačem-trgovačkim putnikom što je značilo da jednog dana vozi na trkama a sledećeg prodaje kola. Rikenbeker se time bavio tokom narednih šest godina, a nakon toga sve svoje snage posvetio je automobilskim trkama.

Automobilske trke bile su opasan sport, ali su Rikenbekeru pružile uvid u niz tajni što mu je kasnije itekako koristilo u vazдушnim borbama iznad zapadnog fronta. Više godina kasnije on je pisao: »Trku ne dobiješ zato što si hrabriji. Pobeđuješ onda ako znaš kako da udeš u zavoj i kako da slušaš motor. Nije dovoljno da zatvoriš oči i stisneš zube.«

Rikenbekerova urođena doslednost se isplatila. U Dajton Biču u Floridi, 1916, on je vozio nemački trkački auto marke *benc* i postigao novi svetski rekord brzine od 215,74 km na čas. Pred kraj 1916, koju je celu posvetio trkama, zaradio je 80.000 dolara — što je znatna suma novca za mladića od 26 godina.

Kada su Sjedinjene Države ušle u prvi svetski rat 6. aprila 1917. Edi Rikenbeker se nalazio u Engleskoj, gde je nastojao da dobije motore za svoj sopstveni tim trkačkih automobila. Ulazak njegove zemlje u rat, međutim, naveo ga je da se vrati kući i da se javi u vojsku. Rikenbeker je prvo predložio da se formira lovačka eskadrila sastavljena od iskusnih vozača trkačkih automobila, čija veština u brzom vožnji i mehaničarske sposobnosti mogu da obezbede dobre rezultate.

Ova ideja je učtivo odbijena uz predlog da Rikenbeker i ostali vozači mogu najbolje da posluže svojoj domovini ako se u američku armiju prijave kao vozači u štabu generala Džona J. Peršinga (John J. Pershing), američkog vrhovnog komandanta u Evropi. Iako su mnogi smatrali da je šteta da Rikenbeker svoj talenat troši na šoferskim poslovima, on je odmah pomislio da svoj položaj u štabu generala Peršinga može da iskoristi kao odskočnu dasku za prelazak u novoformirani avijatičarski deo američke armije.

Međutim, sve je bilo protiv njega — nije bio oficir a nije imao ni diplomu pilota. Za prvo nije imao ni potrebnu školsku spremu, a za obuku za pilota činio se već prestarim sa svojih 26 godina. To ga nije obeshrbrilo; stupio je u vojsku kao narednik 27. maja 1917. i prebačen u Francusku za vozača generala Peršinga. Rikenbekerove molbe za premeštaj u avijaciju stalno su odbijane. Na kraju mu se ipak osmehnula sreća. Za vreme obilaska fronta, pukovnik Vilijem »Bili« Mišel (William »Billy« Mitchell), tada najviši oficir u vojnom vazduhoplovstvu u nastanku, tokom jedne posete ratištu doživeo je kvar na svom zaplenjenom mercedesu. Njegov vozač nije uspevao da pokrene kola, pa mu je priskočio u pomoć vozač iz pratnje, narednik Edi Rikenbeker. Iskusni mehaničar tako je brzo ustanovio i popravio kvar da je pobudio pažnju pukovnika Mičela.

Levo: Rikenbeker je leteo u 94. grupi američke avijacije čiji je amblem bio cilindar u prstenu (dole).





### Prelazak na letačku dužnost

Kada je Mičel čuo o Rikenbekerovoj trkačkoj prošlosti i o njegovoj želji da postane pilot lovca, on je nagovorio generala Peršinga da pusti svoga vozača u vazduhoplovnu službu. Potom je Rikenbeker prekomandovan u 3. vazduhoplovni centar za obuku u Isudinu u Francuskoj. U nedostatku pravih programa za obuku postao je učenik kvalifikovanih pilota. Dok su drugi američki piloti tokom dugih meseci sedeli u školskim klupama u Sjedinjenim Državama, Rikenbeker je odmah počeo sa praktičnim aspektima letenja.

Januara 1918. postao je poručnik armijske vazduhoplovne službe SAD. Zbog njegovog mehaničkog znanja učinio im se korisnijim u pozadini no na frontu, pa je određen za tehničkog oficira u Isudinu. Tamo je nastavio svoju trenazu provodeći slobodne časove leteći različitim tipovima lovačkih aviona.

Početkom marta; Rikenbeker je premešten u Vilnev-le-Verti, gde su formirane prve grupe tzv. »prateće« organizacije. Naime, u SAD je lovačka avijacija dugo nazivana *Pursuit aviation* — prateća avijacija. Rikenbeker je uključen u 94. vazduhoplovnu grupu pod komandom majora Džona F. Hufera (John F. Huffer), Amerikanca koji je služio u francuskom ratnom vazduhoplovstvu i postigao tri vazdušne pobeđe. Drugi veterani koji su se nalazili u toj grupi bili su Raul Lefberi (Raoul Lefbery) iz eskadrile Lafajet sa 17 vazdušnih pobeđa, zatim Džems Norman Hol (James Norman Hall), Kenet Mer (Kenneth Marr), Dejvid Peterson (David Peterson) i Alen Vinslou (Alan Winslow).

Ovi iskusni borbeni piloti trebalo je da svoje znanje prenose na novajlije. I tako je 19. marta 1918. major Lefberi poveo prvu američku lovačku grupu u patroliranje preko neprijateljskih linija. Leteli su *njeporima 28 skaut*, koji su bili naoružani jednim mitraljezom. Majora Lefberija pratili su poručnik Edi Rikenbeker i Daglas Kembel (Douglas Campbell) i oni su privukli na sebe jaku protivavijonsku vatru, ali barem u toku tog dana nisu naišli na nemačke lovce.

Odmah po povratku na zemlju, Lefberi je upitao Rikenbekera i Kembela, da li su uopšte primetili neki avion, za vreme njihovog boravka u vazduhu, na što su dvojica pilota odmahнули glavama. Lefberi im je onda poverio da je izbrojao pola tuceta francuskih aviona iz obližnje lovačke eskadrile i isto toliki broj nemačkih. Njegova pouka bila je potpuno jasna: onaj ko u vazduhu sve budno prati preživeće, onaj koji to ne čini neće.

Prvi u Americi obučeni pilot koji je oborio neprijateljski avion, bio je poručnik Daglas Kembel iz 94. vazduhoplovne grupe. Ujutro 14. aprila, Kembel i poručnik Alen Vinslou (Alan Winslow), krenuli su za nekim *albatrosom D Va* i *pfalcem D III* iz 64. nemačke lovačke eskadrile i oborili oba nemačka aviona.

### Prvi uspesi

Na dan 29. aprila 1918. Rikenbeker je postigao svoju prvu u nizu vazdušnih pobeđa, obaranjem *albatrosa D Va* iznad mesta Bosan. No, onoga dana kada je Rikenbeker postigao svoju drugu vazdušnu pobeđu, 94. eskadrila je izgubila svog kapetana Džemsa Normana Hologa. Za

*Gore, desno: Rikenbeker sa »Starim br 1« spad S XIII sa kojim je postigao prilično vazdušnih pobeđa.*

*U sredini, desno: Rikenbeker ispred hanovera CL III koji je zajedno sa poručnikom Ridom Čambresom, prinudio da sleti 2. oktobra 1918.*

*Dole, desno: Rikenbeker (u čelu stola) zajedno sa posadom srušenog boinga B-17, sa kojom je preživeo 22 beskrajna dana na splavu, na Tihom okeanu.*





vreme leta iznad Vervila an Aja 7. maja, poručnik Fridrih Hengest iz 64. nemačke lovačke eskadrile oborio je Hola, koji je bio ranjen i pao u nemačko ratno zarobljeništvo. Tokom te borbe, Rikembeker se našao iza Hengestovog pratioca, poručnika Vilija Šerera (Willi Scheerer) i smrtno ga ranio. Detalji o ovom sukobu su zvanično potvrđeni tek mnogo kasnije.

Rikembeker je oborio sledeći *albatros* 17. maja, a dva dana kasnije legendarnog pilota Raula Lefberija oborio je nemački dvosed iznad Tulena, pred očima cele 94. grupe. Uprkos tom gubitku, nisu postali malodušni i sve više su učestvovali u borbama. Posebno su se isticali Rikembeker i Daglas Kembel. Rikembeker je postigao svoju treću vazдушnu pobeđu (ne računajući onu još nepotvrđenu od 7. maja) 22. maja, a Kembel svoju četvrtu 27. maja. A onda, Kembelova peta vazдушna pobeđa 31. maja, učinila ga je prvim američkim avijatičarskim asom.

Ozbiljna infekcija uva zadržala je Rikembekera na zemlji juna, jula i avgusta 1918, a onda je opet, u svome stilu, krenuo u borbe. U toku poslednje dve sedmice septembra meseca oborio je četiri lovca *foker D VII*, izviđački dvosed *halberšt* i jedan vezani osmatrački balon. Postao je komandant 94. vazduhoplovne grupe 25. septembra 1918. i tokom preostalih dana do kraja rata oborio je još 18 nemačkih aviona.

#### Zakasnelo priznanje

Edi Rikembeker je dobio mnoga američka i druga odlikovanja, ali naslov američkog asa asova priznat mu je tek desetak godina nakon rata. Tada mu je predsednik SAD Herbert Huver (Hoover) uručio Medalju časti, najviše američko vojno odlikovanje. Obrazloženje je obuhvatalo tek jednu vazдушnu borbu, od 25. septembra 1918, kada je sam napao pet nemačkih *fokera* i dva dvoseda *halberšt*, oborivši po jednog od svakog tipa aviona. Posle rata, Rikembeker je dobio finansijsku potporu za

formiranje Rikembekerove kompanije motora koja je proizvodila automobile. Oni su bili poznati po svojim tehničkim prednostima kao i po karakterističnom znaku »cilindra u prstenu«, simbolu 94. eskadrile, na hladnjaku automobila. Premda je ova kompanija 1927. propala, Rikembeker je uspeo da skupi 200.000 dolara za isplatu svih dugova i još 700.000 dolara za kupovinu trkačke staze u Indijanopolisu. Ubrzo je uspešno organizovao trku Indijanopolis 500 koja se proslavila i postojala sve do posle drugog svetskog rata.

Rikembeker je kasnije predvodio Dženeral Motorsov odeljak Istočni vazdušni transport, koji je onda sadržao i Istern Er Lajns i fabriku Nort Ameriken. U roku od tri godine on je firmu izzvukao iz gubitaka i stvorio solidan dohodak, a kada je vlada izvršila pritisak na Dženeral Motors da se oslobodi deonice vazdušnih linija, Rikembeker je skupio tri miliona dolara i otkupio ih.

Premda je Edi Rikembeker imao čin rezervnog pukovnika, on je svuda tvrdio da je kapetan bio najviši čin koji je zaslužio pa ga je i najradije koristio. Za vreme drugog svetskog rata, na inspekcijskoj turneji po američkim vazduhoplovnim bazama, imao je prilike da pokaže snagu svoje volje, koja mu je toliko puta obezbedila uspeh. Jednom prilikom *leteća tvrdjava boing B-17*, kojom je krstario Tihim okeanom, morala je prisilno da se spusti na more. On je preuzeo komandu nad preživelim i sledeća 22 dana podsticao ih da prežive i sprečavao ih da se obeshrabre, sidu sa splava i potonu. Šestorica ljudi sa splava kasnije su priznali da svoje živote duguju isključivo njegovoj gvozdenoj volji.

Edi Rikembekerova divlja gordost i samosvestan duh bili su krivi što su ga tokom celog života pratila potpuno kontradiktorna mišljenja o njemu. Kada je umro u starosti od 82 godine u nekoj švajcarskoj bolnici 23. jula 1973. još uvek je bio »kapetan Edi«, čovek duboko poštovan od mnogih, grđen od drugih, ali koji nikoga nije ostavljao ravnodušnim.

*Dole: Obnovljeni SPAD S XIII sa znacima kapetana Edvarda V. Rikembekera kako je restauriran za izložbu u Muzeju američkog ratnog vazduhoplovstva. Spad je bio najbolji francuski lovac i uveliko su ga koristile i vazduhoplovne jedinice saveznika.*





# LETEĆI KONJANIK

Frančesko Baraka je bio najuspešniji italijanski pilot-lovac u prvom svetskom ratu

Čovek kome je bilo suđeno da postane vodeći italijanski pilot-lovac u prvom svetskom ratu rodio se 9. maja 1888. u Lugu di Romanja u neposrednoj blizini Ravene. Još kao mladić se Frančesko Baraka (Francesco Baracca) odmah po završetku srednje škole u Firenci opredelio za vojnički poziv i bio je 1907. primljen na vojničku akademiju u Modeni. Izabrao je konjicu, završio školovanje i stupio na dužnost u 2. konjanički puk.

Godine 1912. odlučio je da nauči da leti. Poslali su ga u Francusku, gde su se po međudržavnom ugovoru školovali italijanski piloti. Nakon položenih ispita, jula meseca se kao izučeni pilot vratio u Italiju. Sledeće dve godine je svoje pilotsko znanje osetno poboljšao, što mu je jako koristilo kad je izbio rat.

Italija je bila u početku prvog svetskog rata neutralna, a potom je maja 1915. objavila rat Austriji. Baraka je bio tad već izvežban pilot-lovac, no ipak je svoje prve letove na severnom odseku bojišta nad Videmom obavljao još na dvosedu *njedor*. Krajem leta se prvi put sreo s austrijskim avionima, a ubrzo potom je dočekaao prve *njedor* jednosede 11. Sedmog aprila 1916. je predvodio patrolu 70. eskadrile i rano ujutro je napao austrijski dvosed *avijatik*, i prisilio ga da se spusti na zemlju među

italijanske rovove. Po lepim običajima tog prvog perioda rata u vazduhu Baraka je aterirao u blizini i otišao da pozdravi svoju žrtvu.

Drugu pobjedu je postigao 16. maja. Četrnaest austrijskih aviona je doletelo da bombarduje italijanske položaje, i Baraka, koji je bio upravo ustao, bio je među retkima koji su jurnuli u avione i suprotstavili se neprijatelju. Oborili su tri Austrijanca, a avion Barake je pao kraj Gorice. No nisu sudelovali samo u vazдушnim borbama. Baraku i njegove drugove su često slali da tik nad tлом mitraljiraju streljačke rovove.

## Znak propetog konja

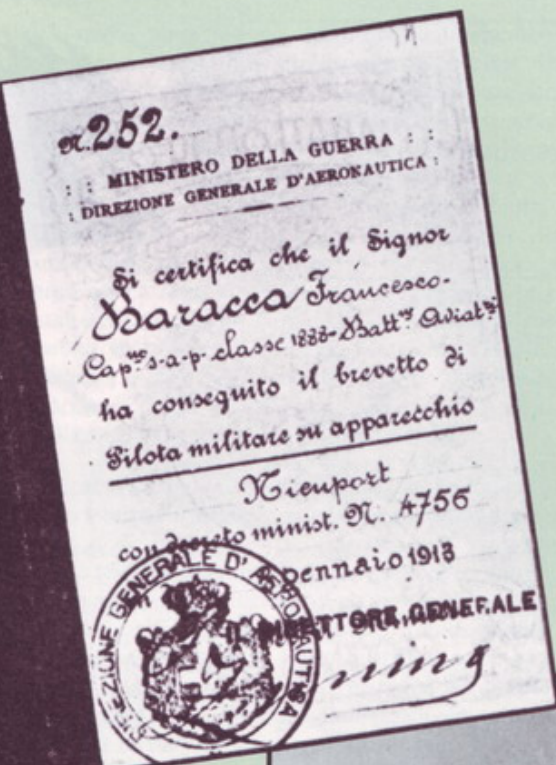
Njegova sledeća žrtva — bilo je to 23. avgusta — strmoglavila se u plamenu, četvrtu pobjedu je postigao 16. septembra i petu, dvosed *albatros*, 25. novembra je prisilio da sleti kod Tolmina. Tada je svoj lovački avion

*Gore: Barakin lični amblem prikazivao je konja koji se propinje i od kraja 1916. nalazio se na svim njegovim avionima.*

*Dole: Major Baraka ispred jedne od svojih poslednjih žrtava, albatrosom SIII, koji je juna 1918. prinudio na sletanje.*







njepor ukrasio ličnim znakom koji je uskoro postao slavan, propetim zelenkom na beloj podlozi, koji ga je podsećao na njegove nekadašnje konjičke dane.

Godinu 1917. je na samu Novu godinu počeo uništenjem dvoseda *albatros*, a do početka maja je povećao spisak svojih pobeda na 10. To su bile istovremeno i poslednje pobede što ih je postigao svojim *njeporom*. Naime, deo 70. eskadrile su bili predvideli za jezgro nove eskadrile broj 91, u kojoj bi jedan deo vodio Baraka. Tu novom formiranu eskadrilu su naoružali novim francuskim lovcima SPAD7, i na jedan od tih odličnih lovačkih aviona je Baraka ponovo naslikao svog konja zelenka.

Nije prošlo mnogo vremena i Baraka je već postigao prve pobede za novu eskadrilu. Trinaestog maja je nad Starom gorom kod Gorice oborio protivnički *albatros*, nedelju dana kasnije još jedan kod Plava. Njegov sledeći *albatros* je izgoreo 3. juna između rovova na bojištu, i nakon te pobede je Baraka postao zapovednik eskadrile koja se preselila u Istrano. Na čelu 12. eskadrile je 7. jula postigao svoju 14. pobedu, a do kraja septembra je imao 19 potvrđenih pobeda. Svoju prvu dvostruku pobedu postigao je 21. oktobra nad Škabrijelom. Upustio se u borbu sa pet *albatrosa D III*, koji su se očigledno zarekli da ga moraju oboriti, ali se uspešno odbranio i napao dva dvoseda, te oba oborio.

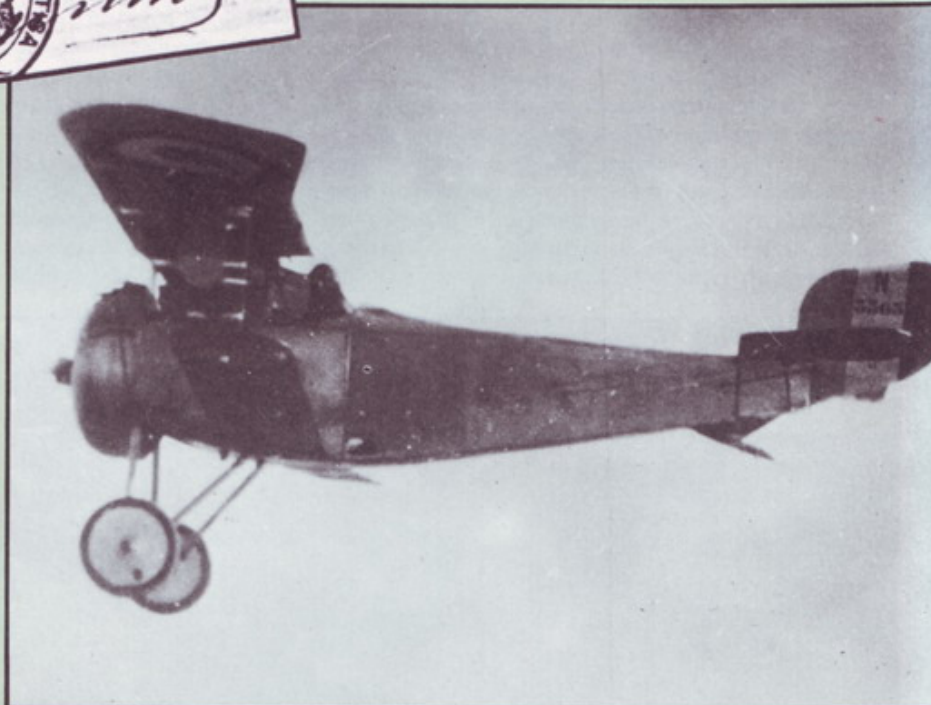
#### Rat u vazduhu se rasplamsava

Na jesen 1917. rat u vazduhu nad severnom Italijom snažno se rasplamsao, i nastupalo je sve više aviona. Dvadeset petog oktobra je Barakova eskadrila u više napada oborila 6 austrijskih aviona i sama izgubila dva pilota. I Barakov SPAD je bio pogoden i dosta oštećen dok se on sam sretno izvukao, što nije bilo slučaj ni sa jednim od njegovih napadača.

Sledećeg jutra su Italijani već vrlo rano opet u vazduhu i naleteli su na austrijske dvosede tipa *avijatik*. Prvi se nakon Barakovog napada sunovratio, drugi se, pak, bolje branio, i zasuo mecima SPAD, ali bezuspešno. Kasnije su našli rupe od mitraljeskih metaka u propeleru, krilima, rezervoaru za gorivo (koji se, na sreću, nije

zapalio) i motoru, koji se zaustavio, pa je Baraka morao prisilno da se spustio kod Čedada, dok se njegova druga žrtva srušila na Matajurju. Posle katastrofalnog poraza kod Kobarida italijanska armija se bila počela na brzinu povlačiti. I Barakova eskadrila se morala spakovati i povući u Pordenone, gde su im dali nove avione, poboljšane SPAD S 13. Ti su im vrlo dobri avioni bili itekako potrebni i dobrodošli, jer su se sad sukobljavali sa Godvinom Bromovskim (Godwin Bromowski) i njegovom ratobornom eskadrilom austrijskih, crveno obojenih lovaca tipa *albatros*.

Povlačenje Baraki nije sputalo krila i 6. novembra je oborio opet 2 dvoseda. Na kraju godine je bilo na njegovom spisku već 30 pobeda. Tada su ga izvesno vreme uklonili s bojišta i poslali u fabriku aviona Ansaldo u Torinu, gde je pomagao pri konstruisanju i isprobavanju novih lovačkih aviona, koje su tamo gradili. Posle Nove godine vratio se opet u svoju eskadrilu i zajedno s njom marta meseca prešao u Trevizo. Tokom posebne predstave u milanskoj Skali dodeljeno mu je najviše italijansko odlikovanje za ratne zasluge. Tom



*Apparecchi Nieuport pronti per partire*





*Sasvim levo: Pilotska knji-  
žica koja potvrđuje da kape-  
tan Baraka sme da leti lov-  
cem njepon.*

prilikom ista visoka odlikovanja primila su još dva pilota njegove eskadrile, Fulko Rufo (Fulco Ruffo) i Pjer Pičio (Pier Piccio), koji su na frontu često leteli sa njim, a neko vreme su isto bili probni piloti u Torinu.

#### **Bitka na Pjavi**

Trećeg maja 1918. Baraka je tokom borbe sa šest jednosedežnih lovaca *albatros DIII* jedan oborio i tako postigao svoju 31. pobjedu. Zajedno sa narednikom d'Ursom, 22. maja je oborio jedan od šest izviđačkih aviona što su ih napali, a 15. juna, u pratnji narednika Aliperta, napao je *albatros* koji je kod Montela bombardovao italijanske jedinice. Petnaest minuta kasnije obojica su na nebu primetili više neprijateljskih aviona. Bilo je to tokom prvog dana bitke na Pjavi i bilo je izuzetno važno da na nebu ne bude neprijateljskih aviona. Iznad San Bijada, Baraka je primetio neprijateljski izviđački dvosed u pratnji dva tuceta lovaca jednoseda. Očigledno se radilo o veoma važnom izviđačkom zadatku austrijskog vazduhoplovstva i Baraka je bio svestan da mora da spreči da se letelica vrati kući. Ne obzirajući se na izu-

*Levo dole i levo sasvim dole:  
Jedna od karakteristika  
aviona njepon sa kojim je  
Baraka leteo od početka  
1917. bilo je njegovo veoma  
usko donje krilo, upornica-  
ma u obliku slova V vezano  
za gornje krilo. Bilo je dosta  
slabo naoružan mitraljezom  
levis iznad krila.*

zetno jaku lovačku pratnju Baraka je svoj *SPAD* postavio na nos, krenuo u pikiranje pravo kroz formaciju sve do dvoseda i pucao na njega iz najveće blizine, oborivši ga. Bila je to njegova 34. i poslednja pobjeda.

Dok je još besnela bitka na Pjavi, 19. juna, 91. eskadrila dobila je naređenje da mora niskim preletanjima preko linije fronta da uznemirava neprijatelja, gađajući njegove jedinice i položaje. Eskadrila je, sa svojim komandantom na čelu, poletela oko pola sedam uveče, stigla iznad rovova, i usmeravajući se duž ratišta počela da gađa neprijateljske položaje, stalno se obrušavajući. Dočekala ih je žestoka vatra iz rovova i usred dima i nastale zbrke izgubili su vezu sa svojim komandantom. Kada su se vratili na aerodrom, morali su da izveste da tokom poslednjeg dela napada niko od pilota eskadrile više nije video Baraku. Kasnije je utvrđeno da je pogođen jednim jedinim metkom u čelo i da je na mestu poginuo. Njegov *SPAD* se razbio o zemlju, a Baraka je ispao iz aviona. Njegovo telo je otkriveno tek nakon austrijskog povlačenja, sasvim blizu reke Pjave, nad kojom je Baraka leteo u svom poslednjem napadu.



*Levo: Veći deo aviona nje-  
pon u italijanskim lovačkim  
jedinica izgrađen je u itali-  
janskoj fabrici Maki po  
francuskoj licenci. Mehani-  
čar obrće elisu njepona ne-  
gde u severnoj Italiji.*



*Levo: Od maja 1917. do  
svoje pogibije 19. juna 1918.  
Baraka je leteo na avionu  
SPAD, kao i čitava 91. eska-  
drila. Avion na slici nosi  
njegov lični amblem.*



# AUSTROUGARSKI AS

Godvin Brumovski bio je najbolji austrougarski lovac u prvom svetskom ratu

Godvin Brumovski (Godwin Brumowski), profesionalni vojnik koji se pretvorio u pilota, rođen je u Poljskoj jula 1889. Postigao je najviše pobjeda među pilotima lovcima Vazdušnih jedinica ratnog vazduhoplovstva Austro-ugarskog Carstva u prvom svetskom ratu. Svoju eskadriu je vodio na sličan način kao fon Rihthofen svoju, bio je odličan pilot i taktičar. Kada je augusta 1914. započeo prvi svetski rat, Brumovski je bio poručnik u 6. artiljerijskom puku i prvih dana rata je služio na istočnom ratištu, gde se borio protiv Rusa. Krajem godine 1915. odlučio je da postane osmatrač u avijaciji, gde je uskoro postao čuven zbog temeljitog i pouzdanog rada, pametnog ocenjivanja, a takođe i smelosti u izvršavanju takvih zadataka. Dok je još bio osmatrač, više njegovih pilota su ga pomalo učili da pilotira, i tako je postao pilot premda nije prošao kroz formalno školovanje. Kad su njegovi pretpostavljeni to opazili, uzimajući u obzir i njegovu pouzdanost u službi na bojištu, imenovali su ga za vođu eskadre, avionske čete (Flik) 12, koja je bila kao sve austrougarske eskadrile tog vremena mešavina dvoseda i jednoseda. Kad su Nemci na zapadnom ratištu odlučili da lovce jednosede udruže u posebne lovačke eskadrile, poslali su Brumovskog u Francusku da utvrdi kako se ta novost pokazala na delu. Prvi Nemačkom kome su poverili komandu nad takvom eskadriplom bio je Bolke (Bolcke). No on je zbog sudara u vazduhu poginuo već oktobra 1916, mada je njegovo delo nastavio jedan od njegovih učenika, Manfred fon Rithofen (Manfred von Richthofen), i postigao uspehe koji su mnogo obećavali.

## Vođa eskadrile

Nakon povratka u Austriju Brumovskog su imenovali za vođu Flik 41J, koja je imala u svojoj sastavu lovce *brandenburg DI*. Brumovski je naložio da se na tamne trupove njegovih aviona naslikaju velike bele lobanje, da bi se tako njegovi avioni već izdaleka razlikovali od italijanskih. Kasnije je, iz istog razloga, dao da se avioni preboje jarko crveno, dakle isto kao von Rihthofen avione svoje eskadrile. Sredinom 1917. *brandeburge* su zamениli *albatrosima DIII*, koje su gradili takođe u Austriji. Tada je Brumovski imao već 6 pobjeda u vazduhu. Svoju sedmu pobjedu je postigao 17. jula nad dvomotornim italijanskim *voazenom*, osma i deveta žrtva su, pak, bili *njepor* i *kodron*, što ih je oba oborio 11. avgusta.





Sledećih šest dana je oborio još 6 italijanskih aviona i postigao svoju osamnaestu pobjedu 23. avgusta, devetnaestu — lovac SPAD — 26. avgusta.

Njegova eskadrila je imala šest lovaca, koji su ujesen 1917. nastupali s velikim uspehom na bojištu u severnoj Italiji. Premda nisu sve svoje pobjede postigli u okviru Flika 41, neki od tih pilota su kasnije postali asovi. Njegov najuspešniji član eskadrile je bio Frenk Linke-Kraford (Frank Linke-Crawford), a drugi asovi su bili Karl Kazala (Karl Kaszala), Kurt Gruber i Fridrih Navratil (Friedrich Navratil).

Dvadesetu pobjedu je Brumovski postigao 4. oktobra, kad mu je pošlo za rukom da zapali balon kod Izole Morosini, ali je morao tu pobjedu da podeli s Linke-Krafordom. Kad je 6. oktobra ponovo leteo s njim i još jednim članom eskadrile, Brumovski se zapadno od Latizane upleo u borbu s dva italijanska hidroaviona i učestvovao je u uništenju obe letelice. Nad Gradeškim zalivom je Brumovski 17. novembra oborio svoj drugi balon, a 23. novembra u blizini Kortelaca, zajedno s Linke-Krafordom, dva *njepora*. S tim pobjedama se njegov broj pobjeda povećao na 25, a Linke-Krafordov na 11. Pet dana kasnije je s nekim drugim pilotom oborio kod Serpa jedan SP-2 s potisnim propelerom. Njegovu 27. pobjedu je opet predstavljao izviđački balon koji je oborio 13. decembra.

#### Otpor jača

Nakon austrijske pobjede kod Kobarida Italijanima su priskočili u pomoć Britanci i sa zapadnog fronta poslali tri eskadrile lovaca *kemel*, lovački odred *bristol* i dve eskadrile izviđača *RE 8*. Austrijanci, koji su dotad gospodarili u vazduhu, našli su se tako 1918. pred otpornijim neprijateljima, a takođe i italijanski avijatičari, koje je obodрила prisutnost saveznika, postali su odlučniji. Brumovski je svoju narednu pobjedu, avion *SIA*, postigao 25. marta nad Odercom, a posle nje je 17. aprila nad Arkadom oborio *sopvit kemel*. Podaci o njegovim sledećim dvema pobjedama nisu sačuvani, ali se



zna da je 16. juna nad Spresijanom oborio izviđački balon kao svoju 32. žrtvu. Još jedan izviđački balon je pao pod njegovim kuglama 19. juna u dolini Grasebo. Istog dana je oborio i italijanski izviđački avion, a već sledeće jutro svoju 35. žrtvu na Montelom.

Prema nekim podacima je Brumovski ukupno oborio 35. neprijatelja, dok mu drugi izvori pripisuju 40. Sasvim je bilo moguće da je nakon tih 35. postigao još pet u poslednja dva meseca rata, ali su svi zvanični dokumenti tog završnog perioda izgubljeni. Nezavisno od toga koja je brojka o njegovim pobjedama tačna, Brumovski se smatra najuspešnijim austrougarskim pilotom-lovcem i za to je i dobio najviše odlikovanje svoje domovine. Brumovski je posle rata nastavio s letenjem i služio je izvesno vreme u austrijskoj avijaciji. Godine 1937. je stradao u nesreći, kad se avion, u kojem je leteo kao putnik, razbio na aerodromu Šiphol kod Amsterdama.

*Gore: U Austriji izgrađeni albatros DIII kapetana Brumovskog nakon neuspešnog ateriranja februara 1918., kad se njegovom avionu slomilo donje krilo, što je bio čest problem s DIII.*

*Dole: Oficiri i piloti Flik 41 J u društvu dva zarobljena italijanska pilota 1917. godine. Krajnji s desna je Linke-Kraford, kraj njega je Brumovski.*



*Levo: Kapetan Godvin Brumovski (gore) kraj aviona koji je ukrašavala mrtvačka lobanja, znak raspoznavanja za Flik 41J. Isti znak je dole upotrebljen na jednom od crveno prebojenih albatrosa te jedinice, s kakvim je leteo Brumovski.*



# CRVENA GLAVA

Jedan od vodećih austrijskih pilota lovačkih aviona na italijanskom bojištu

Frenk Linke-Kraford (Frank Linke-Crawford) rodio se 18. avgusta 1893. u Krakovu u južnoj Poljskoj — delu tadašnjeg Austrougarskog Carstva. Opremio se za vojnički poziv i postao 1914. godine poručnik 6. konjičkog puka koji je bio smešten u Bečkom Novom Mestu. Taj puk je bio krajem 1914. godine, kao i 1915, uključen u teške borbe s Rusima u južnoj Poljskoj. Pri tom je izgubio toliko konja da su bili 1916. prisiljeni da ga izmene u običnu pešadijsku jedinicu, što je uostalom takođe bolje odgovaralo razvoju borbi u to doba i sve većim potrebama novonastalog pozicionog ratovanja, kako na zapadnom tako i na istočnom bojištu.

Nakon nepuna dva meseca služenja u pešadiji Linke-Kraford se aprila 1916. prijavio za školovanje za pilota, da bi se tako spasao bitaka u rovovima. Kad su ga primili u pilotsku školu, Linke-Kraford je najpre proboravio nekoliko meseci u Flik 22 i Flik 8, gde ga je učio kapetan Leman. Leman je bio još predratni pilot, koji je došao na glas u borbama za utvrđeno mesto Pšemišl u južnoj Poljskoj, u prvim bitkama na istočnom frontu. Kada je uspešno završio osnovnu obuku za pilota, Linke-Kraford je upućen na dalju trenazu u Flik 14, kojim je, u Čehoslovačkoj, komandovao kapetan Hajrovski (Hayrowsky).

## Na italijanskom ratištu

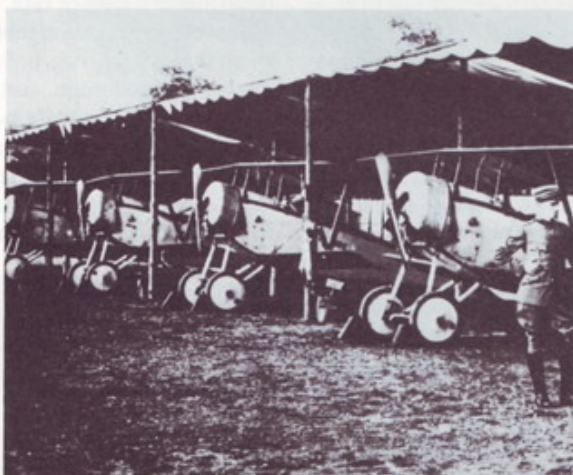
Po završenoj obuci Linke-Kraford je prekomandovan na italijanski front. U početku se nije posebno istakao, ali nakon sticanja iskustava situacija se promenila. Posle nekoliko meseci na ratištu, premešten je u Flik 41 kojim je komandovao tada već poznati as Brumovski. Tek u toj jedinici Linke-Kraford je pokazao šta može. Leteo je *brandenburgom DI*, proizvedenim pod registarskim brojem 65.56 u fabrici UFAG, i *feniksom* 28. serije. Kao svoj znak raspoznavanja Linke-Kraford je nosio crvenu pilotsku kapu koja mu je i donela nadimak »Crvena glava«. U to vreme već je bio postigao nekoliko pobeda i njegov spisak se povećavao, prvo polako, a onda, kada su u leto 1917. u Flik 41 stigli lovci *albatros DIII* umesto *brandenburga*, sve brže. Bilo je to u vreme kada je na italijanskoj strani fronta nastala crnohumorna »šala« oko naziva aviona *fiat SP2*, starinskog dvokrilca: govorilo se da *SP2* znači »sepolitura per 2« (grobnica za dvojicu). Linke-Krafordov brzi i okretni *albatros* koji je upravo dobio umesto sporijeg *brandenburga* ubrzo je postao poznat protivnik na ratištu, a prepoznavali su ga po nacrtanom orlu raširenih krila, na obe strane zadnjeg dela njegovog aviona, koji je bio lični amblem tog pilota. Oktobra 1917. Italijani su doživeli težak poraz kod Kobarida. Međutim, kod Pjave su se grčevito branili, dok su na drugim delovima fronta njihove razbijene jedinice bezglavo bežale pred austrougarskim i nemačkim jedinicama. Upravo u tim borbama Linke-Kraford se posebno iskazao i tako je krajem godine stekao komandu nad jedinicom Flik 60 u kojoj se nalazio, a bila je bazirana na zauzetom aerodromu Feltro kod Pjave. Do tog vremena Linke-Kraford je već učestvovao u više od 300 borbenih letova i 150 vazdušnih borbi. Iako o njegovim pobedama ne postoje sasvim sigurni podaci, postigao ih je oko 30.



Gore: Linke-Kraford ispred svog albatrosa kojim je leteo u jedinici Flik 41.

Gore desno: Poručnik Kraford u vreme kada je bio komandant Flik 60.

Gore, sasvim desno: Pod komandom Linke-Kraforda, Flik 60 je leteo lovcem avijatik DI.



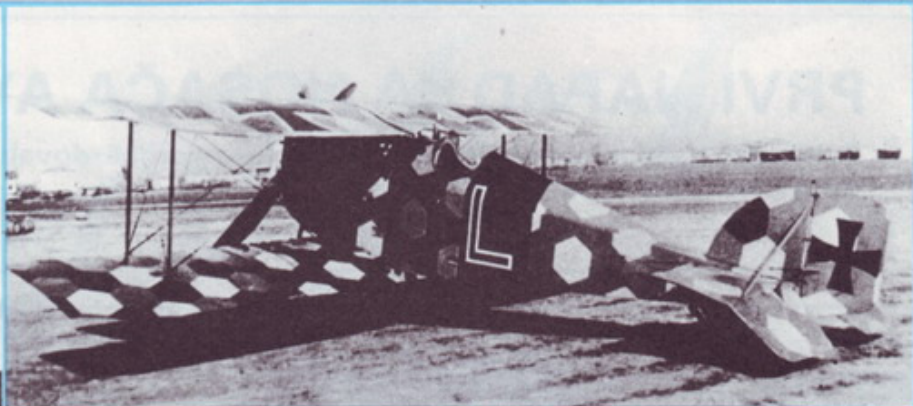
Levo: Lovci njepor koji su nekoliko meseci bili glavni protivnici austrougarskih pilota na italijanskom frontu.

## Jačanje italijanskog otpora

Nakon poraza kod Kobarida, Italijani su pozvali u pomoć saveznike sa zapada koji su u Italiju poslali podosta kopnenih i vazdušnih jedinica. Dolazak tih vazdušnih jedinica označio je početak žestokih borbi za austrougarske pilote. Prilikom jednog sukoba, na primer, jedinica Flik 60 se više od pola sata borila sa 14 lovaca *sopvit kemel* i *njepor*. Iako je Linke-Kraford uspeo da primora na sletanje jedan engleski avion, njegov sopstveni lovac je bio tako oštećen da su morali da ga otpišu.

Linke-Kraford je poginuo 31. jula 1918. iznad Montela, a pravi razlozi njegove pogibije nisu pouzdano utvrđeni. Više pilota je tvrdilo da su ga oni pobedili — tri italijanska, kao i kapetan Kotl (Cottle) iz 45. grupe RAF-a i veliki kanadski as Vilijam Barker (William Barker). Linke-Kraford nije bio poklonik fotografisanja, tako da je sačuvano veoma malo njegovih snimaka. Sa oko 30 oborenih aviona, bio je treći, ako ne i drugi najuspešniji austrougarski as, iza Brumovskog i, možda, Julijusa Arigija (J. Arigi), a ispred Bena Fijale (Benno Fiala).





*Dole: Krafordov albatros  
nakon prinudnog sletanja  
koje je pilot preživeo.*

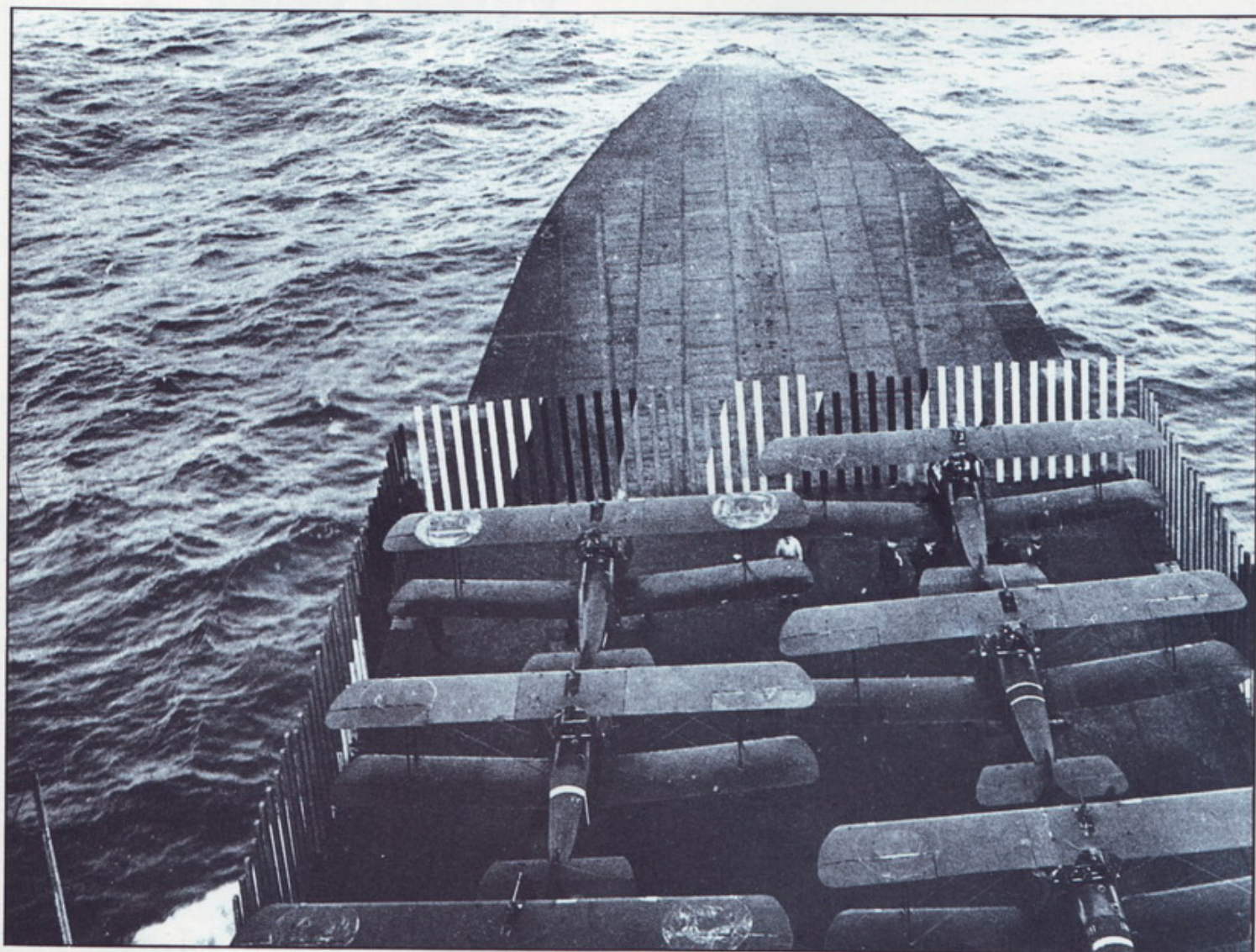
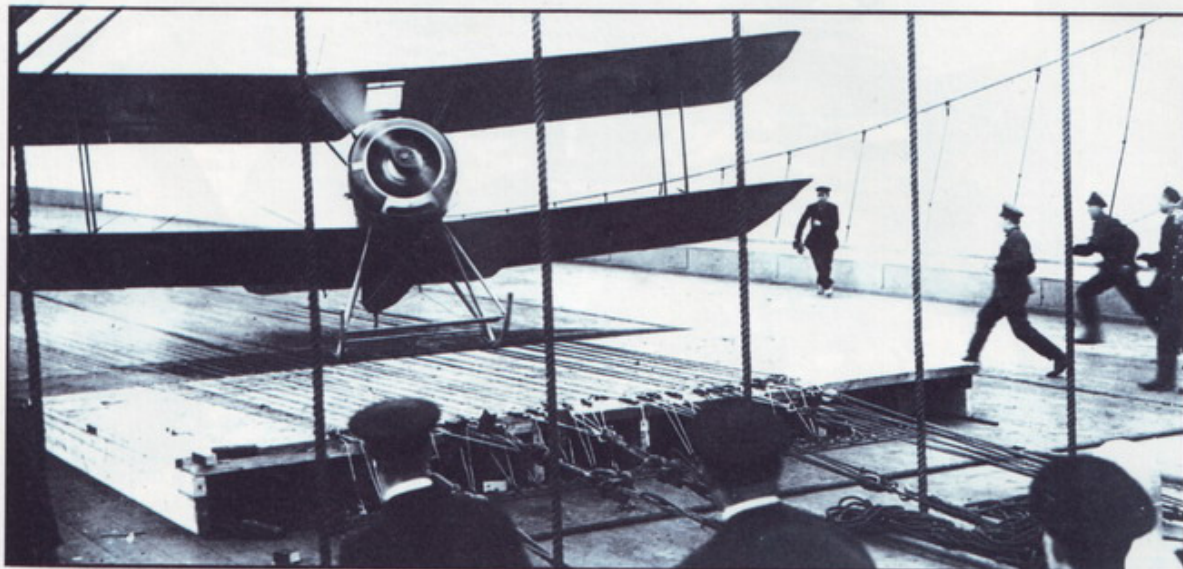
*Gore: Krafordova sahrana  
na Pobrežju u Mariboru.*





# PRVI NAPAD SA NOSAČA AVIONA

Avioni sa nosača aviona Fjurius uspešno su bombardovali bazu nemačkih cepelina u Tondernu





## Sopvit 2 F1 kemel



Kada je izbio prvi svetski rat, Britanci su bili ubedeni da su nemački cepelini najveća vazдушna opasnost. Admiralitet je bio naročito svestan te opasnosti i pošto je bio zadužen za vazдушnu odbranu Britanije, odlučio je da je napad najbolji oblik odbrane. Tako je od početka neprijateljstva tražen put i način da se napadnu baze nemačkih cepelina duž severozapadne evropske obale. Jedna takva nemačka baza bila je i Tondern u pokrajini Šlezvig-Holštajn, nasuprot ostrvu Silt.

### Probni napad

Prvi ozbiljni pokušaji napada na Tondern nisu mogli da se preduzmu sve do početka 1916. Tada se 25. marta britanski matični brod *Vindeks*, sa tri hidro aviona *šort* i dva *sopvit bejbi* približio obali. Spustivši u rano jutro dizalicom svih pet hidroaviona na vodu, pilotima je dat zadatak da pronađu i bombarduju hangare za cepeline »koji su verovatno negde kod Hojera«. Međutim, u Hojeru piloti nisu našli nikakve hangare, no jedan od njih je preleteo obližnju bazu Tondern i pokušao da je napadne sa male visine. Međutim, njegove bombe su se zaglavile, pilot je morao da se vrati i javi tačnu poziciju cilja. Tri od preostala četiri britanska hidroaviona su pala u ruke neprijatelja. Drugi napad je bio planiran za početak aprila 1916. ali od jedanaest aviona određenih za napad, samo je jedan uopšte stigao do Tondern. Odbacio je dve bombe koje nisu pričinile nikakvu štetu, iako se nemački *L7* tada nalazio u svom hangaru.

Prošle su još dve godine do sledećeg pokušaja da se uništi nemačka baza u Tondernu. Ograničenja tadašnjih aviona u pogledu operativnog doleta su isključivala sve bombardere iz kopnenih baza, a napredak razvoja aviona na brodovima-nosačima bio je još u toj fazi da je svaki pokušaj bio besmislen. Međutim, u proleće 1918. razvoj je toliko napredovao da su se ukazale mogućnosti novih napada. Nekoliko brodova je već bilo preuređeno tako da su sa njih uspešno poletali avioni. Jedan od tih je

bila krstarica *Fjurius* koja je imala palubu za avione dugu 90 m. Napravljen je plan da *Fjurius* ukrca dve specijalne eskadrole aviona *sopvit-2F kemel* i uskoro je otpočelo posebno uvežbavanje pilota kod Turnhauza blizu Edinburga. Krajem juna su se obe eskadrole i njihovi piloti ukrcali na *Fjurius*, koji je isplovio iz baze Rosit 27. juna. Međutim, užasni vremenski uslovi su doveli do odlaganja operacije i nakon 48 časova brod se vratio u luku sa svojim avionima.

Drugi pokušaj je počeo 17. jula, ali opet su se sledećeg dana našli usred žestoke oluje. Ipak u zoru 19. jula, nosač *Fjurius* i njegova pratnja su se zaustavili na 128 km severozapadno od Tondern. Od osam aviona *kemel* koji su bili na palubi, sedam je pripremljeno za napad u dva talasa. Svaki *kemel* je nosio 23 kg bombi. U prvom talasu krenula su tri *kemela*: kapetani V. D. Džekson (W. D. Jackson) i V. F. Dikson (W. F. Dickson) i poručnik N. E. Vilijems (N. E. Williams), a u drugom četiri: kapetani B. A. Smart (B. A. Smart) i T. K. Tini (T. K. Thynee) i poručnici S. Dauson (S. Dawson) i V. A. Julet (W. A. Yeulett). Prva tri su poletela u 03.14 časova, a deset minuta kasnije i sledeća četiri *kemela*. Na putu prema cilju, i druga grupa se smanjila na tri aviona, pošto je Tini bio prinuđen na prinudno sletanje na vodu zbog kvara na motoru.

### Nedovoljna odbrana

U Tondernu, skoro svi su spavali kada je u 04.32 časa stražar iz Šerebeka, jugoistočno od aerodroma, telefonirao da javi o približavanju tri neidentifikovana aviona. Brzo su pozvane posade topova koje su bile na raspolaganju, a druge odbrane ionako nije bilo, jer je pet *albatrosa D III*, koji su bili nabavljeni i stacionirani na aerodromu upravo za takve prilike, povučeno 6. marta na druga mesta. Tri minuta nakon date uzbune, prva tri *kemela* već su prešla u napad. Izveštaj Vilijema Diksona daje opis onoga što je usledilo:

*Gore: Sopvit 2F1 kemel koji je učestvovao u napadu na Tondern.*

*Na suprotnoj strani; gore: Sopvit pap, opremljen skijama umesto točkovima, sleće na palubu nosača aviona Fjurius 1918. Sletanja su u početnom periodu nosača aviona, bila veoma rizična.*

*Na suprotnoj strani, dole: Sopvit 2F1 kemel na prvom nosaču aviona Fjurius. Sedam takvih aviona je poletelo 19. jula 1918. da bombarduje nemačke hangare za cepeline u Tondernu.*



»Ugledao sam nizak hangar, veoma čvrsto građen, očigledno dopola ukopan. Bio je skoro iste veličine kao i hangar za cepeline u Ist Forčnu. U blizini nije bilo nikakvih dimnjaka niti drugih zgrada, pa sam odlučio da bacim bombu na hangar sa visine od oko 210 m i pogodio ga u sredinu. Nisam primetio nikakav plamen ali je bilo mnogo dima.

Odmah zatim primetio sam kapetana Džeksona (Jackson) na oko 930 m iznad mene i prilično prema istoku. Obrušavao se ka meni, sa poručnikom Vilijemsonom (Williams) na oko pola milje iza sebe. Malo sam se popeo uvis i pridružio im se, i tek tada sam ugledao dva veoma prostrana hangara... i isto tako i jedan manji. Oni su se nalazili barem oko 8 km severno od grada... Tu apsolutno nije bilo znakova života sve dok Dikson nije počeo da obrušava na hangar. Onda je artiljerijska baterija uz put Tondern—Hojer otvorila vatru; osim ove, nijedna druga baterija nije pucala u vreme našeg bombarderskog napada. Kapetan Džekson je obrušavao pravo na najseverniji hangar i odbacio dve bombe, jedan pogodak je bio direktno u sredinu, a drugi u bok hangara. Tada sam i ja odbacio svoju preostalu bombu, a Vilijemson još svoje dve. Osmotrih smo pogotke. Razbuktao se ogroman požar, vatra se digla oko 300 m i obuhvatila ceo hangar. Posle odbacivanja bombi, Džekson je produžio pravo, Vilijemson u levo a ja u desno. Tada su dve ili više baterija otvorile vatru na nas, međutim, nisu dobro ciljali. Tada sam poslednji put video svoja dva druga.«

#### Prinudno sletanje i interniranje

U tom prvom napadu tri su bombe probile veliki hangar gde su se nalazili cepelini L 54 i L 60, koje je požar potpuno uništio. Jedna bomba je pogodila manji hangar, oštetišći jedan izviđački balon. Oko deset minuta kasnije, Smart i njegova dva druga stigla su iznad Tonderne i usredsredili se na, na prvi pogled, neoštećeni manji hangar, zapalivši ga sa dve bombe, dok su četiri bombe pale u blizini. Jedan od kemela je izgubio točak stajnog trapa za vreme napada, ali su sva trojica bezbedno napustila područje cilja.

Povratak svih šest kemela je bio u znaku sreće, zle sreće i tragedije. Diksonu je pošlo za rukom da stigne do grupe brodova i sleteo je blizu *Vajolenta*, čija posada ga je spasila iz kemela koji je tonuo. Smart se uputio, po dogovoru sa drugovima, iznad Brede, kružio izvesno vreme, a onda krenuo ka brodovima. I on je pristao blizu *Vajolenta*, i to u poslednji čas sa veoma malom količinom goriva. Preostala četiri kemela brodovi su uzalud čekali. Julet (Yeulet) je morao prinudno da sleti na površinu mora daleko od brodova, jer mu je nestalo goriva, i udavio se pre nego što je mogla da stigne pomoć. Džekson je prinudno sleteo u Danskoj i spalio svoj avion, dok su Vilijemson i Dauson bili internirani u Danskoj posle prinudnog sletanja. Oni su svi ionako imali nedovoljno goriva da bi mogli da se vrte do brodova. Tinija (Thynee), pilota kome je otkazao motor odmah nakon poletanja, pa je morao da sleti na talase, blagovremeno je spasio razarač iz pratnje.

#### Isplatilo se

Rezultat tog iznenadnog vazdušnog napada bio je daleko veći nego što su piloti zamišljali. Sama prouzrokovana šteta bila je velika jer su uništili dva nemačka najnovija cepelina, ranili četiri mehaničara i teško oštetili glavne hangare u Tondernu. U stvari, od tada pa sve do završetka rata, Tondern je bio tek pomoćni aerodrom, a ne operativna vazдушna baza.

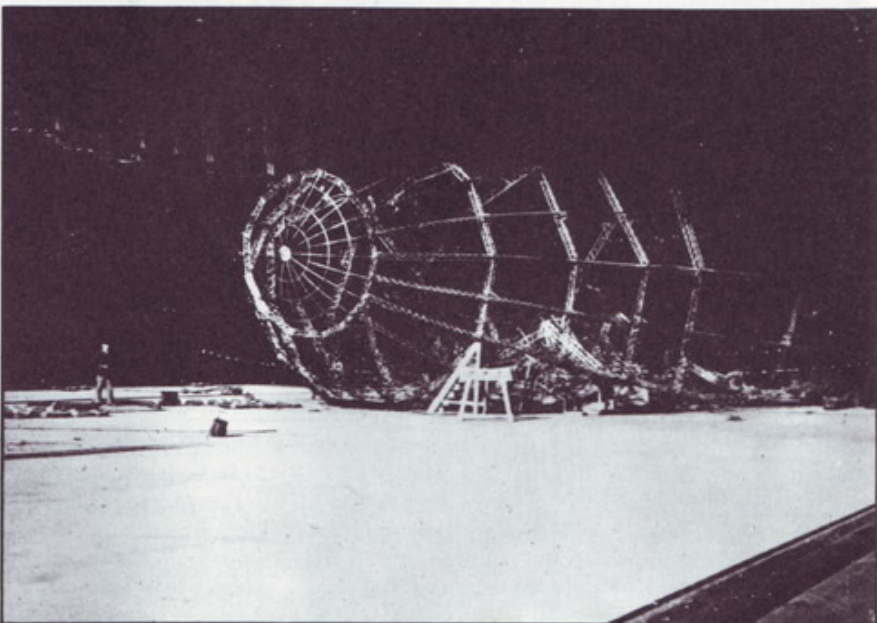
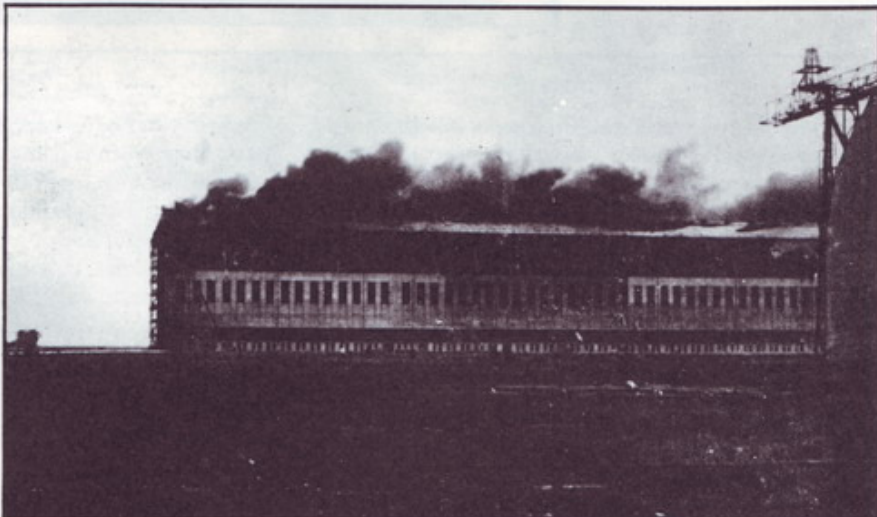
Cela ova operacija se inače smatra prvim napadom sa nosača aviona na značajan cilj na kopnu, pionirski napad, dakle, koji je naznačio strahovite posledice snažnih mornaričko-vazduhoplovnih napada koji su usledili dve decenije kasnije. Ipak, nosač aviona *Fjurius*

više nije ponovio sličan podvig tokom 1918. Mada su avioni mogli da poleću sa nosača, sletanja na njegovu palubu bila su izuzetno opasna za pilote. Zato je brod prepravljen u nosač manjih vazdušnih brodova mekane konstrukcije i novembra je usidren kao rezerva u Rositu. Godine 1925. *Fjurius* je dobio novi oblik palube i uspešno je korišćen u drugom svetskom ratu. Pilot Vilijem Dikson je prešao iz mornaričkog vazduhoplovstva u novoformirani RAF (Royal Air Force) i na kraju je postao maršal vazduhoplovstva.

Dole: Umetnička slika C. Pirs prikazuje *Fjurius* kako je izgledao 1918.

U sredini: Hangar za cepeline u Tondernu u plamenu, nakon napada jula 1918.

Sasvim dole: Cepelini L 54 i L 60 uništeni su tokom neočekivano uspešnog napada.





# TRNOVIT PUT VILIJEMA MIČELA

Beskompromisno zalaganje Bilija Mičela za vojno vazduhoplovstvo dovelo ga je pred vojni sud

General Vilijem Mičel (William Mitchell) bio je svakako kontroverzna figura. Njegovi savremenici u američkoj armiji imali su podeljeno mišljenje o njemu, a i kasniji pokušaji istoričara da daju objektivnu ocenu njegovog delovanja veoma se razlikuju. Poneki ga smatraju ocem američkog vazduhoplovstva, drugi pak tvrde da je upravo »Bili« Mičelovo suprotstavljanje armijskoj hijerarhiji krivo za sporo postizanje pune samostalnosti ovog roda vojske. Kakogod to posmatrali, niko ne može da porekne opravdanost Mičelovih zamisli o organizaciji vojnog vazduhoplovstva u njegovim prvim danima. Mičel je rođen u Nici, u južnoj Francuskoj, 29. decembra 1879. Njegov otac je bio diplomat, i više godina senator države Viskonsin. Mičel se iskazao tokom školovanja na Univerzitetu Džordž Vašington, diplomirajući sa najboljim ocenama. Godinu dana pre završetka studija, u vreme špansko-američkog rata, dobrovoljno se prijavio

u 1. pešadijski viskonsinski puk. Uskoro je napredovao i postao oficir januara 1899. U aprilu je prekomandovanu Odeljenje za veze postavši stručnjak za telegrafiju. Potom je primljen u Armijski štabni koledž Sjedinjenih Država u Fort Levenvortu u Kanzasu na kome je diplomirao među najboljima i postao štapski oficir.

## Vazduhoplovni komandant u Francuskoj

Nakon dve godine provedene u službi na Filipinima, Mičel je postao komandant Odeljenja za vezu u Sjedinjenim Državama, a 1913. uključen je u vrhovni štab u vojnom ministarstvu. Već 1916, star 36 godina, Mičel je naučio da leti, o svom trošku i u slobodno vreme. Bio je tako oduševljen avijacijom da je još iste godine izdejstvovao premeštaj u odeljenje avijacije Odeljenja za vezu u kome se tada nalazila većina američkih vojnih aviona. Avioni su u to vreme već davno pokazali svoju upotrebnu

*Bili Mičel (desno) u pilotskoj kabini na avionu DH-4b sa američkim humoristom Vil Rodžersom. Mičel se silno trudio da najširu javnost upozna sa svojim zamislima o stratejskoj upotrebi vazdušnih snaga, ali naišao je na otpor u vrhovima armije i mornarice.*





*Dole, desno: Bomba bačena sa bombardera martin MB-2 eksplodirala je na brodu Alabama septembra 1921. Kako bi dokazao svoje tvrdnje da se bombardovanjem iz vazduha može potopiti i najveći brod, Mičel je 1921. izveo dva vrlo uspešna eksperimenta. U oba slučaja, rezultati su osnažili njegova predviđanja.*

vrednost i u vojne svrhe, i među ratujućim zemljama u Evropi upravo se odvijala krvava bitka za što bolje korišćenje aviona na ratištu.

Poslan u Evropu u martu 1917. kao vojni posmatrač, Mičel je bio u Španiji kada su Sjedinjene Države stupile u rat. Dobio je odobrenje da ode na front u Francusku, a onda je postavljen kao oficir za avijaciju Američkih ekspedicionih snaga, sa sedištem u Parizu, da proučava sve pojedinosti o upotrebi aviona u borbama. Njegova poseta britanskom glavnom štabu dovela ga je u kontakt sa generalom Hju »Bum« Trenčardom (Hugh »Boom« Trenchard), koji je bio jedan od prvih vazduhoplovnih stratega. Trenčard mu je već tada izložio svoju zamisao o upotrebi aviona kao ofanzivnog oružja kojim se može presudno uticati na izhod neprijateljstava. On je, osim toga, impresionirao Mičela svojim planom o bombardovanju nemačkih industrijskih ciljeva, posebno ističući teškoće koje bi nastale ako bi odlučivanje o takvim operacijama bilo u nadležnosti komandanata kopnene vojske. Nakon toga, Mičel je napravio plan za organizaciju američkih vazduhoplovnih snaga u Francuskoj.

Kada je general Džon Peršing (John Pershing), komandant američkih ekspedicionih snaga, stigao u Francusku, Mičel mu je predložio da se vazduhoplovstvo podeli u dve osnovne snage: jedna za podršku armiji na zemlji, a druga da se angažuje na strategijskim operacijama bombardovanja iza neprijateljskih linija. Premda se Peršing nije složio sa tim drugim delom, Mičel je čvrsto verovao u takvu samostalnu avijaciju i stalno je propagirao. Mičelovo iskustvo sa fronta omogućilo bi mu komandu nad prvim letaćkim američkim jedinicama, koje su počele da stižu u Francusku, ali bio je potrebniji u štabu i 25. avgusta 1917. Mičel je postao načelnik vazduhoplovne službe na području ratišta.

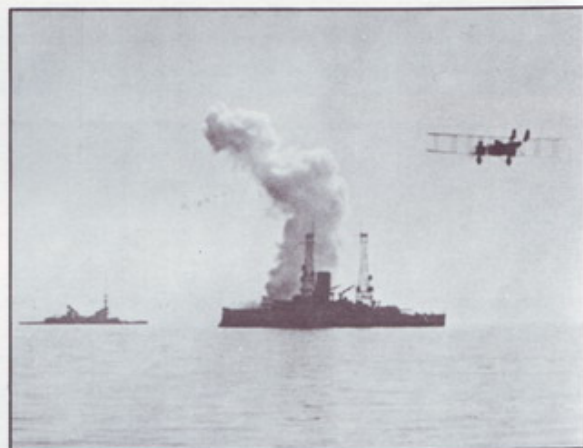
Kada je shvatio da će ubrzo da raspolaže velikim brojem američkih vojnih aviona, Mičel je uporno počeo da se bavi načinom kako da se vazдушnim snagama nađe nova uloga na ratištu. Jedna od njegovih zamisli, koja je trebalo da rat pokrene sa mrtve tačke, uključivala je spuštanje padobranaca iza neprijateljskih linija, sa podrškom avijacije koja bi tukla neprijateljske snage u nis-

kom letu. Međutim, u prvom svetskom ratu to nikada nije ni pokušano. Premda je bio viši oficir, Mičel je često uzimao učešće u operativnim letovima, postavši tako, u proleće 1917, prvi američki pilot koji je prešao preko neprijateljskih linija. Za niz izviđačkih letova preko linije fronta u toku 1918. on je i odlikovan drugim najvišim vojnim ordenom za hrabrost Krstom za zasluge, a dobio je i britanska i francuska odlikovanja.

Kada je kontigent američkog vazduhoplovstva narastao i kada su počeli stizati i drugi viši oficiri, zaduženja pukovnika Mičela su se promenila. Juna 1918. on je naimenovan za načelnika Prve brigade vazduhoplovne službe, a kasnije je privremeno promovisan u čin brigadnog generala.

#### **Pokušaj bombardovanja ratnih brodova**

Slava ratnog heroja i uspešnog vazduhoplovnog komandanta pratila je Mičela pri njegovom povratku u Sjedinjene Države u februaru 1919. i nagrađen je položajem rukovodioca Vojne avijacije, ali koji je bio podređen vodi Vazduhoplovne službe. Sa nastupom mira, vlada Sjedinjenih Država je drastično smanjila izdatke za vojsku i armija nije imala dovoljno sredstava za vazduhoplovne jedinice. Generalima su uz to sve više smetali Mičelovi



*Desno: Mičel (u kabini aviona tomas mors skaut) je tvrdio da će strategijsko bombardovanje biti odlučujući faktor u budućim ratovima, ali da će i lovački avioni zadržati svoju ulogu.*



javni nastupi. On je bio energičan govornik i darovit pisac, pa je stalno iznosio svoja shvatanja o samostalnosti i veličini vazdušnih jedinica. Uskoro po povratku iz Evrope on je počeo javno da kritikuje nesposobnost američkih vlasti što američke jedinice nisu umele da snabdeju ratnim avionima u Francuskoj. U svom oduševljenju za vojnu avijaciju stalno je podvlačio kako će ona igrati veliku ulogu u budućim ratovima, i činjenicu da svaki, pa i najjači brod može da bude uništen bombardovanjem iz vazduha. Isticanje vazdušne moći postalo je njegov lični krstaški rat za stvaranje samostalne američke avijacije, nezavisne od drugih rodova vojske, koja je trebalo da nalikuje nešto ranije formiranom britanskom ratnom vazduhoplovstvu — RAF-u.

Njegova tvrdnja da bombarderi mogu da potope čak i bojni brod, postala je njegova opsesija, a njome je uzbuđio i armiju i mornaricu podjednako. Bio je krajnje netolerantan prema svakome ko bi mu se u tome suprotstavio. Kada mu nije uspelo da kod vojnih krugova dobije saglasnost za svojevrstu probu bombardovanja jednog ratnog broda on je zatražio odobrenje od Kongresa, preskočivši tako svoje pretpostavljene. Konačno je ipak dobio dozvolu i na nekih 115km od rta Virdžinije usidreno je nekoliko zaplenjenih nemačkih brodova. Za eksperiment su korišćeni avioni armije i mornaričkog vazduhoplovstva, i tokom jula 1921. tako su potopljeni podmornica, razarač i krstarica. Poslednji bombarderski napad bio je na teško oklopljeni bojni brod *Ostfrizland*, za koji se tvrdilo da je nepotopljiv. Mičel je ubrzao stvaranje bombi od po 2.000 funti težine (707 kg) koje su bacane iz bombardera *martin* ratnog vazduhoplovstva potopivši i taj bojni brod.

Iako se očigledni uspesi nisu mogli osporavati, ipak je mornarica insistirala na tome da bi brodovi mogli da izbegnu bombe, da su im mašine bile uključene, a to shvatanje su delili i neki armijski stratezi. Međutim, uprkos skromnim podacima koje je mornarica prosledila, admirali su ipak nešto shvatili iz tog eksperimenta: od tog vremena avioni su postali sve važniji deo flote. Ovi pokušaji nisu ni u čemu ublažili Mičelov krstaški rat, no u svojim tvrđenjima nije uvek bio dosledan, a u nekim od svojih napada ne i u potpunosti pošten.

#### Presuda ratnog suda

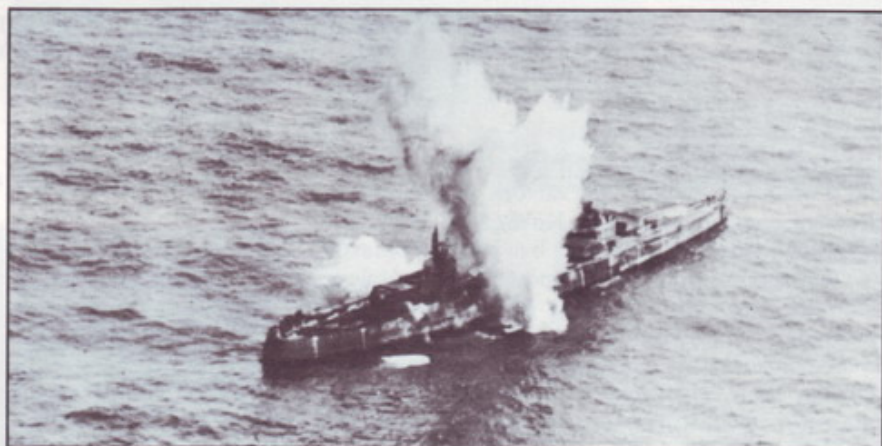
Eksperimenti sa novim bombarderskim napadima na stare ratne brodove nastavili su se i 1923. ali je i debata nastavljena. U toj godini Mičel je organizovao i prvi transkontinentalni let bez sletanja, a 1924. i takozvanu »trku protiv sunca«, u kojoj je jedan pilot ratnog vazduhoplovstva preleteo od Njujorka do San Franciska za manje od 18 časova. Tako je u američkoj javnosti obezbeđena dalja podrška i zanimanje za avijaciju. Međutim, Mičelove stalne provokacije sada su uznemirile i samog predsednika koji je svoje neraspoloženje ministru rata izložio poznatom primedbom: »Taj čovek je više govorio tokom poslednja tri meseca, nego što sam ja u celom svom životu!« Aprila 1925, kada je istekao Mičelov mandat kao pomoćnika načelnika ratnog vazduhoplovstva, Mičelu je vraćen raniji čin pukovnika i poslat je na neku administrativnu dužnost u Teksas. Ako su se u armiji ponadali da će time Mičela smiriti, onda su se prevarili. Septembra meseca je, nakon sudara mornaričkog hidroaviona i vazdušnog broda, dao izjavu za štampu, optužujući armiju i mornaricu za »neodgovornost, kriminalnu nemarnost i gotovo izdajničko vođenje nacionalne odbrane«. U nekom drugom napadu, on je tražio sprovođenje istrage, u koju ne bi bili uključeni »predstavnici armijske i mornaričke birokratije«. Ovakvim ponašanjem Mičel je prosto molio da dođe pred vojni sud. Bilo je odmah odlučeno da će biti osuđen zbog

»nepokornosti i ponašanja nedostojnog jednog oficira«, iako se znalo da su simpatije javnosti na njegovoj strani. Kada je presuda potvrđena, Mičel je dao ostavku 1. februara 1926. godine.

Iako je i kao civil nastavio da se bori za samostalnost vazdušnih snaga, Mičelovo kazivanje nije više izazivalo onoliku pažnju kao ranije. Živeo je u Midlburgu u Virdžiniji, bavio se politikom, međutim, nikada nije postigao mnogo priznanja na tom polju. Za javnost, Mičel je i dalje bio mučenik koji se žrtvovao za dobro razvoja avijacije.

Armijska avijacija je na kraju dočekala svoju autonomiju, zahvaljujući onim Mičelovim savremenici koji su bili njegovi istomišljenici, ali su se odmerenije ponašali prema protivnicima. Jula 1947. godine, tačno jedanaest godina nakon Mičelove smrti, američko ratno vazduhoplovstvo ipak je dobilo zvanično priznanje za svog upornog vizionara — kongres je specijalnim zakonom promovisao Mičela u čin general-majora, retroaktivno od datuma njegove smrti 19. februara 1936. A marta 1954. u znak priznanja za njegovu »istaknutu pionirsku službu i predviđanja na polju američke vojne avijacije«, Mičel je posmrtno odlikovan najvišim vojnim odlikovanjem, Kongresnom medaljom časti.

*Dole: Mičel je doživeo svoj najveći uspeh kada su bombe potopile okloplni brod Ostfrizland. Nekoliko bombardera martin bacilo je svoje bombe u neposrednu blizinu broda i efikasne podvodne eksplozije prouzrokovale su njegovo potapanje za svega 25 minuta.*





# PROROK VAZDUŠNE MOĆI

Đulio Duet je bio glavni zagovornik strategijskog bombardovanja

Italijanski general Đulio Duet (Giulio Douhet) je bio slavan, a ujedno ozloglašen, vrhunski teoretičar o vazdušnoj moći u godinama između dva svetska rata. Njegova je teorija o strategijskom bombardovanju stavljena na probu i ostvarena u bombarderskim akcijama u drugom svetskom ratu.

Duet je rođen 1869. i sa dvadeset godina je stupio u italijansku armiju kao artiljerijski oficir. Za vreme svoje vojne karijere on je pokazivao veliko interesovanje za tehničke i naučne aspekte svoje profesije, postavši tako jedan od prvih zagovornika motorizovanog transporta u vojsci. Godine 1909. počeo je da se interesuje za avijaciju, a 1915. je predložio da se avioni koriste za bombardovanje neprijateljskih gradova. U to vreme on je bio tesno povezan sa konstruktorom aviona, grofom Đanijem Kapronijem (Gianni Caproni), koji je proizvodio bombardere za italijansku armijsku avijaciju.

## Optužba pred vojnim sudom

Godine 1916. Duet se zamerio vojnim vlastima zbog kritikovanja vojne komande i stavljen je pred vojni sud. Bio je osuđen na godinu dana zatvora. Međutim, katastrofalan poraz Italijana kod Kobarida u jesen 1917. pokazao je da je Duetova kritika bila potpuno opravdana i februara iduće godine on je postavljen za načelnika Centralne vazdušne uprave, a odluka ratnog suda opovrgnuta je i zvanično 1920.

*Dominacija u vazduhu*, knjiga koju je Duet objavio 1921, objašnjavala je njegovu teoriju o samostalnosti vazdušnih snaga, u odnosu na druge rodove vojske, teoriju koja je uglavnom ostala nepromenjena do kraja njegovog života. Njegova teza je bila da se pravilna upotreba vojnih aviona sastoji u ofanzivnim operacijama protiv neprijateljskih vazduhoplovnih baza koje će onemogućiti neprijateljsko vazduhoplovstvo: »Ako tako pobediš avijaciju, ostvario si dominaciju u vazduhu i možeš da je iskoristiš tako da u što kraćem roku neprijatelja dovedeš do predaje. A to ćeš postići i direktnim napadima na moral neprijateljskog civilnog stanovništva.« Upravo zbog njegovog zagovaranja bombardovanja naseljenih neprijateljskih centara, Duetovo ime je postalo ozloglašeno, a njegove ideje obično su nazivane »Duetova teorija užasa«. No, Duet je smatrao da bi se na taj način ishod rata odlučio za manje od dva dana i tako bi bile sprečene godine razaranja i krvoprolića nalik na one iz vremena prvog svetskog rata.

## Priroda vazdušne moći

Po Duetovom mišljenju, bombardovanje bi prouzrokovalo potpun slom društvene strukture države koja bi bila izložena napadima, pa je pisao da »... bi uskoro došlo vreme, kada bi bila stavljena tačka na grozote i stradanja jer bi sam narod u borbi za opstanak ustao i tražio okončanje rata — i pre nego što bi armija i mornarica imale vremena da se mobilišu«.

Duetov stav prema armiji i mornarici je bio dvojak. On je verovao u odlučujuću ulogu borbi u vazduhu i pre nego što bi mogao da se oseti uticaj tradicionalnih metoda ratovanja na kopnu i na moru, a uz to je mislio da će uloga ova dva roda u budućim sukobima biti sasvim

pasivna. Ipak, on nije smeo odlučno da tvrdi da bi avijacija prouzrokovala zastarevanje ostalih rodova, jer je time izbegao zaoštrene sporove koji su, npr. uništili karijeru generala Mičela, američkog zagovornika vazduhoplovnih snaga.

Kamen temeljac Duetove teorije je bilo njegovo verovanje da su vazdušne snage po svojoj prirodi ofanzivno oružje i da uopšte ne postoji efikasna odbrana od bombarderskih napada. Smatrao je da je protivavionska artiljerija potpuno izlišna, pošto mora da se razbaca kako bi štitila veliki broj ciljeva, a i inače pokazalo se da su pogoci artiljerije veoma retki. U Duetovoj proceni su odbrambeni lovci bili tek nešto bolji. Oni su takođe razbacani da bi štitili različite ciljeve, a njihova osnovna slabost je ograničeno vreme patroliranja što mogućnosti za uspešno presretanje čini problematičnim. Jedina efikasna odbrana se sastojala u napadu na baze neprijateljskih bombardera.

## Eksperiment u ratu

Pravilo o napadu za koji nema odbrane, filozofski je temelj svih vojnih teorija, a Duetova doktrina nije bila

*Dole: Duetova vojna karijera je bila prekinuta presudom vojnog suda u 1916. koja je poništena samo četiri godine kasnije.*

*Desno: Italijanski bombarder Ca-3 konstruktora Đanija Kapronija. Njegova serija bombardera doprinela je razradi Duetove teorije o vazdušnom ratovanju.*

*Desno, dole: Posledice američkog vazdušnog napada na Nagoju u Japanu, avionima B-29, maja 1945. Saveznički strategijski bombarderski napadi na Japan i Nemačku nisu, međutim, prouzrokovali kraj rata, kako je to predskazivao Duet.*





izuzetak od pravila. Kada su je stavili na probu u drugom svetskom ratu, pokazalo se da su njegove ideje o uspehu samog strategijskog bombardovanja bile, sve u svemu preterano optimističke kako u potcenjivanju efikasnosti odbrambenih mera, tako i u pogledu šteta koje bombarderi tokom svojih akcija mogu da nanesu.

Duet je pogrešio što je protivnika potcenjivao a precenjivao moguću štetu od bombardovanja. U nekom članku koji je obrađivao zamišljeni rat između Nemačke i Francuske, a objavio ga je 1930, nemačko vazduhoplovstvo je izgubilo jednu trećinu svojih snaga tokom prvog dana zbog francuske odbrane, ali je ipak uspelo da razori francuske vazduhoplovne baze i da dobije rat. U drugom svetskom ratu, lovačke snage su uz najveće teškoće povremeno uspevale da unište jednu trećinu napadačkih bombarderskih formacija. U za saveznike katastrofalnom vazдушnom napadu na Švajnfurt, tokom 14. oktobra 1943, Amerikanci su izgubili 60 bombardera od ukupno 291 koliko ih je učestvovalo. Ovaj isti napad ilustruje i ograničenost nanošenja štete kao posledice bombardovanja, jer je bombardovana fabrika već kroz šest meseci opet postizala punu proizvodnju.

Možda je najozbiljniji nedostatak Duetove teorije bila njegova ocena uticaja bombardovanja na moral civilnog stanovništva, što je trebalo da bude Ahilova peta neprijateljske države. Svoje ubedenje da će teški vazdušni napadi ubijati volju neprijateljskog stanovništva gradio je na tome da su i manji vazdušni napadi u prvom svetskom ratu izazivali opštu paniku. Drugi svetski rat je, međutim, pokazao da i u gradovima potpuno opustošenim vazдушnim napadima, moral njihovih građana ostajao je skoro neokrnjen.





# RAT NA ŠPANSKOM NEBU

Rat koji je podelio Španiju doneo je nove vidove vazdušnog ratovanja

Na dan 18. jula 1936. u Španiji je izbila pobuna — kao posledica višemesečnih političkih nemira. Vođe pobune bili su desničarski oficiri kopnene vojske, a njihove akcije nisu postizale podjednaki uspeh u raznim delovima zemlje. Socijalistička vlada ipak nije uspevala u svojim pokušajima da opet uspostavi red i u Španiji se razbuktao jedan od najvećih, najgorčanih i najkrvavijih građanskih ratova u istoriji.

Godine 1936. špansko ratno vazduhoplovstvo većinom je bilo opremljeno zastarelim avionima, i upravo je bilo u toku sprovođenje obimnog programa za popunu i modernizaciju. Tog je jula, dakle, imalo na raspolaganju samo 40 lovaca *njepor delaž NiD-52* jednokrila, podeljenih u tri grupe, zatim 60 dvokrila *brege-19*, bombardera i izviđača podeljenih u četiri grupe u Španiji, i još jednom grupom u Africi, kao i sa 20 torpednih bombardera *vikers vildbeste* u mornaričkom vazduhoplovstvu. Postojao je uz to i manji broj kopnenih aviona različitih tipova, hidroaviona i tri lovca *hoker fjuri*.

## Spoljna pomoć

Iako je najveći broj aviona ostao republikanskoj vladi, većina iskusnih starijih oficira prešla je na stranu pobunjenika, dok su mlađi piloti mahom stupili na stranu legitimne vlade. U početku borbe su se razbuktao na jugu, a uspeh pobune u tom delu Španije zavisio je od toga da li će general Franko uspeti da prebaci pravovremeno prekaljene afričke jedinice iz Maroka u Španiju. Uz to, u početnom periodu na strani pobunjenika — koji će uskoro da budu poznatiji pod nazivima nacionalisti, frankisti ili fašisti — na tom području je nastupala

glavnina, ionako slaba, njihove avijacije, pa su zvali u pomoć fašistički i nacistički režim u Italiji i Nemačkoj, koji su bili naklonjeni pobunjenicima. Tako se dogodilo da je već 27. jula 1936. stiglo prvih dvanaest aviona *junkers Ju-52/3m*, bombardera i transportera iz Nemačke u Maroko, koji su ojačali vazdušni most, započet avionima *daglas DC-2* i *foker F-VII*.

U međuvremenu, postali su aktivni i lovci *NiD-52* kojima su raspolagali nacionalisti. Štitili su vazdušni most i pokrete marokanskih jedinica. Prva vazdušna borba odigrala se 23. jula 1936. kada je poručnik Miguel Gverero Garsija (Guerrero Garcia) oborio republikanski *NiD-52*. Tokom narednih dana svoj je spisak povećao oborivši 25. jula hidroavion *dornije val*, 29. i 31. jula po jedan *vilderbert* a 1. avgusta jedan *brege 19*.

Nemačka pomoć je ubrzo pojačana kada je početkom avgusta prispeo brod sa šest *hajnkela He-51*, više pilota instruktora i 20 protivavionskih topova za odbranu aerodroma. Pred kraj meseca pobunjenici su na jugu raspolagali sa 20 *Ju-52/3m*. Italijani su stigli odmah nakon Nemaca, šaljući prvo 12 tromotornih bombardera *savoja marketi S-81*, da bi sredinom avgusta usledilo 12 dvokrilnih lovaca *fiat CR-32*, jasno sa posadama. Bombarderi *S-81* su već 5. avgusta bombardovali vladinu krstaricu, koja je ugrožavala odeljak afričke armije. Pošto je glavnina marokanskih jedinica stigla u Španiju, bombarderi *S-81* su preuzeli nastavak operacije prevoženja, dok su nemački *Ju-52/3m* podupirali pokrete tih jedinica u pravcu severa. Ubrzo su stupili u akciju i avioni *He-51*, a njima su leteli španski i nemački piloti — ovim drugima bilo je već »dozvoljeno« da se bore kao dobro-

*Desno, sasvim gore: Republikanski piloti lovci pored aviona polikarpov I-15. Sovjetski Savez je u Španiju poslao oko 500 bombardera i 1000 lovaca među kojima je bilo više od 500 lovaca I-15. Prvi sleva je jugoslovenski pilot Boško Petrović.*

*Dole: Frankovi piloti sa svojim avionima fiat CR-32. Većina starijih i iskusnijih španskih pilota pristupila je nacionalistima, leteći na nemačkim i italijanskim avionima. Zajedno sa Legijom kondor i Legionarskom avijacijom, nacionalisti su imali kvalitativnu i kvantitativnu prednost.*



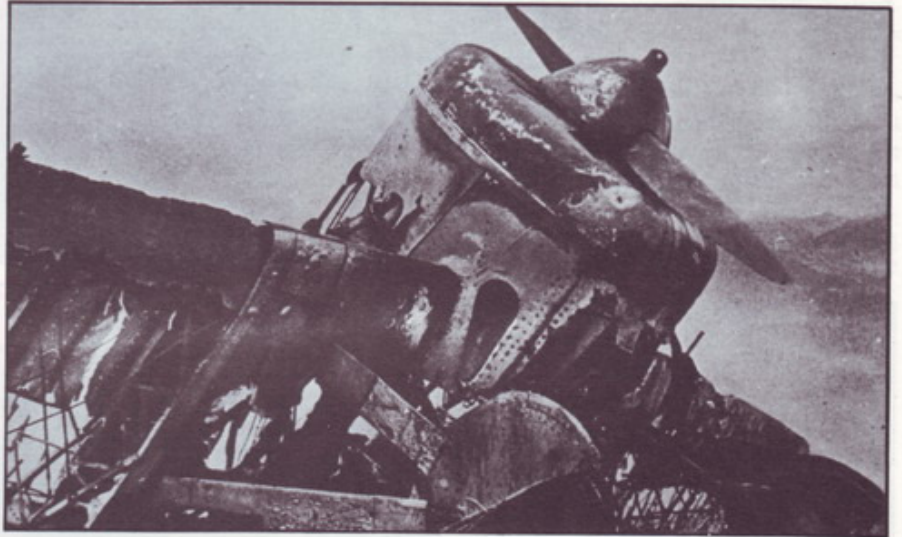


voljci. Dolazak te strane pomoći omogućio je nacionalistima da neke svoje vazduhoplovne jedinice prebace na sever, gde se njihova vojska nalazila u teškoj situaciji.

#### Internacionalne brigade

I republikanska vlada je ubrzo zatražila stranu pomoć, međutim, odazvali su se jedino Francuzi, dok su druge vlade zapadnog sveta, nasuprot tome, donele strogu zabranu izvoza oružja u Španiju. Francuzi su 8. avgusta poslali prvih sedam od preko 50 dvomotornih bombardera *potez-54*, a uskoro je usledilo i 17 lovaca *devoatin D-372* i deset lovaca *D-371*, pet aviona *loar-njepor LN-46*, sedam *devoatina D-501* i dva *D-510*, kao i 27 aviona *blerio-spad S-510*. Iz inostranstva su počeli da pristižu i piloti dobrovoljci, mnogi iz idealističkih pobuda i otpora prema fašizmu, a neki i iz čistog avanturizma. U to vreme formirane su i prve kopnene internacionalne brigade, koje su odigrale veliku ulogu u početnim bitkama, pa su na sličan način stvorene i dve internacionalne eskadrile pri ratnom vazduhoplovstvu, Sovjetski Savez je takođe ponudio pomoć, koju je pak vlada morala da plaća u zlatu, i u Španiju su počeli da pristižu tenkovi, topovi, avioni i piloti dobrovoljci, tehnički savetnici pa i veći broj političkih savetnika.

Septembra 1936. u vladinim eskadrilama bilo je prilično francuskih aviona i usledile su prve veće vazdušne borbe, uz obostrane gubitke. Pristizala je još veća strana pomoć. Druga italijanska eskadrila sa lovcima *CR-32* se pridružila nacionalistima, kao i devet aviona *He-51* i 20 *hajnkela He-46* za taktičko izviđanje. Više aviona *CR-32* prispelo je u oktobru, zajedno sa eskadrilom izviđača *meridionali Ro-37 bis*. Tog su meseca nacionalisti krenuli u nastupanje ka Madridu, a na bojištu se pojavio prvi sovjetski ratni materijal. Prvi sovjetski avioni su učestvovali u borbama 29. oktobra. Bili su to dvomotorni bombarderi *tupoljev SB-2*. Ovi brzi, moderni jednokrilci su predstavljali veliki problem za nacionaliste, jer su bili brži od svih njihovih dvokrilih lovaca. Međutim, sticajem okolnosti, nekom španskom pilotu, Angelu Salasu, koji je slučajno leteo na velikoj visini, uspelo je da svojim *CR-32* pikirajući stigne i obori jedan od ovih aviona. Pet dana



Desno, sredina: Ostaci izgorelog republikanskog polikarpova I-16 na nekom aerodromu u Kataloniji. Vazdušni rat na severoistoku Španije oslabio je nakon nacionalističke ofanzive u aprilu 1938.

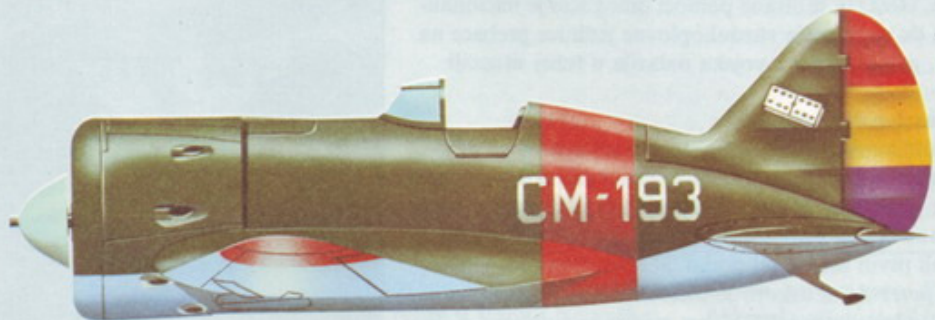


Desno: Fiat CR-32 iz XVI lovačke grupe prate bombarder savoja marketi S-81 koji bombarduje republikanske položaje.

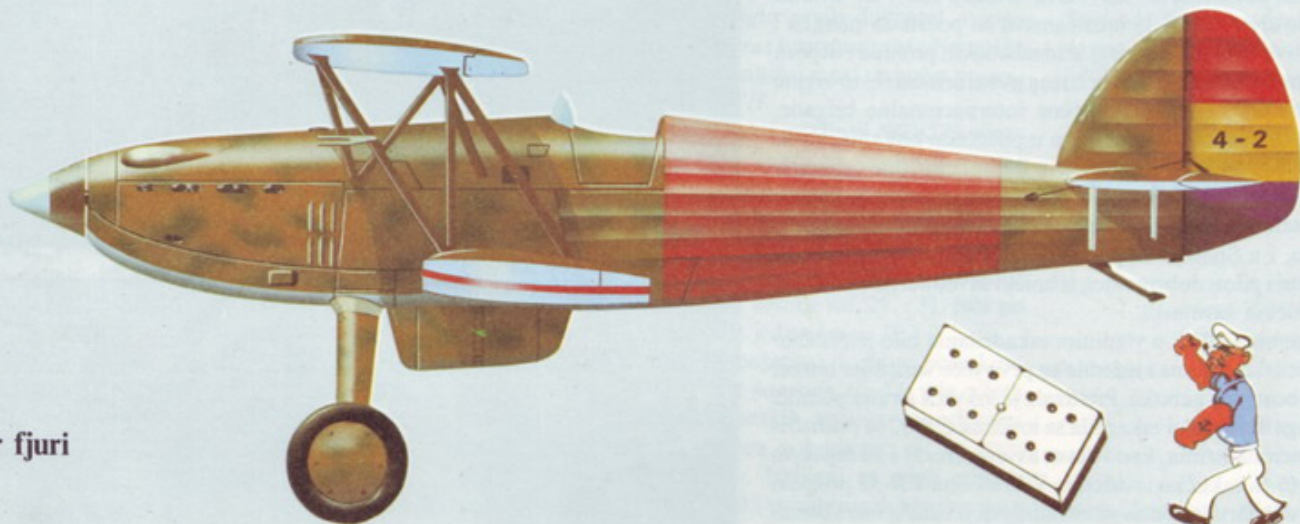




Polikarpov I-16



Hoker fjuri



kasnije bio je oboren i drugi *tupoljev* u sličnim okolnostima, akcijom italijanskog pilota Mantelija (Mantelli).

Nacionalisti su onda prebazirali sve svoje preostale *NiD-52* i *He-46* — koji su dotle pokazali razočaravajuće rezultate u akcijama — i većinu ostalih starijih aviona u Aragoniju, a svu moderniju avijaciju koncentrisali su za podršku frontu kod Madrida. Vladina republikanska odbrana na tom području isto je znatno ojačana u toku novembra ubacivanjem u akciju novog izvanrednog lovca dvokrilca, sovjetskog *I-15* i nešto kasnije brzog modernog jednokrilca *I-16*. Dve jedinice naoružane ovim avionima formirane su u biskajskom području, a krajem godine bilo je već 55 *I-15* i 36 *I-16* koji su bili stalno u borbi, za vreme očajničkih nacionalističkih pokušaja da zauzmu Madrid. Početkom decembra vladine snage su postigle premoć u vazduhu iznad Madrida sa ovim novim avionima, a nacionalistička kopnena ofanziva koja je započela sredinom novembra je zaustavljena.

U to vreme prestala je i »igra skrivača« o stranom uplitanju u rat koje je svakog meseca narastalo. Sredinom novembra 1936. Nemci su formirali Legiju kondor pod komandom generala Huga Šperlea (Sperrle). Nemački piloti su raspolagali sa tri eskadrile transportera *Ju-52/3m*, tri lovačke eskadrile *He-51*, jednom izviđačkom eskadrom sa avionima *He-70* i *He-45* i jednom mornaričkom eskadrom sa hidroavionima *He-59* sa plovcima. U Legiju kondor spadala su i protivavionska artiljerija i zemaljska organizacija. Italijanska Legionarska avijacija imala je tri eskadrile lovaca *CR-32*, dve eskadrile bombardera *S-81* i jednu eskadru *Ro-37 bis*, a uz to i dovoljan broj aviona *C-32* za formiranje isključivo španske eskadrile. Nemci su, pak, uskoro počeli da šalju u Španiju na testiranje i grupe novih aviona radi operativne ocene na ratištu, a prvi među njima bili su bombarderi za obrušavanje *henšel Hs-123* i primerci lovaca *hajinkel He-112* i *meseršmit Bf-109*.

Na bazi tih ispitivanja u Španiju su počele da pristižu



veće količine tih aviona. U toku februara 1937. stiglo je 30 bombardera *hajinkel He-111 B* i 15 izviđača *dornije Do-17 F* da bi u martu prispelo još 45 lovaca *Bf-109*. Italijani su dopremili dve grupe novih tromotornih bombardera *savoja marketi S-79* na Balearska ostrva, da bi odande napadali republikansku flotu i istočni deo njihove teritorije. I Sovjeti su dopremili više aviona i posada kao pomoć republikancima u toku ovog teškog perioda, uključujući i avione *polikarpov R-5* i *R-Z*, izviđače i bombardere. U martu je ukupnom broju od 31 avion *SB-2* i 147 lovaca *I-15* priključeno još 62 lovaca *I-16 bis*. U toku meseca februara 1937. nacionalisti su krenuli u novu ofanzivu na reci Jarama, u nameri da preseku put Madrid-Valensija i tako prekinu zastoje na glavnom frontu kod Madrida. Obe protivničke snage su ubacile svoje vazdušne snage i razvile su se žestoke vazdušne borbe. Republikanski protivnapad je uspeo da zaustavi protivničku ofanzivu, pokazujući nacionalističkoj vrhovnoj komandi da se njihove snage ne mogu probiti. Linija fronta se stabilizovala, a mnoge kopnene i vazdu-

*Gore: Čehoslovački lovci letov S-231 iz naoružanja republikanaca, koji su se za sve vreme rata borili koristeći razne vrste aviona.*

*Desno: Fiat CR-32 (gore) koji je bio u naoružanju XVI grupe zvane »Kukarača« (čiji je znak u sredini). Hajinkel He-51 (dole) nije bio dorastao sovjetskim lovcima, i zato je uspešno korišćen za napade na ciljeve na zemlji. Na slici je prikazan jedan He-51 C-1 iz 4. eskadrile Legije kondor.*



Levo: Republikanci su imali oko 400 aviona polikarpov I-16 (gore) nazvanih moska (muva). Amblemi četiri republikanske jedinice su u okviru. Tri dvokrilca hoker ffjuri (dole) isto su se borila u republikanskim snagama, a kupljeni su u Britaniji.

Dole: Tupoljev SB-2 bombarder koji su zarobile nacionalističke snage.

hoplovne jedinice prebačene su na sever za napad na industrijske oblasti i Asturiju.

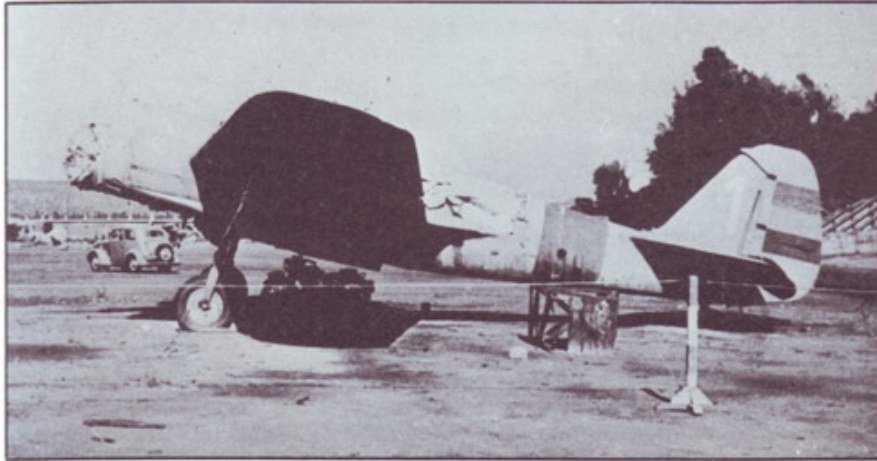
Republikanske vazdušne snage na severu su bile mnogo manje nego kod Madrida, ukupno dve eskadrile I-16, jedna I-15, zatim 27 holandskih dvokrilaca kulhaven FK-51 i manji broj starijih tipova aviona koje su zvali »krunski cirkus«. Nacionalisti su se pak na ovom frontu oslanjali na Legiju kondor i njeno novo naoružanje kao i na rastući broj španskih jedinica. Legija kondor je Špancima prepustila većinu starih aviona He-51 i Ju-52/3m, pa je tako u početku 1937. formirana jedna kompletna grupa popunjena avionima CR-32 i He-51. I pošiljke italijanskih S-79 omogućile su nacionalistima da spore i ranjive Ju-52/3m koriste uglavnom za noćne bombarderske zadatke. Republikancima su upućena 52

aviona iz češkog ratnog vazduhoplovstva, tipa *aero A-101*, međutim, jedan od brodova koji je nosio 22 ovih aviona bio je zaplenjen i avioni su neočekivano ojačali avijaciju nacionalista. Italijanska Legionarska avijacija je pojačana u toku aprila sa još dve kompletne grupe — svaka sa po tri eskadrile — lovaca CR-32 i eksperimentalnom jedinicom za podršku jedinicama na zemlji koja je bila naoružana jednokrilcima *breda Ba 65*.

#### Bombardovanje Gernike

Nacionalistička ofanziva na severu dovela je i do najpoznatije vazdušne operacije u španskom građanskom ratu, do ozloglašenog bombardovanja Gernike (Guernica) koje je izvršila Legija kondor, 26. aprila 1937. I danas ima ljudi koj žele da dokažu da se radilo o običnom bombarderskom napadu na utvrđeni gradić na liniji fronta, ali je, međutim, potpuno jasno da se radilo o ciničnom terorističkom bombardovanju. Ponekad bi pak dolazilo do čudnih grešaka. Maja, na primer, sovjetski piloti su svojim SB-2 bombardovali brodove u međunarodnoj luci Palma de Majorka, bez naređenja ili dozvole vrhovne republikanske komande. Tom prilikom je pogodena nemačka krstarica *Dojčland* i bilo je više mrtvih. Nemačka je brzo izvršila odmazdu i njeni brodovi su bombardovali priobalni grad Almeiru.

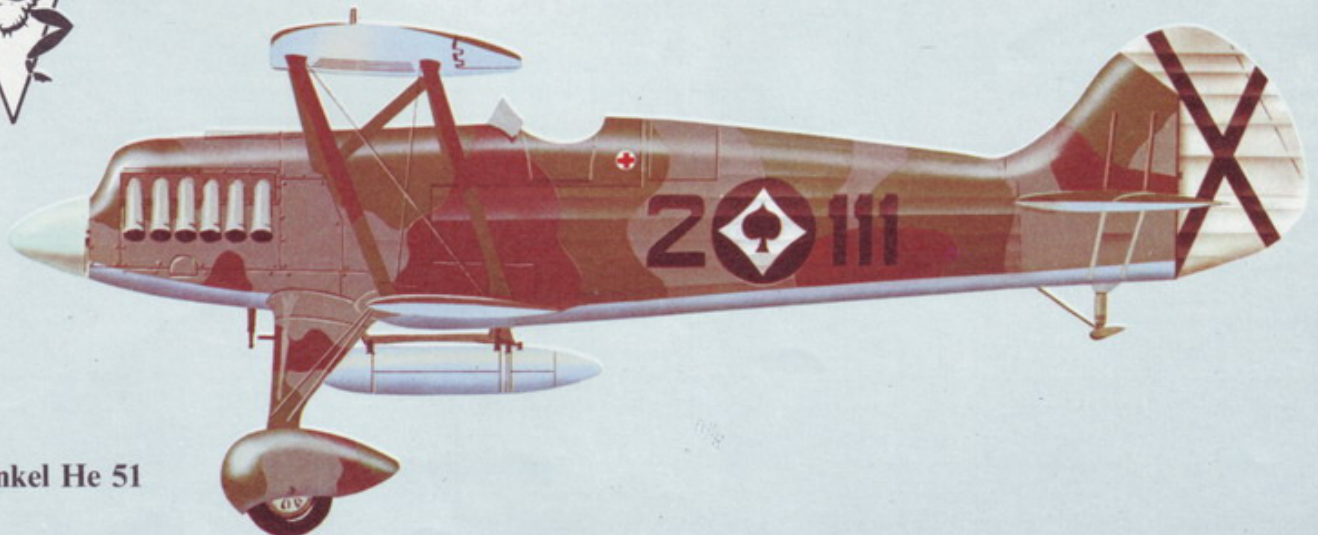
Krajem maja, republikanska ofanziva na čelu sa internacionalnim brigadama krenula je od Gvadalahare sa ciljem da oslobodi grad Segoviju. Šira namera ove ofanzive bila je da se privuku nacionalističke jedinice sa žestoko pritisanog severa, gde su republikanci poraženi. Treća republikanska ofanziva počela je krajem avgusta kod Belhite, sa napadom na Saragosu. U toku jula je



Fiat CR 32



Hajnkcl He 51





prispelo još 49 aviona *I-16* a republikanci su pored toga sada imali poboljšane *polikarpove I-152* i *I-16 tipa 10* koji su bili bolji u mnogočemu od nacionalističkih *CR-32* i *Bf-109 B*. Prispelo je još i 31 *SB-2* i 10 čehoslovačkih lovaca *letov S-231* kao i prvi izviđači i lovci od ukupno 40 komada *grumana FF-1* izgrađenih u Kanadi a dobijenih preko Turske. Takođe, po licenci je počela i proizvodnja *I-15*, a preusmeravana je i na *I-16 tip 10*.

Mnogi strani piloti dobrovoljci su u međuvremenu otišli iz Španije, no njihova mesta uspešno su zauzeli španski piloti školovani u Sovjetskom Savezu. Tako su republikanske vazdušne snage imale 470 aviona, protiv 350 nacionalističkih. Ofanzivu kod Belhite neposredno je podržavalo 150 aviona.

Međutim, Santander je pao 22. avgusta i republikanski severni front se raspao. To je omogućilo generalu Franku, sada već neprikosnovenom vodi nacionalista, da pregrupiše veći deo svojih snaga sa severa na glavni front koji se sada nalazio u Aragonu i Kataloniji. Čim je industrijski sever pao u Frankove ruke, ishod rata je već mogao da se nasluti. Nacionalističke kopnene i vazdušne snage stalno su jačale, a republikanske slabile.

Republikanci su, međutim, bili daleko od toga da budu iscrpljeni. Njihov napad na Teruel oslobodio je grad, ali su ga nacionalisti ubrzo opet zauzeli. Nacionalisti su dobijali sve više ratne opreme od Nemaca i Italijana koji su Španiju koristili kao poligon za ispitivanje svojih najnovijih vojnih proizvoda. Krajem 1937. stiglo je više aviona *CR-32* i *S-79* iz Italije kao i eksperimentalna eskadrila novih dvomotornih bombardera *fiat BR-20* za »Legionare«. Nemci su dopremili tri nova *junkersa Ju-87 A štuke*, a *HS-123* prepustili Špancima.

Dok je *hajnel He-51* bio slabiji od sovjetskih lovaca pa i *fiata CR-32*, novi jednokrilač *meseršmit Bf-109* postizao je velike uspehe. Za vreme bitke kod Belhite Legija kondor je postigla svoju 100. vazdušnu pobjedu. Na dan 7. februara 1938. iznad Teruela, poručnik Vilhelm Baltazar (Wilhelm Balthasar), komandant 2. eskadrole 88. lovačkog puka je oborio četiri bombardera *SB-2* svojim novim *meseršmitom*. Mesec dana kasnije, 6. marta, odigrala se najveća pomorska bitka građanskog rata kod Kartagene, koja se završila pobedom republikanaca. Sledećeg dana bombarderi *SB-2* su napali preostale brodove. Za odmazdu, 45 novodošlih *He-111* iz Legije kondor bombardovalo je glavne pomorske baze republikanaca, oštetiši i izbacivši iz stroja ratni brod *Jaime I*.

#### Uspešna podrška iz vazduha

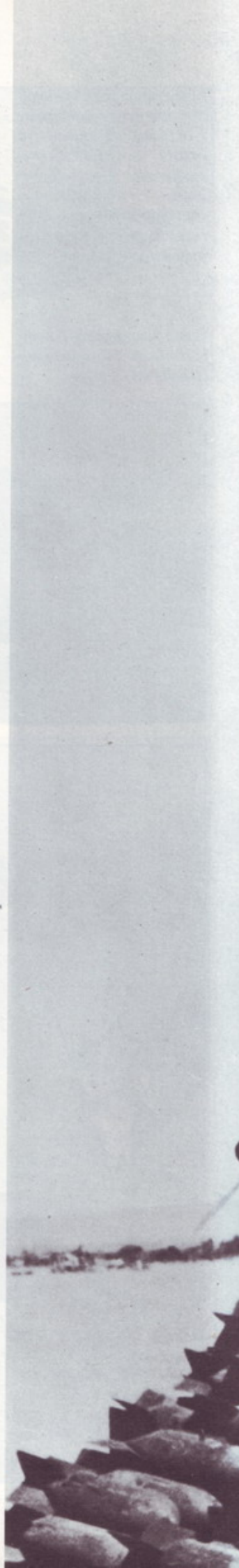
Ohrabreni uspesima na severu, nacionalisti su pojačali ofanzivu u Aragonu 9. marta i brzo napredovali. Petog aprila jedinice iz prethodnice su već mogle da u daljini vide odbлесак Sredozemnog mora, a onda su se do 15. aprila kroz sve žešće borbe probili do obale i tako republikansku teritoriju između Barselone i Valensije presekli na dva dela. Napredovali su ka severoistoku tokom celog aprila, i krajem meseca stigli su do francuske granice. Ovi pokreti su bili uveliko potpomognuti podrškom iz vazduha. Nacionalisti su pre svega za to koristili jedinice *He-51* i *romeo Ro-37 bis*. Napadali su načinom »lanac« u koloni prateći vođu. U aprilu su uključeni u borbu novi *meseršmiti Bf-109 C* u 3. eskadri 88. puka Legije kondor, zamenivši dotadašnje *He-51*. Novi komandant ove jedinice bio je poručnik Verner Melders (Werner Mölders), koji je kasnije postao prvi veliki as Luftvafe u drugom svetskom ratu. Sada je postalo očigledno i Sovjetskom Savezu da je nacionalistička pobjeda neminovna, i u toku leta 1938. počeli su da iz Španije povlače sovjetske posade i savetnike. Sovjetski piloti su se izuzetno zalagali ali su pretrpeli velike gubitke. Među najuspešnijim bio je i pilot lovac Anatolij

Serov sa 16 postignutih vazdušnih pobjeda, zatim P. K. Rihagov sa 15. I Jugosloveni su se borili na strani republikanaca; pilot Boško Petrović postigao je sedam pobjeda, a Jože Križaj tri. Križaj je bio oboren i zarobljen, osuđen na smrt, ali je kasnije zamenjen za nekog nacionalističkog pilota. Poslednja isporuka sovjetskih aviona tog proleća sastojala se od još 99 lovaca *I-16*. Uprkos povremenim uspesima kao 22. maja, kada su republikanski lovci zabeležili 22 vazdušne pobjede, sve više se osećao nedostatak iskusnih stranih pilota koje španski piloti nisu mogli uspešno da zamene u borbama sa prekaljenim veteranima na strani nacionalista. Leta 1938. na španskom ratištu došlo je do poslednjih beznadežnih pokušaja republikanske avijacije da spasi situaciju. Sredinom jula, u južnoj ofanzivi kod Merida, zaustavio ih je nacionalistički kontranapad. A onda je u noći između 24. i 25. jula počela velika ofanziva na Ebru koja je u početku dobro napredovala. Međutim, 2. avgusta ona je zaustavljena, delimično zahvaljujući napadima iz vazduha, a nacionalistička armija je skoro ceo avgust prelazila u protivnapade.

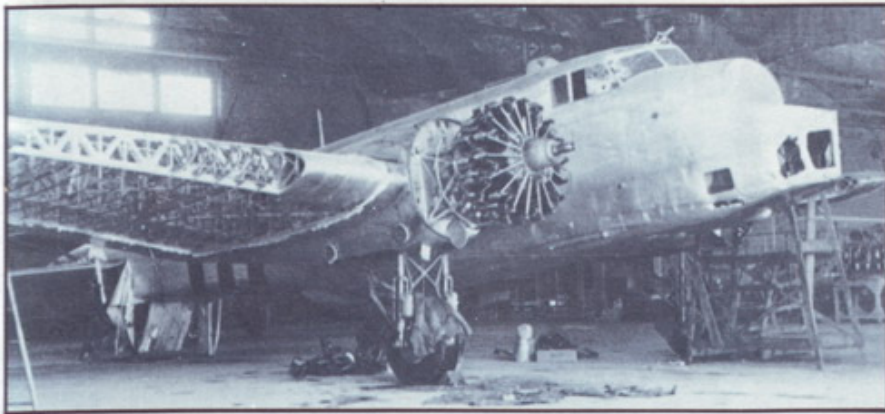
U međuvremenu je pristiglo još više *He-111 B* i *CR-32* nacionalistima, kao i 16 lakih bombardera *kaproni Ca-310*. Italijani su dopremili i više aviona *S-79*, a starije *S-81* prepustili su Špancima. Uz to su Italijani uveli novu specijalnu jedinicu sastavljenu od lovaca *CR-32* za napade na ciljeve na zemlji. Sa povećanjem aktivnosti na južnom frontu u toku ofanzive kod Merida, nacionalisti su sada u Estramaduru preselili sve bombardere *Ju-52/3m* i grupu *He-51*, dve *CR-32*, sve *Hs-123* i *aero A-101* kao i poneki *He-70 F* i *Ju-86 D* koje su ostavili Nemci. Kada je prošla opasnost od ofanzive, *CR-32* su vraćeni na sever, ali kroz nekoliko dana oni su se vratili na jug, jer su republikanci započeli novu ofanzivu na reci Zujar. Došlo je do teških vazdušnih borbi krajem avgusta i početkom septembra, koje su dostigle vrhunac 2. septembra, kada su *CR-32* štitali bombardere i naleteli na formacije *SB-2* i *I-16* iznad ratišta. Piloti *fiata* oborili su pet lovačkih aviona i četiri bombardera. Tri aviona *SB-2* i jedan *I-16* bili su upisani na listi pobjeda kapetana Angela Salasa. Na glavnom frontu, u toku leta 1938. nemački i italijanski lovci nanosili su posebno teške gubitke republikancima. Pilot Legije kondor, poručnik Wolfgang Šelman (Wolfgang Schellmann) je izbio na čelo sa 12 priznatih vazdušnih pobjeda. U toku oktobra, internacionalne brigade su raspuštene, a u znak deeskalacije povučene su i neke italijanske trupe. Nemci su nastavili sa dopremanjem novih aviona i to pet *Ju-87 B štuka* i šest *arado Ar-95* i 17 novih *He-112 B*.

Novembra su nacionalisti probili republikansku odbranu i prešli preko reke Ebro. Na dan 23. decembra počeo je napad na Barselonu, a grad je pao 25. januara 1939. Republikanska teritorija je nakon toga bivala sve manja. Na dan 19. januara, za vreme operacije kod Barselone, jedan od novih *He-112 B* je oborio *I-16* i postigao jedinu pobjedu sa tim avionom u tom ratu. Tog istog dana vodeći nacionalistički pilot Ž. G. Morato postigao je svoju 40. i poslednju pobjedu. U to vreme je stiglo i poslednje vazdušno pojačanje. Legija kondor je uvela šest aviona *henšel Hs-126 A* za taktičko izvidanje i 40 najmodernijih *meseršmita Bf-109 E*, kojima je Luftvafe godinu dana kasnije vodila vazdušne bitke u Francuskoj i Britaniji. Italijani su pak uveli u borbu dvanaest svojih novih aviona *fiat G-50* jednokrilača.

Međutim, i republikanci nisu posustajali i januara su stupili u ofanzivu u Estramaduri. No, ona je stala i linija fronta na jugu se stabilizovala početkom februara. Onda su sve nacionalističke snage sa severa upućene na front kod Madrida, uključujući i prvu špansku jedinicu sa *Bf-109 B* i *C*, preuzetim od prenaoružane Legije kondor. Na

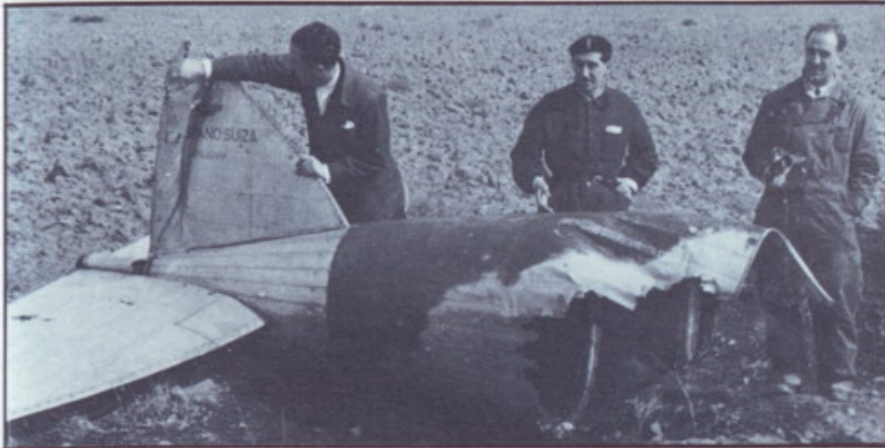






dan 5. marta 1939. poručnik Hubertus fon Bonin (von Bonin) je preuzeo 3. eskadrilu od Meldersa koji je postao apsolutni nemački as sa 14 postignutih pobjeda u ratu, a oborivši jedan I-15 postigao je svoju poslednju pobjedu. Posle neuspješnih pregovora o miru započeo je odlučni prodor nacionalista od Toleda, 27. marta, do srca Madrida, i sledećeg dana rat je završen.

Nemci, Italijani i Sovjeti stekli su mnoga iskustva koja su kasnije iskoristili u drugom svetskom ratu. Dokazana je efikasnost neposredne podrške vazduh-zemlja i mogućnost saradnje avijacije sa kopnenim jedinicama, a italijansko ubedenje o svrsishodnosti lovaca dvokrilaca u savremenom ratu, kao i opšte ubedenje da lakše naoružani bombarderi koji postižu velike brzine mogu da pobegnu lovcima, doživeli su potpun neuspeh.

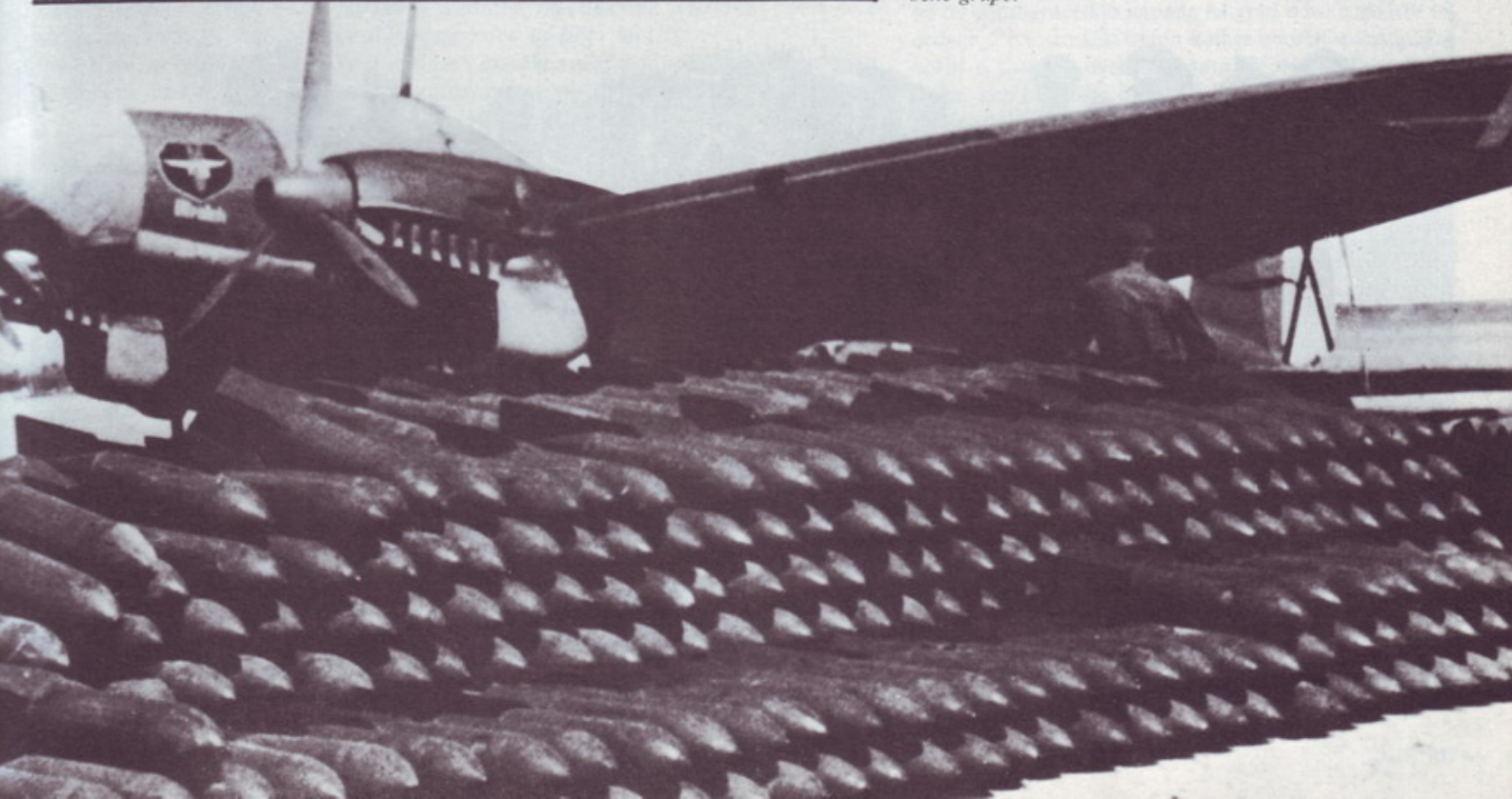


Levo gore: Bombarder fiat BR-20 cigonja testiran je u Španiji u 35. samostalnoj bombarderskoj grupi.

Levo: Rep republikanskog aviona njepor-delaž NiD-52, oboren prvih dana gradanskog rata.



Levo i dole: Hajkel He-111 B, koji su Nemci marta 1937, počeli da isprobavaju u Španiji u okviru 88. borbene grupe.





# RAĐANJE MUNJEVITOG RATA

Nemačkim napadom na Poljsku 1939. započeo je drugi svetski rat

Stvoreno krajem prvog svetskog rata, Poljsko ratno vazduhoplovstvo prvobitno je bilo predviđeno za podršku kopnenoj armiji. To je imalo smisla za jedinice lakih bombardera koje su od 1936. bile naoružane avionima PZL P-23 *karaš*, ali je bilo potpuno pogrešno shvaćena upotreba lovačkih aviona koji je trebalo da dejstvuju iznad bojišta. Time bi ključni poljski gradovi bili prepušteni napadima iz vazduha, kakve je nemačka Legija prikazala u Španiji.

## Reorganizacija u poslednjem trenutku

Početkom 1938. formirano je sedamnaest grupa bombardera *karaš* — svaka je imala po desetak aviona — međutim, zbog nedostatka aviona uskoro je pet grupa rasformirano kako bi barem preostalih dvanaest imalo potrebnu brojačnu moć. Iako je bilo jasno da se opasnost po zemlju povećava, Poljska je nastavila da razvija nove tipove aviona i da ih izvozi — uglavnom balkanskim susedima — dok su domaći izuzetno dobro uvežbani piloti ostajali bez aviona. U proleće 1939. poljsko ratno vazduhoplovstvo je pretrpelo novu reorganizaciju. Tako je pet grupa bombardera *karaš*, 21, 22, 55, 64. i 65. i 4 grupe dvomotornih bombardera PZL P-37 *los* povučeno iz armije i udruženo u samostalnu bombardersku brigadu pod poljskom vrhovnom komandom. Preostalih sedam grupa *karaš* je raspoređeno za izvidske zadatke u kopnenim jedinicama i to 24. grupa krakovskoj armiji, 31. karpatskog armiji, 32. lodske armiji, 34. poznanskoj armiji, 41. modlinskoj, 42. pomorjanskoj i 51. operativnoj grupi »Narev«. Između 27. i 31. avgusta 1939. ove grupe su u potpunoj tajnosti hitno prebazirane na pomoćne ratne aerodrome. Za četiri među njima nemački obaveštajci i taktičari čak nisu ni znali da postoje.

U pogledu lovačkog naoružanja u poljskom ratnom vazduhoplovstvu situacija je bila očajna. Poljskoj vladi nije uspeo da blagovremeno iz inostranstva nabavi lovce *moran-solnije MS-406*, zatim *supermarin spitfajer* i *hoker hariken*, tako da je celokupna odbrana počivala na 30 potpuno zastarelih PZL P-7 i 128 zastarelih P-11.

Već početkom jula 1939. nemački izvidski avioni *dornije Do-17*, iz nemačkih izvidskih grupa, počeli su učestano da povređuju poljski vazdušni prostor, prodirući u dubinu i preko 160 km, fotografišući različite ciljeve. Pri svemu tome, poljski lovci su bili potpuno bespomoćni, jer nisu mogli da postizu visinu a kamoli brzinu nemačkih *Do-17*. Uistinu jedini nemački borbeni avioni kojima su poljski lovci bili dorasli bili su bombarderi za obrušavanje *junkers Ju-87* i izvidski *henšel*

Dole: Kamuflirani lovci PZL P-11 i piloti iz grupe »Sova«, jedne od pet jedinica koje su branile Varšavu.







Gore: Pojam blickriga — munjevitog rata — bio je tesno povezan sa zloslutnim zavijanjem štuka koje su Nemci u Poljskoj posebno efikasno koristili zbog brojčano slabe poljske odbrane.

Levo: Hitler sa članovima svoga generalštaba u Poljskoj. Fon Brauhič je s njegove desne strane, a fon Rajhenau s leve.

*He-126* — međutim, oba dva tipa je redovno štitila jaka pratnja *meseršmita Bf-109* i *Bf-110*.

Pred sam rat i lovačke snage poljskog vazduhoplovstva su reorganizovane, slično kao i bombarderske. Tako je pet lovačkih jedinice: 111. (Koščuško), 112. (Lasta), 113. (Sova), 114. (Borbeni petlovi) i 123. razmešteno oko Varšave, da bi bile na raspolaganju vrhovnoj komandi za odbranu prestonice; 121. i 22. grupa (Papirnati konj) bile su određene za podršku krakovskoj armiji. Nadalje, 131. i 132. grupa (Gavran) date su za podršku poznanskoj armiji, a 141. i 142. (Divlje patke) pomorjanskoj, 152. modlinskoj, dok je 161. (Ćuran) bila određena za zaštitu granice sa korpusom u Sarniju. Pri takvoj raspodeli lovaca odgovornih za zaštitu glavnog grada i za podršku armijama ispalo je da deset lovačkih aviona mora da pokriva preko 5.180 kvadratnih kilometara, i to u situaciji kada je inicijativa bila potpuno na strani neprijatelja. Zabluda ovakve taktike uskoro je postala očigledna.

#### Početak rata

Pod izgovorom da su propali pregovori za slobodan pristup u baltičku luku Gdanjsk, uz izrežirani napad Nemaca preobučениh u poljske uniforme na radio stanicu u blizini granice, Nemci su nastojali da svetu prikažu da su Poljaci bili agresori. Tako su sebi stvorili opravdanje za objavu rata i u 04.15 časova 1. septembra 1939.

počela je invazija. Ratovanje koje je usledilo bilo je prvo po teoriji »munjevitog rata« koji je harao tokom svih narednih ratnih godina, sve dok se nije okrenuo protiv svojih začetnika.

Prvi talas od pet armija kopnene vojske pod komandom generala fon Brauhiča (Brauchitsch) sastojao se od sedam oklopnih divizija, brojčano i tehnički prilično slabih, ali koje su znatno premašivale sve čime su Poljaci mogli da se odbrane. Iznad tenkova su leteli neizbežni izviđački *henšeli He-126*, njihove posade su motrile svaki pokret odbrane i zvale u pomoć zastrašujuće štuke *Ju-87* u slučaju potrebe. Za borbena dejstva, Luftvafe je imala na bojištu devet grupa *junkersa Ju-87*, prikupivši tako 366 bombardera za obrušavanje. Teže bombarderske snage sastojale su se od *hajnkela He-111* podeljenih u tri borbena puka, zatim *dornijea Do-17* sa četiri puka i manjeg broja starijih *junkersa Ju-86*. Luftvafe je raspolagala i velikim brojem lovačkih aviona *meseršmit Bf-109* i *Bf-110*, ali je u Poljskoj angažovala svega 210 lovaca. Poljsko ratno vazduhoplovstvo nije imalo ni 200, i to zastarelih, lovačkih aviona i približno isto toliko lakih bombardera, nasuprot Luftvafe, koja je mogla da angažuje preko 2.000 modernih borbenih aviona.

#### Prve žrtve

Prvog septembra 1939. su 3. i 4. armija grupe armija Sever, pod komandom generala fon Boka (von Bock), udarile istočno i jugoistočno prema Kutnu i Varšavi, dok je grupa armija Jug, pod komandom generala von Rundšteta (von Rundstedt) probijala put s juga prema Kutnu i istočno pored Krakova prema Lvovu. Toga dana je 60 bombardera *He-111* iz III. grupe 4. puka poletelo sa aerodroma Langenau, i u pratnji 30 lovaca *Bf-110* I grupe 76. puka, krenulo da bombarduje neki aerodrom kod Krakova. Trideset *He 111* iz II grupe 4. puka bacilo je pak 22 tone bombi na aerodrom kod Lvova i uništilo šest poljskih lovaca. Na severu, I grupa 1. bombarderskog puka napala je poljsku pomorsku bazu kod Gdinja.

Počela je i serija teških vazdušnih napada na poljski glavni grad. Druga grupa *LG I* je poletela sa aerodroma Povuden i napala varšavski aerodrom Okecje, posula pistu pogocima i oštetila fabriku aviona *PZL*. Devedeset *He-111 P* iz 27. puka napalo je sam grad — bio je to prvi od 60 bombarderskih napada na grad u toku sledeće tri nedelje. Prvi nemački avion koji je oboren u vazdušnoj borbi u drugom svetskom ratu, bio je *junkers Ju-87 štuka*, koji je uništio poručnik V. Gnjs (W. Gnys) iz 2. vazduhoplovnog puka, blizu Olkuza, u 05.30 časova prvog dana rata.

Od početka rata, uvid u situaciju koji je imao general Edvard Ridz-Smigli (Rydz-Smigly), poljski vrhovni komandant i stvarni vođa države, pokazivao je da je ona beznadežna. Planirao je povlačenje na jugoistok zemlje radi koncentracije svojih snaga oko Lublina i Lvova, kako bi barem tamo zaustavili nemačko prodiranje.

U toku prva tri dana rata, bez obzira na veliko junaštvo poljskih pilota, poljsko ratno vazduhoplovstvo je bilo prisiljeno da zaboravi na odbranu zasnovanu na predratnim vežbanjima i organizaciji. Eskadrole su se selile na one aerodrome koje još nisu otkrili nemački bombarderi. Ipak, ono što su tvrdili nemački propagandni izveštaji — koji su hteli da stvore ubeđenje kako je svaki otpor munjevitom ratu uzaludan — da je poljsko ratno vazduhoplovstvo bilo totalno uništeno na zemlji, nije bilo istina. Poljski piloti lovaca *P-11* skupo su prodavali svoje živote. Među njima posebno se istakao Stanislav Skalski iz 142. grupe (Divlje patke), koji je oborio dva aviona *dornije Do-17*. U kasnijim borbama on je postigao još četiri pobe, i tako je postao prvi, a na kraju i





*Gore: Pripadnici Luftvafe razgledaju oštećeni poljski lovac PZL P-11. Poljsko ratno vazduhoplovstvo bilo je poraženo brojčanom nadmoćnošću i boljom taktikom Luftvafe.*

*Desno: Dvomotorni bombarder PZL P-37 los 210. bombarderske grupe i lovci PZL P.7 i P.11 na aerodromu Okecje kod Varšave, u proleće 1939.*



*Na sledećoj strani, gore: Motor zastarelog lovca PZL P.11c na aerodromu Lvov je zabrujao i avion će svakog trenutka poleteti. Poljaci nisu imali moderne avione, ali su ipak postigli prilično vazдушnih pobeda nad najnovijim tipovima nemačkih aviona, što treba pripisati umešnosti, a pre svega hrabrosti poljskih pilota koja se već graničila sa junaštvom očajnika.*

*Na sledećoj strani, u sredini: Posada 210. bombarderske grupe pred svojim dvomotornim avionima los — jednim modernim poljskim avionima koji jedva da su učestvovali u borbama.*

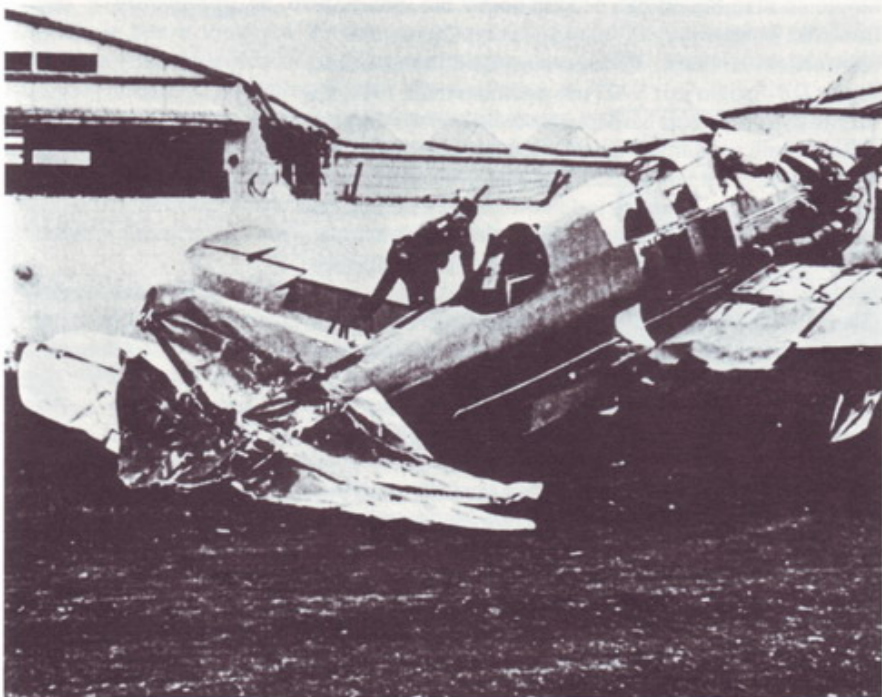
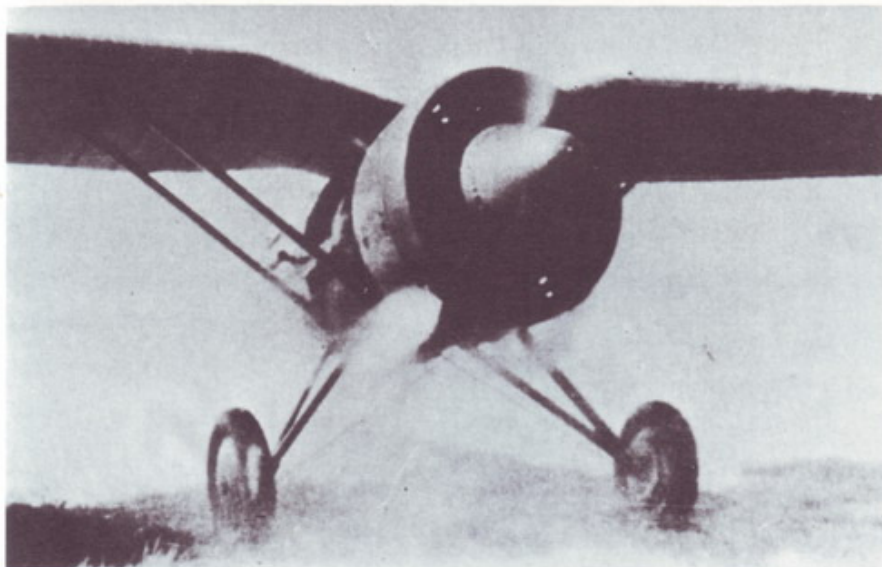
*Na sledećoj strani, dole: Nemački vojnik na varšavskom aerodromu razgleda uništen poljski laki jednomotorni bombarder PZL P.23 b karaš, koji je svega nekoliko dana ranije stigao iz fabrike i nije nijednom poleteo protiv Nemaca.*

najuspešniji as poljskog ratnog vazduhoplovstva. Kao i toliki mnogi drugi Poljaci, on je uspeo da pobegne i kasnije nastavi da se bori u RAF-u.

#### **Napad na Varšavu**

Do 3. septembra uveče gubici nemačke Luftvafe su porasli na 55 uništenih aviona i 71 poginulog među letaćkim posadama, 39 ranjenih i 94 nestala. Samo toga dana Nemci su izgubili četiri *Do-17*, tri *Bf-110*, dva *He-111*, tri *Ju-87*, dva *Bf-109*, tri *Hs-126*, dva *fizelera Fi-156*, jedan *Hs-123*, jedan *Ju-52/3m*, jedan *He-59*. Poljski gubici toga dana dostigli su 46 uništenih lovaca *P-11* i *P-7* u vazдушnim borbama i na zemlji, i oko 60 lakih bobardera *karaš* iz 64. i 65. grupe, koje su dan ranije sa uspehom napale nemačke oklopne kolone, ali su pretrpeli gubitke od sedam aviona. Trećeg septembra, 28 bombardera *karaš* napalo je koncentraciju nemačkih tenkova na području Radomski-Pjotrkov, uništivši veći broj neprijateljskih vozila, ali su sami doživeli strahovite gubitke. Uprkos svemu što su Poljaci pokušali ne bi li zaustavili nemačke okopne jedinice — čak su i konjicu slali u borbe sa tenkovima — Nemci su našli slaba mesta u odbrani kroz koju su tenkovi krčili put. Na dan 8. septembra, oklopne jedinice generala fon Rajhenaua stigle su do





predgrada Varšave. Uništen je još 61 nemački avion, a onda su poljski lovci *P-11* korišćeni jedino još za napade na ciljeve na zemlji, a gubici su bili još veći i celokupna organizaciona odbrana protiv nemačkih vazdušnih napada na gradove i sela bila je uništena.

Napadi na mesta koja su imala neke vojne ciljeve, npr. železničke mostove ili raskrsnice puteva, doveli su do najtragičnijih žrtava među mnoštvom izbeglica koje su lutale besciljno zemljom i svima smetale, i domaćoj vojsci i neprijatelju. Upravo je taj element poljskog rata ostao tako neizbrisivo zapisan u savesti čovečanstva. Ogromne su bile žrtve među civilima dok su se tenkovi probijali ka svojim ciljevima a *Stuके* im utirale put bombama.

#### Hrabri protivnapadi

U okviru poljskih oružanih snaga koje su Nemci zaobišli prilikom prodiranja prema Varšavi, bila je i grupa u blizini Kutna, koju je general Kutrzeba, zajedno sa svojih 12 preostalih divizija poslao u hrabar protivnapad 12. septembra. Tada je poljsko ratno vazduhoplovstvo raspolagalo sa još svega pedesetak lovačkih aviona i još manje bombardera. Njihovi piloti su svoj očaj pretakali u neverovatnu hrabrost. Potpukovnik Pamula, komandant »Borbenih petlova« oborio je *He-111* i *Ju-87* pre nego što su *meseršmiti Bf-109* iz pratnje uspeali da priskoče u pomoć. Onda se namerno sudario sa jednim od neprijateljskih lovaca i spasio se padobranom. Major Mjecislav Mimler (Mieczysław Mümmler), komandant grupe »Gavrana«, oborio je četiri nemačka aviona i jedan ošteti. Isti uspeh postigao je i Česlav Glowcinski (Czesław Glowczyński).

Otrprike u to vreme u borbu je ušao i jedini primerak *PZL P-24* upotrebljen u poljskom ratu, a operisao je u sastavu grupe Deblin. Dok je leteo ovim avionom, poručnik Henrik Scesni (Henryk Szczesny) je oborio jedan nemački avion 14. septembra, a drugi idućeg dana. Scesni je potom pobeo iz Poljske i stupio u RAF, ali je bio oboren 1942. i proveo tri godine kao ratni zarobljenik. Komandant grupe Deblin, bio je Vitold Urbanovič (Witold Urbanowicz) koji je uspeo da izbegne iz Poljske u Rumuniju zajedno sa još 50 kadeta, i posle izvesnog vremena provedenog u Francuskoj, takođe je stupio u RAF. Dostigao je najviše pobeda među poljskim pilotima — 17. Do 13. septembra 1939. gubici nemačkog ratnog vazduhoplovstva su iznosili 143 poginula, 82 ranjena letaća i 150 uništenih aviona. Međutim, u toku sledeće sedmice, poljski otpor u vazduhu skoro sasvim je prestao. Na dan 17. septembra, Nemci su zatvorili okruženje, sa severa i juga, oko Brest-Litovska, a dva dana kasnije, slomljen je i poslednji Kutrzebov protivnapad. Kada su i sovjetske jedinice ne naišavši na otpor prodrle severno i južno od Pripjatskih močvara prema zapadu, sudbina Poljske je bila zapečaćena.

Varšava je nastavila da se drži uprkos stalnim napadima iz vazduha sve do 27. septembra. Povremeno su Nemci bacanjem letaka pozivali Poljake na predaju. Iako su pojedine grupe Poljaka nastavile da se bore do 4. oktobra 1939, pad poljskog glavnog grada je označio kraj tog ratnog pohoda i početak ostvarivanja nemačkih i sovjetskih planova o podeli Poljske.

Dok je poljsko ratno vazduhoplovstvo bilo potpuno uništeno, s izuzetkom nekoliko aviona prebeglih u Rumuniju, nemačka Luftvafe je pretrpela gubitke koji su iznosili 203 uništena aviona, 220 poginulih, 132 ranjena i 218 nestalih (od kojih se 49 kasnije vratilo).

Iako je napad na Poljsku daleko od oružane šetnje kakvim su Nemci hteli da ga predstave u više mahova, ipak su nemački gubici bili procentualno niži od onih koje su pretrpeli u jednom danu, kada je Hitler pokrenuo napad na zapad 10. maja 1940.



# BITKA IZNAD FRANCUSKE

Luftvafe je tokom šestonedeljnih borbi u leto 1940. teško porazila francusko ratno vazduhoplovstvo

U istoriji nema mnogo primera da je jedna velika svetska sila bila tako slabo naoružana za odbranu svojih granica, kao što je to bila Francuska 1940. Francuska armija sa impresivnim mnoštvom sasvim zastarelog naoružanja očigledno nije izvukla dovoljno pouka iz »velikog rata« u kome je pobedila skoro četvrt veka ranije, pa je i dalje nastavljala sa politikom pozicijske odbrane, rasipajući milione franaka i tone betona u jedan od najvećih odbrambenih sistema svih vremena — u Mažino liniju. Što se tiče mera za odbranu iz vazduha, vlade koje su se stalno menjale samo su mnogo obećavale vazduhoplovnoj industriji koja je godinama neplodno tavorila, pa joj i nacionalizacija više nije mogla pomoći. Avijacija je postala samostalna tek 1933. a do tada je bila pod komandom kopnene vojske. Godine 1939, dakle, ne samo da su avioni bili zastareli i neodgovarajući, već je i čitava francuska koncepcija vazdušne odbrane bila neprilagođena modernom ratovanju. Celokupna odbrana Francuske bila je organizovana na geografskoj osnovi, a ne na mogućnostima i stanju protivničke avijacije. Francuzi nisu ni verovali u sposobnosti modernih bombardera, premda su u načelu znali da ih Nemci poseduju u velikom broju. Već i tako malobrojne lovačke snage su bile grupisane oko naselja i industrijskih središta, ali ni tamo nije organizovan nikakav sistem za izvidanje i upozoravanje, koji bi omogućio barem približan nadzor i odbranu čitavog vazdušnog prostora Francuske.

Francuska se prekasno pokrenula iz svoje učmalosti, kada se rat već bio nadvio nad Evropom, i onda je pokušala da u Americi dobije najbolje avione. Poručeni su naročito lovci *kertis houk-75 A* i *daglas DB-7*, koji su pak bili nešto slabiji u odnosu na najbolje evropske vojne avione tog vremena, ali ipak bolji od onih u francuskim lovačkim eskadrilama 1939. godine.

## Francuski borbeni poredak

Oprema francuskog ratnog vazduhoplovstva još nije dostigla svoju punu borbenu snagu uoči nemačkog napada. Do 10. maja 1940. isporučeno je nešto manje od 300 američkih aviona *kertis houk-75 A*, sa maksimalnom brzinom od 500 km na čas i naoružani mitraljezima kalibra 7,9 mm. Imali su samo 36 lovačkih aviona *devoatin D-520* sa maksimalnom brzinom od 525 km na čas, topom kalibra 20 mm i dva mitraljeza 7,9 mm. Avioni za preostalih pet lovačkih grupa isporučeni su tokom nedelja nemačke ofanzive. Najveći broj francuskih lovačkih aviona bili su *moran solnije MS-406* sa topom kalibra 20 mm, dva mitraljeza od 7,9 mm i brzinom od 484 km/h, kojima je bilo popunjeno 16 lovačkih grupa i tri eskadrile. Avion *bloh-152*, maksimalne brzine od 509 km na čas popunjavao je devet grupa i tri eskadrile. Jedinice koje su se borile sa ova četiri tipa lovačkih aviona, izgubile su oko 680 aviona, a uz to i oko 280 pilota — mahom polovinu aviona još na tlu pri nemačkom napadu na aerodrome.

Još slabije je bila opremljena francuska bombarderska avijacija, pa su neznatni bili i njeni uspesi. No, glavni razlog njene slabosti ležao je u nepravilno shvaćenju upotrebi a ne nedostatku hrabrosti bombarderskih posada.



da. Avion *amiot-143 M*, dvomotorni bombarder sa pet članova posade — maksimalna brzina od 294 km na čas (183 mph), a nosio je 1.630 kg bombi — za vreme bitke za Francusku leteo je u četiri grupe, međutim zbog gubitaka uskoro su morale da se spajaju jedinice. *Bloh-175*, sa najvećom brzinom od oko 515 km na čas bio je najbolji francuski bombarder, ali bilo ih je svega 20, pa nisu ni upotrebljeni u borbi. Pedeset američkih bombardera *daglas DB-7* stiglo je iz SAD tek sredinom maja 1940, ali su zato dve grupe bombardera *martin-167 verzije F* imale 400 borbenih poletanja. Najteži francuski bombarder bio je četvoromotorni *farman-221/222*, sa najvećom brzinom od 325 km na čas, a mogao je da nosi 3.846 kg bombi. Za vreme bitke za Francusku imali su tek desetak tih aviona, koji su se tokom borbenih operacija dobro pokazali i nisu pretrpeli nikakve gubitke ni udese.

Glavna snaga francuskih dnevnih bombarderskih snaga bila je u jedinicama što su bile naoružane dvomotorcima *LeO-451*, maksimalne brzine 459 km na čas sa posadom od četiri člana, i nosivošću 1.270 kg bombi. Kada je započeo nemački napad tri bombarderske grupe bile su sposobne u potpunosti za dejstva, međutim, iako je *LeO-451* važio za težak avion za letenje, nakon 26. maja počela se usred borbi sprovesti opšta reorganizacija, pa su se za naoružanje ovim avionima grozničavo spremale i neke manje jedinice u sedam drugih grupa. Oko 130 aviona bilo je uništeno za vreme bitke za Francusku.

I britanski doprinos francuskoj vazdušnoj odbrani bio je daleko manji od željenog. Avioni *eri betl*, poslani u jačini od deset grupa, od kojih je formirana glavnina isturenih



Levo: Major Verner Melders (desno), jedan od najboljih lovaca Luftvafe tokom bitke za Francusku, razgovara sa Hermanom Geringom.

Gore: Meseršmit Bf-109 iz II grupe 54. puka oboren iznad Francuske, u decembru 1939.





borbenih snaga avijacije (AASF), bili su spori, slabo naoružani, sposobni da ponesu samo mali tovar bombi. *Bristol blenhajmi*, korišćeni kao bombarderi i izviđači u šest grupa, bili su nešto bolji. *Hoker harikeni*, međutim, koji su pratili AASF, bili su bez daljnega najbolji lovački avioni u Francuskoj, ali ipak slabiji od *meseršmita*. Teškoća je bila u tome što je većina aviona RAF-a u Francuskoj bila dodeljena za podršku britanskim ekspedicionim snagama, iako posade nisu bile uvežbane za takve zadatke, umesto da su korišćeni na zaštitu vazdušnog prostora. S druge strane, nije bilo moguće slati dalje pojačanja britanskim jedinicama u Francuskoj, jer bi se time slabila odbrana britanskih ostrva, koja je ionako pala ispod granice sigurnosti sopstvene bezbednosti.

#### Munjeviti rat počinje

Udar je započeo na severoistoku Francuske, napadom na holandsku, belgijsku i luksemburšku teritoriju, 10. maja 1940. Nemci su izveli niz pustošućih prodora — posebno preko belgijske granice — i postigli gotovo potpuno iznenađenje. Time su zaobišli masivna utvrđenja na Mažino liniji i primorali saveznike da svoje jedinice brzo pošalju u Belgiju, gde su morale da se bore na nepoznatom terenu, pa su lako mogle da budu savladane proverenom taktikom munjevitog rata. Ponovila se nemačka taktika iz Poljske, za koju Britanci i Francuzi uopšte nisu bili pripremljeni, sa korišćenjem jakih prodora oklopnih jedinica, uz vrhunsko sadejstvo podrške iz vazduha. Nemački izviđači *henšel Hs-126*, preuzeli su konstantno osmatranje terena kojim su se

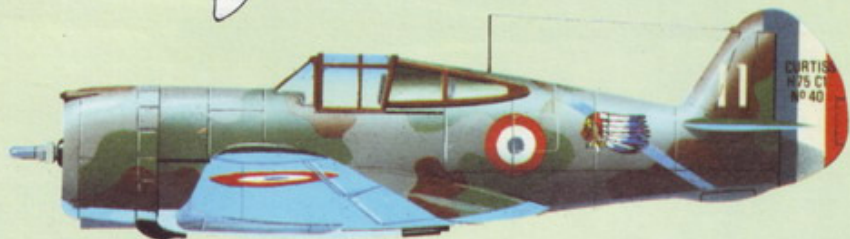
kretale oklopne snage na zemlji, a bombarderi za obrušavanje *junkersi Ju-87* i jurišnici *henšel Hs-123* napadali su svaki pokušaj organizovanog otpora. *Meseršmiti Bf-109* kružili su iznad svega toga, da bi sprečili intervenciju RAF-a i francuskog ratnog vazduhoplovstva. Nad širim područjem napadnute teritorije, formacije aviona *dornije Do-17* i *hajnkela He-111*, pod zaštitom teških lovaca *Bf-110*, neprekidno su bombardovale saobraćajna središta,

*Dole: Francuski piloti lovci pripremaju se za borbeni let. Iako su nemački piloti bili iskusniji, a raspolagali su i boljim avionima, mnogi francuski piloti borili su se veoma hrabro i postigli relativno visoki broj pobeda.*





Meseršmit Bf-109 E



Kertis houk 75 A

koncentracije jedinica, artiljerijske borbene položaje, skladišta municije, pogonskog goriva i aerodrome.

Uprkos hrabrom otporu, Holandija je kapitulirala 14. maja 1940. svega nekoliko časova nakon što su Nemci, zbog greške u međusobnom obaveštavanju, užasno bombardovali Rotterdam iako su i nemački i holandski komandanti nastojali da u poslednji čas zadrže napad. Luftvafe je u borbama iznad Holandije izgubila 470 aviona, među njima veliki broj transportnih aviona, iako je deo kasnije popravljen i vraćen u upotrebu.

Belgija je pružala otpor još 12 dana delimično zahvaljujući i tome što su okupatora zadržala i neka utvrđenja kao Eben Emael i odbrambene linije na nizu kanala. Ostaci njene armije, zajedno sa savezničkim snagama, sabile su se na obalu kod Denkerka, a belgijski kralj se predao 28. maja 1940. Mnogi Holandani i Belgijanci, međutim, izbegli su u Britaniju da nastave borbu protiv Nemačke. Međutim, u francuskoj vrhovnoj komandi događale su se upravo neverovatne stvari. Preplašeni preuveličanim izveštajima o nemačkom bombardovanju gradova u provinciji, na traženje francuske vlade, vrhovna komanda je zabranila svojim bombarderima da napadaju nemačke gradove, iz bojazni da bi to moglo da bude uzvraćeno odmazdom na veće francuske gradove. Čak je 10. maja izdato naređenje da bombarderi ne smeju da napadaju ni nemačke invazione kolone. Tek idućeg dana, pojedinim avionima je dozvoljeno »ofanzivno izviđanje« iznad neprijateljske teritorije. Odmah nakon toga, pitanje napada na neprijateljsku teritoriju postalo je sasvim akademsko: jer, nemačke kolone su tada već uveliko bile na francuskoj i belgijskoj teritoriji.

Tek sada su formacije francuskih i britanskih bombardera, ponekad sa lovačkom pratnjom, pokušale da napadaju neprijateljske snage na zemlji, međutim, uvek su ih dočekivali teška protivavionska artiljerija, ili neprijateljski lovci. Gubici su ubrzano rasli. Pokušaji da unište važne mostove na rekama i kanalima u Belgiji, potpuno su propali: RAF je izgubio više od 50 lakih i srednjih bombardera, Belgijanci 6 od ukupno 12 aviona *feri betl*, a Francuzi oko 15 aviona. Do uveče 15. maja 1940. samo je RAF izgubio 248 aviona.

Druga činjenica koja je doprinela brzini kojom su nemačke jedinice prodirale kroz severoistočnu Francusku bila je nespremnost i nesposobnost francuske vrhovne komande da se uzda u rezultate sopstvenog izviđanja



iz vazduha. Na dan 13. maja, nemački tenkovi su prodrli kod Sedana, što je bila odlučujuća akcija za konačni nemački uspeh. Taj su pokret posade izviđačkih *poteza-637*, najavljivale već danima, ali su Francuzi ipak doživeli potpuno iznenađenje. Samo je jedan napad sa sedam aviona *loar e olive* *Le0-451* izvršen na neprijateljske kolone, ali su se svi ovi avioni vratili u bazu sa velikim oštećenjima.

#### Strašna predstava

Tek 14. maja francusko ratno vazduhoplovstvo započelo je opšte bombardovanje područja kod Sedana, u nastojanju da 2. francuskoj armiji pruži zaštitu u vršenju protivnapada na dve tenkovske divizije koje su nadirale. Avioni *brege-693* u pratnji lovaca *bloh* i *hariken* vršili su napade sa male visine na nemačke kolone, a da ih nemački lovci nisu ni primetili. Trinaest zastarelih noćnih bombardera *amio-143* isto je napalo danju, ali su grdno nastradali od neprijateljskih flakova. Svi avioni koji su uspeli da se vrate bili su žestoko oštećeni. Šesta brigada na području Soasona, sa oko 50 aviona *Le0-451*, smela je da napada sa svega jednim ili dva aviona, jer se komanda plašila previsokih gubitaka. Mnogi aerodromi su bili i posle objave rata bez ijednog protivavionskog topa ili mitraljeza, kao u slučaju kada je 19. maja desetak *hajnkela He-111* u brišućem letu napalo aerodrom Persan-Bomon, zatičući francuske bombardere ne samo bez ikakvog maskiranja, nego savršeno postrojene na stajankama kao za smotru. Posle ovog vazdušnog napada, samo je desetak bombardera preostalo od 50 koliko ih je bilo. Prva faza bitke za Francusku završena je 25. maja. Prve dve sedmice rata francusko ratno vazduhoplovstvo izgubilo je više od 500 aviona, što u vazduhu što na zemlji, od

Sasvim gore: Meseršmit Bf-109 E sa topovskim naoružanjem, koji je popunjavao lovačke grupe u vreme kada je Luftvafe napala Francusku u maju 1940. Među njegovim protivnicima bio je kurtis houk-75 A, koji je bio naoružan sa četiri ili šest mitraljeza.

Gore: Bombarderi *amio-143* noću su napadali nemačke transportne ciljeve u maju i junu 1940.



Desno: Odeljenje (formacija od tri aviona) junkersa Ju-87 B štuka, bombardera za obrušavanje. Korišćeni kao mobilna leteća artiljerija, ovi avioni su uveliko pomogli brzom napredovanju nemačke kopnene vojske.

čega 112 bombardera. Borbe na frontu kod Sedana sada su se nešto smirile, pošto su Nemci bacili težište svojih napada na »džep« kod Denkerka i veći deo vazdušnih snaga povukli severnije. Nemačka invazija je postigla svoj prvi cilj: da svojim oklopnim snagama što brže prodre do obala Lamanša i tako do kraja izoluje britanske ekspedicione snage i francusku prvu armiju od preostalog dela Francuske.

#### Spas iz Denkerka

Svega je nekoliko francuskih vazduhoplovnih jedinica angažovano na odbrani džepa kod Denkerka. Odgovornost za tu odbranu pala je pre svega na eskadrile RAF, većinom bazirane u Engleskoj. Na dan 26. maja započela je velika evakuacija savezničkih vojnika. Za osam dana, koliko je trajala, britanska mornarica i veliki broj malih motornih čamaca, stalno bombardovani i tučeni topovima, uspeali su da prevezu ostatke britanskog ekspedicionog korpusa u Englesku. Za sve to vreme bombarderi i bombarderi za obrušavanje Luftvafe — podsticani hvalisavim rečima Geringa da će njegova avijacija da uništi savezničke armije tako da Guderijanovi tenkovi neće biti ni potrebni — nastojali su da probiju odbrambeni štit eskadrila *harikena* i *spitfajera* na nebu iznad područja Denkerka. Uz izdašnu pomoć loših vremenskih uslova prvog dana juna 338.226 ljudi evakuisano je iz pakla kod Denkerka, iako su gubici britanskih lovačkih eskadrila bili veoma teški.

Evakuacija Denkerka je završena 3. juna 1940. ali je još prethodnog dana Luftvafe svoje snage ponovo vratila na jug pripremajući opšti napad na Vejganovu liniju i područje Pariza. Za vreme predaha, koji su Francuzi dobili tokom operacija kod Denkerka, njihovo vazduhoplovstvo je nastojalo da nekako reorganizuje i aktivira svoje preostale jedinice. Uistinu su te promene u posle-

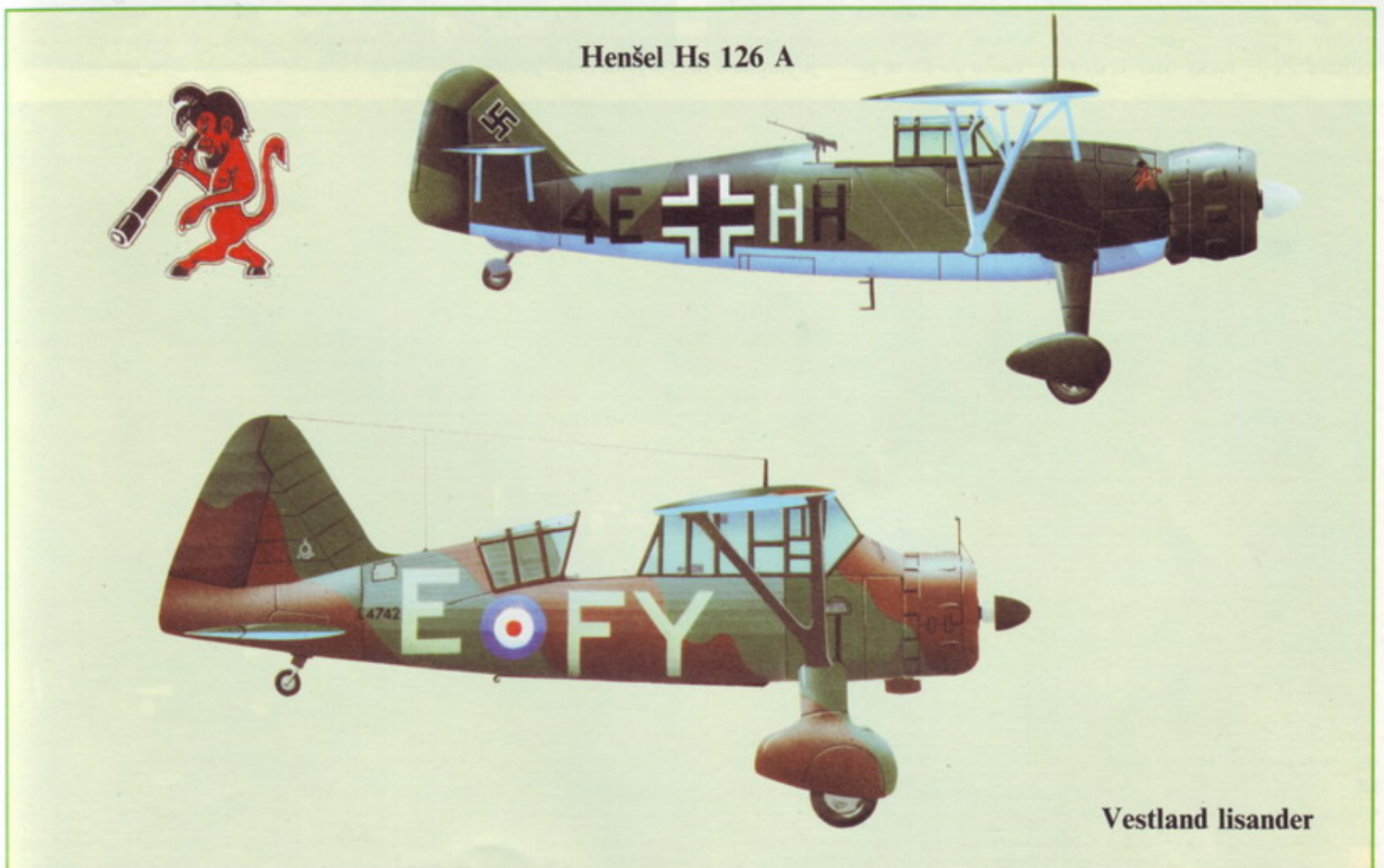
dnjoj fazi nacionalne tragedije bile tako korenite da se teško može shvatiti kako je toliko dugo mogla da vlada pogubna bezbrižnost.

#### Druga faza

Očigledno očekujući predstojeće velike vazdušne napade na parisko područje početkom juna, francuska vrhovna komanda je na aerodromima užurbano prikupila najveći mogući broj sposobnih lovaca za odbranu. Rano ujutro 3. juna grupacija 21. i 23. puka sa avionima *bloh-152* i *moran-406* već su bile razmeštene na nizu aerodroma sa centrom u Melunu, oko 32 km jugoistočno od glavnog grada. Ove jedinice su bile određene za presretanje napadača pre nego što dopu do Pariza i raspolagale su sa 120 lovačkih aviona. Za napade na nemačke avione na



Dole: Henšel Hs-126 iz Luftvafe i vestland lisander iz RAF-a, korišćeni su za izviđačke zadatke iznad bojnog polja.



Henšel Hs 126 A

Vestland lisander



povratku kući određen je 22. puk sa lovcima *moran-406*, *devoatin-520* i *kertis houk* koji su bazirali u širem rejonu na oko 160 km istočno od Pariza.

Nemački napad je otpočeo oko podne, 3. juna operacijom »Paula« koja je trebalo da zada smrtni udarac francuskom ratnom vazduhoplovstvu razarajući aerodrome i fabrike aviona u regionu Pariza. Tri formacije, svaka od po stotinu bombardera (*He-111*, *Do-17* i *junkersa Ju-88*) u sedam grupa, štice pratinjom od preko 200 lovačkih aviona iz grupa JG-2, 53, 54. i 77. i ZG-76, pojavile su se sa severoistoka. Nemci su ometali glavni francuski predajnik lociran na Ajfelovoj kuli, i u tome su bili tako efikasni da neki lovci nisu blagovremeno dobili naređenje za poletanje i to su učinili tek kada su nemački napadači već bili na dohvata francuskog glavnog grada. Taj nemački vazdušni napad je bio neuspeh i tragedija i za Francuze i za Nemce, premda su bili brojni primeri velike hrabrosti. Skoro uvek kada bi francuski lovci nastojali da presretnu neprijateljske bombarderske formacije, žestoko bi ih napali lovci iz pratnje. Tako je oboren 31 avion *moran* i *bloh*, dok su branioči Pariza uspeli da unište četiri *Do-17*, tri *Ju-88* i šest *Bf-109*. Prilikom svog leta na povratku kući, napadači su se sukobili sa lovcima iz 22. puka i borbama koje su se razvile lovci su uništili još dva *Bf-109*, dva *Bf-110* i jedan *Do-17*, a izgubili dva lovca *kertis houk*. Sa nemačkog gledišta ovaj napad na Pariz, jedini pokušaj strategijskog ratovanja za vreme francuske kampanje, bio je dosta veliko razočaranje. Naime, pričinjeno je malo štete, i gubici slabih odbrambenih snaga nisu bili veliki.

#### Raspad odbrane

Posle ovoga, francuski lovački avioni su pridodati bombarderskim grupama za podršku francuskim kopnenim snagama u naporima da zadrže nemačku ofanzivu koja je sada grmela duž Some. Petog juna, nemačka grupa armija B pod komandom fon Boka krenula je protiv francuskih 5. i 7. armije, udarila preko reke Some, uz snažnu podršku 2. vazdušne flote, koja je obuhvatala jedinice *Ju-87* štuka StG 1, 2. i 77. zatim *Ju-88* iz je-

dinica LG-1, *Bf-109* iz JG 3, 26, 27. i 5, *jurišnike Hs-123* iz II/LG 2 i *Bf-110* iz ZG-26. Francusko ratno vazduhoplovstvo, uz pomoć sveže popunjenih eskadrila AASF, letalo je u nove napade na ciljeve kao što su vijadukti kod Amijena, Perona i Šolnea. Uprkos znatnim uspesima toga dana, postignutim bez većih gubitaka, Francuzi nisu mogli da spreče pojačavanje nemačkih snaga na tim mestima. U roku od četiri dana oni su uspeli da se probiju kroz Vejganovu liniju blizu Ruana, Kompijena i Soasna. Znake sve bližeg sloma nije odavala samo francuska armija već i bombarderske jedinice francuskog ratnog vazduhoplovstva. Počele su da se osipaju zbog gubitaka među posadama i akutnog nedostatka goriva, koje je prouzrokovano prekidima transporta. Na dan 6. juna, na primer, 13 aviona tipa *LeO-451* iz 6. puka je odletelo u napad na mostove preko reke Some, ali su tom prilikom *meseršmiti* oborili četiri aviona. Za šest nedelja, samo je ova jedinica izgubila 71 bombarder u vazduhu i na zemlji. Trinaestog juna, nemačke armije su prodrle do kapija Pariza. Front koji se protezao od prestonice u pravcu severoistoka do Možana i Verdona, sve je više popuštao. Sledećeg dana, sve francuske bombarderske eskadrile dobile su naređenje da se sprema za selidbu u baze u južnoj Francuskoj, i za dalju evakuaciju u Afriku.

Za to vreme francuski lovci su i dalje bili u akciji. Između 5. i 10. juna izgubili su preko 100 aviona, većinom u vazdušnim borbama. U isto vreme, RAF je poslao u Francusku nekoliko eskadrila *harikena*, da štite zapadne luke odakle su razbijene britanske i francuske jedinice užurbano evakuisane. Na dan 15. juna preostalo je još samo pet eskadrila, i to 1, 17, 73, 242. i 501. za patroliranje iznad Nanta, Sen Maloa, Bresta, Sen Nazera i Šerbura. Poslednje eskadrile koje su otišle 18. juna bile su 1. i 73. koje su prve stigle u Francusku u septembru 1939.

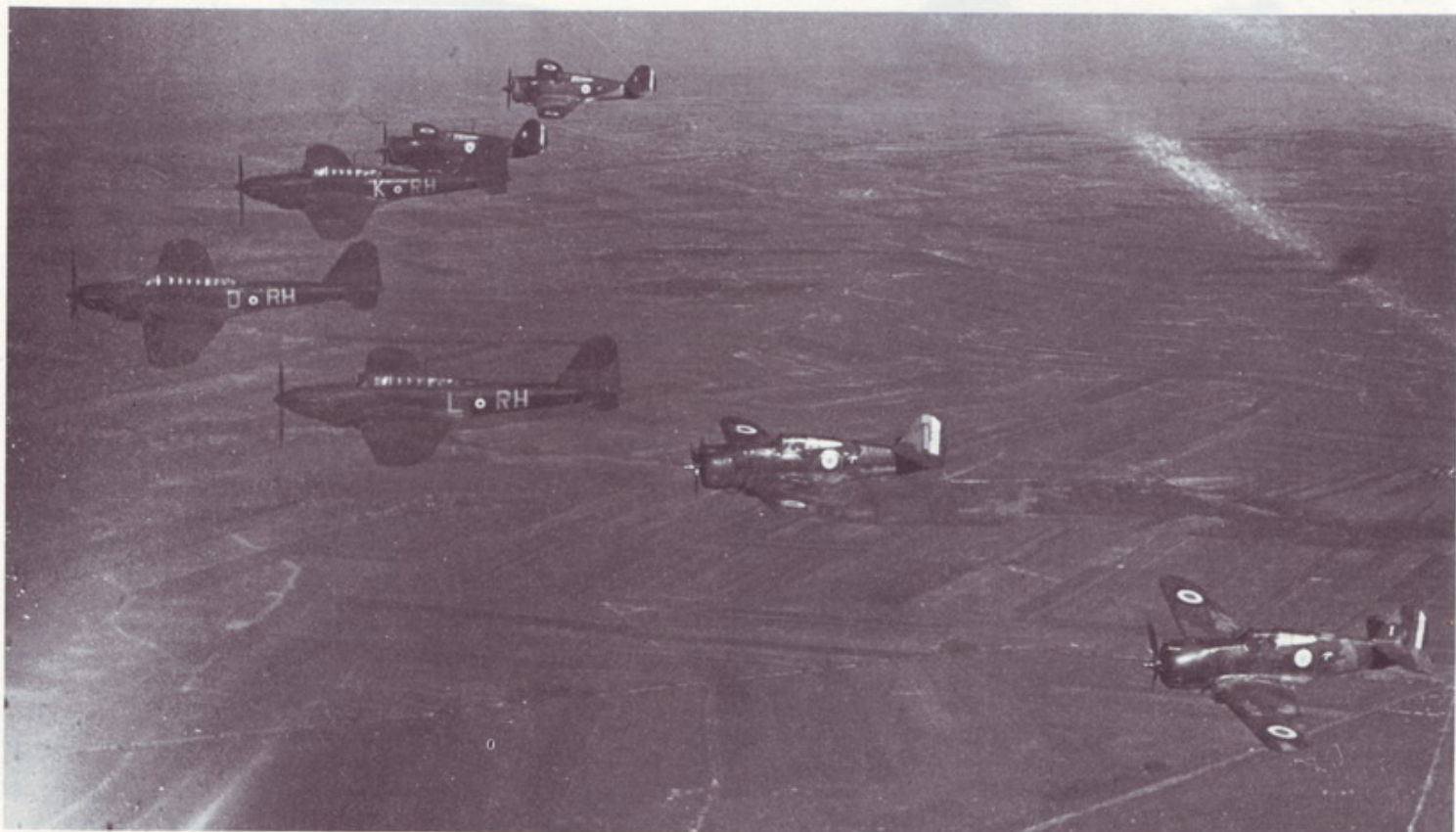
#### Italija stupa u rat

Uprkos ubedenju saveznika da su Musolinijeve glavne ambicije okrenute prema severnoj i istočnoj Africi, Italija je stupila u rat 10. juna 1940. godine i izvršila simboličan

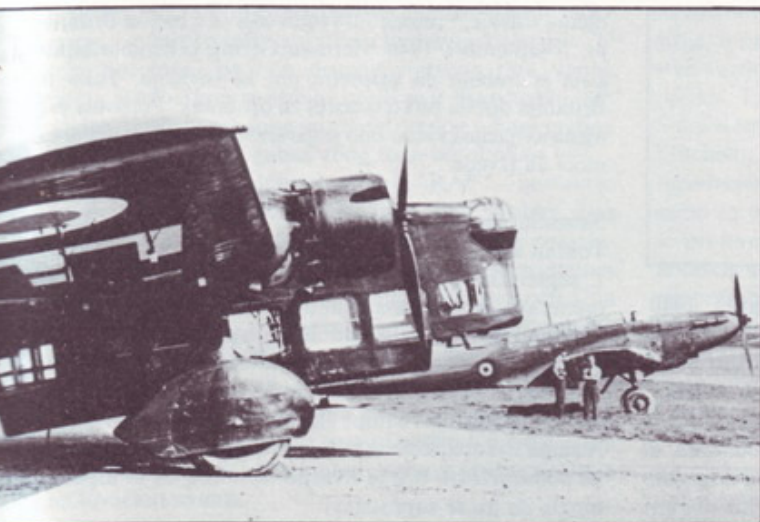
*Desno gore: Dva predstavnika savezničkih bombardera u Francuskoj — u prvom planu dvomotorni francuski amio-143, a u pozadini britanski jednomotorni feribetl. Iako su bili potpuno zastareli, slati su u borbu i trpeli velike gubitke.*

*Desno dole: Trup oborenog meseršmita Bf-109 E koji su Francuzi pokušali da kamufliraju kako nemački avioni ne bi nastojali da ga unište. Takvi ostaci neprijateljskih aviona bili su, naime dragoceni plen iz kojeg su se mogle utvrditi slabe strane protivnika i tome shodno prilagoditi taktiku.*

*Sasvim desno: Britanski piloti u razgovoru sa francuskim kolegama ispred lakog bombardera feribetl.*







napad na francusku granicu u Alpima, premda nije bilo ozbiljnijih borbi još nekoliko dana. Obe strane nisu bile spremne za rat na tom području, a pogotovo francusko ratno vazduhoplovstvo koje je u potpunosti bilo angažovano u borbama sa Luftvafe na severu, tako da je za odbranu pred italijanskim Kraljevskim vazduhoplovstvom moralo da se pobrine francusko mornaričko vazduhoplovstvo. Prve pobede pripale su Italijanima. Na dan 12. juna uništili su tri zastarela hidroaviona *loar-70* na obalnim navozima, prilikom bombardovanja Karube. Tri dana kasnije, formacija od 38 bombardera *fiat BR-20* i 42 lovca *CR-32* napala je Lik-an-Provans, kada su oborena četiri francuska lovca presretača *bloh-151*. U sastavu hidroavijacije bilo je 39 u to vreme dosta modernih jednomotoraca *čens-vojt-156*, kupljenih u SAD, u koje su polagane velike nade Francuza. Ova očekivanja se, međutim, zbog raznih okolnosti, nisu ostvarila.

Eskadrila AB-3 je već na zemlji izgubila 13 svojih aviona, a posle preformiranja na jugu, izgubila je još šest prilikom napada *fiata CR-42* kod Kiersa. Francuska sredozemna flota je nekoliko puta napadala italijanske luke, a 17. juna mornarička avijacija je bombardovala Đenovu pod zaštitom deset lovaca *devoatin D-520* — a da se italijansko ratno vazduhoplovstvo nije ni pojavilo.

#### Napomena uz poraz

Niz ozbiljnijih napada ipak zaslužuje da se spomene. Jedna od posada eskadrile B-5, sa ogromnim ali zastarelim *farmanom-223.4* zvanim *Žil Vern*, poletela je popod-

ne 7. juna sa aerodroma Marinjak i uzela kurs ka Berlinu. Leteći duž kanala Lamanša i pored severne nemačke obale do Baltika, onda skrenuvši na jug, ona je bacila svoje bombe na nemačku prestonicu oštetiši neku fabriku. Vraćali su se preko cele nemačke teritorije i sleteli na aerodrom Orli idućeg jutra. Dva dana kasnije, ovaj veliki avion je poleteo ka Rostoku, gde je bacio bombe na fabriku aviona Hajnkela srećno se vrativši kući neoštećen.

Ova izuzetno hrabra epizoda možda je najrečitiji primer tragične priče francuskog poraza. Francuski piloti i letačke posade pokazali su izvanrednu hrabrost uprkos zastareloj opremi sve do 17. juna 1940. kada je vlada maršala Petena (Petain) zatražila primirje. A onda su mnogi pobjegli pred Nemcima preko mora u severnu Afriku, dok su drugi potražili utočište u još neokupiranoj višijevskoj zoni. Tek tih dana je potpuno otkazala organizacija francuskog vazduhoplovstva i sav vazdušni otpor je praktično prestao. Još 22. juna nemački *hajnkeli* su napali veliku koncentraciju aviona blizu francuske zapadne obale. Poslednji francuski borbeni zadatak je izvršio oficir Pive (Pivet) sa *moronom-406* iznad Roana, ali i ovaj poslednji akt prkosa tragično se završio, jer je njegov avion protivavionska artiljerija oborila.

Maršal Peten je potpisao primirje u šumi kod Kompijena, 22. juna 1940. završavajući time ovu fazu rata. Poraz Francuske je označio uvod u bitku za Britaniju, ali moglo je to, ipak, da bude i drugačije: jer ljudi su bili voljni da se bore, ali je organizacija bila stara i nepodesna.

Levo: Četiri francuska lovca kertijs P-36 prate tri britanska laka bombardera ferri betl. Snimak je napravljen da pokaže tesnu saradnju u vazduhu, a u stvari leteli su mahom svak za sebe.



# BITKA ZA BRITANIJU

Borbe tokom kojih se Nemačka sukobila sa prvim ravnopravnim protivnikom

U tri sata popodne, u subotu 7. septembra 1940. nemačko ratno vazduhoplovstvo je krenulo u do tada neviđeni bombarderski napad. Taj napad je kao plima uništio britansku odbranu, stigao do svojih ciljeva i stvorio takva razaranja i pustošenja koja su prevazilazila sve poznate užase rata. Ni napadi na Rotterdam ili Varšavu nisu mogli da se porede sa onim što se događalo na dokovima u istočnom Londonu te večeri. Buknule su i vazdušne borbe u kojima je za sve vreme napada učestvovalo više od 1.000 lovačkih aviona i bombardera. I RAF je u tom sukobu teško stradao.

Ovaj napad je označio prekretnicu u bici za Britaniju jer je neprijatelj svoje napade, koji su dotle bili usmereni na britansku avijaciju i mornaricu, usmerio na civilno stanovništvo. Bilo je to, u stvari, priznanje nacističkih vođa da nisu uspjeli da poraze svoju glavnu metu, Lovačku komandu RAF-a. To je bio dokaz, da su Nemci doživeli svoj prvi neuspeh u bezobzirnom ostvarivanju svojih teritorijalnih ambicija u Evropi, i prema tome može se smatrati i prvim prelomnim trenutkom u drugom svetskom ratu.

Prvo pravilo u ratovanju je da se izabere cilj i da se na

njemu ustraje. Promenom svojih ciljeva u bici za Britaniju, 7. septembra 1940. Herman Gering je izgubio bitku koja je trebalo da pripremi put za invaziju. Tako je Britanija dobila bitku u borbi za opstanak. Preživela je i njena avijacija i sve to bilo je garancija da se invazija neće moći da izvede.

## Nemački munjeviti rat

Tokom devet meseci od svog napada na poljske granice 1. septembra 1939. Nemci su, kao agresori, krenuli rat prema svojim htenjima. Njihova celokupna vojna filozofija počivala je na teritorijalnim osvajanjima kroz munjeviti rat (blitzkrieg), a da se i ne obaziru na eventualnu neutralnost pojedinih napadnutih zemalja. Oni su diktirali kurs događaja i u tome gledali svoju sopstvenu korist. A sama Evropa, koja se polako budila iz svoje pacifističke pomirljivosti, bila je stvarno nemoćna da bi uspešno mogla da im se suprotstavi.

Samouverenje sa kojim je Nemačka nastupala tokom te agresije moglo bi da se oceni po zadatku koji je poduzela 10. maja 1940. kada je munjeviti rat okrenula protiv zapada pa su njena kopnena vojska i Luftvafe napali i ratna vazduhoplovstva Holandije, Belgije, Francuske i Velike Britanije jednovremeno. Za nepunih šest nedelja, tri pomenute države bile su odlučno pobeđene. Samo je »čudo« kod Denkerka spasilo britansku armiju od slične sudbine i samo činjenica da Britanija još nije bila zahvaćena napadom na svoje obale sačuvala je njeno ratno vazduhoplovstvo od desetkovanja kakvo su doživeli njeni kontinentalni saveznici. Podrška iz vazduha i odbrana britanske armije u Francuskoj i Belgiji, RAF je, međutim, platio ogromnom cenom, jer je u poslednje tri





nedelje u bici za Francusku izgubio najmanje dve lovačke grupe, i pretrpeo teške gubitke u ljudima i materijalu. U tom početnom periodu drugog svetskog rata većina pilota RAF-a koji su leteli i borili se u Francuskoj, bili su deo dobro uvežbanog jezgra stvorenog tokom godina mira, pa su njihovi gubici zbog toga bili utoliko teži.

Britansko ratno vazduhoplovstvo — RAF — nastalo je nakon napada nemačkih cepelina i bombardera *gota* godina 1917. i 1918. koji su više samim svojim postojanjem punim pretnje no stvarno pričinjenom štetom uticali na shvatanje uloge avijacije u budućnosti i na stvaranje ubeđenja da samo organizovanje sistema za uspešnu vazдушnu odbranu tome može da se suprotstavi. Treba priznati da su Britanci predano nastojali da postignu taj cilj, iako se mora reći da je i lord Trenčard (Trenchard) — opravdano nazvan »ocem RAF-a« — bio zagovornik bombardera kao presudnog oružja u ratu, a ne lovačkih aviona.

#### Radanje radara

Ti prvi vazdušni napadi kajzerovih letelica pružili su Britaniji dragoceno iskustvo o tome kako treba da izgledaju osnovni pravci njene protivvazdušne odbrane. Shvatili su teškoće presretanja bombardera pomoću lovaca, pronalaženja i praćenja napadača, razvijanja lovaca tako da se sretnu sa nailazećim bombarderima pre nego što ovi dođu do ciljeva i odbace bombe. A najvažnije od svega, Britanci su uspeali da iz redova odabranih pilota stvore komandni kadar kao i da razviju osećaj pripadnosti pojedinim eskadrilama. U prvo vreme napredak je bio neznatan. Štednja u britanskom trezoru lišila je RAF dobrih lovačkih aviona sve do 1930. kada

se, zahvaljujući inicijativi britanske vazduhoplovne industrije, u saglasnosti sa dalekovidim ljudima iz ministarstva vazduhoplovstva, krenulo u pravcu tehničkog napretka. Taj su napredak ostvarili ljudi kao što su bili Sidni Kem (Sydney Camm) i Redžinald Mičel (Reginald Mitchell), koji su konstruisali lovce *hoker hariken* i *supermarin spitfajer*. Međutim, Britanci se nisu ograničili samo na polje konstruisanja aviona. Prva nastojanja da se proizvede sistem za otkrivanje nailazećih napadača, počivala su na akustičnim reflektorima i pokazala su se neupotrebljivim. Maltene slučajno su naučnici, među njima i Robert Vatson (Robert Watson — Watt), primećivali da avion koji leti kroz snop radio-signal, otklanja taj snop — i da se to otklanjanje može da »nacrt« na katodnom osciloskopu. Za svega tri godine, između 1935. i 1938. ovaj fenomen je bio tako detaljno proučen i iskorišćen da je niz radio-lokacionih stanica postavljen duž južnih obala Engleske obale. One su proradile i bile uključene u operativni sistem vazdušne odbrane.

Ovi radio-lokatori (kasnije nazvani radari), su istina osmatrali nailazak aviona s mora, ali nisu davali zadovoljavajuću sliku onoga što se zbivalo u unutrašnjosti zemlje. Zato je oformljena služba civilnih dobrovoljaca koji su raspoređeni po gusto posejanoj mreži osmatračkih stanica širom zemlje. Osmatrački korpus je imao svoje korene u odbrambenom sistemu protiv napada bombardera *gota* u 1918. godini.

#### Lovačka komanda

Više no iko jedan je čovek bio najzaslužniji za razvoj Lovačke komande RAF-a, onakve kakva se borila u bici za Britaniju — vazduhoplovni vicemaršal Hju Dauding



## Supermarin spitfajer MK II iz 65. grupe RAF—a

#### Dimenzije:

Dužina 9,12 m, raspon krila 11,23 m.  
Visina: 2,7 m

Motor: 1.150 KS Rols Rojs merlin XII

#### Performanse:

Maksimalne brzina 575 km na čas na 5.180 m  
Zvaničan plafon 11.340 m. Dolet 805 km.

Naoružanje: Osm mitraljeza kalibra 7,7 m.



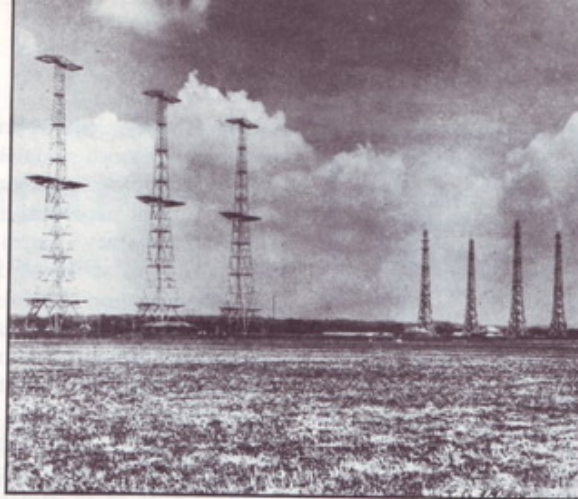
(Hugh Dowding), koji je 1931. određen za člana vazduhoplovne tehničke službe za razvoj. Tako se on našao u središtu nastojanja da se za RAF izdejstvuje novi lovački avioni, a kasnije je preduzeo sve potrebno za stimulaciju razvoja i shvatanje značaja radara, koji je uključio u opšti odbrambeni sistem. Do 1934. britanski lovački pukovi dobijali su podatke o bombarderima u nailasku tek kada bi oni preleteli preko obale, pa bi mogli da ih presretnu i napadnu tek negde u unutrašnjosti Engleske, na području širokom oko 80 km koje se protezalo od Dorseta duž južne obale do Norfolka. Dolazak radara obećavao je da će biti moguće presretati neprijatelja još pre no što stigne do obale. U 1936. RAF je ušao u temeljnu reorganizaciju, kojom je postojeći geografski sistem područja odbrane zamenjen novim sistemom komande. Tako je nastala Lovačka komanda i Dauding, tada vazduhoplovni maršal, postao je njen komandant. Taj položaj je zauzimao mnogo duže no što su to dozvoljavala pravila, pa i preko godina starosti kada je trebalo da se povuče u penziju. Njegovo jedinstveno iskustvo, trezveno odlučivanje i poverenje koje su mu ukazivali njegovi vazduhoplovci, predstavljali su preimućstvo koje ga je stavljalo među komandante kakvi su bili Marlborou (Marlborough), Nelzon (Nelson) i Velington (Wellington) u trenucima velikih opasnosti u prošlosti.

U godinama između dva rata, vazдушna odbrana Britanije bila je usmerena preko Lamanša ka Francuskoj, tokom niza godina jedinoj državi sa snažnom vojnom silom i brojnim bombarderima koji su bez teškoća mogli da stignu do engleskih gradova — dok je Nemačka bila razoružana posle prvog svetskog rata. Tada su smatrali da bi za odgovarajuću vazдушnu odbranu protiv agresora RAF morao da ima barem 36 grupa lovačkih aviona, a kada se Nemačka ponovo pojavila kao pretnja evropskom miru, ta se ocena povećala na 52 grupe i to je još uvek bio neostvareni cilj RAF-a u trenutku kada je Britanija objavila rat Nemačkoj u septembru 1939. Mora se, međutim, imati u vidu da je u tom trenutku RAF računao samo sa nemačkim ratnim vazduhoplovstvom koje se nalazilo u bazama, najbližim engleskoj obali, udaljenim nekih 500 kilometara.

#### Kapitulacija Francuske

Kada je Francuska pobedena juna 1940, nemačka Luftvafe je zaposela aerodrome na francuskoj obali, koji su, na svojim najisturenijim tačkama bili svega 32 km udaljeni od Engleske. Štaviše, stekla je baze u Skandinaviji, u Belgiji i u Holandiji, tako da je obuhvatila Britaniju iz dva pravca.

Kada je počela bitka za Francusku, Dauding je postigao svoj cilj — 52 lovačke grupe za odbranu Velike Britanije — ali gubici u Francuskoj su bili vrlo teški, a i u Norveškoj je izgubio još dve grupe. Neke grupe još nisu bile potpuno operativno sposobne, dok su druge bile još uvek popunjene neefikasnim noćnim lovcima *blenheim*. Tako se u »stvarnom borbenom rasporedu« nalazilo tek 36 grupa *harikena* i *spitfajera*, sa oko 450 *harikena* i 250 *spitfajera*. Nasuprot opšte prihvaćenom verovanju u to vreme, pa i kasnije, *spitfajeri* u julu 1940. nisu bili potpuno operativno sposobni. Njihova posebna konstrukcija oplata bila je još novina, a opravke nastale zbog oštećenja u borbi zahtevale su posebnu opremu radionica kakvih je sredinom 1940. bilo u svega pet glavnih lovačkih baza, naime, na aerodromima Hornčerč, Bigin Hil, Duksford, Midl Valop i Katerik. Osim toga, ovi avioni imali su i neka ograničenja, nametnuta tehničkim teškoćama. Operativni nivo je, zbog zaleđivanja mitraljeza i zbog zamagljivanja stakla vetrobrana u kabini, bio prilično nizak. A *spitfajer* nije bio pogodan ni za noćno letenje.



*Harikeni*, s druge strane, bili su u upotrebi gotovo godinu dana duže nego *spitfajeri*, a bili su građeni po staroj tehnologiji, slično kao što su pravljani dvokrilci unazad deset godina. Iskustva sa bojnog polja u Francuskoj, koja *spitfajeri* nisu imali, napravili su od *harikena* »lonac za sve i svuda«. Glavni *harikenov* nedostatak bio je u tome što je bio skoro za 50 km na čas sporiji od *spitfajera*. Pored svega, pad Francuske je postavio i pred nemačko ratno vazduhoplovstvo brojne probleme koji su ga sprečili da odmah u većem stepenu krene u napade na Britanska ostrva. Ovo kratkotrajno odlaganje, dobrodošlo i neočekivano, veoma je koristilo Daudingu. Njegova komanda je bila podeljena na divizije, a svaka je bila zadužena za odbranu određenog dela Britanije. Jedanaesta divizija kojom je komandovao vazduhoplovni maršal Keit Park (Keith Park), pokrivala je čitavu južnu Englesku. Dvanaesta divizija pod komandom maršala Traforda Li-Malorija (Trafford Leigh-Mallory), pružala se srednjim delom istočne Engleske od Severnog mora do Velsa, dok je za sever i Škotsku bila odgovorna Trinaesta divizija pod komandom vicemaršala Ričarda Sola (Richard Saul). Već izvesno vreme smatralo se da 11. divizija sa Londonom, jugoistokom i važnim lukama i industrijskim centrima (posebno fabrike aviona) pokriva preveliko područje za jednu komandu, pa su već na početku bitke za Britaniju preduzeti koraci da se oformi nova divizija, 10, koja je trebalo da pokriva jugozapad i to pod komandom vazduhoplovnog vicemaršala ser Kristofersa Kventina Brenda (Christopher Quintin Brand) — briljantnog komandanta, veterana pilota lovca iz prvog svetskog rata, koji je stekao slavu 1920. kad je obavio let od Engleske do Kejv Horna sa kolegom Južnoafrikancem van Rajneveldom (Van Ryneveld).

#### Borbena taktika

Odrambeni sistem lovačke avijacije je tokom četiri godine brižne Daudingove prismotre postao najefikasnije oružje u rukama ratnog vazduhoplovstva, kome su pak pacifističke administracije između dva rata jedva dozvolile da opstane. Ukratko, sistem je delovao na sledeći način: u prvim borbenim redovima bio je niz radarskih stanica postavljenih duž istočnih i južnih obala, počev od severa u Škotskoj do Kornvola i Južnog Velsa na zapadu. Danju i noću tu su neprekidno bdele posade RAF-a i javljale svojim komandama sektora i grupa kao i vrhovnoj komandi o svim nailazećim avionima. Specijalno školovani oficiri u posebnim »sobama za filtriranje podataka« utvrđivali su da li su avioni domaći ili neprijateljski, odnosno nepoznati. Neposredna odluka o upotrebi odbrambenih lovaca bila je u rukama komandanata grupa, koji su svoje lovce obaveštavali o različitim stepenima borbene gotovosti, shodno jačini i pravcu pretećeg napada. Ova naređenja su bila prenošena u kontrolne operativne sale sektora, čiji su kontrolori, često komandanti stanice, imali tačne i najnovije podatke o raspoloživim pilotima i avionima. Lovačke grupe koje



*Gore: Radari na obali (levo) prvi bi primetili napadača, a onda bi ih (desno) pratili osmatrači. Sve informacije slivale bi se u operativne sa-*





le (u sredini), odakle su usmeravani odbrambeni lovci.

Dole: Gering na obali Lamanša u letu 1940.



su bile u svojoj bazi ili na nekom pomoćnom aerodromu bliže obali, stavljene su u jedno od propisanih stepena pripravnosti za poletanje. Ti su stepeni pripravnosti bili nazvani »na raspolaganju« od deset minuta, »uz avione« od pet minuta i »neposredni« od dva minuta, kada su se piloti nalazili u kabinama sa upaljenim motorima.

Naređenje za poletanje izdavao je pilotima kontrolor sektora, telefonom ili preko glasnogovornika, a sledeće instrukcije su dobijali preko radija nakon poletanja. U vreme bitke za Britaniju, podaci o neprijateljskom napadaču dobijani od radarskih stanica bili su prilično tačni u pogledu udaljenosti i pravca, ali je utvrđivanje visine aviona u nailasku još bilo u početnom stadijumu i donekle nepouzdanost. Piloti su onda nastojali da se penju više nego što je bilo naređeno, kako bi bili sigurniji u postizanju preimущества koji u borbi obezbeđuje položaj iznad neprijatelja.

Taktika napada, kakva je korišćena u RAF-u 1940. bila je tokom bitke podvrgnuta radikalnim promenama. Kada su se britanski lovci sukobljavali su Luftvafe iznad Belgije i Francuske za vreme munjevitog rata, leteli su još uvek u formacijama kakve su bile uobičajene u prvom svetskom ratu. Stari način zahtevao je od formacije da se ona kao celina približi neprijatelju, a na signal vođe formacije, da se lovci poredaju u nizu iza njega. Ovakav raspored činio je britanske lovce izrazito ranjivim u odnosu na neprijateljske, da se i ne pominje odbrambena vatra protivničkih bombardera, čiji strelci su tačno znali iz kog pravca mogu da očekuju napad svakog sledećeg lovca. Već pri kraju bitke za Francusku, lovački vođe RAF-a razvili su novu taktiku koristeći odeljenja od dva ili tri aviona, kao osnovne taktičke jedinice. Ovakva formacija lovačke jedinice je omogućavala komandantu grupe da izdvoji jednu eskadrilu ili odeljenje za zaštitu protiv neprijateljskih lovaca, dok ostale pilote po parovima može da pošalje u napad na nekoliko bombardera istovremeno. Sličnu taktiku koristili su i nemački lovci, i pred kraj 1940. oba ratna vazduhoplovstva su bila uvela u upotrebu parove, odnosno odeljenja i formaciju »četiri prsta« i eskadrile.

### Organizacija Luftvafe

Luftvafe koja je juna 1940. ugrožavala Britaniju bila je sastavljena od tri vazdušne flote: Peta vazdušna flota je bazirala u Norveškoj, Druga flota u Holandiji, Belgiji i severoistočnoj Francuskoj, a Treća u severozapadnoj Francuskoj. Iako su bile pod vrhovnom komandom OKL (*Oberkommando der Luftwaffe*), svaka vazdušna flota imala je svoju autonomnu komandu sa bombarderima, lovcima, izviđačima i pomoćnim letaćkim jedinicama. Druga vazdušna flota je uz to uključivala i jedinice bombardera za obrušavanje — zloglasne *štuke* — i specijalnu grupu za pronalaženje i obeležavanje ciljeva na zemlji, eksperimentalnu 210. grupu. Tu su takođe bile grupe za polaganje mina, bombarderske jedinice obalne komande i veoma delotvorna vazdušno-pomorska orga-

nizacija za spasavanje. Lovačko naoružanje se sastojalo od jednomotornih *meseršmita Bf-109* i teških dvomotornih lovaca *Bf-110*.

Osnovna operativna komanda jedinice bila je puk (gešvader), srazmerno velika jedinica od oko 100 aviona, podeljena na štabnu eskadrilu i tri grupe, svaka sa po 30 aviona. Svaka grupa se nadalje delila na štabno odeljenje i tri eskadrile (štafel) od po deset aviona. Celokupnom navedenom formacijom komandovali su pukovnik ili potpukovnik (pukom), major (grupom) i kapetani ili poručnici (eskadrilom).

Pred kraj juna 1940. ove tri nemačke vazdušne flote su imale ukupno 1215 bombardera, 280 bombardera za obrušavanje, 755 jednomotornih lovaca, 225 dvomotornih lovaca i 70 izviđačkih aviona — raspoređenih na 53 aerodroma nasuprot Britaniji. Iako je Luftvafe bila brojno jača od RAF-a, ipak nije bila dorasla zadatku koji joj je određen. I sam taj zadatak bio je tek približna varijanta dotadašnjih nemačkih teritorijalnih osvajanja. Ako Britanija ne bi htela da moli za mir posle poraza Francuske, onda bi sledila direktna vojna akcija uz opšti napad na Ostrvo — sa velikim bombardovanjima, ako bi bilo potrebno, smatrali su Nemci. Kada je Hitler pozvao Britaniju 16. jula 1940. da se preda, bio je glatko odbijen, i Nemci su počeli na brzinu da planiraju invaziju preko Lamanša. Glavni preduslov za jednu takvu operaciju bio je, jasno, uništenje RAF-a, na prvom mestu, i sprečavanje britanske ratne mornarice da koristi luke u južnoj Engleskoj, na drugom.

U sposobnost Luftvafe da postigne te ciljeve, ni Gering ni njegovi komandanti nikada nisu posumnjali, iako bi i letimičan pogled na strategiju munjevitog rata pokazao da je organizacija nemačkog ratnog vazduhoplovstva usmerena na podršku bitkama na zemlji. Čak i zloglasne *štuke* su bile, u suštini, jaka artiljerija velikog dometa, prikladna za razaranje jezgara otpora i ništa više. Bombarderi, većinom teški i srednji, *hajnkeli He-111*, *dornijei Do-17* i *junkersi Ju-88*, bili su potpuno neprikladni za dugu stratešku ofanzivu, specijalno danju, dok *meseršmiti Bf-109* ako su se koristili kao lovačka pratnja, nisu mogli da idu sa bombarderima dalje od jugoistočnog dela Engleske, zbog ograničenog dometa. Slabost dva druga nemačka oružja, *štuke Ju-87* i razarača *meseršmit Bf-110* ispoljile su se tek u predstojećim bitkama za Britaniju.

### Prve borbe

Bitka za Britaniju je započela nizom beznačajnih napada početkom jula 1940. Kao što je već pomenuto, OKL je tek imao da izradi celokupan plan operacije, ali nekoliko ciljeva bilo je već određeno, među kojima svakako i priobalna mornarica. Napadima na njene brodove trebalo je namamiti u borbe lovačke avione RAF-a. Tokom sledećih nedelja ovi napadi postali su obična stvar, a pridružili su im se i povremeni trenažni noćni letovi iznad britanskih gradova i naselja.

Početkom bitke za Britaniju smatra se dan kada su Nemci prvi put stupili na britansku teritoriju, okupiravši britanska ostrva Džersi i Gernsi u Lamanšu 30. juna i 1. jula 1940 — iako je prvi mesec protekao u sporadičnim okršajima. Nedostatak opšteg plana se odrazio na pojedine nemačke jedinice, koje su napadale tek sa manjim formacijama bombardera uz lovačku pratnju, a njihova moć je bila više u skladu sa jačinom pojedinih nemačkih baza no sa značajem cilja. Već prvog dana juna brodski konvoj pod šifrovanim nazivom »Džambo« napale su *štuke Ju-87* u zapadnom delu Lamanša. Lovci iz odbrane stigli su na scenu kada su nemačke bombe već bile bačene, a piloti *harikena* dobili su naređenje da ostanu iznad brodova i da ne gone napadače. Drugi napad je usledio 4. jula kada su *štuke* krenule protiv pomorskih





Gore: Vazduhoplovni maršal Trafford li-Malori, komandant 12. divizije za vreme bitke za Britaniju.

baza u Portlandu, u nadi da će uhvatiti neki ratni brod u samoj luci. Opet su britanski lovci zakasnili, a jedini otpor napadačima pružili su strelci sa kopna i protivavionska artiljerija sa ratnog broda *Foijl Benk*, koji je bio usidren u luci. Jedna bomba je pogodila brod koji je počeo da tone, ali to nije sprečilo mladog pripadnika mornarice, smrtno ranjenog da ostane kod svoga topa i obori jednog od napadača. To junaštvo odlikovano je posmrtnim dodeljivanjem ordena Viktorijinog krsta mornaru Džeku Mantlu (Jack Mantl).

Oba ova bombarderska napada izvela je 51. grupa *štuka*, a šest dana kasnije nad Portlandom pojavilo se 30 *štuka* iz 77. grupe. Ovoga puta blagovremeno upozoreni radarom, britanski lovci nisu zakasnili i pre nego što je nemačka zaštita mogla da interveniše, *spitfajeri* iz 609. eskadrile su oborili jednu *štuku*.

#### Cilj: Lovačka komanda

Iako su ovi i drugi raštrkani napadi bili tek uvod u veliku bitku koja će uslediti, Nemci su u prvih devet dana jula izgubili 52 aviona sa njihovim posadama, a Britanci 11 *spitfajera*, 5 *harikena* i jedan *blenhajm*. Dvanaest pilota RAF-a je poginulo a sedmorica su bila ranjena, što je odgovaralo snazi jedne grupe. Obrazac napada na brodice i luke na južnoj obali je postao jasan i Daudingu i Parku, ali ne i njihov krajnji cilj. Još uvek nije bilo očigledno da je pravi cilj Luftvafe bila Lovačka komanda, iako su tim mestimičnim napadima na obalne ciljeve Nemci želeli da privuku britanske lovce u borbe, gde bi ih uništavali i prisilili odbranu da sve više pribegava neprekidnom i zamornom patroliranju iznad brodskih konvoja. Nemci naime još nisu bili svesni efikasnosti britanskog radara. Bilo im je poznato da on postoji (uostalom bilo je nemoguće sakriti antenske tornjeve visoke 106 metara), ali nisu uopšte mogli da dokuče do koje mere su ti tornjevi upleteni u lovačku odbranu, a još manje da svojim stalnim radom ti tornjevi i njihove stanice omogućavaju neposredno usmeravanje britanskih lovaca, tamo gde to zahteva razvoj situacije.

Na dan 10. jula snaga nemačkog vazdušnog napada se primetno povećala. Veliki brodski konvoj pod šifrova-

nim nazivom »Hleb«, plovio je od ušća Temze pored obale Kenta, a u toku popodneva je došao pod udar *dornijea Do-17* iz 2. borbene grupe, pod lovačkom zaštitom. Čuvena 111 grupa *harikena* zvana »trio soprana«, stupila je u akciju, oborivši tri bombardera i dva lovačka aviona, izgubivši jednu svoju letelicu. Usledio je težak napad na jedan drugi konvoj idućeg dana, usklađen sa napadom *hajnkela He-111* na Portsmaut i *štuka* na razne ciljeve u Lamanšu. Izgubljena su četiri *harikena* i dva *spitfajera*, ali su Nemci izgubili 49 članova posade. Do sredine jula, 2. i 3. vazdušna flota su stvarno ostvarile svoj planirani raspored snaga protiv Britanije, sa 15 grupa bombardera, šest grupa bombardera za obrušavanje, deset grupa dvomotornih lovaca i 12 grupa jednomotornih lovaca. Tako je na obalama Lamanša bilo okupljeno oko 2500 borbenih aviona kojima se tokom sledećeg meseca pridružilo još oko 400 novih. Uz to su postojale i brojne jedinice za podršku, uključujući izviđačke grupe, vazduhoplovne jedinice za spasavanje na moru i eskadrile za izviđanje meteorološke situacije.

#### Povlačenje aviona defijanta

Nekoliko dana loših meteoroloških uslova sredinom jula, omogućilo je Daudingu da izvrši »rotaciju« nekih svojih grupa, šaljući one koje su bile najčešće u borbama, da se odmore i popune pilotima i avionima. A one koje su se odmarale još od Denkerka, prebačene su na jug, da zauzmu položaje. Među njima bilo je nekoliko novih jedinica, koje dotle još nisu učestvovala u borbama, od kojih i 141. grupa naoružana *defijantima*, prebazirana u sektor Bigin Hila. Jedina grupa sa tim avionima bila je 264. koja je postigla neke rezultate, prilično precenjene, iznad Denkerka, jer su neprijateljski lovci očigledno pogrešno smatrali *defijante* za *harikene*, i tako ništa ne sluteći dolazili u odbrambenu vatru četiri mitraljeza montirana u *defijantovoj* tureli. Ova tadašnja pogrešna procena pripadnika Luftvafe, navela je Lovačku komandu da je i drugu grupu tih aviona kradom poslala u borbu, ubedena da *defijanti* mogu da se brinu sami za sebe. Katastrofa se dogodila 19. jula, kada je devet *defijanata* našlo na sličan broj *meseršmita Bf-109*. Sada



Desno: Lovački as Daglas Bader u razgovoru sa Hag Daudingom koji je bio komandant Lovačke komande od 1936.





su nemački piloti znali da *defijanti* nemaju mitraljeze koji tuku napred, pa su odmah oborili šest *defijanata* bez ijednog sopstvenog gubitka. Preostali avioni 141. grupe bili su pod hitno prekomandovani iz područja borbi. Tri noći kasnije, dogodilo se nešto što je inače bilo prilično nevažno za samu bitku za Britaniju, ali je jako uticalo na celokupan razvoj buduće vazdušne odbrane. U noći između 22. i 23. jula, jedan usamljeni noćni lovac *blenhajm* iz lovačke jedinice za razvoj »naleteo« je na *dornije* nad Lamanšom i oborio ga. U stvari, *blenhajm* kojim je pilotirao potporučnik G. Ašfild (G. Ashfield), već je nekoliko minuta pratio *dornije*, koristeći malu radarsku napravu — poznatu kao presretač u vazduhu (A I) Mark III — ugrađenu u avion. Već mesecima nekoliko tako opremljenih *blenhajma* nastojalo je da noću ulovi neki nemački avion i tek je Ašfildu uspelo da postigne prvu vazdušnu pobedu lovca opremljenog radarom.

#### Lovačko probijanje

U poslednjoj sedmici meseca jula, Luftvafe je u svojim napadima krenula ka jugoistoku. Napadi na brodske konvoje bili su приметно bolje planirani, i nemačka taktika se obogatila novim načinom borbe koji je u Daudingu i Parku izazvao nespokojstvo. To je bio tzv. »slobodni lov«, u kome bi nemačke lovačke formacije prigrmele iznad južnih grofovija u napad na lovačke avione RAF-a koji su se vraćali nazad u svoje baze, na kraju sa gorivom i municijom, nakon borbi sa nemačkim bombarderima. Ovi napadi su često bili vremenski usklađivani sa napadima na brodske konvoje, i naravno da je ova taktika ubrzo pokazala svoje prednosti. U poslednjoj sedmici meseca jula, RAF je izgubio 31 lovca a 18 je ozbiljnije oštećeno. Poginulo je 15 pilota a 6 ih je bilo ranjeno. Međutim, upravo je ta taktika britanskim komandantima pokazala koji su nemački stvarni ciljevi i metode kojima su se nadali da će ih postići. Odmah je bilo izdato naredenje lovačkim grupama da izbegavaju vazdušnu borbu s neprijateljskim lovcima kad god je to moguće, a posebno ako neprijateljski bombarderi nisu bili u blizini. Jasno, od toga su bili izuzeti svi oni *meseršmiti* koji su dolazili u blizinu aerodroma RAF-a, spremni da kidišu na *harikene* i *spitfajere*, koji su se vraćali. Za takve slučajeve komandanti većine baza imali su u rezervi dežurna odeljenja lovaca koji su stalno stražarili zbog takvih mogućnosti. Prva runda velikog dvoboja ipak pripada Luftvafe zbog napada na brodove britanske mornarice. Toga meseca Lamanšom su plovila 32 konvoja i svega sedam ih nije napadnuto. Britanska ratna mornarica je izgubila 14 brodova, uključujući 4 razarača, a to je dovelo do odluke da se mornarica iz Lamanša delimično povuče, izuzev kada štiti konvoje. I broj brodskih konvoja je smanjen na minimum, a češće su upućivani ka severu i oko Škotske. Bilo je štete i u engleskim lukama na Lamanšu.

Zbog sve jače lovačke odbrane iznad konvoja Nemci su ipak postali svesni da je britanski radar sastavni deo te odbrane. Britansko i nemačko ratno vazduhoplovstvo su se, uglavnom, u toj prvoj fazi, osmatrali međusobno, »krotili« jedno drugo i dobro se proučili. A Dau-



Gore: Feldmaršal Hugo Sperrle koji je 1940. komandovao 3. vazdušnom flotom.



Gore levo: Junkers Ju-87 štuka Nemci su koristili pre svega u prvoj fazi bitke u operacijama protiv brodova i aerodroma u južnim predelima Engleske.

Levo: Gering u poseti lovačkom aerodromu na obali Lamanša u jesen 1940.



*Desno: Major Daglas Bader sa dvojicom pilota iz 242. lovačke grupe, koja je svojim harikenima postigla preko 60 pobeda za vreme bitke za Britaniju.*



*Dole: Piter Tausend (drugi s desna) sa pilotima 43. grupe u kojoj je, tokom najtežih borbi, vodio eskadrilu B.*



ding je mogao sa zadovoljstvom da utvrdi da nema ozbiljnijih šupljina u njegovom sistemu odbrane. No, jedino su Nemci znali da julske borbe nisu bile ništa drugo no uvod u pravu bitku.

#### **Konvoj »Pivot«**

Nakon sve težih vazdušnih napada u toku poslednje sedmice jula, usledilo je nedelju dana zatišja. Razlog ovakvoj neaktivnosti bio je trostruk. Prvo, frekvencija brodskih konvoja je smanjena i tako je Luftvafe izgubila ciljeve kojima je namamljivala avione Lovačke komande. Drugo, meteorološki uslovi su se pogoršali iznad severne Francuske, premda je iznad Britanije bilo relativno lepo vreme. I poslednje, Luftvafe se uveliko bavila poslednjim pripremama za nameravanu invaziju preko Lamanša. Komandanti pukova i grupa prisustvovali su obaveštajnim sastancima po štabovima vazduhoplovnih korpusa, operativne jedinice su što je moguće brže prebacivane na aerodrome koji su bili bliže obali, a uz to i popunjavane novim posadama i avionima.

Do 8. avgusta 1940. većina nemačkih priprema je bila završena, iako su izgledi za poboljšanje vremenskih prilika bili samo kratkotrajni. Teški vazdušni napadi toga dana u stvari su bili koncentrisani na jedan konvoj i razvili se u bitku poznatu kao bitka za konvoj »Pivot«. Ovaj veliki konvoj je isplovio prethodnog dana iz Medveja i dospao pod stalne napade nemačkih torpednih čamaca čim je prošao Doverski moreuz. Konvoj su otkrili i pratili zahvaljujući novopostavljenom nemačkom radaru na obali kod Kalea, i protiv njega je krenulo preko 100 štuka, koje su u talasima pikirale napadajući celoga jutra, da bi napad kulminirao u žestoku vazdušnu bitku blizu ostrva Vajt posle podne. Gubici su bili veoma teški, jer samo su četiri broda, od ukupno dvadeset, stigla





u Svanage. Nemci su izgubili deset štuka, a šest ih je oštećeno; uništena su četiri aviona Bf-110 i jedanaest Bf-109. Gubici RAF-a iznosili su 13 harikena i pet spitfajera, a 15 pilota je poginulo.

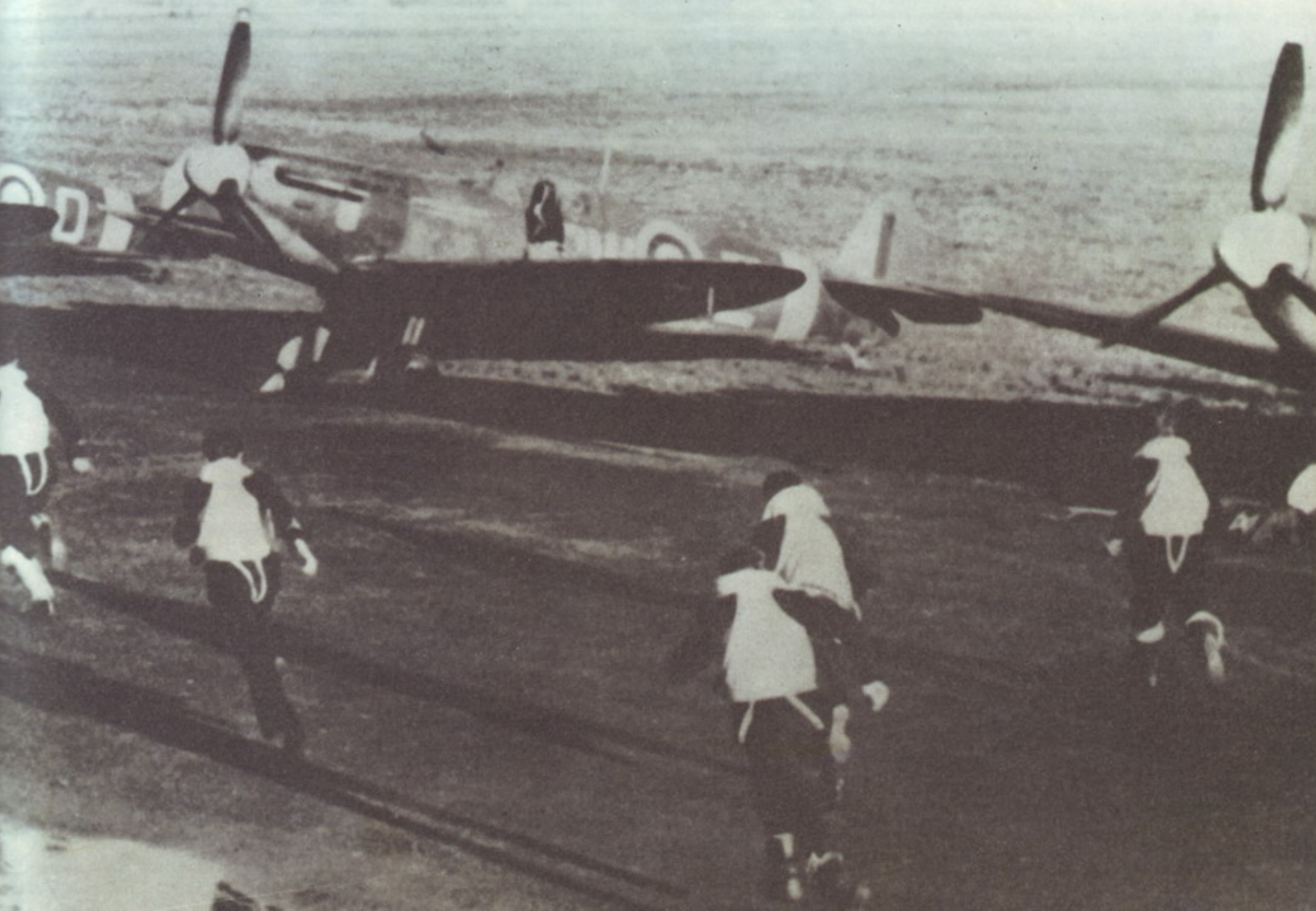
#### Ciljevi na obali

Rđavi meteorološki uslovi su ometali bombardere do 11. avgusta, kada se nemačka taktika opet primetno izmenila, najavljujući novu fazu u bici. Toga dana Luftvafe je napala južne pomorske luke i priobalne aerodrome. Uz to je 210. grupa krenula na konvoje blizu Narviča. I Dover su toga dana nekoliko puta Bf-110 napadali iz niskog leta, međutim, glavni napad u toku dana upućen je protiv Portlanda i Vejmuta sa 54 bombardera Ju-88 iz 54. borbene grupe i 20 He-111 iz 27. koje su štitili 61 Bf-110 i 30 Bf-109. Napadače je uspešno presrelo 58 harikena i 16 spitfajera, čiji su piloti uspeali da obore 26 aviona i oštete još sedam drugih. Izgubljeno je 18 harikena i četiri spitfajera, a poginulo je 15 pilota. Nemci su izvukli jednu pouku iz borbi na dan 11. avgusta, shvativši kojom brzinom britanski lovci dobijaju najnovije informacije od obalnih radara. Napadače na Vejmut i Portland su velike formacije lovačkih aviona RAF-a dočekale već u vazduhu i nanele im velike gubitke. Posledica je bila da je udovoljeno zahtevima Radiotelegrafske komande OKL i 12. avgusta, pre glavnog napada pod šifrovanim nazivom »Napad orlova«, Nemci su krenuli da unište radarske stanice. Još jednom je za napad određena 210. eksperimentalna grupa a poslate jedinice je trebalo da obave više lakših napada. Predvođeni pilotom Valterom Rubensderferom (W. Rubensdörffer) 16 aviona Bf-110 letelo je duž obale Kenta prema zapadu u odeljenjima od po četiri aviona koji su postepeno skretali ka unutrašnjosti da bi napali radar-

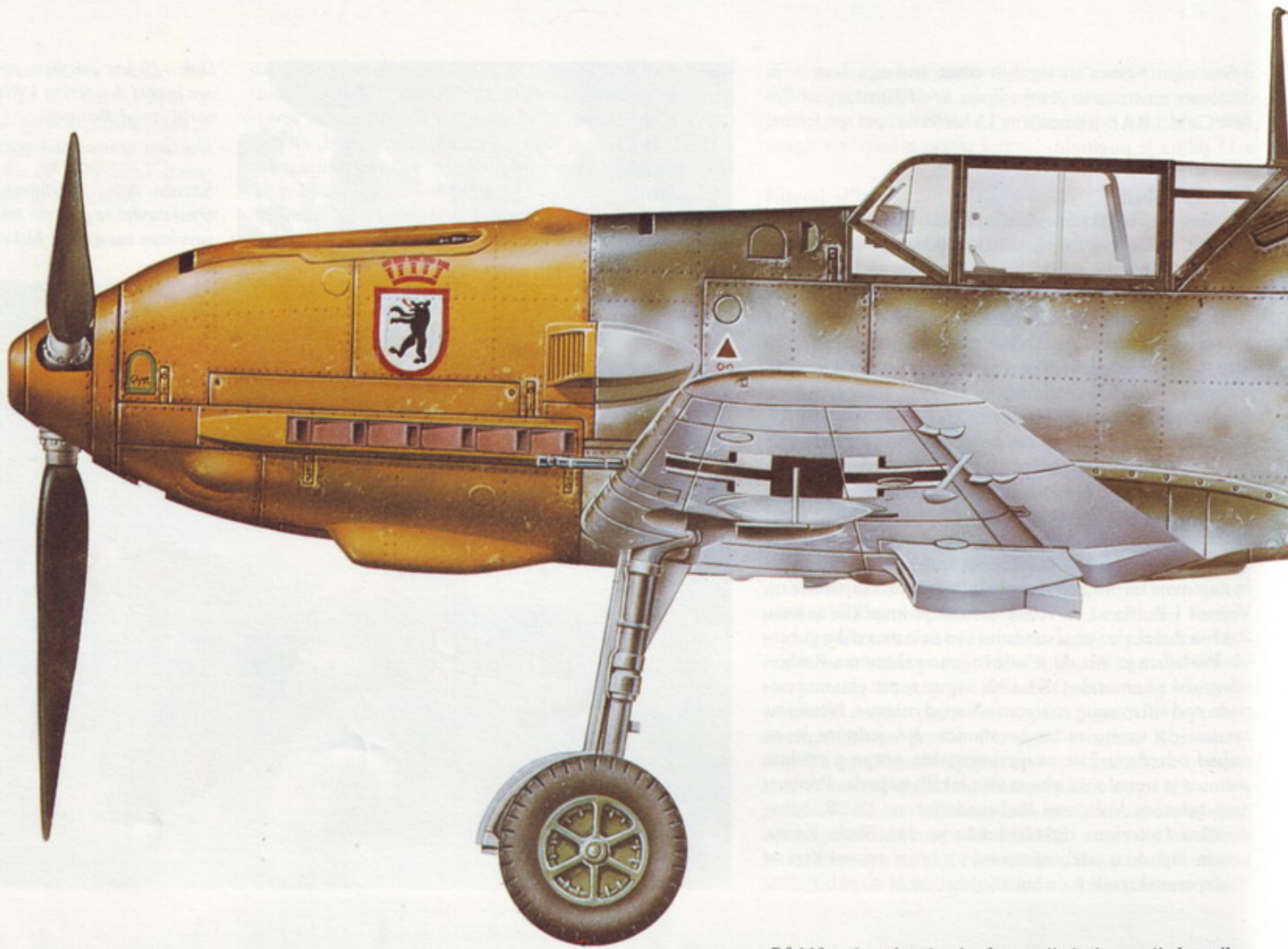
ske stanice kod Dovera, Rija i Devensija. Sam Rubensderfer je na čelu svoje četvorke poleteo duboko u unutrašnjost do stanice kod Dunkirka na obali u severnom Kentu. Svi su engleski radari bili oštećeni, ali nisu bili duže od 24 časa van upotrebe. Još zapadnije jedna velika formacija od gotovo 100 bombardera Ju-88 iz 51. borbene grupe, praćena od oko 25 lovačkih aviona Bf-109 i 120 Bf-110, napala je Portsmaut i radarsku stanicu

*Dole: Hoker hariken podneo je veći deo tereta tokom borbi iznad Britanije.*

*Sasvim dole: Spitfajeri II. Ovaj model se pojavio tek u završnim mesecima bitke.*







Na suprotnoj strani: *Meseršmit Bf-109 E (gore) i meseršmit Bf-110 (dole) bili su jedini tipovi nemačkih lovaca korišćeni u bici za Britaniju.*

Ventnor na ostrvu Vajt. Tokom tih napada, poginuo je i komandant 51. borbene grupe pukovnik dr Fišer (Fisher). Ostali ciljevi koje su toga dana napali pripadnici Luftvafe bili su istureni aerodromi Manston, Limpne i Hauking — svi oni su pretrpeli velike štete jer ih radari nisu mogli pravovremeno upozoriti.

Iako su toga dana napadnuta i dva manja konvoja »Agent« i »Arena«, ispred obale Kenta, težište napada bilo je usmereno na lovačku odbranu. Luftvafa je i dalje, uz veliku lovačku pratnju, napadala sve lovačke aerodrome na jugu Engleske: Bigin Hil, Kenlej, Krojdon, Tangmere, Hornčerč, Midl Valop, Dibden — svi su osetili uništavajuće dejstvo teških bombi,

#### Jača lovačka zaštita

Međutim, nemački plan imao je i svoju Ahilovu petu. Nepokolebljivost sa kojom je RAF branila konvoje i obalne ciljeve prouzrokovala je visoke gubitke među nemačkim bombarderima — i pre nego što su započeli glavni vazdušni napadi. Veliki broj poginulih oficira među članovima posade primorao je Geringa da izda naređenje da samo po jedan oficir sme da bude u svakom avionu. A još više je insistirao da se povećaju lovačke formacije u zaštiti bombardera. Više od polovine raspoloživih lovaca *Bf-109* tako je uključeno u neposrednu zaštitu, a i dvomotorne *Bf-110* koji su bili konstruisani i zamišljeni kao lovci za pratnju, morali su da štite lovci jednosedi. Ovo naređenje je izazvalo dve, za RAF od životne važnosti posledice: smanjen je broj slobodnih *Bf-109* za »slobodan lov« iznad Kenta i Saseksa pa je opasnost za britanske pilote postala manja, a vezivanje

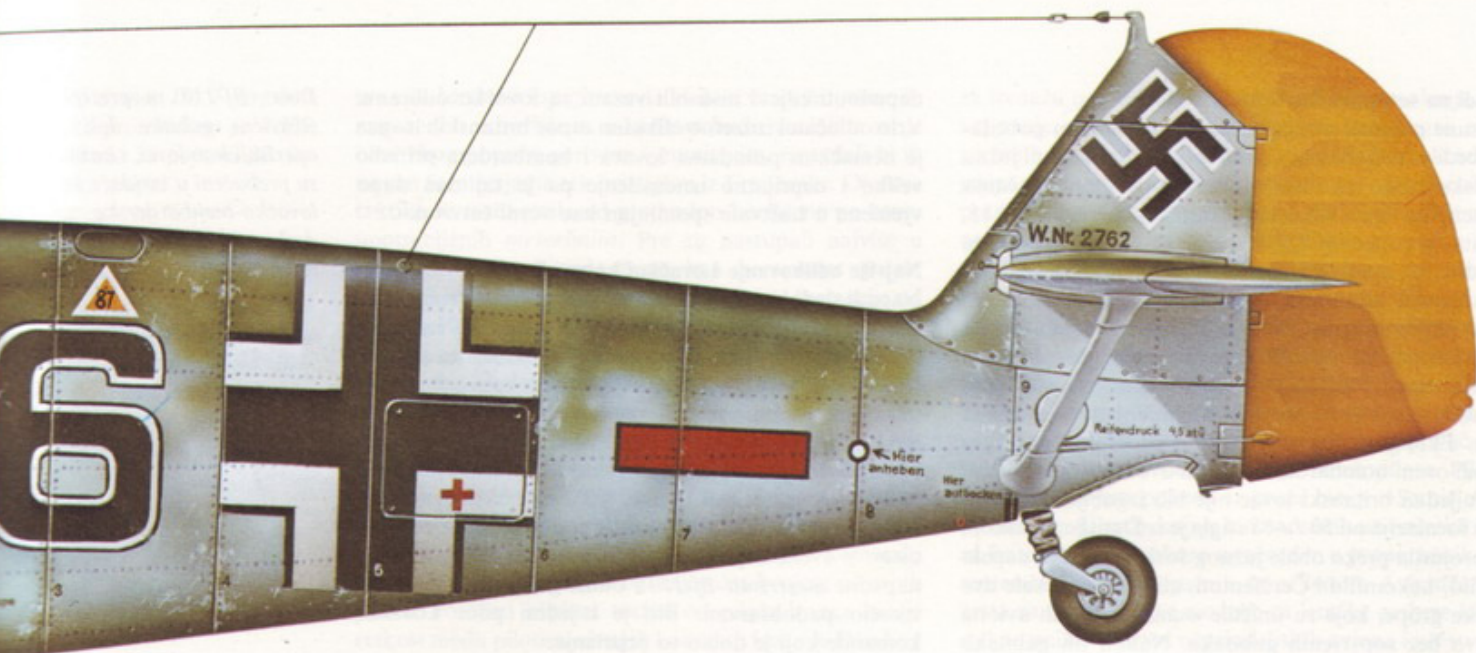
*Bf-110* za bombarderske formacije koje sporije lete silno je smanjilo efikasnost tih odličnih lovačkih aviona. Osim toga, strogo ograničeni radijus *Bf-109* nije dozvoljavao ovim lovcima da ostanu uz formacije bombardera duže od južnih granica Esekse. Tako se češće događalo da su posle prvog presretanja, *meseršmiti* zbog nedostatka goriva bili prisiljeni da napuste svoje štićenike i da se vrate kući, i to izbegavajući bilo kakve sukobe.

#### Dan orlova

Geringov »Dan orlova« bio je planiran za 13. avgust, ali je neverovatan niz slučajnosti onemogućio napad toga dana. Još pre svitanja bilo je naređeno da se jedinice lovaca i bombardera sprema da započnu sa napadima, ali je to opozvano zbog nepovoljne vremenske situacije. Zbrka na radiotalasima bila je kriva što su jedino lovačke jedinice to na vreme i saznale. Shodno tome, jedna formacija od 74 bombardera *Do-17* iz 2. borbene grupe, poletela je iz svojih baza u severoistočnoj Francuskoj bez planirane pratnje i napala aerodrom Istčerč britanske obalne komande, na ostrvu Šipi, smatrajući ga lovačkom bazom. Izazvali su znatne štete uprkos hrabrom presretanju od strane 74. lovačke eskadrile, koju je predvodio čuveni Južnoafrikanac »Sejlor« (mornar) Malan.

I na drugim mestima je vladala konfuzija. Napad 54. borbene grupe sa bombarderima *Ju-88*, bio je usmeren protiv Farnboroa i aerodroma kod Odihala, ali su se vratili nazad čim su ih Britanci presreli iznad južne obale, jer sami nisu imali pratnju. Pratnja *Bf-110* iz 2. eksperimentalne grupe nije stigla na mesto sastanka, jer je čula da je napad odložen, pa je proveravala promenu naređenja. Avioni su najzad poleteli da bi štitili nemački napad na Portland, uz zakašnjenje, a konačno odlaganje operacije više do njih nije ni stiglo. A iznad Portugala su





## Meseršmit Bf-109 E iz 27. lovačkog puka

### Dimenzije:

Dužina 8,64 m  
 Raspon 9,87 m  
 Visina 2,5 m

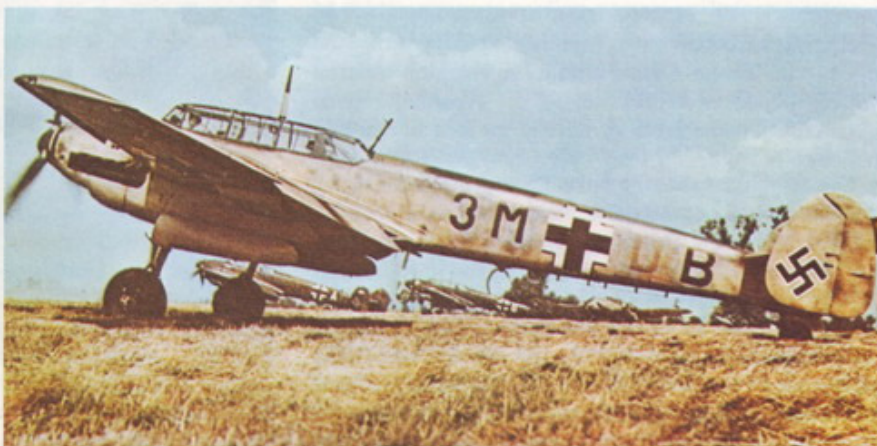
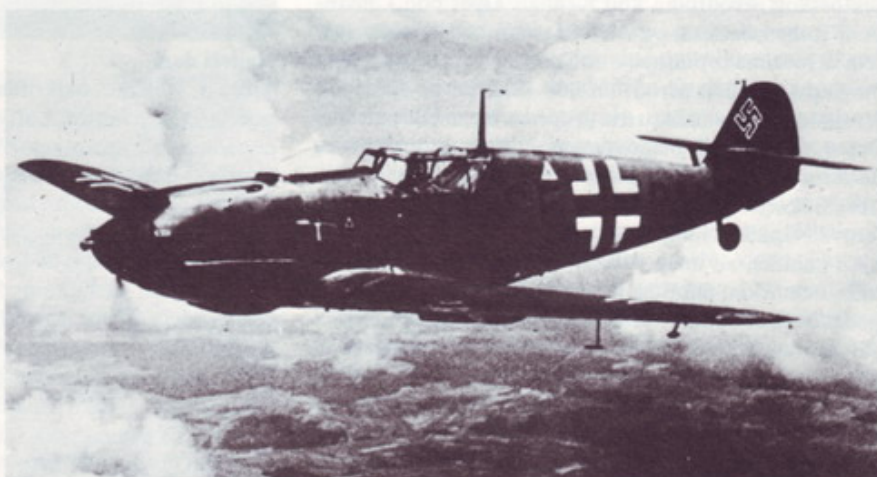
Motor: 1.000 KS dajmler benc DB 601 A

### Performanse:

Maksimalna brzina 570 km na čas na 3.750 m  
 Moć penjanja 954 m u min  
 Dolet 660 km.

Naoružanje: Dva mitraljeza 7,9 mm model MG 17, dva topa kalibra 20 mm model MG FF

ih dočekale dve grupe britanskih lovaca. Nešto veća organizovanost postignuta je tek posle podne, i tada je Treća vazдушna flota trebalo da izvrši glavni napad toga dana. U velikim formacijama od 120 *Ju-88*, 79 *Ju-87*, 30 lovaca *Bf-110* i oko 100 *Bf-109* krenuli su avioni sa poluostrva Brest preko Lamanša, ka svome cilju, da napadnu aerodrome Midl Valop, Varmvel i Tangmere, kao i objekte u luci Portlanda, Vajmuta i Sautemptona. Brand koga je radar pravovremeno upozorio, odmah je naredio da polete po tri grupe *harikena* i tri *spitfajera*, čije je brzo presretanje prisililo *Bf-109* da se vrate kući. Tako su ranjive *štuke* ostale bez zaštite. Rezultat je bio da su rasporene grupe *štuka* lutale iznad područja Hemšajra pod neprekidnim napadima britanskih lovaca. Pogoden je jedino aerodrom Andover beznačajan za Lovačku komandu, a nekoliko bombi je palo blizu Midl Valopa. Tangmere, Vajmut i Portland uopšte nisu napadnuti, ali Sautempton je, međutim, doživio težak napad. Iznad Kenta, avioni *Ju-87* iz fon Brauhičove IV grupe izvršili su uništavajući napad na aerodrom kod Detlinga, porušivši hangare, objekte i operativni blok, kojom prilikom je poginulo 67 ljudi — uključujući i komandanta pukovnika Edvarda Dejvisa (Davisa). Na zemlji su uništena 22 aviona. Međutim, i Detling nije bio lovački aerodrom. Toga dana, lovci RAF-a naneli su teške gubitke Luftvafe uništivši joj 45 aviona i oštetivši 24, uz gubitke od 12 *harikena*, dva *spitfajera*, tri poginula pilota i šest ranjenih. Ovo je predstavljalo prvi veći poraz Luftvafe u bici za Britaniju — a još teži je usledio dva dana kasnije. Do povremenih napada došlo je i tokom 14. avgusta, ali uglavnom taj je dan među Nemcima protekao u uzajamnom optuživanju zbog neuspeha prethodnog dana i uveravanjima da se tako nešto ne sme dogoditi u velikom napadu koji je bio planiran za četvrtak 15. avgusta.





## Napadi na severoistoku

Preterane procene nemačkih pilota o njihovim pobeđama ubedile su Geringa da protivnik može da brani južnu Englesku jedino tako što će lovce sa severa radi ojačanja prebaciti na jug. Tako su planirane operacije od 15. avgusta sa napadom 2. i 3. nemačke vazdušne flote na jug, dok bi bombarderi 5. vazdušne flote iz baze u Skandinaviji, udarili na severoistoku, gde se očekivao slab otpor branilaca. Tako je 63 bombardera *He-111*, pod zaštitom 21 *Bf-110* sprovedo brižljivo planirani napad u rejonu Nju Kastla i Sanderlenda, međutim i oni su naišli na 18 *harikena* i 24 *spitfajera* sa aerodroma Drim, Eklington i Katerik. Tom prilikom Nemci su izgubili osam bombardera i sedam dvomotornih lovaca, a da nijedan britanski lovac nije bio izgubljen. Uskoro zatim formacija od 50 *Ju-88* stigla je iz Danske, u niskom letu projurila preko obale južnog Jorkšajra da bi napala Drejfeld, Lekomfild i Čerčfenton, ali su ih dočekale dve lovačke grupe, koje su uništile osam nemačkih aviona ponovo bez sopstvenih gubitaka. Nakon tih gubitaka koji su dostigli više od 20 odsto, 5. nemačka vazdušna flota nikada više nije ni pokušala da danju izvršava veće napade na Britaniju.

Na jugu, međutim, odbrana je uz najveće teškoće nastojala da presreće brojne nemačke napade koji su se nastavili preko čitavog dana. *Štuke* uz jaku zaštitu lovaca su ponovo teško napale Portland i dok su britanski lovci bili zauzeti ovom pratnjom, formacije *Ju-88* napale su Midl Valop i Vorti Daun. Aerodromi Limpne i Hauking ponovo su bombardovani, a britanski lovci bili su zauzeti i nemačkim »slobodnim lovom«. Desetkovana 210. eksperimentalna nemačka grupa ipak je izvršila tri napada, prvi na Manston, odmah iza podneva, drugi na Martlesham Hit u tri posle podne, a treći zadatak ove grupe bio je uskladen sa napadom aviona *dornije* na Ročester, u šest popodne, a usmeren protiv značajnog sektorskog aerodroma kod Kenleja. Opet pod komandom Rubensderfera, *meseršmiti* su promašili tačku susreta sa lovcima iz pratnje, a onda, zbog sloja oblaka, nisu mogli da pronađu aerodrom kod Kenleja, pa su napali Krojdon upravo kada su dve grupe *harikena* bile poletele. Pošto nisu mogli blagovremeno da ih se oslobode, *harikeni* su pratili napadače celim putem do južne obale i oborili skoro sve štabne avione, uključujući i Rubensderferov. Napad na Krojdon je prouzrokovao teška razaranja i gubitke, ali imao je uz to i mnogo širi značaj. Do tada, nemačkim pilotima je bilo zabranjeno da napadaju područje Londona — u koji je spadao i Krojdon — i glavni grad je zaista doživeo tek retke nalete neprijatelja. Smatra se da su upravo gubici među civilima u Krojdonu navele predsednika vlade Vinstona Čerčila (Winston Churchill) da naredi napad radi odmazde na Berlin — napad koji je usledio devet dana kasnije. Ovaj napad je pak tako razbesneo nacističke vođe da je Gering 7. septembra 1940. započeo teške uzvratne napade. No, pretpostavka o takvom odvijanju događaja verovatno nije sasvim istinita. I sami Britanci su Krojdon smatrali vojnim objektom i očekivali su da eventualno bude napadnut. Civilne žrtve su nastale jer je u blizini bilo nekoliko fabrika.

I tako su velike vazdušne bitke 15. avgusta kako se bližilo veće polako prestajale. Nemci su izvršili više od 2.000 letova iznad Britanije i pretrpeli ukupne gubitke od 75 aviona, ili gotovo ekvivalent čitavog puka. Gubici RAF-a iznosili su 18 *harikena* i 11 *spitfajera*, pri čemu je poginulo 11 pilota a 11 ih je bilo ranjeno. Dva pilota koji su prinudno sleteli u Francuskoj bili su zarobljeni. Sedamnaest aviona RAF-a bilo je uništeno na zemlji. U celini uzev, međutim, odbrana se dobro držala: gotovo svi neprijateljski napadi uspešno su presretnuti a mnogi

napadnuti ciljevi nisu bili vezani za lovačku odbranu. Vrlo odlučan i izuzetno efikasan otpor britanskih lovaca je nemačkim posadama lovaca i bombardera priredio veliko i neprijatno iznenađenje pa je taj dan dugo vremena u Luftvafe spominjan kao »crni četvrtak«.

## Najviše odlikovanje Lovačkoj komandi

Napadi sledećeg dana bili su po mnogočemu izvedeni po istom uzoru, premda bez učešća 5. nemačke vazdušne flote na severoistoku. Toga dana bombarderi za obrušavanje napali su aerodrom Tangmere i tokom odbrambenih borbi poginuo je prvi američki pilot dobrovoljac u RAF-u, potporučnik V. M. L. Fiske. U vazdušnoj borbi blizu Sautempton, kapetan Džon Nikolson (Nicolson) iz 249. grupe, stekao je prvi Viktorijin krst u drugom svetskom ratu, kada je uprkos žestokim opekotinama ostao u svom zapaljenom *harikenu* dovoljno dugo da napadne *meseršmit Bf-110* i obori ga, pa je i tek onda iskočio padobranom. Bio je i jedini pilot Lovačke komande koji je dobio to priznanje.

Sledeći teški vazdušni napad na Englesku usledio je 18. avgusta i taj je dan posebno značajan jer su tada *štuke* poslednji put u većem broju bile angažovane protiv Britanije. Postoji mišljenje da su britanski lovci zadali tolike gubitke *štukama* da su ih Nemci morali povući iz borbe — činjenica je da su u vremenu između 8. i 18. avgusta pukovi bombardera za obrušavanje bili jako proređeni, pa verovatno zaista nije bilo uputno da se *Ju-87* koriste u bici za Britaniju, sve dok postoji tako efikasna lovačka odbrana. Međutim, *štuke* su, verovatno, jednostavno povučene kako bi se sačuvale za podršku planiranoj nemačkoj invaziji na Ostrvo. *Štuka* je bila idealno oružje za dve vrste ciljeva — brodove i aerodrome. Preostala su, dakle, lovačka uporišta, ali ona su se pokazala opasna za *Ju-87*. Uz to se uvidelo i da su korišćenjem konvencionalnih bombardera postizana dovoljno teška oštećenja.

## Najteži dani

Treća i svakako najkritičnija faza bitke za Britaniju počela je 24. avgusta. Luftvafe je tada krenula u sve jače napade na lovačka uporišta, a koordinirala ih je sa širokim »slobodnim lovom« iznad Kenta, Sarija i Saseksa. Nad aerodromom Hornčerč u borbe su se uključili i već otpisani *defijanti*. Neobjašnjivo je da je uprkos gubicima 141. grupe, 264. sa istim avionima prebačena u Hornčerč, sa zadatkom da se bori protiv nailazećih bombardera *Ju-88*. Međutim, *defijanti* su se suočili sa pratnjom *meseršmita Bf-109*, izgubili komandanta grupe koji je poslednji put viđen kako goni bombardere prema Francuskoj. U toku sledećih pet dana, 264. grupa je izgubila 12 aviona i tek tada je definitivno povučena iz dnevnih borbi. Oboreno je i 18 *harikena* i *spitfajera*, i uopšte većina gubitaka toga dana nanesena je dejstvom *Bf-109* u »slobodnom lovu«. U noći nakon tog napada, dok su se posade na aerodromima Bigin Hil, Hornčerč i Nort Vild mučile sa popravkama oštećenja, više od stotinu nemačkih bombardera je napalo bez ikakvog otpora London, ali srećom bombe su pale jako rastrkano, pa vatrogasci i službe spasavanja nisu imali mnogo posla.

Vrhunac dnevnih vazdušnih bitki postignut je u osmonevnom periodu između 30. avgusta i 6. septembra. To su bili i vrhunski dani slobodnog lova i tada je Lovačka komanda dnevno gubila u proseku ekvivalent jedne čitave grupe aviona. Nemačka taktika nastojala je da britanske pilote stalno drži u vazduhu, formirajući relativno male grupe iznad francuske obale, koje su slali preko u određenim, prilično čestim, intervalima. Primećujući ovakvu taktiku Nemci su se nadali da će prisiliti

Dole: *Bf-110* su pretrpeli stravične gubitke dok su operisali kao lovci, i kasnije su prebačeni u izviđače i na lovačko-bombarderske zadatke, pa i to uz zaštitu lovaca *Bf-109*.





Dole desno: Do 7. avgusta 1940. proizvedeno je 2.309 harikena za popunu 32. lovačke grupe.

Sasvim dole: Nemačke snage razmeštene pored obale Lamanša u pripravnosti za operaciju »Morski lav«. Od planirane invazije na Britaniju u letu 1940. Nemci su odustali zbog poraza Luftvafe u vazduhu.

sve više harikena i spitfajera da budu u vazduhu, tamo ih angažovati u borbama, a kada se budu vraćali u svoje baze zbog popune gorivom i municijom, napadali bi ih novim formacijama tek pristiglim iz Francuske. Ovakva taktika se razlikovala od prethodno korišćene po broju upotrebljenih meseršmita. Pre su nastupali najviše u jačini eskadrile, a sada često kao kompletne grupe. Barem šest puta iznad Kenta su se pojavile formacije od gotovo 100 aviona Bf-109. Pritisak na britanske pilote bio je iscrpljujući, i nije bilo ništa neobično da u toku jednog dana uzlete i po pet do šest puta, od toga tri do četiri puta u vazдушnu borbu.

#### Gubitak iskusnih pilota

Iako su gubici lovačkih aviona za RAF bili veoma teški, Daudinga su mnogo više zabrinjavali gubici pilota. Priroda presretačke borbe činila je Lovačku komandu zaokruženom celinom sa ograničenim brojem iskusnih pilota. Poseban kvalitet tražen od pilota lovaca bio je retkost među pilotima drugih komandi i zato je Dauding sa priličnom rezervom prihvatao pomoć manjeg broja pilota bombardera i rezervnih pilota iz jedinica za koordinaciju sa armijom koji su se dobrovoljno javili da popune njegove proredene redove. U isto vreme, on je nerado odlučio da neke svoje najzrenije grupe koristi

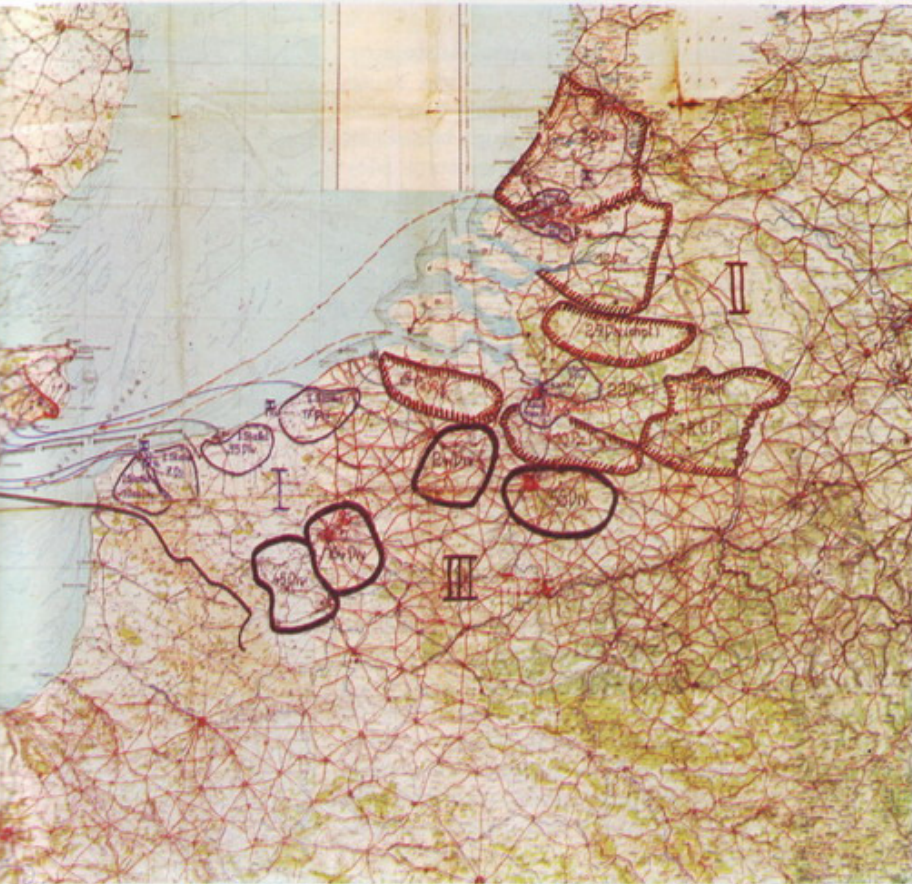
za trenazu novih jedinica, zadržavši najsposobnije i one najmanje zamorene preživle pilote kao jezgra manje iskusnih grupa. Mnogi od tih komandanata eskadrila i grupa su poginuli, a njihova mesta su preuzeli poručnici i potporučnici. Događalo se tako da je već nakon dve nedelje takav potporučnik vodio čitavu grupu i u borbi oborio devet neprijateljskih aviona, iako je i sam bio ranjen. Kada su nove, još neiskusne grupe poslate u 11. diviziju u borbe na jugu, obično bi trpele teške gubitke već u svojim prvim sukobima sa neprijateljem. Tako je 85. grupa, koju je predvodio major Piter Tausend (Piter Towsend), izgubila 14 harikena u akcijama između 26. avgusta i 2. septembra, pa je morala da bude povučena iz borbe radi popune i uvežbavanja novih pilota. Pilot sa najvećim brojem pobeda u grupi bio je »Semi« Alard (»Sammy« Allard), koji je bio narednik na početku bitke za Britaniju, ali je uskoro unapređen u potporučnika, a u septembru je bio poručnik sa ordenom Avijatičarskog krsta za zasluge i dve medalje za letačke zasluge koje je stekao uništivši devet neprijateljskih aviona i učestvujući kod uništenja još nekoliko drugih.

Dragoceno pojačanje Lovačkoj komandi počelo je pak da pristiže tih dana u vidu novih poljskih, čehoslovačkih i kanadskih grupa. Mnogi Poljaci i Česi bili su već veterani vazdušne borbe protiv Luftvafe, jer su se s njom sukobljavali iznad Poljske i Francuske. Posle invazije na njihove zemlje a kasnije i Francuske oni su se evakuisali za Britaniju, da nastave borbu protiv Nemačke. Među njima se nalazio i Čeh Jozef František, koji je leteći kao pilot u 303. (poljskoj grupi), samo u toku septembra uništio 17 neprijateljskih aviona, što je bio najveći broj vazdušnih pobeda među svim pilotima RAF-a za vreme bitke za Britaniju — pre nego što je poginuo u borbi sa nemačkim lovcima 8. oktobra 1940. godine.

#### Geringova intervencija

Izuzev u pojedinim slučajevima, Luftvafe je pričinila male materijalne štete Lovačkoj komandi na zemlji u prvoj sedmici septembra. A stalno pojavljivanje harikena i spitfajera u vazduhu iznad južne Engleske, sve je češće kod nemačkih pilota stvaralo sumnju u proverenost podataka o protivničkim gubicima u prethodnim napadima. Prema njihovim obaveštajnim izvorima, Lovačka komanda više nije trebalo ni da postoji, a teški vazdušni napadi na britanske fabrike lovačkih aviona, trebalo je već sasvim da prekinu isporuke novih aviona. Duga i žestoka bitka počela je da se odražava i na nemačke vazduhoplovce. Već isuviše dugo morali su svakodnevno da se bore a onda da hitaju kući, sa poslednjim kapima goriva u rezervoarima. Bombarderske posade su sve češće merile svoje izgleda da prežive do kraja leta, dan za danom gledajući drugove što bi se razmrskali o tle neprijateljskog ostrva, ili pak padobranom se spustili u nepoznato, u ruke ogorčenog naroda.

Možda je upravo ta gorčina, nastala među formacijama, i koja se širila sve dalje, primorala rajhsmaršala Hermana Geringa da krene na obalu Lamanša okružen uliznim snimateljima i prekriven znamenjima vlasti, odlučan da zada smrtni udarac britanskom ostrvu. Ne obazirujući se mnogo na dostignuća Luftvafe u proteklih osam nedelja i na očiglednu neuništivost Lovačke komande, on je jednostavno naredio sveopšti napad na London, ubeđen da će to slomiti britansku volju da nastavi rizično ratovanje. Da je imao onakvo strategijsko bombardersko vazduhoplovstvo kakvim je raspolagala Britanija tri godine kasnije, on bi možda i uspeo da postigne svoj cilj. A ovako je tim napadom na London (a kasnije i na druge britanske gradove), postigao jedino to da se Lovačka komanda odmorila od stalnih neposrednih napada na njene snage i da je preživela.





U vreme kada je Gering došao u Francusku, početkom septembra 1940, Nemci su već pripremili veliki broj invazivnih brodova u mnogim lukama na obali Lamanša što je RAF uočila i često noću slala svoje bombardere da unište ove brodove pre ukrcavanja neprijateljske armije. I britanske kopnene snage bile su upozorene na to da invaziju mogu da očekuju u sledećih nekoliko dana. Ogorčene vazdušne borbe iznad južne Engleske samo su potvrđivale bojazan da predstoji neprijateljsko iskrcavanje na obale Kenta i Saseksa.

Kada je osvanula subota, 7. septembra, uprkos lepom vremenu britanski radarski ekrani su bili čisti, bez tragova neprijateljskih aviona. Da li je to bila tišina pred buru? Jutro je prolazilo bez ikakvih nemačkih aktivnosti, osim pojedinačnih izviđačkih letova. Park je prebacio svoje lovačke eskadrile bliže obali i naredio pripravnost za poletanje kroz deset minuta.

#### Napad na London

Tako je bilo sve do pred podne 7. septembra, kada su se pojavili prvi znaci da se sprema nemački napad. Prvo su radari uhvatili 50 aviona nad Pa de Kaleom, koji su se brzo povećali na više od 100 aviona, a u 16.16 časova uspostavljen je prvi vizuelni kontakt sa neprijateljem, sa obalnih stanica osmatračkih službi. Plankom središtu Maidstoun je javljeno da nailazi na stotine neprijateljskih bombardera i lovaca ka obali Nort Forelanda. Park je brzo reagovao i poslao 11 grupa u vazduh iznad Kenta, a ostalima naredio pripravnost od dva minuta — poletanje smesta, upozoravajući istovremeno susedne divizije da budu spremne da šalju pojačanje po potrebi. Prvo je držao lovce u blizini aerodroma, ali kada se pokazalo da velika neprijateljska formacija produžava duž obale severnog Kenta ka zapadu, britanski kontrolori su shvatili da se neprijatelj zaputio na London. U 16.30 časova, prvi britanski lovci su se probili kroz sumaglicu iznad ostrva Šipi i našli su se pred pravom armadom neprijateljskih aviona — formacija za formacijom — *dornijea*, *junkersa* i *hajnkela* okruženih sa svih strana odeljenjima *meseršmita* — koja se bila oteglala daleko prema istoku koliko god oko dopire.

Dok su se piloti borili svim snagama da se probiju kroz vanrednu jaku zaštitu nemačkih lovaca, Park je naredio preostalim britanskim lovcima da polete u vazduh i da uzmu kurs ka istočnom delu glavnog grada.

#### Najveće borbe u bici za Britaniju

Na dokovima Londona, paljba protivavionskih topova je postajala sve jača iz minuta u minut. Uskoro, na istoku se mogla uočiti ogromna formacija sve većih tačkica protkana dimnim tragovima. Sirene za uzbunu bile su se oglasile već pred deset minuta, ali tek kada su prve bombe eksplodirale usred skromnih stambenih četvrti pored dokova, stanovnicima Londona je postalo jasno da Nemci i njima donose grozote bombardovanja. Dok su se *spitfajeri* i *harikeni* borili ne bi li se približili bombarderima, bombe su na dokovima izazvale strašno razaranje, kako se dotle nije moglo ni naslutiti. Veliki oblaci dima, crveni od požara koji je harao dokovima, podigli su se nakon 30 minuta uništavanja a onda su se nemački bombarderi povukli, neki od njih skrećući na sever, a drugi na jug preko Sarija i Saseksa. Potom je usledilo kratko zatišje, tokom kojeg su se vatrogasci borili da spreče širenje požara koji su besneli u skladištima duž reke. Sveži lovci RAF-a već su bili počeli da se ubacuju u veliku vazdušnu bitku iznad ušća reke Temze, neki su doleteli čak iz Dorseta i Norfolkka.

A onda su počeli da stižu izveštaji do operativnih sala da se Londonu približava nov talas bombardera. Park je opet, veoma zabrinut, naredio da se njegove snage



prikupe iznad ostrva Šepi, i tu se odigrala najveća vazdušna bitka za Britaniju; počela je kada su se formacije prvog talasa u povlačenju susretale sa drugim talasom i napalo ih je više od dvadeset grupa britanskih lovaca na prostoru od 150 kvadratnih kilometara. Međutim, sada su britanski lovci bili na kraju sa gorivom i municijom, pa su vazdušne borbe bile kratkotrajne. Oboreno je više od 50 *harikena* i *spitfajera* (tačan broj verovatno nikada neće biti poudano poznat, zbog konfuzije u izveštajima 12. grupe), a svega 12 nemačkih bombardera je uništeno, uz 24 *meseršmita*.

Malo se moglo učiniti na sprečavanju drugog talasa bombardera da stigne do Londona, pa i tokom čitave noći redale su se formacije nemačkih bombardera, vođene jakim odbleskom od požara na nebu iznad dokova. Oko ponoći je bilo ocenjeno, da je pet odvojenih požara van kontrole, a na dokovima se rasplamsala prva vatrena oluja koju je izazvao čovek, još pojačana kišom zapaljivih bombi. Vatrogasci su morali da prekinu sa beznačajnom borbom i da vatri prepuste što je moglo da izgori — tek onda se požar smirio. U tom paklu, neka je mina pogodila školu, u kojoj je bilo sklonište za 600 ljudi, i ubijeno je više od 400.

Šta su Nemci ovim strašnim napadom postigli? Da li je Gering zaista verovao da će uspeti da primora Veliku Britaniju na kapitulaciju bombardovanjem njenog glavnog grada? Da li je stvarno ignorisao toliko značajnu činjenicu da su britanski lovci i dalje uspešno branili nebo iznad Britanije?

Zar Nemcima nije bilo jasno da i posle jedanaest nedelja







*Levo: Jutarnji pregled razaranja prouzrokovanih nemačkim bombama tokom jednog noćnog napada na London. Brojne organizacije pasivne protivavionske odbrane, od sistema spasilačkih ekipa za otklanjanje žrtava, automobilskih jedinica i Crvenog krsta, obavile su ogroman posao koji je bio isto toliko značajan kao i borbe branilaca na nebu.*

*Dole: Položaj britanske protivavionske baterije u okolini Londona. Nemački noćni napadi na London i druge britanske gradove, stavili su odbranu u mnogo teži položaj no dnevni napadi. Pošto Britanci takoreći nisu raspolagali odgovarajućim noćnim lovcima, morali su se osloniti samo na protivavionsku artiljeriju.*



ogorčene vazdušne borbe, njihove snage nisu uspele da razore nijednu glavnu lovačku bazu, i da su njihovi bombarderi jedva načeli britanske bombarderske baze u Engleskoj?

#### **Nemci odustaju od invazije**

Dnevna faza bitke za Britaniju, međutim, još nije bila prošla. Luftvafe je nastavila tokom čitavog septembra da zadaje udarce po svim mogućim ciljevima, ali tek povremeno pokušavajući da napadne i lovačke baze. Petnaestog septembra, Luftvafe je ponovo, danju, uputila veliki broj svojih bombardera na London, ali nedelja dana predaha nakon velikog napada na London 7. septembra, dala je vremena Lovачkoj komandi da izvrši popunu novim avionima. Šest odmoranih grupa bilo je prebačeno na jug, u 11. diviziju, a dve nove grupe (jedna poljska i jedna češka), bile su oglašene kao borbene sposobne. U Hornčercu, Kenleju i Bigin Hilu obavljene su neophodne opravke, a tri nove radarske stanice su uključene u sistem odbrane. Rezultat svega toga bio je da je nemačko ratno vazduhoplovstvo 15. septembra pretrpelo poraz i da je planirana invazija ostrva postala isuviše rizična sve dok Lovачka komanda bude postojala. Nemci su tako invaziju prvo odložili, a konačno od nje i odustali. Toga dana Nemci su izgubili 38 bombardera i 24 lovačka aviona, a RAF 25 lovaca, ali se 14 pilota iz njih uspeo spasiti. U toku poslednje sedmice, teži napadi su nastavljeni na jugozapadu, kada je 3. nemačka vazdušna flota izvršila izvestan broj napada na fabrike aviona u Sautemptonu, Jeovilu i Bristolu. Stara fabrika *spitfajera* u Sautemptonu

nu bila je jako oštećena, ali glavna proizvodna linija za lovce je još pre toga bila prebačena u Midlend, pa je popuna novim *spitfajerima* jedva poremećena. Napadi na Vestlandovu fabriku, u Jeovilu i na Bristolovu u Filtonu bili su tek delimično uspešni a napadači su doživeli teške gubitke od lovaca RAF-a.

Još je preostala jedna faza bitke za Britaniju. Ako se ona posmatra u kontekstu dotadašnjih dnevnih operacija, jasno je mišljenje istoričara koji tvrde da je bila besmislena i neefikasna. Po najnovijoj nemačkoj taktici *meseršmiti Bf-109* su leteli visoko iznad jugoistočne Engleske i bacali manji broj bombi — od 100 ili 250 kilograma — na London i gradove u Kentu. Ove su bombe pricinile malo štete i takvi napadi nikada nisu ni smatrani za opasne.

Međutim, treba reći da je nemačko ratno vazduhoplovstvo sada prešlo na noćnu bombardersku kampanju — London je doživeo teške napade tokom 57 uzastopnih noći, a Birmingham, Liverpul i Koventri suočili su se sa prvim silovitim noćnim napadima. Velike oblasti zemlje bile su uznemiravane uzbunama i takvi napadi su očigledno imali za cilj da izazovu opštu zabunu svih javnih službi. Možda su napadi lovaca bombardera čak i potcenjeni. *Meseršmiti* koji su danju leteli na velikim visinama bilo je teško presresti, jer su se nalazili iznad »plafona« *harikena*, dok je RAF noću zaista bio bez ikakve moći da nemačkim bombarderima zada neke značajnije gubitke.

#### **Neuspeh Luftvafe**

Bitka za Britaniju, koju Britanci rado identifikuju sa dnevnim bitkama za preživljavanje Lovачke komande RAF-a, bližila se svome završetku krajem oktobra 1940. Ove borbe nisu uništile Luftvafe i ona je, na kraju dnevne faze, i dalje bila izuzetno jaka.

Međutim, opšti cilj napada na Britaniju mnogo je složeniji pa i nejasniji od razloga za pobjedu i poraze u dnevnim bitkama koji su jasno definisani. Prvo i najvažnije, nemačko ratno vazduhoplovstvo iako je imalo znatnu superiornost po broju aviona, bilo je slabo opremljeno i slabo vođeno za dugotrajnu bitku protiv dobro obučene, dobro opremljene i uporne odbrane. U načelu, nemački bombarderi i lovci nisu bili dorasli britanskim lovcima, a uz to bombarderi su mogli da dosegnu tek jednu desetinu teritorije britanskog ostrva u pratnji sigurne lovačke zaštite. Britanski odbrambeni sistem bio je sve efikasniji idući ka unutrašnjosti, tako da su danju bombarderi imali utoliko veće gubitke ukoliko su dublje prodirali u britanski vazdušni prostor. Ranjivost nekih tipova aviona, na primer *Ju-87* i *Bf-110* na napade *harikena* i *spitfajera*, još je više bacala težište na *Bf-109* čijim je pilotima u kritičnoj fazi borbi naredeno da odstupe od svoje, u tom vremenu, dosta uspešne taktike kojom su inače Britancima stvarali najveće teškoće.

Uz to, verovatno je istina da su Nemci imali hroničan nedostatak iskusnih vazduhoplovnih komandanata koji bi odmah znali koja taktika u datom trenutku može da nanese najviše štete protivniku. Nemačka vrhovna komanda imala je slabe koristi od sopstvene obaveštajne službe, koja je samo približno znala koji su bili vitalni aerodromi Lovачke komande. Sam Gering bio je potpuno nesposoban da shvati razvoj bitke. Tokom čitavog rata nemački lovci trpeli su posledice zbog nestručnih intervencija vrhovne komande i zbog toga je dolazilo do velike malodušnosti. To se ogledalo i u bici za Britaniju. Naprezanje nemačkih pilota lovaca bilo je žestoko, oni su ipak postizali pobjede sve dok Gering nije, kao nekakva srednjovekovna avet, stigao na obalu Lamanša i preusmerio svoje kohorte od ciljeva koje su mogli da postignu za nekoliko nedelja ako ne i dana.



## VAZDUŠNI AS BEZ NOGU

Avijatičar koji je nadvladao tešku invalidnost da bi postao jedan od vodećih pilota-lovaca u RAF-u



Mali broj ljudi je postao legenda za života, a još manje ih je nadvladalo teški fizički nedostatak snagom svoje ličnosti i dokazao sebi i svima ostalima da život u takvim slučajevima ne mora uvek da bude i tragedija. Takav čovek bio je pukovnik avijacije ser Douglas Bader (Douglas Bader).

Rođen u Sent Džons Vudu u severnom delu Londona 21. februara 1910. Douglas Robert Stjuart Bader se pokazao kao energično dete, kao dečak bavio se sportom i sklon je bio pustolovinama. Njegov otac, major u Britanskoj inženjeriji tokom prvog svetskog rata bio je ranjen šrapnelom 1917. i mada se naizgled oporavio, umro je od posledica rane 1922. Njegova tetka se u međuvremenu udala za pilota britanskog ratnog vazduhoplovstva Sirla Berdža (Cyril Burge) koji je leteo u RFC-u i u RAF-u za vreme rata, i priče koje je kazivao svom mladom nećaku raspalile su još više njegovu maštu. Zato nije ni bilo čudno što je posle završenog školovanja u Oksfordu, mladić odlučio da stupi u Britansko ratno vazduhoplov-

stvo. Uz pomoć i savete svoga teče, koji je tada već bio major i adjutant glavnog vazduhoplovnog maršala ser Hjuiga Trenčarda (Sir Hugh Trenchard), načelnika štaba vazduhoplovstva, Baderu je pošlo za rukom da dobije kadetsku stipendiju za školu RAF-au Kronvelu, septembra 1928. kada je imao osamnaest godina.

Bader je učio da leti na avionu *avro-504* i bio je ocenjen kao natprosečan pilot. U slobodno vreme bavio se kriketom, ragbijem, hokejem i boksom. Dve godine nakon dolaska u akademiju, dobio je oficirski čin 26. jula 1930. i raspoređen je u 23. grupu RAF-a u Kinliju. Njegova grupa bila je naoružana avionima *gloster gemikuk*. Tada se osećao kao da je ceo svet bio njegov: drugovi su ga veoma voleli, bio je dobar pilot, izvanredan sportista, a ostvario je svoj san da postane pilot lovac.

### Lom buldoga

Bader je bio u reprezentativnim ekipama RAF-à u raznim sportovima, a bio je izabran da u Hendonu na vazduhoplovnom mitingu leti u grupnim akrobacijama.

*Harikeni 242. grupe lete iznad oblaka spremni do pre-sretnu neprijatelja. Pod Baderovom komandom grupa je oborila preko 60 nemačkih aviona.*



Uskoro zatim njegova grupa počela je da preuzima nove lovačke avione *bristol bulldog* i tada je došlo do tragedije. Četrnaestog decembra 1931. neki civilni piloti su ga zamolili da prikaže akrobatski let. Kada je to odbio, neko od prisutnih je napravio komentar koji Bader nije mogao da ignoriše. Poleteo je svojim *buldogom* u jasno zimsko nebo, zatim obrušavao da bi zajedljivom pilotu prikazao kako se leti. Međutim, netačno je procenio visinu i vrh levog krila njegovog aviona za trenutak je zakačio zemlju i mali dvokrillac se razbio, pri čemu je Bader bio teško povređen.

Ova havarija mu je odnela obe noge i kako se činilo i karijeru koja je mnogo obećavala, pa i samo letenje. Posle dugih meseci u bolnici, gde je nekoliko puta bio na ivici smrti, on se konačno oporavio i rešio da se uhvati u koštac sa životom i stvarnošću. Dobio je dve veštačke metalne noge — proteze, i uskoro je opet počeo da hoda. Međutim, u RAF-u više nije bilo mesta za njega, pa je tako morao da se suoči sa potpuno novim načinom života u civilstvu. To su bile za njega najteže godine

obnovio prilikom izbijanja rata, sa zahtevom da mu se dozvoli da leti na avionima jednosedima, i sada mu je konačno to i odobreno« — pisalo je u vesti.

Bader se uskoro ponovo našao u lovačkom avionu, ovog puta u *spitfajeru*. Februara 1940. prekomandovan je u 19. grupu RAF-a u Duksfordu, a aprila je već bio voda eskadrile u 22. grupi.



Kao i mnogi njegovi vršnjaci, on je stalno iznova čitao mnoge priče o čuvenim pilotima lovcima iz prvog svetskog rata, kao što su bili Bol (Ball), Makaden (McCudden), i Manok (Mannock). Ako su avioni iz 1940. bili brži od onih iz 1917. i 1918, verovao je da su borbena taktika i pravila iz tih dalekih godina još uvek bila dobra i primenljiva. Uskoro je svoja ubeđenja mogao da isproba u borbenim dejstvima. Učestvovao je u bici iznad obale Denkerka i 1. juna 1940. oborio je svoj prvi *meseršmit*. Bio je na visini od 1000 metara, kada se nemački avion pojavio ispred njega i prvim mitraljeskim rafalom on ga je skinuo sa neba.

Ubrzo nakon toga je dobio komandu nad 242. grupom, jedinicom *harikena* koja se nedavno vratila iz Francuske i uglavnom su je sačinjavali Kanadani, koji su upravo bili preživeli teške dane, a uz to su izgubili skoro svu svoju opremu i avione. Onda je svojom svojstvenom energičnošću i odlučnošću Bader ubrzo doveo eskadrilu u stanje bojeve gotovosti i primerom prikazao pilotima kako će je voditi, oborivši jedan *dornije Do-17* 11. jula 1940. Vremenski uslovi su bili slabi, pa je Bader sam poleteo u potragu za neprijateljem. Naposljetku je pronašao, iznad obale kod Norfolka, *Do-17*. Ignorišući jaku vatru nemačkog mitraljesca iz zadnje turele, Bader mu se približio i otvorio paljbu. Međutim, bombarder je gotovo odmah potom ušao u oblake. Bader je izvesno vreme kružio, ljut zbog neobavljenog posla i potom se vratio u svoju bazu, gde je uskoro primio vest da je *dornije* ipak pogoden i srušio se u more.

#### Taktika lovačkog puka

Kada se rasplamsala bitka za Britaniju, 242. grupa bila je spremna za dejstvo, i predvođena Baderom, uskoro je napravila snažan utisak ne samo na štab komande lovačke avijacije već i na neprijateljske formacije koje su presretali. Njegova grupa je pripadala Dvanaestoj diviziji, koja je bila pod komandom vazduhoplovnog vicemarsala Traforda Li-Malorija (Trafford Leigh Mallory), koji je podržao Baderovu ideju da se u akciju šalju veliki lovački pukovi koji bi trebalo da nastupaju zajedno, a ne u manjim jedinicama. Da li je ovakva taktika bila sasvim ispravna ili nije, to je bilo često predmet diskusije, ali mora se priznati da je Bader, vodeći takav jedan puk, (sastavljen od tri grupe: 19, 242. i 310) postizao uspehe. Do kraja bitke za Britaniju, Baderu je bilo priznato 12 samostalnih vazdušnih pobeda, za što je odlikovan Ordenom za izvanredne zasluge, i Avijatičarskim krstom za zasluge. Njegovi Kanadani su oborili preko 60 nemačkih aviona. Početkom 1941. Bader je postao jedan od dvojice prvih potpukovnika koji su komandovali pukom baziranim na aerodromu Tangmere i naoruža-

života, ali je uspeo da preživi i te teškoće. Oženio se i 1939. počeo da radi u kompaniji Šel (Shell Oil).

Kada je rat zahvatio Evropu, Bader je odmah ponudio svoje usluge RAF-u. Uprkos svom hendikepu, on je tako impresionirao ljude koji su odlučivali o njegovoj molbi, da ne samo da mu je na kraju dozvoljen povratak u RAF već i odobreno da leti.

Krajem novembra 1939. on je upućen u Centralnu letačku školu u Upavonu, da bi se upoznao sa modernim tipovima aviona. Kratkom vešću u vazduhoplovnom časopisu iz 1939. javljeno je o njegovom povratku u aktivnu službu RAF, međutim, ko god da je to pročitao, nije mogao ni da nasluti budući blistavi put ovog mladog oficira. »Poručnik D. R. S. Bader, koji je izgubio obe noge u avionskom udesu pre osam godina, ponovo je primljen kao pilot u RAF. Devet meseci nakon nesreće on je dobio proteze i ubrzo je dokazao da je i dalje prvoklasan pilot. Poručnik Bader je tada zatražio da bude opet primljen u aktivnu službu, ali je bio odbijen. Svoju molbu je





nim *spitfajerima*. U leto 1941. RAF je počeo da dobija inicijativu u vazduhu, i da preleće Lamanš, pa je Bader opet pokazao svoju odlučnost predvođeci svoje tri grupe 145, 610. i 616. u borbe iznad severne Francuske. Leteći u operacijama nazvanim »čišćenje« i »cirkus«, njegov se puk neprestano sukobljavao sa *meseršmitima*, a Bader je uvek bio u središtu borbi. Juna 1941. je oborio tri *Bf-109*, 2. jula još jedan a verovatno i drugi, posle čega je stekao lentu za svoj Orden za izvanredne zasluge.

Nekoliko dana kasnije, Bader je zapalio rafalima *Bf-109* blizu grada Lil, a 9. i 10. juna još po jedan. Dakle, početkom jula Bader je sigurno uništio četiri *Bf-109*, dva verovatno, a dva je ošteti. Bio je na vrhuncu svoje forme. Iznad Hacebruka, 12. jula, rafalom je zapalio *Bf-109*, a onda otvorio vatru na formaciju od tri aviona. Nekoliko dana kasnije uspeo je da obori avion ne ispalivši ni metak. Kada ga je nemački pilot ugledao tačno iza sebe, izgubio je živce i iskočio padobranom, pružajući Baderu neuobičajenu pobedu.

Sledeće pobeđe nad neprijateljem postigao je 19. i 23. jula što je značilo bilans za mesec juli od ukupno osam pobeđa, više oštećenih protivničkih aviona i još više »uplašeni« pilota. Bader je insistirao u svojim izveštajima na ovim »uplašenim«, pogotovu nakon borbe u kojoj je nemački pilot iskočio padobranom iako Bader nije opalio ni metak na njega. On je sa ponosom izvestio: »Jedan *Bf-109* uništen. Uplašen. Provereno. Videla su to dvojica pilota«.

U toku tih meseci Bader i njegov puk, zajedno sa sličnim vođama i njihovim pukovima iz 11. divizije Lovачke komande, utirali su put lovačkoj taktici koja se primenivala u sledeće dve godine, stalno napadajući ciljeve u severnoj Francuskoj uz sadejstvo 2. bombarderske divizije i time držali nemačke lovce u pripravnosti i borbi. Premda je danas poznato da RAF nije naneo onoliko velike štete nemačkoj Luftvafe koliko se onda mislilo, stečena su mnoga borbeno i tehnička iskustva što je kasnije u daljnjem toku rata bilo od velike koristi. Uz to ti napadi su svakako podigli moral britanskom stanovništvu koje je doživelo napade Luftvafe od jula 1940.

Međutim, Baderovo učestvovanje u toj borbi se uskoro završilo. Na dan 11. avgusta 1941. godine, iznad Lila Baderov puk je uhvatio u »makaze« nekoliko *Bf-109*. Nakon početnog sukoba, on se našao sam na nebu i tada

je ugledao šest *Bf-109* ispred sebe. Sjurio se na njih i otvorio vatru na poslednjeg koji je počeo da pada ostavljajući trag plamena i dima za sobom. Ostali nemački piloti ovo nisu primetili, pa je Bader napao sledeći *meseršmit* i takođe ga oborio. Ovoga puta ostali *Bf-109* su ga videli i napravili nagli oštar zaokret. Kada je i Bader počeo da manevriše osetio je da ga je nešto udarilo: sudario se, u stvari sa jednim od *Bf-109*. Ceo trup i rep Baderovog *spitfajera* bili su odsečeni, a ostatak zajedno sa njim u kabini pao je u kovit ka zemlji. U pokušaju da iskoči, Bader je najednom osetio da mu se desna noga negde zaglavila a sam je visio napola iz kabine. Nekako je uspeo da se trzajem oslobodi, ali je veštačka noga ostala u kabini aviona. Spustio se na zemlju padobranom i potom su ga Nemci zarobili.

#### Ratni zarobljenik

Bio je to kraj Baderovih borbenih letova i započelo je troipogodišnje ratno zarobljeništvo. Veći deo toga vremena on je bio stalna muka za svoje stražare. Uskoro nakon što je dobio nazad opravlenu veštačku nogu, koju su Nemci izvukli iz njegovog *spitfajera*, uspeo je da pobjegne iz bolnice gde je bio čuvan, ali je ponovo uhvaćen i zarobljen. Kasnije, pošto je dobio novu protezu iz Engleske, poslat je u oficirski zarobljenički logor »Oflag« VI B u Libeku, gde je sa još dvojicom opet pokušao da beži. Prebačen je u opšti zarobljenički logor »Stalag« Luft III u Sagan, ali je opet stvarao teškoće i najzad su ga uputili u zamak Koldic, gde je ostao sve do dolaska američkih trupa 1945.

Po povratku u Englesku unapređen je u čin pukovnika avijacije i naimenovan za komandanta škole za vođe lovačkih jedinica u Tangmereu. Povukao se iz RAF-a neočekivano brzo — već 21. jula 1946, vrativši se u kompaniju Šel. Kasnije je dobio viteški red.

Tokom petnaest meseci njegovog vazdušnog ratovanja zvanično su mu priznate 22 i po vazdušne pobeđe mada je sam tvrdio da je oborio 30 aviona. Mada dobro poznat u RAF-u kako po borbenim rezultatima tako i po uspešnom komandovanju, njegovo ime je zaista postalo opštepoznato sredinom 1950. kada je Pol Brikhil (Paul Brickhill) napisao Baderovu biografiju (»Rech for the Sky«) koja je objavljena 1954, a dve godine kasnije po njoj je snimljen i film. Bader je umro 1983. godine.

*Gore: Akrobatski tim 23. lovačke grupe ispred gloster gemikuka, na aerodromu Kenlej 1931. To su, sleva na desno: Daglas Bader, Hari Dej i Džeferi Stivenson, a snimljeni su kratko vreme pre nego što je Bader doživeo nesreću u buldogu.*

*Dole: Emblem Baderove 242. grupe. Većina grupa RAF-a imala je slične zvanične embleme.*





# GENERAL LOVAČKE AVIJACIJE

Istaknuti pilot-lovac Adolf Galand postao je najmlađi nemački general u drugom svetskom ratu

Jedan od najneobičnijih fenomena u drugom svetskom ratu bila je činjenica da se uspon nemačke Luftvafe nastavljao uprkos izuzetnom rastu vazdušnih snaga njenih protivnika. A još je neobičnije bilo da je Luftvafe, zbog zastoja u razvoju nastalom dvadesetih i početkom tridesetih godina, godine 1939. osećala veliki nedostatak oficira, pre svega srednjeg ranga, pa je stoga imala i izuzetno mali broj viših štabnih oficira doraslih potrebama operativne administracije.

I sam Herman Gering, iako sposoban komandant eskadrile u prvom svetskom ratu, bio je postao pre svega politička figura, za koga su vazduhoplovna strategija i taktika bile prokletstvo, nešto sasvim nespojivo sa avijacijom. Luftvafe je ipak postala uništavajuće oružje za mnoga evropska vazduhoplovstva, a krenula je i u stratešku bombardersku ofanzivu protiv Britanije, zadala velike gubitke sovjetskom ratnom vazduhoplovstvu, a na kraju uporno danju i noću branila nebo iznad Nemačke, pred vazdušnim snagama Britanije i SAD. Sve je to tokom čitavog rata bilo delo srazmerno malog broja mladih profesionalnih vazduhoplovaca. Među njima najistaknutiji bio je Adolf Galand (Galland), koji je sa 30 godina postao najmlađi general nemačkih oružanih snaga. Rođen 19. marta 1912. u Vesterholtu u severnoj Nemačkoj, Galand je krajem dvadesetih godina odlučio da postane pilot, uprkos svim ograničenjima koja su bila nametnuta avijaciji od strane savezničkih sila. Školovao se za pilota na jedrilicama, i uprkos neslaganju roditelja, prijavio se za pilota u nemačku Lufthanzu koja je upravo počela da postaje čuvena kao najsposobnija vazduhoplovna kompanija u Evropi. U odnosu na šest miliona nezaposlenih u Nemačkoj, konkurencija za ovakvo zaposlenje bila je žestoka.

Godine 1932. otprilike u vreme kada je nacistička partija krčila put ka vlasti, Galand je stupio u pilotsku školu u Šliselhajmu, a onda je prešao u Varneminde na kurs za pilota hidroaviona. Sledeće godine Hitler je postao kancelar Nemačke, i formirajući svoju upravu, izabrao je Hermana Geringa za rajhskomesara (ministra) za avijaciju. U planovima za stvaranje novog vojnog vazduhoplovstva bila je posebno naglašena obuka pilota lovaca. Jezgro pilota bombarderskih snaga bilo je relativno lako sastaviti od letačkih posada Lufthanze. Među mladim kandidatima za pilote lovce bio je i Galand koji je tajno poslat na obuku u Italiju. No, uskoro se vratio kući razočaran zbog preterane a sa stručne strane i loše trenaze u italijanskoj školi u Grotalji, i morao je da se zadovolji onim što su pružali u to vreme još dosta redki komercijalni letovi tadašnje Lufthanze širom Evrope.

Međutim, Galand je februara 1934. opet upućen na vojne letove i to u 10. pešadijskom puku u Drezdenu, a već 1. oktobra dobio je čin potporučnika i poslat je kao instruktor u prvu lovačku školu. Pet meseci kasnije Nemci su i zvanično priznali svetu da su oformili Luftvafe. Galand, koji je već više puta molio za premeštaj u neku lovačku jedinicu, prekomandovan je u 132. lovački puk »Rihthofen«, tako da je postao jedan od prvih pilota u novoformiranoj Drugoj grupi. Ova jedinica je imala u svom sastavu lovačke dvokrilne avione *hajkel He-51* i imala je svoju bazu na aerodromu Jiteborg-Dam.

## Borbe u Španiji

Na tim istim *He-51* Galand se borio u španskom građanskom ratu, stigavši na poluostrvo u maju 1937. Imao je 25 godina i čin poručnika, a u Legiji kondor postao je kapetan i na kraju komandovao je 3. lovačkom eskadrilom. U vazdušnim borbama *He-51* se pokazao potpuno nedoraslim sovjetskim lovcima jednokrilkima iz republikanskih snaga, koje su često vodili odlični sovjetski piloti, pa su ga počeli šire koristiti za napade na zemaljske ciljeve. Piloti Galandove generacije, među njima i Verner Molders (Werner Mölders) morali su da stvore modernu lovačku taktiku, oslobođenu uticaja dotadašnjih besmislenih vežbanja u vazduhu. Kao rezultat petnaestogodišnjeg prekida u postojanju nemačkih vazdušnih snaga, nove generacije pilota još uvek su podučavali veterani iz prvog svetskog rata koji nisu mogli da prate razvoj aviona i nastanak novih taktika. Galand je tek nakon povratka u Nemačku, u avgustu 1938, prvi put seo u novi *meseršmit Bf-109*. Odmah je shvatio da će ovi avioni zahtevati potpuno novu taktiku u vazdušnim borbama, no tu je taktiku ostvario i doradio Molders, a postala je osnova ne samo za lovce Luftvafe, već su je preuzeli i Britanci i Amerikanci.

Galand u Španiji nije uspeo da zabeleži neku vazdušnu pobedu u borbi, dok ih je Molders stekao 14. U Berlinu se zatekao onda kada se sve više govorilo o ratu koji



*Dole: Nemački lovački as Adolf Galand, sa karakterističnom cigarom u ustima, izlazi iz svoga meseršmita Bf-109, koji je označen njegovim ličnim amblemom (crtež gore). Na početku bitke za Britaniju, Galand je komandovao 3. grupom 26. lovačkog puka, a celim pukom na njenom završetku.*







Levo: Galand (prvi zdesna) je prava iskustva stekao u Legiji kondor u Španiji leteći hajkelima He-51 i meseršmitima Bf-109.

predstoji i koji je bio rezultat nemačkog zahteva za Sudetskom oblašću. Galand je postavljen da organizuje dve nove grupe za podršku jedinicama na zemlji, naoružane raznovrsnom kolekcijom zastarelih dvokrilaca. Međutim, ove dve na brzinu sastavljene grupe nisu učestvovala u okupiranju Čehoslovačke zbog rdavih vremenskih uslova pa i zbog nekih drugih okolnosti.

Galand je bio sve više razočaran sve ozbiljnijim nastojanjima da Luftvafe postane pre svega oružje za podršku borbama na zemlji. Vazдушna odbrana Nemačke i samostalne vazdušne operacije velikih formacija bombardera jedva da su se i spominjale među vojnim teoretičarima koji su bili zaokupljeni idejom o planiranom »blickrigu« (munjevitom ratu), koji podrazumeva koncentrisane napade snažne oklopne zemaljske armije, pod zaštitom mnoštva bombardera, u to vreme novouvedenih bombardera za obrušavanje i lovaca. Galand je tako kraće vreme svoje karijere proveo kao probni pilot u ispitivačkom centru Rehlin, leteći na prvim primercima aviona za podršku foke vulf Fw-189 i henšel Hs-129.

Kada je Nemačka napala Poljsku 1. septembra 1939, Galand je leteo na borbenom dvokrilcu henšel Hs-123, kao vođa eskadrile, pod komandom majora Vernera Špilfogla (W. Spielvogel) u 2. grupi, 2. puka koji je bazirao na aerodromu Alt-Rozenberg. On je izvršio oko 50 zadataka tokom 27 dana poljske kampanje i 1. oktobra bio je unapređen u čin kapetana. U isto vreme bio je odlikovan ordenom Gvozdenog krsta druge klase.

#### Vazdušne bitke na zapadu

Početkom 1940. Galand je nakon istrajnih molbi prekomandovan u lovačku avijaciju, postavši pukovski adjutant u Lovačkoj grupi JG-27 dovoljno rano da učestvuje u velikom napadu 10. maja 1940. godine. Dva dana kasnije on je postigao svoju prvu vazdušnu pobjedu, kada je leteći meseršmitom Bf-109 uništio dva belgijska harikena zapadno od Liježa. Pet dana kasnije on je oborio jedan francuski potez-631, ali je bio prinuđen da izvrši prinudno sletanje zbog pomanjkanja goriva. Trećeg juna njegov broj vazdušnih pobjeda popeo se na 12. Već se bio susreo i sukobio sa harikenima i spitfajerima britanskog vazdu-

hoplovstva i uvideo da su oni itekako dostojan protivnik u vazdušnim borbama.

Bitka za Britaniju je započela u julu 1940. godine kada se Galand nalazio u 26. lovačkom puku »Šlageter«, kao vođa 3. grupe, koja je bazirala kod Kafijera i po njegovim rečima bila tamo »... gde je Bog rekao laku noć na zaboravljenom i starom francuskom aerodromu«. Osamnaestog jula bio je unapređen u majora, a 1. avgusta, kada je njegov ukupni broj vazdušnih pobjeda na zapadnom frontu dostigao 17, Keselring ga je odlikovao Viteškim krstom.

Kao i mnogi drugi nemački piloti lovci iz tog vremena i Galand je bio razočaran zbog pogrešne upotrebe izvanrednog meseršmita Bf-109 zvanog »emil«. Sve češće je naime određivan za neposrednu podršku i zaštitu bombardera Luftvafe — i tako vezani za formacije bombardera piloti Bf-109 sa svojim lovcima koji su bili i te kako ravni britanskim nisu bili u mogućnosti da učestvuju u

Dole: General Adolf Galand, snimljen za vreme inspekcije lovačkih jedinica u Francuskoj, u danima invazije Normandije. Pukovnik Hans Trautloft (desno) bio je u njegovom štabu, a potpukovnik Priler (levo), bio je u to vreme komandant 26. lovačkog puka — nekadašnje Galandove jedinice.





*Dole: Već u početku rata i tokom 1940. godine Galand je bio jedan od najboljih komandanata Luftvafe.*

borbama sa avionima Lovačke komande RAF-a. Kada su ih nakratko oslobodili te obaveze Bf-109 su u samostalnim borbenim operacijama uništavali dnevno skoro po čitavu lovačku grupu britanskih *harikena* i *spitfajera*. Odluka da glavni cilj nemačkih bombardera postanu britanski gradovi, dala je Britancima toliko potreban predah tokom kojeg je Lovačka komanda reorganizovala i osvežila svoje umorne jedinice.

Pred kraj bitke za Britaniju, Galand je komandovao već celokupnim 26. pukom što je bilo u skladu sa novom politikom komande Luftvafe da posebno uspešne mlade pilote određuje za vođe. Kada je dostigao 40 pobjeda odlikovan je Hrastovim lišćem za Viteški krst, drugi nakon Meldersa.

Početak 1941. Galand se sa svojim pukom nalazio u Brestu, gotovo van domašaja engleske južne obale, pa je retko imao priliku da se sukobi sa britanskim lovcima. Na dan 21. juna, međutim, bio je opet na području Pa de Kalea, gde je oborio dva *blenhajma*, pre nego što su ga *spitfajeri* primorali da prinudno sleti. Uprkos tome, istog dana opet je bio u akciji protiv *spitfajera*, jedan je uništio — njegova 70 pobjeda — ali je sam oboren i ranjen. Dostignuća toga dana donela su mu odličje Mačeve za njegov Viteški krst. Sledećeg dana Nemci su napali Sovjetski Savez.

#### **Po Meldersovim tragovima**

Nemačka se tako upustila u poduhvat, koji je bio strašna mora za sve njene vojnike: rat na dva fronta.

Ostavljajući samo dva lovačka puka na zapadnom frontu, Luftvafe je bacila gotovo svoje celokupne lovačke snage na istočno ratište. I Melders je sa svojim pukom prekomandovan na istok, dok je Galand ostao u Francuskoj sa svojim 26. pukom. Uskoro nakon toga, Melders je bio izabran za inspektora lovačke avijacije, ali je poginuo u vazduhoplovnom udesu na svom odlasku na sahranu Ernsta Udetu koji je izvršio samoubistvo. Pošto

su i Melders i Udet bili njegovi prijatelji, njihova smrt je Galanda jako pogodila.

Upravo u to vreme Gering ga je naimenovao svojim naslednikom na položaju generala svih lovaca i unapredio ga u general-majora. Tako je postao najmlađi nemački general.

Pod rukovodstvom šefa generalštaba Luftvafe (OKL) Hansa Ješoneka (Jeschonnek) Galand je bio sada kontrolor svih lovačkih zadataka koji su se ticali nemačkog lovačkog vazduhoplovstva na istočnom frontu, na Balkanu, u Sredozemlju i na zapadu. Uprkos zahtevima nastalim zbog sukcesivnih nemačkih ofanziva tokom 1942. Luftvafe je ipak zadržala inicijativu na svim frontovima tako što je svoje jedinice selila sa ratišta na ratište a pomagala joj je i ubrzana proizvodnja aviona. Galand je, međutim, stalno snažno zagovarao svoje ubedenje, da zbog ulaska SAD u rat i narastanja britanskih bombarderskih snaga, Luftvafe premalo čini za zaštitu same Nemačke koja će neizbežno postati meta savezničkih vazdušnih snaga. Smatrao je da je osnovna greška Hitlera i Geringa što su uporno smatrali da Luftvafe treba pre svega da pruža podršku kopnenim snagama. Potpuno je zanemarena i noćna odbrana Nemačke. Relativno mali broj noćnih lovačkih pukova bio je u uzanom pojasu raspoređen preko čitave Evrope, od Finske do Sredozemlja. Nemačke fabrike aviona i gradovi bili su bukvalno otvoreni ciljevi za savezničke bombardere.

Galand je bio odlikovan Brilljantima uz Viteški krst, 28. januara 1942. kada se ukupan broj njegovih vazdušnih pobjeda popeo na brojku 94, i tada je bio povučen iz operacija. Galand je organizovao celokupnu zaštitu iz vazduha prilikom bekstva nemačkih ratnih brodova iz luke Brest, pa preko Lamanša, 12. februara 1942. Posle toga on se potpuno posvetio pitanjima vazdušne odbrane Nemačke, koja je postala još kritičnija zbog nemačkih







Levo: Posleratni susret dva protivnika: Adolf Galand i britanski as potpukovnik Robert Stanford-Tak u Muzeju RAF-a, 1975. godine.

neuspeha na istočnom frontu. Od tada, pa do kraja rata, Nemci su pribegavali improvizacijama. Na primer, kada su sovjetski avioni krenuli u napad na nemački železnički saobraćaj prema istočnom frontu, Galand bi brzo organizovao specijalne vozove sa radarima, reflektorima i flakovima koji su delovali u tesnom sadejstvu sa lovcima.

#### Obrana Nemačke

Slutnje koje je Galand izrekao počele su da se ostvaruju u nedelju 24. jula 1943. kada je izvršen prvi iz niza pustošućih dnevnih i noćnih vazdušnih napada na Hamburg koji su trajali čitavu sedmicu. Avioni RAF-a su bacali staniolske trake zvane »prozor« da bi stvorile konfuziju u nemačkoj radarskoj mreži i onemogućili odbranu protiv bombardera, dok su noćni lovci bili nesposobni da dođu u kontakt sa nadolazećim bombarderskim formacijama. Tada je postalo očigledno da treba poslušati što traži Galand i nekoliko lovačkih pukova je vraćeno u Nemačku. Galand je delovao brzo i efikasno, što je bilo i neophodno obzirom na najnoviji razvoj u američkoj dnevnoj bombarderskoj ofanzivi na nemačke gradove i bombarderi *B-17 leteće tvrđave* i *B-24 liberatori* ubrzo su suočeni sa poboljšanom nemačkom odbranom. Uskladeni obaveštavanje i usmeravanje nemačkih lovaca sa mrežom osmatračkih stanica na zemlji i uskladeni napadi velikog broja bolje naoružanih lovaca naneli su dramatične gubitke američkim bombarderima, što je kulminiralo u pogubnom napadu na Švajnfurt 14. oktobra 1943. Galand je često leteo sa aerodroma na aerodrom za vreme ovih napada, da bi se i sam osvedočio kako se sprovode njegova naređenja. Sa uvođenjem odličnih američkih lovaca velikog doleta *P-51 mastanga*, ratna sreća je opet napustila Nemce, a tako je i ostalo sve do kraja rata. *Mastangi* su nadvladali formacije *meseršmita* i *foke vulfa* i teški bombarderi, *tvrđave* i *liberatori* skoro su neometano napadali svoje ciljeve.

Jednog dana, početkom 1944. godine, Galand i pukovnik Hanes Trautloft (inspektor za dnevne lovce na istoku), poleteli su u dva *foke vulfa Fw-190* da bi izbliza osmotrili vazdušnu borbu blizu Magdenburga, između ogromne formacije bombardera *B-17* u pratnji lovaca *P-51*, i oko 300 nemačkih lovaca. I njih dvojica su uspeli da izoluju jednu *leteću tvrđavu* i da je obore, a onda su ih napali *mastangi*. Trautloftovi topovi su otkazali i oba najviša oficira nemačkih lovaca morala su ubrzano da se povuku. Kada su se saveznici iskrcavali u Normandiji, Luftvafe je bila skoro sasvim odsutna. Galand je zbog novog

shvatanja prioriteta morao sve svoje lovačke snage da povuče u takozvani »unutrašnji krug« Nemačke. Pre toga je doživeo još jedno jako razočaranje: izvanredni mlazni lovac *meseršmit Me-262* koji je na izričit Hitlerov zahtev trebalo da se koristi kao lovac-bombarder, još uvek nije bio u tehničkom pa ni u taktičkom smislu dovoljno doraden i spreman za upotrebu, tako da u trenutku američkih masovnih bombardovanja nemačkih gradova nije bio ni od kakve koristi.

#### Nastupanje mlaznih lovaca

Tek oktobra 1944. kada su se britanske, kanadske, američke i sovjetske armije već jako približile nemačkim granicama, Galand je konačno dobio odobrenje za formiranje nove lovačke jedinice koja bi letela reaktivnim avionima. Komandu je poverio majoru Valteru Novotniju, (Walter Nowotny), poznatom pilotu, starom 23 godine. Jedinica Novotni uskoro je demonstrirala nesumnjivu superiornost mlaznih lovaca *Me-262* u odnosu na neke druge savezničke ili nemačke lovce. Galand je potom razrešen položaja lovačkog inspektora i na lični Hitlerov zahtev formirao je novu jedinicu lovaca *Me-262*, 44. lovačku formaciju. Lično je njome komandovao i u njoj prikupio najbolje pilote što ih je bilo moguće naći. U poslednjih pet meseci rata, otpor nemačkih pilota lovaca bio je ogorčen no potpuno beznađežan. Britanski i američki lovci stalno su krstarili po nemačkom nebu i obrušavali se na svakog neprijateljskog lovca koji bi ugledali i grupa *JV-44* je i sama plaćala svoj danak. Mnogi Galandovi piloti su oboreni, a mnogi jednostavno nisu više mogli da izdrže napore i da se nose sa još nepoznatim avionom i razbijali su se. Tek ponekad bi se uspeli probiti kroz savezničke lovce i naneti razaranje među bombarderima. U poslednjoj nedelji rata, preostali *Me-262* iz *JV-44* su ostali bez goriva na aerodromu kod Salcburga koji su uskoro zauzele savezničke jedinice. Adolf Galand je svoj poslednji borbeni let obavio nedelju dana ranije, kada je predvodio šestorku mlaznih *Me-262* protiv formacije bombardera *B-26 maroder* iznad Nojburga. Posle munjevitog napada na bombardere, Galand je bio uhvaćen u makaze od lovaca iz pratnje koji su oštetili njegov avion i prisilili ga da se prinudno spusti na aerodrom u Remsu, koji je upravo bio pod napadom američkih *P-47 tanderbolta*. Galand se spustio brzinom od preko 240 km na čas i uleteo u krater od eksplozije bombe. Galand je bio samo lakše povredjen u koleno, međutim za njega je rat bio završen.



# TRIJUMF IZNAD TARANTA

Novembra 1940. britansko mornaričko vazduhoplovstvo je uništilo većinu italijanske ratne mornarice

Situacija u Sredozemlju neposredno posle stupanja Italije u drugi svetski rat, juna 1940, bila je veoma nepovoljna za britansku ratnu mornaricu. Dotle je savezničko brodovlje od Sueckog kanala do Gibraltara plovilo pod zaštitom pomorskih snaga iz Aleksandrije, Malte i Gibraltara i uz pomoć francuske ratne mornarice. Propast Francuske i prisustvo moćne italijanske flote — u vreme kada je bilo potrebno da Britanci ojačaju Maltu i opskrbljuju svoje kopnene snage u Zapadnoj pustinji — preko noći su preopterile rezerve britanske ratne mornarice koje su ionako jedva bile dovoljne za njenu globalnu strategiju.

## Rat u Sredozemlju

Britanska ratna mornarica je postepeno počela da jača svoje snage u Aleksandriji, a admiral ser Endrju Kaningem (Andrew Cunningham) nije gubio vremena u pokušajima da natera italijansku flotu u borbu. Međutim, iako su Italijani imali očiglednu brojčanu premoć, oni nisu nikako želeli da pomognu planove britanskog admirala. Italijani nisu imali nosače aviona i oslanjali su se samo na avione za podršku iz obalnih baza, dok je britanska ratna mornarica uvek imala najmanje tri nosača aviona u Sredozemlju.

Ipak, samo prisustvo italijanske flote ratnih brodova, pa makar neaktivnih, predstavljalo je opasnost za bezbednost savezničkih brodskih konvoja u tom delu sveta. Iako su tri takva brodska konvoja stigla na Maltu,

oktobra i početkom novembra, pod zaštitom britanske sredozemne flote, neizazvani italijanski napad na Grčku, nametnuo je nove obaveze savezničkim ratnim brodovima, kada su Britanci pokušali da stvore isturenu pomorsku bazu za konvoje u zalivu Suda na Kritu.

Tada je admiral Kaningem odlučio da upotrebi bombardere za torpedovanje sa nosača aviona, u ostvarenju dugo pripremanog plana za napad na italijansku ratnu flotu u njenoj bazi u Tarantu. Ovaj napad je trebalo da smanji opasnost za konvoje sa brodovima za prebacivanje jedinica i opreme koji su novembra meseca morali da krenu iz Gibraltara za Aleksandriju.

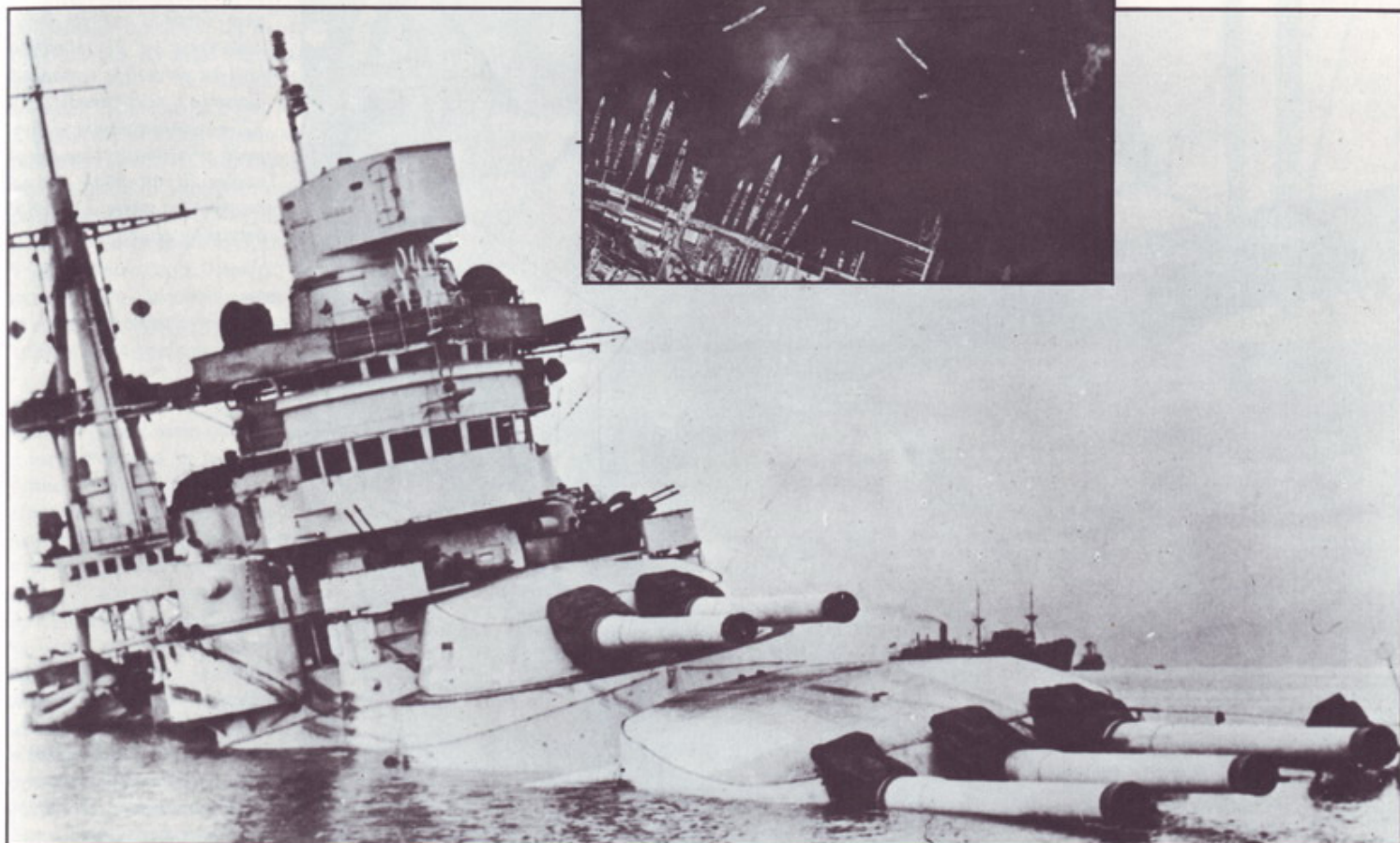
## Izviđački let sa Malte

Britanci su u to vreme raspolagali, u Gibraltaru i Aleksandriji, sa tri nosača aviona, četiri bojna broda i teške krstarice uz brojne lake krstarice i razarače. Sve je bilo spremno za napad na dan 21. oktobra — na godišnjicu bitke kod Trafalgara. U napadu je trebalo da uče-



Levo: Oštećene krstarice u unutrašnjoj luci Taranta, jedan dan posle napada.

Dole: Bojni brod Kajo Dzulio sa torpedom teško oštećenim bokom broda nasukan na dno luke.





stvuje 30 aviona *svordfiš* iz 813, 815, 819. i 824. grupe mornaričke avijacije, sa nosača aviona *Igl* i *Ilastrijus*. Međutim, kako je *Igl* bio oštećen eksplozijama italijanskih bombi u neposrednoj blizini trupa, odlučeno je da se nekoliko aviona i posada sa *Igl*a prebaci na *Ilastrijus* i da on jedini učestvuje u napadu. Na njegovom komandnom mostu vijorila se admiralska zastava kontraadmirala Lamli Listera (Lumly Lyster), pilota iz prvog svetskog rata koji je službovao u eskadrili britanske pomorske avijacije u Tarantu pre više od 20 godina, i koji je već 1938. izložio svoj plan o vazdušnom napadu na ovu pomorsku bazu. Štaviše, upravo zbog toga neke pilote na *svordfišima* počeo je da uz normalnu letačku obuku vežba i za noćne napade još 1939, a neki od tih pilota su sada bili sa njim na nosaču *Ilastrijus*.

Dok su mehaničari sa nosača aviona montirali dopunske rezervoare za gorivo, na *svordfišima* izbio je ozbiljan požar u hangaru i uništio dva aviona, oštetivši pet drugih. Napad koji je trebalo da se izvede pod kodiranim nazivom operacija »Presuda«, morao se odložiti do 11. novembra 1940.

Jasno, pre toga RAF je morao da izvrši detaljno izvidanje luke Taranto. Avion *martin merilend* iz 431. odseka za opšte izvidanje, poleteo je po užasnom nevremenu sa aerodroma Luka na Malti 10. novembra. Podaci koje je posada sakupila tokom leta svrstavaju ga među najuspešnije i najznačajnije letove britanskih izviđačkih pilota u toku drugog svetskog rata.

Pilot *merilenda* bio je poručnik Adrian Varbarton (A. Warburton). Sa posadom narednikom Džonom Spirijem (John Spir) kao navigatorom i strelcem Pedit Moranom (Paddy Moran) uzeo je kurs prema Kalabriji, stalno leteći iznad same površine vode. Varbarton je pravovremeno obavestio svoje članove posade da moraju ostati iznad luke Taranto sve dok ne utvrde poziciju i ne ucrtaju na karti svaki neprijateljski ratni brod.

Italijane je avion u niskom letu potpuno iznenadio. Nisu

podigli ni uobičajene baražne balone i Varbarton je dva puta obleteo luku, pre nego što je protivavionska artiljerija otvorila vatru. Spiri je užurbano beležio imena italijanskih ratnih brodova, dok je Varbarton snimao kamerom. Pošto je žestina protivavionske vatre pojačana, pilot se nakratko povukao, a onda se još jednom munjevito pojavio iznad brodova i napravio krug kako bi bio siguran da je dobio celovit pregled stanja u luci. Uprkos pokušajima italijanskih lovaca, *merilend* je bezbedno stigao na Maltu, gde su brzo obrađeni snimci i zabeleške, a onda prebačeni na *Ilastrijus*. Podaci sa vanredno uspešnih fotografija su pokazali veliki broj plovila, i to pet bojnih brodova, 14 krstarica i 27 razarača usidrenih u ratnoj luci Taranto. Kasno te večeri, posada jednog britanskog izviđačkog hidroaviona izvestila je da je i šesti italijanski bojni brod uplovio u luku.

#### Iznenadni napad

Sada, kada je dobio detaljne informacije o cilju, kapetan D. V. Bojd (D. W. Boyd), komandant nosača aviona, javio je admiralu Kaningemu da će planirani napad sigurno biti uspešan. Tako su dva talasa *svordfiša* poletela uveče 11. novembra. Prvi talas od dvanaest aviona — šest naoružanih torpedima, četiri bombama i dva bombama i svetlećim bombama — koje je predvodio poručnik bojnog broda Kenet Vilijamson (Kenneth Williamson), poleteo je u 20.40 časova. Drugi talas od devet aviona — pet sa torpedima, četiri sa bombama — koje je predvodio poručnik bojnog broda Džon Hejl (John Hale), poleteo je u 21.30 časova kada je *Ilastrijus* bio udaljen 275 km jugoistočno od Taranta.

Kako je drugi talas bio manje opterećen gorivom, stigao je nad Taranto samo deset minuta iza prvog, koji je potpuno iznenadio odbranu luke. Prethodnog dana, oluja je pokidala baražne balone, a uz to Italijani nisu stavili ni protitorpedne mreže smatrajući da one samo ometaju pokrete brodova. Iako je Taranto bio zamračen,

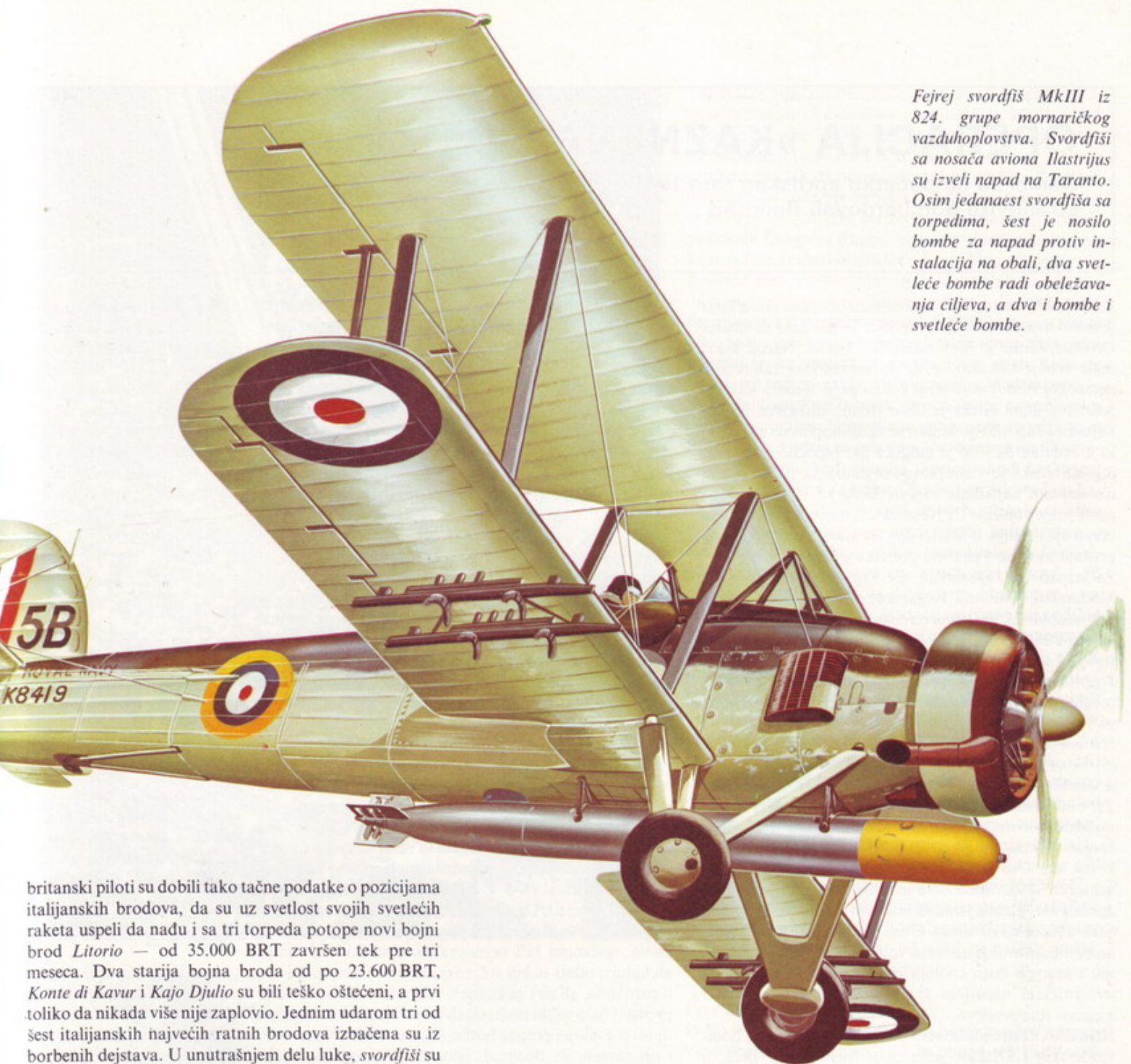
## Fejrej svordfiš Mk II



Levo: Na fejrej svordfiš to-vare torpeda od 18 inča. Jedanaest od 21 svordfiša koji su poleteli u napad na Taranto u noći između 11. i 12. novembra nosilo je torpeda pripremljena za detonaciju ili na udar, ili na magnetsko polje u blizini broskog trupa.

Desno: Umetnički prikaz slikara Belgoja napada na Taranto. Uprkos žestokoj vatri italijanske protivavionske artiljerije, izgubljena su samo dva aviona.





Fejrej svordfiš MkIII iz 824. grupe mornaričkog vazduhoplovstva. Svordfiši sa nosača aviona Ilustrijus su izveli napad na Taranto. Osim jedanaest svordfiša sa torpedima, šest je nosilo bombe za napad protiv instalacija na obali, dva svetleće bombe radi obeležavanja ciljeva, a dva i bombe i svetleće bombe.

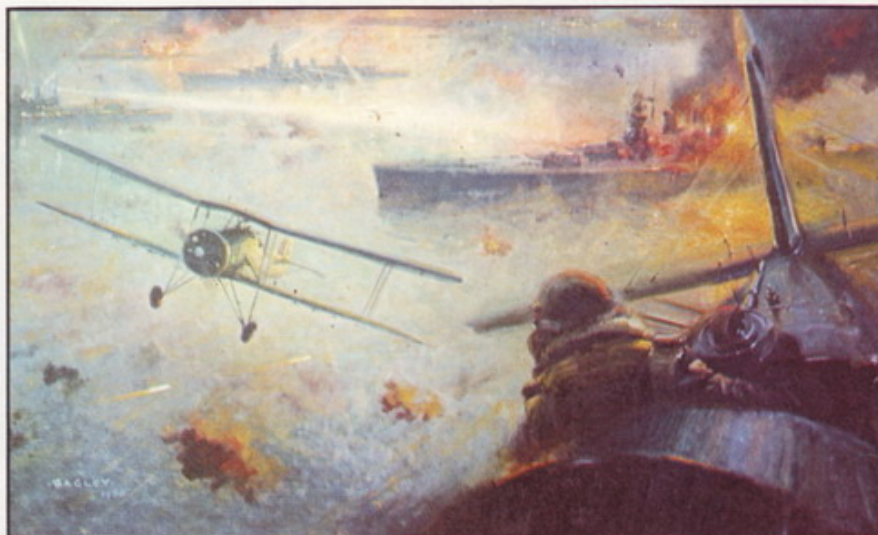
britanski piloti su dobili tako tačne podatke o pozicijama italijanskih brodova, da su uz svetlost svojih svetlećih raketa uspeali da nađu i sa tri torpeda potope novi bojni brod *Litorio* — od 35.000 BRT završen tek pre tri meseca. Dva starija bojna broda od po 23.600 BRT, *Konte di Kavur* i *Kajo Djulio* su bili teško oštećeni, a prvi toliko da nikada više nije zaplovio. Jednim udarom tri od šest italijanskih najvećih ratnih brodova izbačena su iz borbenih dejstava. U unutrašnjem delu luke, svordfiši su pogodili jednu tešku křstaricu i jedan razarač.

Vilijamsonov čeonni svordfiš bio je oboren i posada je zarobljena — a jedan avion iz Hejlovog drugog talasa takođe je oboren, a posada poginula. Jedan od britanskih aviona nije uspeo da odbaci svoje bombe.

#### Posledice napada

U samo jednoj noći, odnos snaga u centralnom Sredozemlju prevagnuo je u Kaningemovu korist i britanske pomorske snage opet su vladale položajem. Da se nekim slučajem ovaj preokret nije tako srećno odigrao, rizik koji bi pratio slanje britanske pomoći u Grčku bio bi po svoj prilici isuviše veliki i Britanci bi verovatno odustali od toga. Zaista, samo intervencija Luftvafe na Balkanu spasila je Italijane u Grčkoj i izbacila Britance iz Grčke i sa Krita, uz teške gubitke britanske ratne mornarice.

Jedna zanimljivost vezana za napad na Taranto bila je da je japanski ataše za mornaricu u Londonu, kapetan korvete Minoru Genda, bio pozvan u Tokio odmah nakon napada. Dato mu je u zadatak da izradi plan za iznenađni napad na bazu američke pacifičke flote u Perl Harburu. Nema sumnje da je uspešni britanski napad na Taranto Gendi poslužio kao uzor.





# OPERACIJA »KAZNENA ODMAZDA«

Nemci su na početku aprilskog rata 1941. strahovito bombardovali Beograd

Kada je 27. marta 1941. u Beogradu oborena vlada koja je samo dva dana ranije potpisala Trojni pakt sa silama Osovine, Hitler je bio iznenađen i besan. Narod jedne male zemlje odvažio se da se suprotstavi zahuktaloj nemačkoj ratnoj mašineriji i zato ga je trebalo kazniti. Još istog dana Hitler je lično izdao »direktivu 25« za napad na Jugoslaviju kojom se vazduhoplovstvu stavljalo u zadatak da »što je moguće pre otpočne razbijanje jugoslovenske vazduhoplovne organizacije na zemlji, da uzastopnim napadima razruši Beograd i potpomogne nastupanje vojske«. Uz Nemačku, u napadu je trebalo da učestvuju i Italija, a Mađarska, Rumunija i Bugarska da pružaju aktivnu i pasivnu podršku operaciji.

Za napad na Jugoslaviju sile Osovine su u Austriji, Mađarskoj, Rumuniji, Bugarskoj, Albaniji i Italiji prikupile ukupno 2.236 aviona od toga 1.062 bombardera, 885 lovaca i 289 izviđača. Nemci su raspolagali sa 1.570, a Italijani sa 666 aviona.

Jugoslovensko vojno vazduhoplovstvo je neprijateljima moglo da suprotstavi samo 420 borbenih aviona od kojih su 147 bili moderni bombarderi (60 *dornijera Do-17*, 47 *bristola-blenhajma* i 40 *savoja marketi SM-79*) i 102 lovca (61 *meseršmit Me-109E*, 35 *hoker harikena* i 6 *IK-3*), dok je ostalih 40 lovaca (30 *hoker fjurija*, 8 *IK-2 avia BH-33*) bilo zastarelo. Izviđačka avijacija je imala 11 dvomotornih *bristola-blenhajma* i 120 zastarelih dvokrilnih *bregea-19* i *poteza-25*. Stvarni odnos snaga je bio 5:1 u korist sila Osovine. Za napad na Beograd, komanda nemačke 4. vazdušne flote je krajem marta i početkom aprila 1941. godine izradila poseban operativni plan pod šifrom *Kaznena odmazda*. Ovim planom bilo je predviđeno bombardovanje ne samo vojnih objekata u Beogradu već i mnogih čisto civilnih ciljeva, sa namerom da se terorističkim napadom što više unište glavni grad i njegovo stanovništvo.

Nemačko vazduhoplovstvo je izvršilo grupisanje bombarderskih i lovačkih jedinica u Austriji oko Beča, u Mađarskoj oko Kapošvara, Pečuja i Segedina, i u Rumuniji oko Arada i Temišvara. Na stalnim i pomoć-

nim aerodromima bilo je prikupljeno oko 880 aviona od kojih 280 dvomotornih bombardera *dornije Do-17*, *junckers Ju-88* i *hajkel He-111* i 240 bombardera za obrušavanje *Ju-87 štuka*. Lovačku zaštitu ovih bombardera vršilo je oko 280 jednomotornih lovaca *meseršmit Me-109F* i 80 dvomotornih lovaca razarača *meseršmit Me-110* koji su imali i zadatak da napadaju aerodrome oko Beograda. Svi ovi avioni pripadali su prvoj borbenoj liniji Luftvafe i imali su iskusne posade, od kojih su neke radi učešća u napadu na Beograd doletele sa ratišta na Lamanšu i iz Severne Afrike.

## Kako je bila raspoređena jugoslovenska odbrana

Ovim znatnim nemačkim snagama koje su predstavljale jednu od do tada najvećih koncentracija prikupljenih za napad na pojedinačni cilj, jugoslovenska vazdušna odbrana bila je u mogućnosti da suprotstavi znatno manje snage koje čak ni uz najoptimalniju primenu nisu bile u stanju da efikasno spreče ili znatnije ometu napad. Prema ratnom planu R-41, vazdušnu odbranu Beograda vršio je 6. lovački puk, koji je na ratnom letelištu Prnjavor kod manastira Krušedola u Sremu, imao stacioniranu 32. vazduhoplovnu grupu sa tri eskadrile, sa 27 lovaca *meseršmit Me-109E*. Na aerodromu Beograd u Zemunu stacionirala je 51. grupa istog puka koja je raspolagala takođe sa tri eskadrile ali je samo 102, koja je 5. aprila doletela iz Mostara, raspolagala sa deset *meseršmita Me-109E*, dok su druge dve eskadrile imale samo 6 domaćih lovačkih aviona *IK-3* i dva već zastarela francuska razarača *potez 63*. Ukupno, puk je raspolagao sa svega 43 savremena lovačka aviona koji su po svojim karakteristikama uglavnom bili ravnopravni nemačkim lovcima, ali njihovi piloti su bili većinom dobro obučeni za borbu u parovima, ali ne i za borbe u većim formacijama što je predstavljalo veliki nedostatak jer su Nemci bili majstori upravo u taktici grupne borbe, koju su dosledno sproveli i pri napadu na Beograd. Isto, tako, nedostatak zapaljive municije u velikoj meri je umanjio efikasnost dejstva jugoslovenskih lovaca.

*Dole: Piloti 102. eskadrile 6. lovačkog puka na aerodromu u Mostaru gde su od novembra 1940. »dežurali« zbog čestih preletanja stranih aviona iznad naše obale između Splita i granice sa Albanijom. U Beograd su se vratili 5. aprila poslepodne i njihov komandant, kapetan Žunić (peti sleva) poginuo je već sledećeg jutra.*

*Desno gore: Beograd za vreme napada 6. aprila, kako ga je snimila posada nemačkog bombardera Ju-88 iz 51. bombarderskog puka. Pravougaonik u prednjem planu je, u stvari, svežanj zapaljivih pločica kojima je obasut grad.*

*Desno dole: Zapaljeni jugoslovenski avioni brege Br-19 trenažne eskadrile koji su, drugoga dana rata, na aerodromu Lazarevac kraj Beograda postali plen nemačkih aviona.*







Vazdušnoj odbrani Beograda posredno je pripadao i 2. lovački puk sa 19 *meseršmita Me-109E* na letištu kod Kragujevca, oko 100 km južno od Beograda, i 15 *harikena Mk-1* koji su se nalazili u Kniću. Ovaj puk je imao osnovni zadatak da brani industrijska središta Srbije ali je mogao da bude upotrebljen i u odbrani Beograda ako se za to ukaže potreba. Međutim, ni komandant brigade pukovnik Dragutin Rupčić, ni komandant puka potpukovnik Pirc, i pored očigledne namere Nemaca da razore Beograd nisu ove značajne snage upotrebili za njegovu odbranu nego su svoje lovce upućivali da beskorisno patroliraju nad predelima gde nemačkih formacija nije ni bilo. Samo jedanput, i to na početku napada, deo puka upućen je ka Beogradu ali su lovci stigli kada je neprijatelj već odmakao ka Rumuniji i Mađarskoj.

Vazdušni napad na Jugoslaviju otpočeo je 6. aprila oko pet časova ujutru. Nemačka avijacija je sa aerodroma u Bugarskoj i Austriji napala vojne aerodrome kod Kumanova, Petrovac kod Skoplja, Šarlinci kod Leskovca, Veliku Goricu kod Zagreba, Cerklje i aerodrom Ljubljana. Na zemlji je uništeno oko 70 borbenih aviona. Oko pola šest na aerodrome, luke i baze hidroaviona u Dalmaciji i Crnoj Gori izvršili su napad italijanski avioni. Napad na Beograd otpočeo je oko šest časova i 50 minuta. Leteći iz pravca severa, iz Mađarske, i sa severoistoka iz Rumunije, grad je napao prvi talas od 234 bombardera — 74 *Ju-87 štuka* i 160 dvomotornih bombardera različitih tipova. Sa manjim pauzama napad je trajao sve do osam časova. *Štuke* su letele na visini između 2500 in 3500 metara, iznad njih leteli su ostali bombarderi ešalonirani po eskadrilskim i pukovskim grupama koje su nailazile u intervalima od oko 15 minuta. Treću i najvišu grupu obrazovalo je oko 100 lovaca *meseršmit 109 i 110*, koji su leteli na visini većoj od 4000 metara, sa zadatkom, da štite bombardere od napada jugoslovenskih lovaca. Istovremeno, manje grupe lovaca napadale su aerodrome oko Beograda.

U prvom napadu, koji je bio i najžešći, izbačeno je 197 tona razornih i zapaljivih bombi, a upotrebljene su i bombe-mine od 1000 kilograma koje su imale kočeće padobrane radi postizanja što većeg površinskog dejstva i koje su predstavljale jedno od tajnih nemačkih oružja, do tada retko upotrebljavanih.

#### Prve žrtve među braniocima

Pošto je sistem blagovremenog javljanja zatajio, jedinice vazdušne odbrane doznale su za napad tek kada se iz pravca Fruške gore i Pančeva čula buka mnogobrojnih avionskih motora. Tada je na znak za poletanje u vremenu od desetak minuta poletela većina lovaca 51. grupe sa aerodroma Beograd, koji su prve neprijateljske formacije uspeli da presretnu na samim prilazima gradu. U parovima jugoslovenski piloti su hrabro uleteli u grupe nemačkih bombardera, obarajući pojedine avione, ali su ubrzo pristigli nemački lovci iz pratnje, tako da se razvila ogorčena vazdušna borba, u kojoj su Nemci, zahvaljujući većem broju i boljoj taktici uspeli da razbiju većinu jugoslovenskih parova i tako lakše savladaju pojedinačne avione. Nemački lovci su se naročito okomili na jugoslovenske lovce *IK-3* koji su imali karakteristične siluete, dok su *meseršmiti* kojima su leteli jugoslovenski piloti unosili zabunu u redove Nemaca. U toj prvoj vazdušnoj borbi iz 51. grupe poginuli su potporučnik Dušan Borčić, koji je leteo *IK-3*, a komandira 102. eskadrile, kapetana Miloša Žunića, koji je prethodno oborio jedan nemački bombarder, oborili su lovci iz pratnje. Kada je iskočio padobranom ubili su ga strelci iz nemačkih *štuka* koje su kružile oko bespomoćnog pilota. U istoj borbi je ranjeno šest pilota 51. grupe. Iz 32. grupe sa letišta Prnjavor poletelo je protiv prvog





napada 19 *meseršmita*, a 8 je zadržano u rezervi. Ovi avioni napali su nemačke formacije iznad istočnog Srema uspevajući da obore nekoliko bombardera ali zbog prisustva nemačkih lovaca i blizine Beograda nisu mogli da ometu nemački napad. Ova grupa je takođe imala nekoliko oštećenih aviona i ranjenih pilota, tako da je bilans prve borbe 6. aprila iznosio 3 oborena i 12 oštećenih jugoslovenskih aviona.

Sledeća tri nemačka napada na Beograd usledila su u vremenskim razmacima od oko dva časa. Drugi napad, sa 57 *štuka* koje su letele u pratnji oko 30 lovaca izvršen je između 10 i 11 časova, treći je oko 14 časova izvršilo 94 dvomotornih bombardera, uz pratnju oko 60 lovaca, a oko 16 časova opet iz pravca Rumunije pojavila se veća grupa od 99 *štuka* sa oko 60 lovaca iz pratnje. U sva četiri napada u toku 6. aprila učestvovalo je 484 bombardera koji su na grad bacili oko 360 tona bombi, dok je deo lovaca i *štuka* koristio svoje topovsko i mitraljesko naoružanje teroristički napadajući izbeglice koje su napuštale grad ili se sakupljale u područjima koja su manje bila zahvaćena požarima i razaranjima, povećavajući na taj način paniku i broj žrtava.

Sprečavajući ove napade, obe grupe 6. lovačkog puka angažovale su u svakoj akciji 13 do 16 lovaca. Jugoslovenski piloti ogorčeno su prodirali u neprijateljske formacije pokušavajući da učine nemoguće. Ova njihova hrabrost i drskost iznenadila je i nemačke posade koje su mislile da se radi o nekoj posebnoj taktici napada.

Do kraja toga dana u pomenutim sukobima i patroliranju jedinice 6. lovačkog puka izvršile su ukupno 140 aviopoletanja, što pruža dokaz maksimalne angažovanosti celokupnog sastava i pored izdajničkog držanja izvesnog broja viših oficira. Tadašnja pravila predviđala su svega jedan do dva leta po avionu u toku dana, a pojedini avioni 6. puka bili su na zadatku 8 do 10 puta, a piloti 4 do 5 puta. Puk je izgubio 13 pilota, od kojih je 6 poginulo, a sedam ranjeno, i 23 aviona i to 8 oborenih i 15 oštećenih. Pored Borčića i Žunića, poginuli su i narednik-vođnik Karlo Štrbenk, narednik-vođnik Milutin Petrov, narednik Milivoje Bošković i poručnik Dobrica Novaković. Ovim žrtvama treba priključiti i kapetana Živicu Mitrovića iz 2. lovačkog puka, koji je samoinicijativno odleteo iz područja Kragujevca ka Beogradu i uključio se u borbu sa nemačkim avionima iz drugog talasa, ali je u toj borbi poginuo a njegov pratilac je oboren i teško ranjen spasio se padobranom.

#### Drugi dan napada

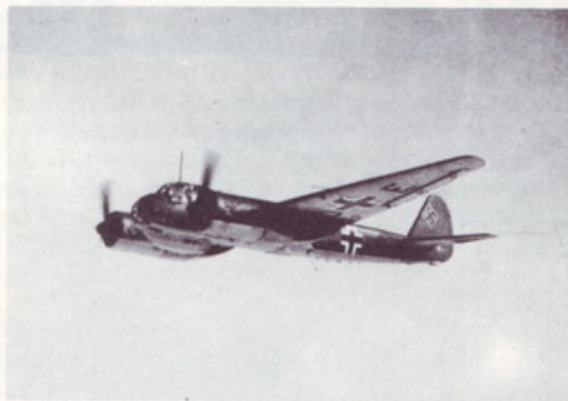
Nemački napadi na Beograd nastavljani su i u toku naredne noći sa ciljem da se produži pritisak na već napućeni grad. Oko 16 dvomotornih bombardera, kojima su veliki požari dobro osvetljavali ciljeve, doletali su počevši od 23 časa i u pojedinačnim naletima kružili su nad gradom, neometani od odbrane. Sutradan, 7. aprila, napadi su nastavljani sa znatno manjim snagama, jer su Nemci procenili da su sa napadima prvog dana postigli željeni cilj. U toku prepodneva poslali su na Beograd 36 *štuka* sa pratnjom od oko 20 lovaca, a popodne oko 16 časova iz Mađarske je doletela grupa od 24 *štuka* koju je takođe pratilo oko 20 lovaca *Me-109*. Ukupno je toga dana na grad bačeno oko 30 tona bombi, ali su lovci i *štuka* intenzivnije nego prvog dana napadali stanovništvo streljačkim naoružanjem. Bombardovanja su obnovljena 10. i 11. aprila radi taktičke podrške nemačkim trupama koje su prilazile gradu i radi ponovnog zastrašivanja stanovništva. U ova dva dana u napadima je učestvovalo oko 60 *štuka*. Tako, ukupan bilans napada na Beograd beleži da su Nemci u vremenu od 6. do 12. aprila upotrebili 620 bombardera koji su bacili oko 440 tona bombi. Poginulo je oko 4000 građana, uništeno i



oštećeno preko polovine stambenog fonda, a posle ljudskih žrtava najveći gubitak predstavljalo je uništenje Narodne biblioteke u kojoj se čuvalo neprocenjivo kulturno blago.

Šesti lovački puk koji je drugog dana rata raspolagao sa svega 22 aviona, nastavio je borbu sa nešto više iskustva i organizovanije. Izvršena su četiri grupna presretanja tokom patroliranja, a borbe koje su vođene u toku prepodneva prošle su bez ljudskih gubitaka. Ali oko 16

*Gore: Potporučnik Dušan Borčić na avionu IK-3 kojim je oboren tokom prvog sukoba sa Nemačima iznad Beograda, 6. aprila ujutro.*



*Levo: Jedan od bombardera Ju-88 koji su učestvovali u bombardovanju Beograda.*

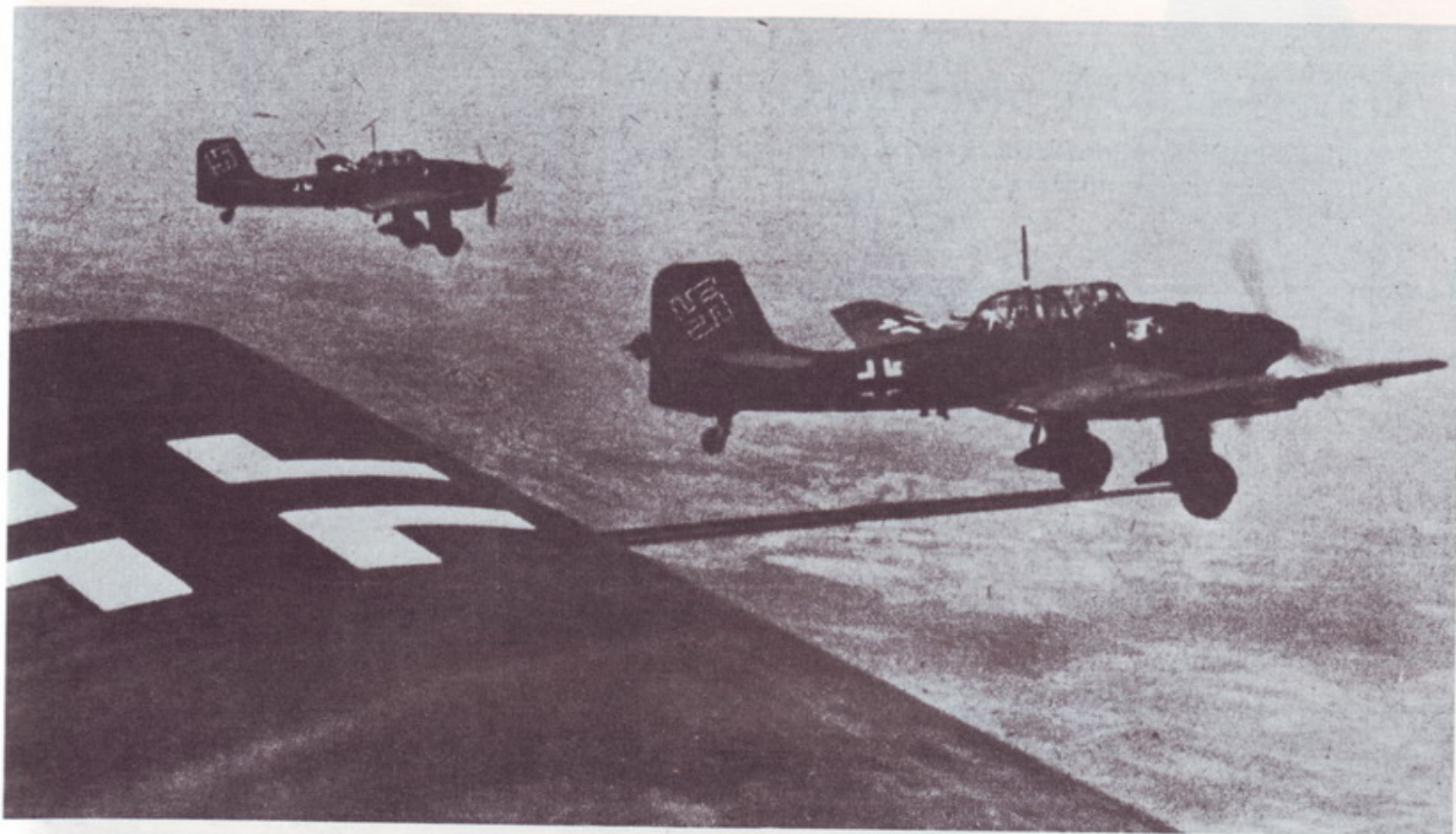
*Desno gore: Štuke 77. puka lete ka Beogradu (snimak je iz albuma nekog avijatičara, a čuva ga arhiv Muzeja revolucije u Ljubljani).*



*Desno dole: Beograd pokriva gust dim nakon nemačkog napada (snimak iz jedne nemačke ratne propagandne publikacije).*

*Levo: Nemački mehaničar na aerodromu Data u Rumuniji ispisuje na bombu, koju će pilot štuke iz 77. puka 11. ili 12. aprila baciti na Beograd, ciničnu poruku »Srećan Uskrs«.*





časova, kada se pojavila veća grupa štuka sa jakom pratnjom, poletelo je u odbranu 10 lovaca iz 32. grupe i 6 iz 51. Na području Indije, oko tridesetak kilometara pred Beogradom, presreli su nemačku formaciju. Borba je otpočela grupnim i vrlo uspešnim napadom jugoslovenskih lovaca, ali se ubrzo pretvorila u niz ogorčenih dvoboja pojedinačnih aviona u kome je bilo obostranih gubitaka. Izgubljeno je osam jugoslovenskih aviona a poginuli su kapetan Miha Klavora, potporučnik Jovan Kapešić, vojni činovnik Branislav Todorović i narednik vodnik Vladimir Gorup.

Pošto su u toku popodneva nemački izviđači konačno otkrili letelište 32. grupe, a aerodrom Beograd je i pre toga stalno bio meta napada nemačkih lovaca, nekoliko pilota 6. puka prebaziralo se u toku večeri 7. aprila na pomoćno letelište kod sela Veliki Radinci u blizini Rume, a ostali 8. aprila ujutro. Četrnaest preostalih lovaca 6. puka — jedan su uspeali popraviti 7. aprila, ojačano je 8. aprila sa 5 *harikena* iz 105. eskadrile 4. lovačkog puka iz Banja Luke, ali ovo pojačanje više nije moglo da dođe do izražaja, jer 11. aprila, kada su obnovljeni napadi na Beograd, 6. puk o tome uopšte nije bio obavešten zbog potpunog prekida veza i rasula sistema za javljanje. Krajem toga dana jugoslovenska vrhovna komanda naredila je da se napusti zemaljska i vazдушna odbrana Beograda i poruše mostovi. Pošto 6. puk usled lošeg vremena nije uspeo da preleti na područje Sarajeva, u ranim jutarnjim časovima 12. aprila osoblje je zapalilo sve preostale avione (11 *Me-109E*, 5 *harikena* i 3 *IK-3*), jer je postojala opasnost da padnu u ruke Nemaca, čije su jedinice u noći između 11. i 12. aprila zauzele Sremsku Mitrovicu i Rumu, udaljene od letelišta 6. puka svega petnaestak kilometara.

U toku borbi za odbranu Beograda jugoslovenski lovci i protivavionska odbrana uspeali su da obore preko 40 nemačkih bombardera i lovaca, a prema priznanju samog komandanta nemačke 4. vazdušne flote, generala Leera (Löhr) u baze se oko 10 odsto aviona vraćalo sa oštećenjima. Malobrojna odbrana Beograda ipak je dostojno kaznila izvršiioce operacije *Kaznena odmazda*.



# OPERACIJA »MERKUR«

Nemačka vazdušnodesantna invazija Krita uspela je, ali uz veoma visoke gubitke

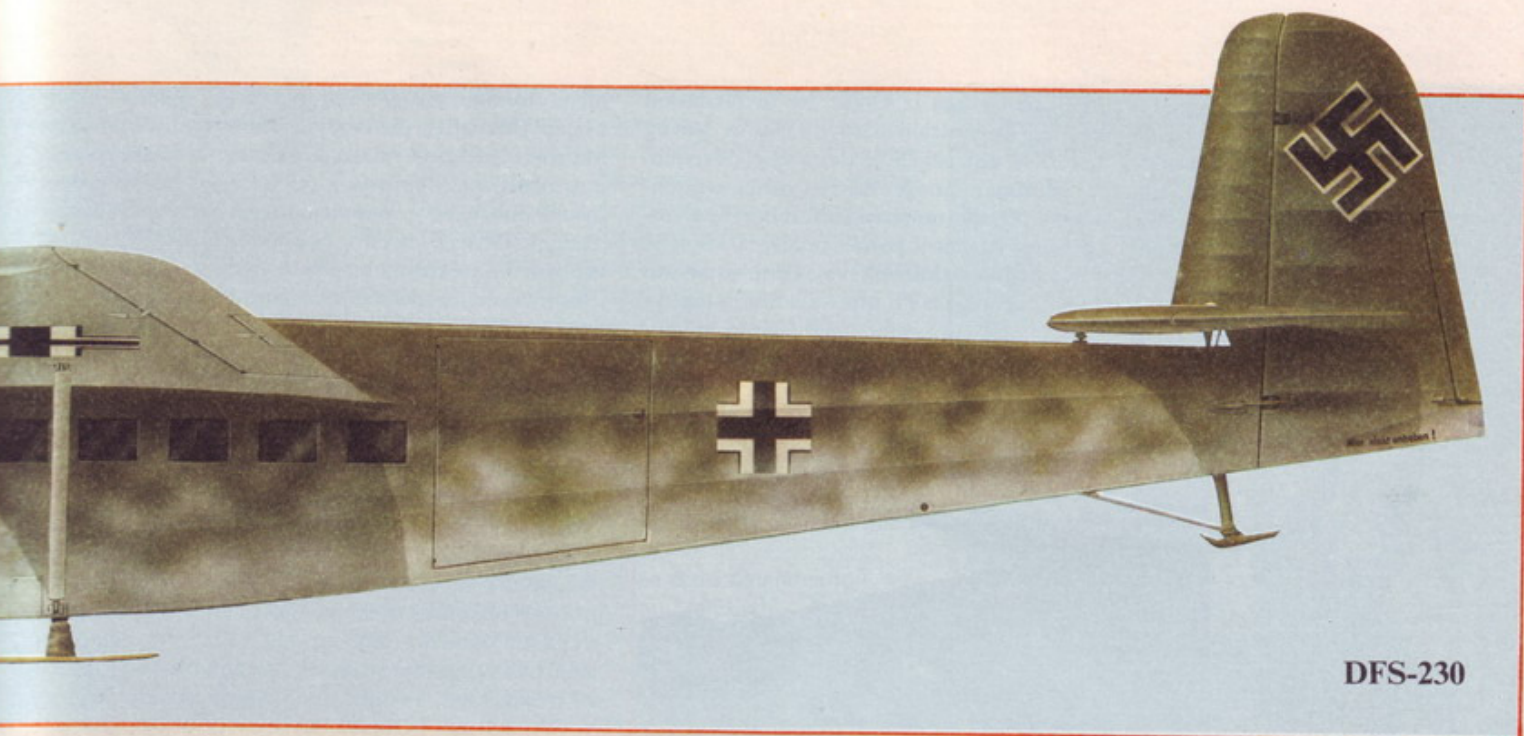
Rano ujutro 20. maja 1941. nebo iznad severozapadnog Krita neočekivano je oživelo. Započela je Hitlerova operacija »Merkur« i nemački padobraneci spuštali su se sa neba da Krit otmu od savezničkih posada na ostrvu. Iz tromotornih *junkersa Ju-52* prvi su iskakali oficiri a njihovim ljubičastim i ružičastim padobranima ubrzo su se pridružili i crni nižih činova, žuti saniteta i beli sa naružanjem i municijom. Kada su se Nemci prizemljili, počela je žestoka borba, a elitne padobranske snage su bile iznenađene ogorčenim otporom koji planeri ovog prvog masovnog padobranskog desanta nisu predvideli.



## Pripreme za napad

Planove za operaciju »Merkur« izradio je general Kurt Student i za njeno sprovođenje okupljeno je oko 15.000 vojnika za vazdušni desant i 7.000 za pomorski desant, pod vrhovnom komandom generala Lera, komandanta 4. vazdušne flote. Ove snage — koje su mesec i po dana ranije razarale Beograd — sačinjavali su: VIII vazduhoplovni korpus (komandant Rihthofen) i XI vazdušnodesantni korpus (komandant Student), zatim formacije za snabdevanje, izvidanje, lovačku i bombardersku podršku. Prvi je trebalo da vrši izvidanja i lovačku i





DFS-230

*Gore: U napadu na Krit korišćeno je oko 80 transportnih jedrilica tipa DFS-230.*

*Desno: Padobranac nemačkog XI vazduhoplovnog korpusa.*

*Dole: Transportni avioni junkers Ju-52 pretrpeli su velike gubitke*

bombardersku podršku operaciji, a drugi da brine za prevoz jedinica do Krita gde je trebalo da stignu avionima, padobranima, jedrilicama i brodovima. Studentove snage su uključivale 7. vazdušnodesantnu diviziju (tri padobransko-pešadijska puka) i jurišni puk (tri bataljona padobranaca i jurišnih jedinica u jedrilicama). Nemci su raspolagali sa 700 transportera, 80 transportnih jedrilica, 430 bombardera i 180 lovačkih aviona. Osnovni cilj napada bila su tri aerodroma na Kritu — Maleme, Retimnom i Heraklion. Iz *junkersa Ju-52* prvog dana trebalo je da iskoče dva padobranska talasa — ujutro na Maleme, a popodne na Heraklion i Retimnom. Jedrilice je trebalo da pristanu u Malemeju.

Britanske jedinice su bile na Kritu već od novembra 1940. Po padu Grčke u ruke sila Osovine, Krit je stekao veliki strateški značaj. Zaliv Suda bio je isturena baza za snabdevanje britanske ratne mornarice na proputovanju od Malte do Aleksandrije, a Hitler je znao da su vitalni petrolejski izvori u rumunskom Pločtiju bili u dometu britanskih bombardera sa kritskih aerodroma. Tri aerodroma na ostrvu Kritu, koje su zaposeli Britanci, bili su i izuzetno važan deo snabdevačkog lanca za Tobruk, koji je bio središte britanskog otpora u severnoj Africi i na Srednjem istoku. Između novembra 1940. i aprila 1941, međutim, na komandnim položajima odbrane na Kritu nalazilo se šest raznih oficira.

Sedamnaestog aprila 1941. pukovnik Bimiš (Beamish) nimenovan je komandantom vazduhoplovnih snaga na Kritu. On je vešto pokrivaio savezničke trupe prilikom povlačenja iz Grčke, stalno tamo šaljući lake bombardere *bristol blenhajme* iz 30. i 203. grupe, koji su bili prebačeni iz Egipta na Krit. Mnoge jedinice iz Grčke stigle su bezbedno na Krit, međutim, većina ih je došla



bez opreme. Snabdevanje koje je bilo upućeno iz Egipta, moralo je biti vraćeno nazad jer je Luftvafe danju već kontrolisala nebo iznad ostrva.

Obrana Krita nalazila se u rukama 42.500 britanskih vojnika i grčkih jedinica kao i pripadnika jedinice iz



Komonvelta. Jezgro snaga iz Grčke bio je takozvani ANZAC (oko 6.500 Australijanaca i 8.000 sa Novog Zelanda). Ljudskog potencijala je dakle bilo dovoljno, no veoma su nedostajale mnoge stvari — vozila, artiljerija, pešadijsko naoružanje, municija i konzervirane životne namirnice. Improvizacija je postala praksa i u kopanju rovova za odbranu ljudi su koristili svoje šlemove umesto ašova. Samo je 68 teških i lakih protivavionskih topova

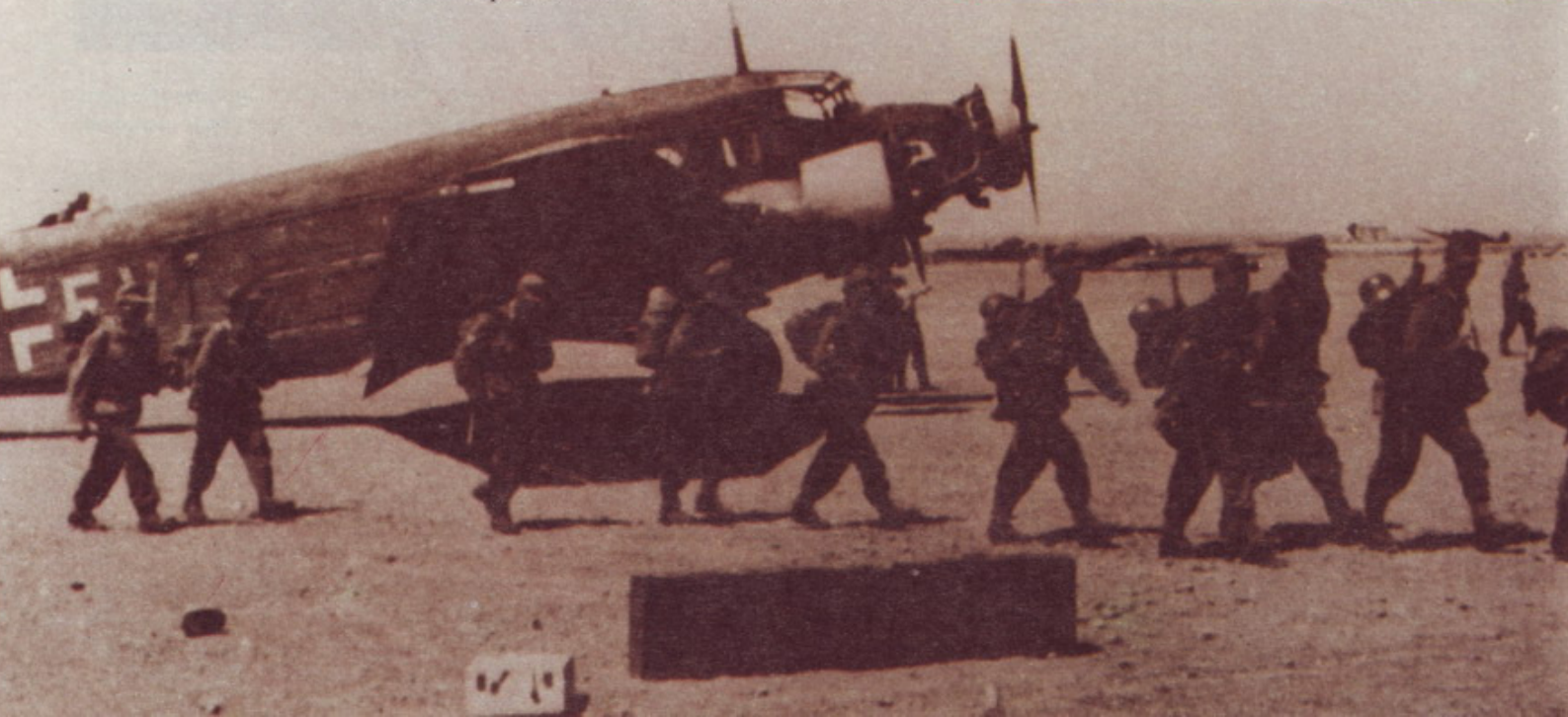


bilo na raspolaganju za odbranu ostrva koje je bilo dugačko 260 km i široko 64 km. *Blenhajmi* su se potom vratili u Egipat i vazдушna odbrana Krita prepuštena je ostacima tri lovačke jedinice koje su se povukle iz Grčke. Prvog maja, Bimiš je imao na raspolaganju 35 borbeno sposobnih aviona, ali nakon čestih i efikasnih napada Luftvafe, preostala su svega četiri *harikena* i tri *gladijatora*, pa su i oni hitno prebačeni u Egipat.

#### Glavni aerodromi

Komandant svih britanskih snaga na Kritu Frajberg (Freyberg) je predvideo gde će neprijatelj pokušati da se iskrcava pa je svoje snage podelio na četiri odvojena sektora: Zaliv Suda — Kanea, Maleme (novozelandska divizija), Retimnon (19. australijska brigada) i Heraklion (14. pešadijska brigada). Teška artiljerija je bila u sektoru Suda — Kanea, a laka se nalazila na svim sektorima izuzev Retimnona. Razmeštaj jedinica u pojedinim sektorima, bio je prepušten lokalnim komandantima kao i korišćenje rezervi. Nije postojao zajednički plan o onemogućavanju da Nemci prođu dalje u unutrašnjost, u slučaju da zauzmu ključna područja na obali. Nemci su planirali da zauzmu tri aerodroma već 20.

maja, tokom prvog dana operacije. General-major Majndl (Meindl) je predvodio 3.000 vojnika za napad na Maleme. Luftvafe je počela da tuče neprijateljske položaje u području Malemeja i zaliva Suda već od sedam časova ujutru; to su područje branili većinom Novozelاندani. *Junkersi Ju-88* i *Ju-87* i *meseršmiti Bf-109* su učukali britanske topove, a za to vreme su se transportne jedrilice nečujno spuštale kroz dim, a svaka je nosila po deset vojnika iz jurišnog puka. Njihov zadatak je bio da neutrališu protivavionsku artiljeriju i da zauzmu kotu na brdu 107, iznad aerodroma Maleme. Jedrilice su se spustile u podnožje brda i u suvo korito reke Tauronitis, a neke su sletele u Dolinu robova. Teren nije bio tako ravan kako su glasili izveštaji nemačkih obavestajaca i mnoge jedrilice su se pri spuštanju polomile. Dok su se jedrilice spremale za sletanje, iz *junkersa Ju-52* su počele da iskaču prve padobranske jedinice. Mnogi padobransci su ubijeni prilikom spuštanja, a oni koji su preživeli organizovali su se, najvećim delom kao male grupe za odbranu, mahom van označenih desantnih zona. Oni su pokušavali da sakupe municiju i naoružanje u kontejnerima, ali time su postajali idealne mete za Novozelاندane, bezbedno ušančene u blizini aerodroma. Vladala je opšta konfuzija — jutarnje bombardovanje je pokidalo telefonske kablove tako da komandanti





Osim iskakanja padobrani-  
ma, nemačke jurišne jedini-  
ce na Krit su prebacivane i  
pomoću transportnih jedrili-  
ca (levo) i tromotornih jun-  
kersa Ju-52 (desno, u sredi-  
ni i dole).



nisu mogli da uspostave vezu sa svojim jedinicama. Studentov plan nije se ostvario i 10. novozelandska brigada je prikovala tri bataljona Trećeg padobranskog puka u Dolini robova. Međutim, Student nije izgubio nadu i naredio je da se desanti nastave prema planu. Drugi padobranski puk pukovnika Šturma (Sturm) sa 1.500 ljudi, imao je zadatak da zauzme aerodrom Retimnon do uveče, nakon toga i grad i potom da vozilima nastavi duž obale kako bi zauzeo zaliv Suda. Retimnon su branila dva australska bataljona, koja su dobijala podršku sedam minobacača, ali bez ijednog protivavionskog topa. Međutim, ova dva bataljona bila su tako odlično postavljena da su za približno 60 minuta uspeli da smanje nemačko brojno stanje od 1.500 padobranaca na 1.000 ljudi, razbijene u nepovezane grupe. Australske jedinice su odbranile aerodrom, a kritska žandarmerija grad.

Nemački pukovnik Brauer, sa četiri bataljona iz 1. i 2. padobranskog puka — ukupno 2.000 ljudi — iznenada je napao Heraklion ubrzo posle 17.00 časova, nakon što je Luftvafe izvesno vreme tukla položaje 14. pešadijske brigade. Padobranici su se spuštali pravo kroz snažnu vatru protivavionskih topova. Umesto masovnog spuštanja padobranskog desanta, transportni avioni su nailazili pojedinačno, čime su i avioni i padobranici postali izvrsni ciljevi. Na kraju dana izbrojano je 15 skrhanih aviona. U istočnoj grupi ovog talasa, svi osim jednog oficira su poginuli odmah posle iskakanja padobranima ili neposredno nakon sletanja. Brauerov štab je stigao tek tri sata posle toga, pa su tako Nemci bili bez komande koja bi uskladila njihove napade na aerodrom. U međuvremenu, Novozelandsani u Malemeju su još uvek držali kotu 107, ali saveznici nisu iskoristili nemačke slabosti, jer je Frajberg još uvek očekivao invaziju sa mora. Protivnapad je konačno organizovao potpukovnik L. V. Endrju (L. W. Andrew), komandant 22. novozelandskog bataljona, ali je malo postigao uprkos velikim gubicima. Posle toga, komanda novozelandske divizije je izgubila svaku nadu da će moći da zadrži kotu 107. Obećano pojačanje nije dolazilo i potpukovnik Endrju je bio svestan činjenice da njegovi iscrpljeni ljudi neće biti sposobni da pruže otpor ponovnom napadu idućeg jutra. Pošto niotkuda nisu stizala neka naređenja, on je sam odlučio u devet uveče da se povuku na položaje koji će se lakše moći braniti. Idućeg jutra, aerodrom je bio »ničija zemlja«, pola ljudi iz 22. bataljona bilo je izgubljeno, ili ranjeno, premda su 21. i 23. bataljon držali svoje položaje.

#### Zauzimanje Malemeja

Student je za drugi dan operacije planirao da zauzme aerodrom Maleme kako bi tu mogla pristati 5. planinska divizija, sa *junkersima*, i da se poveže sa 7. vazdušnodesantnom divizijom, koja je i dalje bila prikovana u Dolini robova. A onda je trebalo svi zajedno da krenu do Suda i Kaneje. Ujutro, padobranici oko Malemeja, iako već iscrpljeni, bez dovoljno životnih namirnica, vode i municije, napali su kotu 107 i zaprepasčeno utvrdili da su se braniooci sami povukli. Nemački napad se tokom dana pojačao, a *Ju-52* za snabdevanje počeli su da sleću na obalu zapadno od doline Travronitis sa pojačanjima. U toku popodneva, *Ju-52* su već sleteli na aerodrom kod Malemeja, iako obasipani vatrom branilaca, i iskrcali delove 5. planinske divizije.

U toku noći između 21. i 22. maja, Frajberg je naredio protivnapad kako bi povratio aerodrom Maleme. Međutim, njegove jedinice su morale da obave dugi marš od Galatasa i na kraju su naišle na žestok nemački otpor. Kada je nastupio dan opet se pojavila Luftvafe i počela da tuče britanske snage iz brišućeg leta. Novozelandsani



su tada bili stigli tek do Pirgoja. Do aerodroma Maleme su se probili tek u rano poslepodne, kada je napad bio opozvan, mada su se jedinice dobro borile.

Ratni brodovi admirala Kaningema su, za vreme te iste noći, uprkos velikim gubicima, sprečili pokušaj dva nemačka brodska konvoja da iskrcaju pojačanje i snabdevanje. Nemci u Malemeju su bili već iscrpljeni, a savezničke snage kod Herakliona i Retimnona dobro su se držale. Na dan 23. maja, međutim, novozelandska divizija je odstupila i tako oslobodila neprijateljske snage u Dolini robova.

Aerodrom Maleme, sada u nemačkim rukama, bio je označen kao važan cilj za RAF, koji je tokom čitave sedmice borbi činio sve moguće da podrži snage na Kritu. Bombarderi *vickers velington* su napadali nemačke aerodrome u Grčkoj i na ostrvu Dodekanezu, i bacali snabdevanje Britancima u Retimnonu i Heraklionu, leteći iz baza u zoni Sueskog kanala. Iz Zapadne pustinje, stizali su *bristol blenhajmi*, *martin merilendi* i *bristol bofajteri* koji su napadali Maleme i uništili mnoge nemačke avione. Međutim, zbog premalog broja aviona i drugih hitnih zadataka RAF nije mogao ishod bitke za Krit preokrenuti u korist branilaca.

U međuvremenu, više aviona *Bf-109* sletelo je na aerodrom Maleme, a iskrcali su se i novi delovi 5. planinske divizije, čiji komandant Ringel je planirao završnu fazu bitke za Krit. Na dan 25. maja 1941. položaje novozelandske divizije kod Galatasa napali su nemački minobacači i zaplenili bofurse i protivavionske topove. Te noći, međutim, situacija je preokrenuta iznenadnim očajnim protivnapadom britanskih jedinica pukovnika Kippenberga (Kippenberg), i bitka za Galatas se ponovo raspalsala. Novozelandski 23. bataljon je tokom borbe teško stradao, ali u ponoć je Galatas ipak preuzet.

Na žalost, to je bio i poslednji uspeh saveznika. Na dan 27. maja, kada su Nemci ušli u Kanijo, saveznici su počeli povlačenje ka Spakiji da bi se odatle evakuisali brodovima. Britanska ratna mornarica je prevezla 16.000 ljudi, a isto tako i 4.000 sa Herakliona, pretrpevši velike gubitke u brodovima. Hidroavioni *sanderlendi* su takođe uzeli učešće u evakuaciji kao i razni avioni RAF-a.

Premda su nemačke vazdušnodesantne jedinice na kraju postigle pobedu na Kritu, to je bila Pirova pobeda. Oni su izgubili preko 6.000 ljudi i 160 dragocenih transportnih aviona. Hitlerova Nemačka nikada više nije preduzela tako veliku vazdušnodesantnu operaciju.



# NEPOZNATI AS

Skromni južnoafrički pilot Pet Petl postigao je preko 50 vazdušnih pobjeda

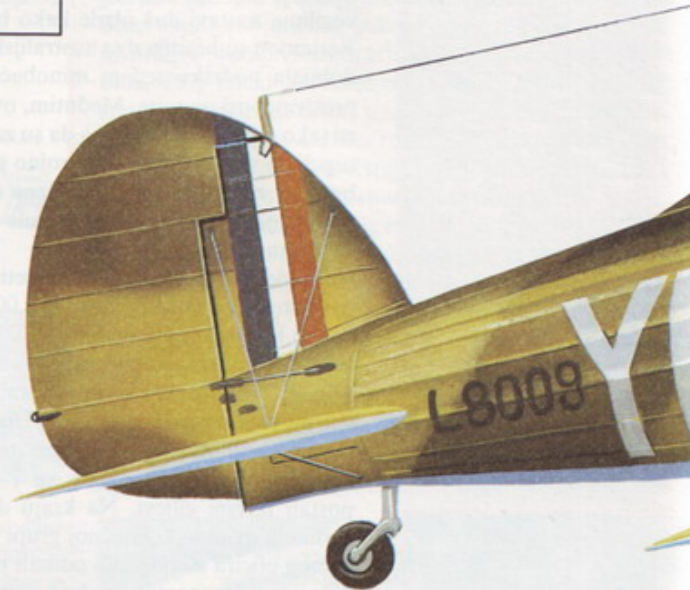
Rođen u Batervortu u Južnoj Africi, 23. jula 1914, mladi Marmedjuk Tomas Džon Petl (Marmaduke Thomas John Pattle) proveo je detinjstvo na farmi svoga oca u Kitmanšupu. Često je pravio društvo ocu i bratu u lovačkim pohodima, na kojima se iskazao oštrinom vida i tačnim gađanjem, što je kasnije odlikovalo i njegovu borbenu karijeru. Završivši školovanje krajem 1931. Petl je sanjao da stupi u južnoafričko ratno vazduhoplovstvo, ali te su se nade srušile petnaest meseci kasnije kada je odbijen. Onda se zaposlio u upravi jednog rudnika zlata. Slučajni dolazak jednog aviona koji je doleteo po uzorke zlata opet je raspalio Petlovu želju za letenjem. Odbacio je izgled o karijeri u rudarstvu i stupio u napola vojni Bataljon specijalne službe. Ova novoformirana kadetska ustanova je mogla, rezonovao je Petl, da bude odskočna daska za stupanje u SAAF (Južnoafričko ratno vazduhoplovstvo). A onda ga je poziv u štampi mladim ljudima da se jave radi stupanja u britansko ratno vazduhoplovstvo odveo u Britaniju gde je odmah, aprila 1936, primljen u avijatičarsku školu. Kada je sledeće godine završio školovanje, Petl je upućen u nedavno formiranu 80. grupu gde je počeo da leti sa dvokrilcima *glotter gladijator*. Uskoro nakon toga, ova jedinica je prebačena na Srednji istok, stigavši u Egipat 1938. Tu je Petl imao dovoljno prilike da se usavrši kao pilot i septembra je čak stekao neka borbena iskustva, kada je njegova grupa poslata u borbe protiv arapskih pobunjenika u Palestini.

## Prva vazдушna borba

Kada je Italija stupila u rat u leto 1940. »Pet« Petl je već bio komandir eskadrile, ali je tek početkom avgusta doživeo prve borbe. U to doba egipatska granica sa Libijom bila je relativno mirna, a 80. grupa došla je u Sidi

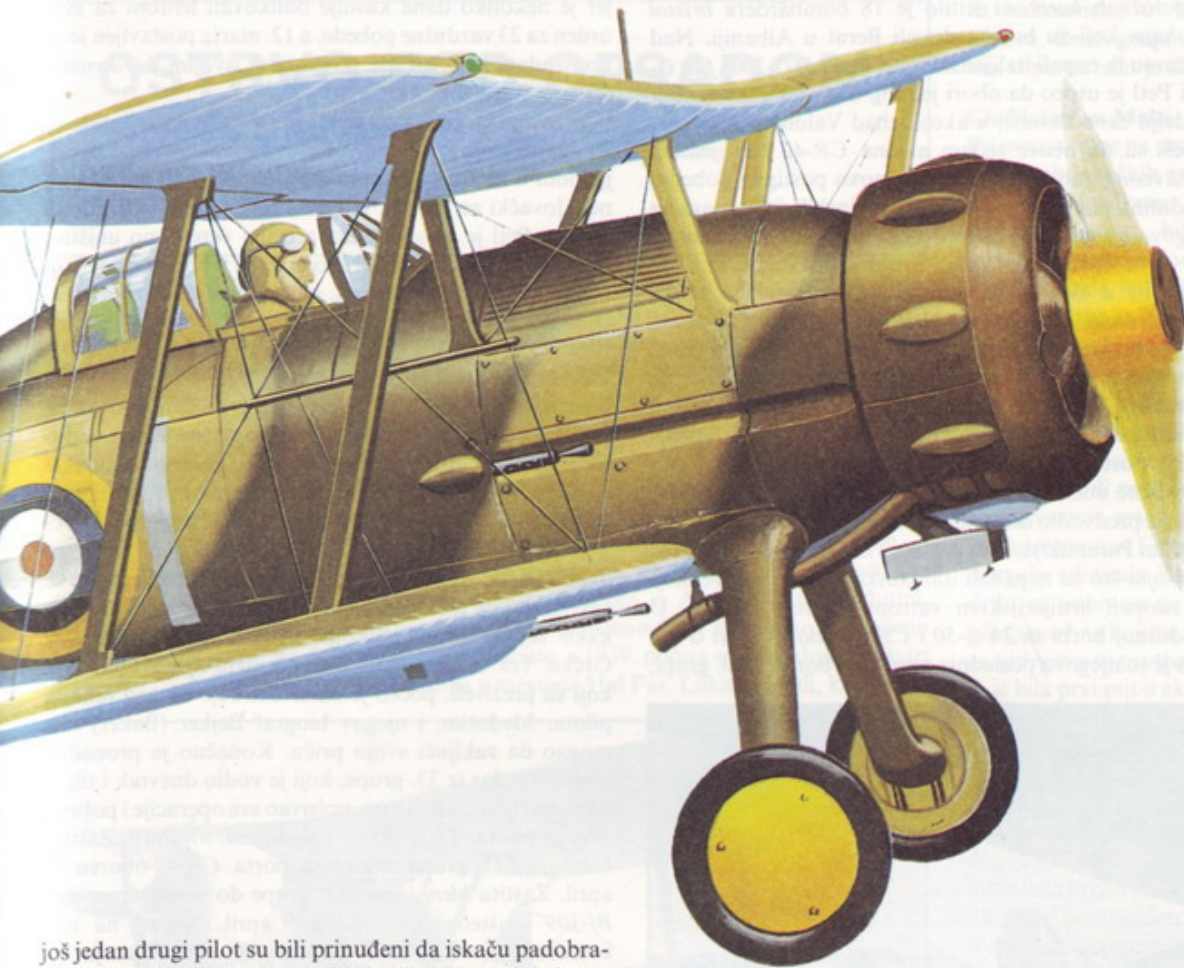
Barani da bi zamenila 33. grupu koja se tu nalazila od početka neprijateljstava i sada je odlazila na odmor u pozadinu. Prva veća akcija dogodila se 4. avgusta, kada je Petl poveo svoju eskadrilu radi zaštite izviđačkog *vestland lisandera* na zadatak iznad fronta. Tom prilikom naleteli su na veću formaciju Italijana i *gladijatori* su napali sedam bombardera *breda ba-65*, a njih je koji tren kasnije napala italijanska zaštita sa lovcima *fiat CR-32*. Petl je oborio jedan bombarder i jedan lovac, ali je njegov avion bio dobro prorešetan, kao i još tri *gladijatora*. Petl i

*Gore: Glotter gladijator Mk I iz 80. grupe koji je korišćen u borbi iznad Egipta. Petl je takode bio oboren u ovoj borbi. Uskoro je 80. grupa dobila nešto bolje gladijatore Mk II.*



*Levo: Major Petl (peti zdesna) sa pilotima iz 33. eskadrile, jedinice kojom je komandovao u martu i aprilu 1941. Kako su svi zvanični arhivi RAF-a na tom bojištu bili uništeni prilikom evakuacije iz Grčke, Petlov ukupan broj pobjeda ne može se tačno utvrditi.*





još jedan drugi pilot su bili prinuđeni da iskaču padobranima i prizemljili se iza italijanskih linija, dok je jedan pilot poginuo. Dvojica pilota uspjeli su da se pešice probiju do baze i već sledeće večeri bili su u svojoj eskadrili. Petlova početna plahovitost kao da je sazrela kroz ovo iskustvo, no uskoro je ponovo ispoljio svoj lovački temperament. Samo četiri dana kasnije on je napao u vazduhu dva *fiata CR-42* i oborio ih, a onda je nastupilo zatišje u narednih nekoliko meseci. Kada je otpočela Musolinijeva invazija na Grčku, krajem oktobra 1940, i 80. grupa je bila jedna od prvih jedinica RAF-a koja je krenula na to ratište u pomoć Grcima. Sredinom novembra bila je na aerodromu Elensis, a onda su *gladijatori* prebačeni bliže ratištu u Trikali, odakle su uspostavili seriju ofanzivnih patroliranja iznad fronta, gde su vodene teške vazdušne borbe. Petl je, 19. novembra 1940, uspeo da obori dva *fiata CR-42* od devet koje je toga dana uništila njegova grupa, dok je 27. novembra oborio još dva. Uskoro su usledili novi uspjesi grupe, uključivši obaranje tri izviđačka dvokrilca *meredionali Ro-37* 2. decembra, od kojih je dva oborio Petl. Dva dana kasnije, grupa je prebačena za Janjinu radi operacija iznad Larise. Ovde je oboreno još osam italijanskih lovaca i to bez sopstvenih gubitaka. Tri pobeđe su priznate Petlu, a verovatno je uništio još jedan avion, a drugi ošteti.

#### Zima u Grčkoj

Zima je smanjila broj operacija, kako u vazduhu, tako i na zemlji, i sve do 19. decembra nije bilo povoljnih vremenskih uslova za letove iznad Larise. Tada se vreme popravilo i 80. grupa je opet prekomandovana za Janjinu, gde su se njeni piloti odmah uključili u akcije. Idućeg dana, Petl je poveo devet *gladijatora* u patroliranje iznad područja Tepelene — Kelkire, gde su naleteli na formaciju od devet tromotornih bombardera *savoja-marketi SM-79*. Napali su ih i Petl je jedan oborio. Tokom daljeg patroliranja, britanski piloti su primetili

šest starijih i sporijih aviona *SM-81* i dva oborili i to jedan opet Petl. Italijani su izvršili žestok uzvratni udarac sledećeg dana, kada su njihovi bombarderi napali grad Larisu. Deset *gladijatora* je već bilo u vazduhu ali kada je Petl otvorio vatru na jedan od bombardera, nekih 54 prateća lovca *CR-42* su se srušila na presretače. U beskompromisnoj borbi oboreno je deset italijanskih lovaca uz gubitak od samo dva *gladijatora* i njihovih pilota. Osam oborenih aviona bilo je zvanično priznato kao pobeđe, uključujući i jednu Petlu, a »njegov« bombarder je ocenjen kao verovatno uništen.

Onda je žestoka grčka zima onemogućila svako delovanje tokom nekoliko nedelja. U to vreme Petl je saznao da mu je pripao Avijatičarski krst za zasluge. Kao izvanredan strelac, po prirodi taktičar, on se sada razvio u veoma iskusnog pilota lovca i vođu formacije. Početkom 1941. izvršeno je svega nekoliko presretanja, a Petl je opet učestvovao u borbi 28. januara 1941. kada je sa svojim avionima izvršio presretanje devet italijanskih bombardera iznad područja Klisure. Tom prilikom, zajedno sa još dvojicom pilota, oborili su u plamenu tromotorni bombarder *kant Z-1007 bis*.

Potom je opet nastupilo zatišje, da bi se Italijani vratili 9. februara, kada je 14 *gladijatora* poletelo protiv 5 bombardera *fiat Br-20* i 30 do 40 lovaca *CR-42*. Sedam *CR-42* je oboreno u ovoj borbi, od toga jedan je uništio Petl. U napadima sledećih dana, međutim, pokazale su se slabosti *gladijatora* u napadima na moderne jednokrilne bombardere. Tri vazdušne borbe su donele svega dve pobeđe grupi. No, tada su im obećani već davno iščekivani *harikeni* koji su zaista stigli 17. februara. Tri dana kasnije, za komandama jednog od tih brzih aviona, Petl je postigao svoju 16. priznatu vazdušnu pobeđu. Šest



Dole: Britanski oficiri ukrcavaju se u transporter bristol bombaj iz 216. grupe negde u Grčkoj. Ovi avioni su prvo snabdevali i britanske vazduhoplovne snage na grčkim aerodromima, a onda su upotrebljeni za evakuaciju Britanaca na Krit i u Egiptu.

Sasvim dole: Zemaljski tehnički sastav očekuje povratak svojih pilota na aerodromu Paramikija u Grčkoj. Održavanje aviona je postalo akutan problem u toku nemačke intervencije u Grčkoj aprila 1941. kada je Luftwafe sistematski napadala vazduhoplovne baze uništavajući avione na zemlji i skladišta.

raspoloživih *harikena* štitilo je 18 bombardera *bristol blenhajm* koji su bombardovali Berat u Albaniji. Nad ciljem su ih napali italijanski lovci *maki MC-200* i *fiat G-50* i Petl je uspeo da obori jednog od lovaca u napadu. Nedelju dana kasnije, u akciji iznad Valone u Albaniji, uspeo su da obore sedam aviona *CR-42* bez ijednog sopstvenog gubitka, a Petl je ponovo postigao pobeđu. Međutim, pogoden je jedan od benzinskih rezervoara na njegovom avionu. Ipak, sledećeg dana — 28. februara — bio je u izuzetnoj formi. Sve tri britanske lovačke eskadrole u Grčkoj patrolirale su iznad fronta preko čitavog dana. U jednoj borbi 19 *gladijatora* i 9 *harikena* napalo je više formacija italijanskih aviona, i postiglo 26 potvrđenih i još 9 verovatnih vazdušnih pobeđa uz gubitak od jednog *gladijatora*. Petlov udeo u ovom uspehu sastojao se od oborena dva *fiata Br-20*, ali kasnije on je postigao još dve pobeđe nad *CR-42*, a jedan verovatno uništio. Naredne pobeđe postigao je 4. marta, kada je predvodio deset *harikena* sa isturenog aerodroma u dolini Paramikija, radi pratnje i zaštite 14 bombardera *blenhajm* što su napadali italijanske ratne brodove, koji su zasipali artiljerijskom vatrom ciljeve na obali. U vazdušnoj borbi sa 24 *G-50* i *CR-42* oborio je tri *G-50*. Bila je to njegova poslednja vazdušna borba u 80. grupi,

jer je nekoliko dana kasnije odlikovan lentom za svoj orden za 23 vazdušne pobeđe, a 12. marta postavljen je za komandanta 33. grupe, koja je sa svojim *harikenima* upravo stigla u Grčku.

Njegova prva veća operacija sa 33. grupom odigrala se 23. marta kada je dvaput vodio svoje *harikene* nad Berat, jednom u zaštitu *blenhajma* a potom u akciji napada na neki lovački aerodrom. U vazduhu je tada bilo dvadeset *G-50*, i Petl je oborio jedan a drugi verovatno uništio. Pošto je ostatak formacije bio upleten u borbu, on je sam izvršio napad na aerodrom, gde je uništio još tri aviona *G-50* na zemlji.

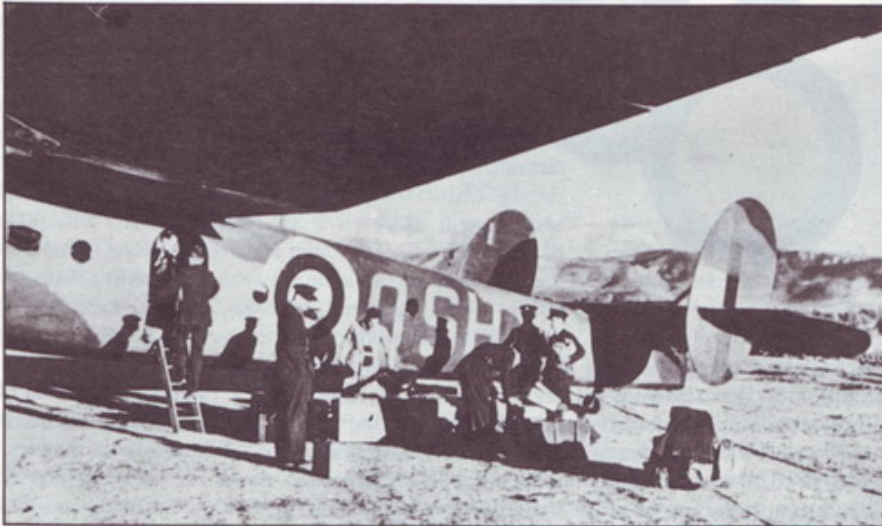
### Pobeda za pobedom

Nemačka invazija na Balkan bila je početak kraja za savezničke snage u Grčkoj. Već prvog dana Petl je vodio svoje *harikene* preko tesnaca Rupel u Bugarsku, odakle su nadirale nemačke prethodnice u Grčku i Jugoslaviju. Iznenađili su *meseršmite Bf-109E* iz lovačke grupe III/JG 27 i pet uništili, od toga je Petl oborio dva. Od toga dana nadalje više nema zvanične dokumentacije i tako se tokom dugog niza godina nije skoro ništa znalo o tome kako se Petl borio tokom britanskog povlačenja iz Grčke. Tek kada su istoričari potražili njegove saborce koji su preživeli, počeo je da se oblikuje lik tog velikog pilota. Međutim, i njegov biograf Bejker (Baker) nije mogao da zaključi svoju priču. Konačno je pronađen njegov oružar iz 33. grupe, koji je vodio dnevnik i tih je dana brižljivo, iako šturo, upisivao sve operacije i pobeđe »svog« pilota. Taj kratki pregled glasi: »7. april. Zaštita *blenhajma* 11. grupe iznad transporta. *CR-42* oboren. 8. april. Zaštita *blenhajma* 211. grupe do aerodroma; dva *Bf-109* uništena (na zemlji). 9. april. Napad na naš aerodrom (Larisa); *Ju-88* oboren, 10. april. Pratnja 11. grupe. 15.30 nad ciljem; *Bf-110* i *Bf-109* oboreni. 11. april. Teški napadi na naš aerodrom, *He-111* i *Ju-88* oboreni. 12. april. Patroliranje nad aerodromom, napadnut i oboren *SM-79*; *Bf-109* verovatno uništen. 14. april. Veliki dan, napadi dugotrajni; u 07.10 časova *Bf-109* oboren; u 08.43 časova *Ju-88*; u 10.04 časova *Bf-110*; u 13.08 časova *SM-79*; u 17.40 časova *Ju-88*«. Sledećeg dana Larisa je teško napadnuta i nekoliko *harikena* je izgubljeno. Preostale jedinice RAF-a u ovom rejonu povukle su se na aerodrom Atina — Eleusis.

»19. april. Opet veliki dan; 06.35 časova oborena dva *Ju-88* i jedan verovatno uništen; u 10.12. časova *Bf-109*; u 14.50 časova *Ju-88* i jedan verovatno uništen; u 18.20 časova dva *Bf-109*. 20. april. Iznad Eleusisa, napad na aerodrom; bombardovanje. 14.12 časova dva *Bf-109*; 15.41 časova *Ju-88*«.

Petl je tada prema izveštaju bio oboleo od malarije ili jake gripe i imao je visoku temperaturu. Ipak, u 17.20 časova on je poveo 15 preostalih *harikena* u vazduh protiv jakog nemačkog napada u kome je postignuto više vazdušnih pobeđa. Njegovi saborci su videli kako je oborio dva aviona *Bf-110* ili *He-111*, ali je broj neprijateljskih aviona bio prevelik. Kada je pošao u pomoć jednom od svojih pilota, napali su ga *Bf-110* i njegov *hariken* je pao u zaliv Eleusis. U ovoj borbi izgubljeno je još pet *harikena*. Pobjednik nad Petlom izgleda da je bio neki pilot iz II grupe, 26. puka razarača.

Da li je Petl bio najveći lovački as RAF-a u drugom svetskom ratu? Njegove poslednje vazdušne pobeđe ostale su bez zvanične potvrde, međutim, prema operativnom dnevniku 33. eskadrole — poluzvaničnom dokumentu — očigledno je da je Petl uništio 34 neprijateljska aviona. Svakako da se tačan broj njegovih ukupno postignutih pobeđa neće nikada saznati. Neki istoričari tvrde da ih je bilo oko 50, ali je potpuno jasno da je Petl bio u samom vrhu britanskog lovačkog vazduhoplovstva.





# OSTRVO POD OPSADOM

Vazдушna bitka za Maltu trajala je duže od dve godine

Dole: Jedan od lovačkih aviona *gloster gladijator* koji su bili jedina odbrana Malte prilikom izbijanja rata u Sredozemlju.

Sasvim dole: *Spitfajer MK Vb* u zaštitnom boksu od kamena i džakova s peskom. Dvadesetog aprila 1942. na Maltu je stiglo prvih 47 aviona tog tipa, a već iduće večeri preostalo ih je svega 17.

Malo ostrvo Malta u drugom svetskom ratu imalo je izuzetan strateški položaj u Sredozemlju, jer se nalazilo na snabdevačkom putu između južnih italijanskih luka i severne Afrike. Između dva rata na Malti su bile stacionirane jedinice britanske sredozemne mornarice i pristanište koje je snabdevalo sve britanske brodove na prolazu između Gibraltara i Aleksandrije. Kada je sredinom tridesetih godina Musolinijeva Italija počela da ispoljava neprijateljstvo, Britanci su postali svesni ranjivosti Malte za napade italijanskih aviona sa Sicilije — udaljene svega 96 km — pa je veći deo sredozemne mornarice radije prebačen u Aleksandriju. Međutim, ostrvo je i dalje korišćeno kao remontno i usputno pristanište i sidrište, a 1939. počela su da se dograđuju tri aerodroma u mestima Hal Far, Luka i Takali, kao i baza

za hidroavione u Kalafrani i da se gradi radarska stanica. Četiri grupe lovačkih aviona i 172 protivavionska topa trebalo je da brane Maltu.

## Gladijatori sa Malte

Pri svemu tome na prvom mestu se ipak nalazila nabavka modernih lovačkih aviona što je pak u prvim mesecima rata sa Nemačkom, kada i u samoj Britaniji nije bilo dovoljno lovaca, bilo potpuno nemoguće. Tako su samo završeni aerodromi i postavljena je radarska stanica. Kada je Italija ušla u rat 10. juna 1940. — na vrhuncu bitke za Francusku i u jeku bitke za Britaniju — Malta je imala na raspolaganju ukupno šest spremnih *gloster gladijatora*, i još šest spakovanih, pet *svordfiša* i jedan avion sa radio-uređajima za mornaricu. Posada na Malti je raspolagala i sa oko 40 topova *bofors* kalibra 105 mm i 10 mornaričkih protivavionskih topova. *Gladijatori* nisu bili predviđeni za stalnu odbranu ostrva, već kao rezervni avioni za nosače aviona. Uprkos tome brigadni general Forster Majnard (F. Maynard) dobio je dozvolu admirala Kaningema, da sme da formira eskadrilu za odbranu na aerodromu Mal Far, koristeći te *gladijatore* na kojima su leteli štabni piloti i oni iz jedinica za sadejstvo sa protivavionskom jedinicom. Ova eskadrija je bila prvi put u akciji već prilikom prvog italijanskog napada na ostrvo 11. juna 1940.

Početni napadi italijanskih bombardera bili su još prilično neodlučni i *gladijatori* su koristili jednostavnu taktiku zbunjivanja italijanskih malih formacija i osujećivanja nišanja bombardera radije nego da se koncentrišu na dugotrajnije pokušaje obaranja aviona. Uskoro su ipak morali da krenu i u borbe sa lovcima *CR-42* koji su počeli da prate bombardere nad ostrvom. Mnogo se pisalo o tome da su Britanci raspolagali jedino sa tri *gladijatora* i da su ih nazvali Vera, Nada i Milosrde, što je pak bilo jedino plod bujne mašte nekog kasnijeg evidentičara događaja. Vazduhoplovni maršal Majnard se seća da je čuo za te nazive tek 1941. kada se vratio u Englesku.

Do trenutka kada je Italija stupila u rat, *harikeni* su pristajali na Maltu jedino na putu za Bliski istok — prva četiri svega dva dana ranije. A 22. juna već ih se šest nalazilo na ostrvu. Istog dana kapetan Džordž Bardžes (George Burges) je postigao prvu vazдушnu pobjedu iznad Malte, kada je oborio izvidača *savoja marketi SM-79*. Tri





harikena su zadržana na Malti do 26. juna, kada su i gladijatori uništili još jedan SM-79. Dva dana kasnije, četiri harikena su stigla iz Afrike da bi ostali na Malti.

#### Lovačko pojačanje

Prve ambicioznije operacije italijanskih snaga u severnoj Africi ukazale su britanskoj vladi na značaj Malte u središnjem delu Sredozemnog mora. Brzo je na ostrvo poslato šest febrej svordfiša iz 830. grupe mornaričkog vazduhoplovstva, a iz Kalafrane počeli su da uzleću šort sanderlendi iz 228. i 230. grupe. Već u prvim danima nakon dolaska tih hidroaviona, kapetan Vilijem Kembel (W. Campbell) iz 230. grupe, potopio je dve italijanske podmornice i vratio se kući sa četiri zarobljenika. Ipak, zbog sve češćih italijanskih bombarderskih napada, posada ostrva sve upornije je tražila lovačko pojačanje. Tako je 2. avgusta 1940. stigla prva veća pošiljka od 12 lovaca harikena Mk I na britanskom nosaču aviona Argus, od kojih je formirana 261. grupa. Sledećeg meseca stigla su i tri izviđača martin merilend iz 431. grupe.

Sledeće pojačanje doživelo je tragediju. Na dan 17. novembra, sumnjajući u prisustvo italijanskih ratnih brodova, 12 harikena i dva blekbern skua poleteli su sa Argusa daleko od obale pa je nekim pilotima, zbog neiskustva, nestalo goriva i završili su u moru. Samo su četiri harikena i jedan skua stigli na Maltu.

U očekivanju dolaska novih lovaca, Majnard je dobio ovlašćenje da na Malti formira 148. grupu od 16 odabranih posada bombardera vikera velington koja je uspešno počela da dejstvuje protiv italijanskih morskkih luka na severu i afričkih centara za snabdevanje na jugu. Već je bilo reči o izuzetno važnom izveštaju merilenda o luci Taranto, koji je omogućio da se 11. novembra 1940. izvrši izuzetno uspešan napad svordfiša sa Ilastrijusa na bojne brodove u toj italijanskoj bazi.

Tako se završilo prvo opasno poglavlje u borbama za Maltu. Da se Italija odlučila za napad protiv Malte u prvim nedeljama rata, kada je njena odbrana bila slaba, ishod bitke za Maltu bio bi tragičan za Britance. A nakon tog razdoblja Malta je postala ili prejaka ili protivnik nije raspolagao snagama da porazi ostrvsku tvrđavu.

#### Dolazak Luftvafe

Nedolotovoran nastup Italijana u Kirenaici i sumnja da je i njihova mornarica isto toliko nesposobna, pobudili su Nemce da pošalju svoje snage u Libiju, da bi podržale svoje italijanske saveznike. Štaviše i italijansko ratno vazduhoplovstvo je takođe potpuno podbacilo u vazduhu. Tako su Nemci da bi zaštitili snabdevanje svog Afričkog korpusa nagovorili Musolinija da dozvoli da Deseti vazduhoplovni korpus Luftvafe koristi aerodrome na Siciliji.

Već 10. januara 1941. rat u Sredozemlju je ušao u novu i daleko opasniju fazu po Britance. Jedan brodski konvoj za Maltu, upućen iz Gibraltara napalo je 60 hajnkela He-III i junkersa Ju-87. Dok je plovio kroz Sicilijanski prolaz nosač aviona Ilastrijus je doživeo šest direktnih pogodaka od bombi i tri u neposrednu blizinu, a idućeg dana teško su oštećene krstarice Sautempton i Gločester. Sautempton je morao da bude napušten.

Ilastrijus se jedva dovukao do luke u La Valeti, gde je odmah preuzeta njegova opravka, ali prisustvo ovog značajnog broda samo je privuklo bombardere Luftvafe, kao svetlo mušice. Šestnaestog januara 70 Ju-87 i Ju-88 prouzrokovalo je teške štete u luci, a jedna bomba je opet pogodila Ilastrijus. Tri dana kasnije, nosač aviona je dobio još jedan direktan pogodak, ali 23. januara je uspeo da se izvuče pod zaštitom mraka i srećno stigne u Aleksandriju dva dana kasnije. U vreme napada na Ilastrijus, Nemci i Italijani su bili u stanju da pošalju oko

*Desno: Junkers Ju-88 je bio glavni bombarder Luftvafe korišćen protiv Malte. Krajem 1940. Deseti vazduhoplovni korpus Luftvafe upućen je na Siciliju, kako bi započeo bombarderske napade na to malo ostrvo.*

*Dole: Britanski martin bal-timor poleće sa aerodroma na Malti. Do sredine 1943. saveznici su do kraja iskoristili strategijski položaj Malte i okupili mnoštvo bombardera za napade na Siciliju pred invaziju.*





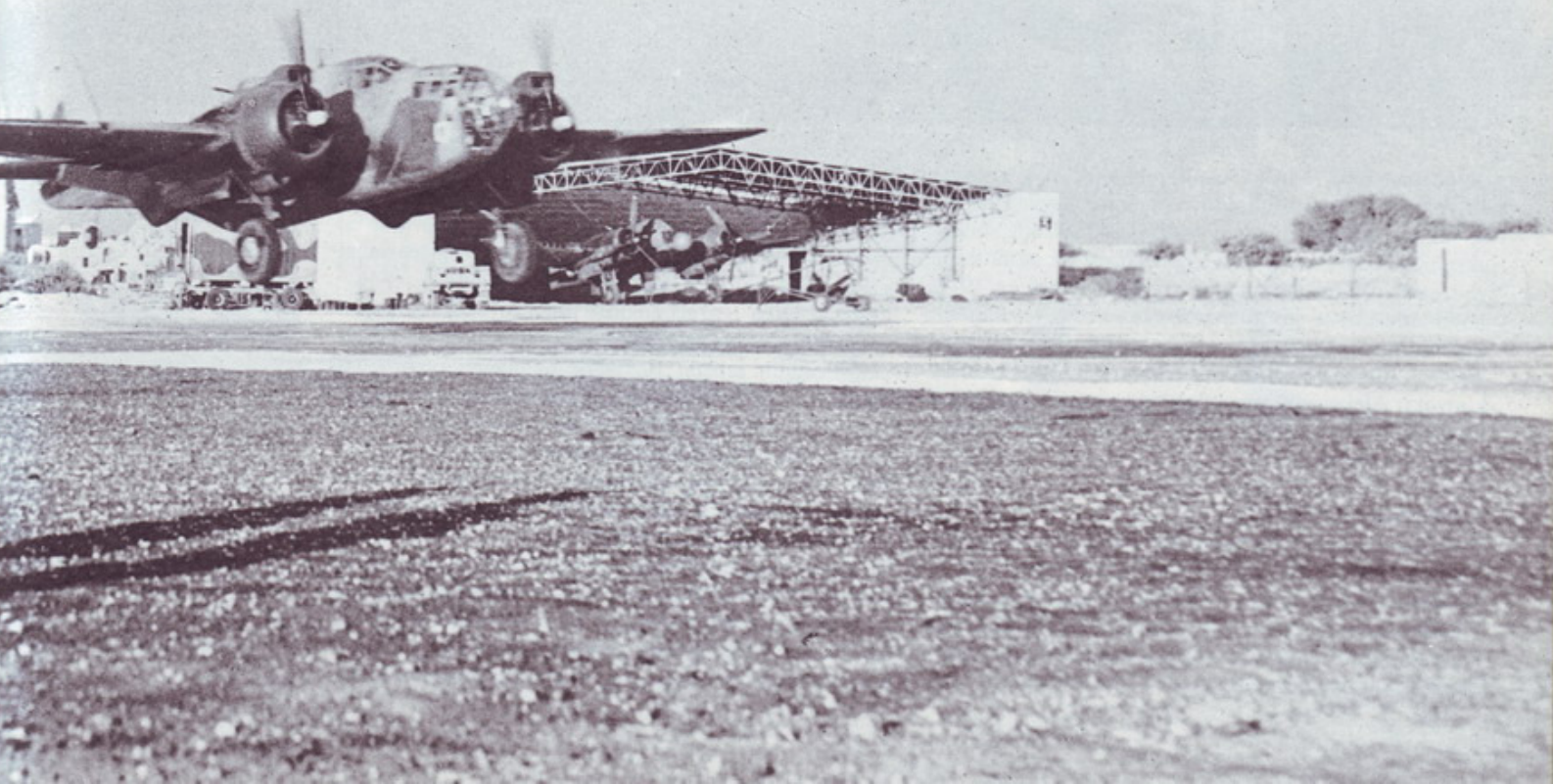
250 aviona u napad na ostrvo, a protiv njih Majnard je mogao da okupi samo jednu grupu *harikena*.

Malta je sada bila suočena sa dugim mesecima ozbiljnih nestašica. Prikupljanje nemačkog Afričkog korpusa pod komandom Ervina Romela (Erwin Rommel), koji je i formalno uspostavljen 18. februara, i njegova ofanziva protiv Vevelovih (Wavell) iscrpljenih pustinskih snaga je RAF lišila niza aerodroma u blizini ratišta, sa kojih su lovci inače mogli da prelete do Malte. Nastavljajući pritisak, Deseti vazduhoplovni korpus je prisilio 148. grupu *velingtona* da se povuče sa Malte. Pred kraj aprila, zalihe hrane, avionskog goriva i protivavionske municije su bile gotovo nestale. Srećom, rdavi meteorološki uslovi početkom maja, omogućili su britanskoj ratnoj mornarici da provuče konvoj brodova kroz celo Sredozemlje do Aleksandrije, sa neophodnim tenkovima za borbe u pustinji i lovcima, a drugom konvoju koji je nosio hranu, gorivo i municiju, da uplovi u luku La Valette. U otprilike isto vreme sa nosača aviona *Ark Rojal* stigla su 24 *harikena MK-II* čiji su piloti formirali drugu ostrvsku grupu; 185. i 431. eskadrila je dobila nove *merilende*, pa je mogla da se proširi u 69. grupu.

Kada su savezničke snage u Kirenaici pritisle ka Tobruku, Deseti vazduhoplovni korpus je prebačen sa Sicilije na Krit, Grčku i Dodekanez, u junu, odakle je trebalo da napada Aleksandriju, Kairo i Suecki kanal, prepuštajući Italijanima sa Sicilije da nastave sa napadima na Maltu. U oktobru 1941. savezničke snage u Zapadnoj pustinji pokušale su još jednom da krenu u ofanzivu u Kirenaici, nastojeći da oslobode opkoljeni garnizon u Tobruku, da ponovo zauzmu Bengazi i da odbace snage Osovine do Tunisa. Za ovu ofanzivu, poznatu pod nazivom operacija »Krstaš«, na Malti su prikupljene prilične snage za napade na neprijateljske vitalne puteve za snabdevanje. Na ostrvu su se našle tri grupe *harikena*

*Mk II*, tri grupe bombardera *bristol blenhajm IV* i jedna grupa izviđača *merilend*. Posebna eskadrila *velingtona* iz 40. grupe i dve grupe mornaričke avijacije sa *svordfišima* torpedonoscima stigle su isto tako na Maltu.

Vazduhoplovne jedinice na Malti odmah su krenule u opšte napade na puteve snabdevanja sila Osovina u severnoj Africi, učestano napadajući brodove na moru i luke Brindizi, Napulj i Tripoli, kao i aerodrom Kastel Benito kod Tripolija. Luftvafe je morala da se vrati na





Siciliju da bi zaštitila svoje brodove, ali sa malo uspeha, a Italijani su morali da priznaju gubitke od 77 odsto svojih brodova za snabdevanje.

Suočen sa porazom u severnoj Africi, Hitler je onda naredio osetno pojačanje Luftvafe u Sredozemlju prebacivši u to područje 2. vazdušnu flotu pod komandom feldmaršala Keselringa (Kesselring), povučenu sa istočnog fronta. Pred kraj godine, nemačko i italijansko ratno vazduhoplovstvo na Siciliji moglo je da upotrebi 250 bombardera i 200 lovaca kojima je vicemaršal Hju Dag Lojd (Hugh Dugh Lloyd), mogao da suprotstavi svega 70 lovačkih aviona i 60 bombardera.

Čvrsto rešen da pritisne Maltu i onemogućiti dolazak brodskih konvoja na ostrvo, Keselring je započeo niz žestokih napada sa ciljem da uništi pre svega najvažnije aerodrome. Umesto prosečno po dvanaest aviona, Nemci su ih slali skoro stotinu dnevno nad Maltu. Mada *harikeni* nisu bili dorasli *meseršmitima Bf-109F*, uspeo im je da ograniči dejstvo neprijateljskih bombardovanja, ali jaki pljuskovi su kraterima od bombi ispunjene

tokom naredna tri dana uništili bombarderi, pošto je samo 5.000 tona važnog tereta iskrcano.

U aprilu Nemci su napadali sa udvojenom odlučnošću i često su slali i po 200 aviona dnevno u napad, a u dva navrata — 7. i 20. aprila — više od 300. Prijatan grad La Valeta pretvorio se u gomilu ruševina, sa zatrpanim ulicama, a dokovi i kejevi u velikoj luci u pravo gubilište. Pod takvim pritiskom »domaći« razarači i podmorničari su morali biti povučeni. Kada je vazduhoplovni maršal Artur Teder (Arthur Tedeer) posetio ostrvo sredinom aprila, zatekao je svega šest borbena sposobnih *harikena*, a količina dnevnog sledovanja protivavionske municije racionisana je na 15 granata po jednom topu. U Britaniji su svi bili svesni kakav je položaj na Malti, no u tim sudbinskim danima nisu joj mogli drukčije pomoći no da je 16. aprila odlikuju Džordžovim krstom, — što je pre svega bila psihološka potpora i priznanje za hrabrost vojnika i civila. U tom kritičnom trenutku, međutim, bila je na putu i stvarna pomoć, jer je 20. aprila poletelo 47 lovaca *spitfajera V* sa američkog nosača aviona *Vasp*, za

*Levo: Pilot i osoblje za opsluživanje supermarin spitfajera MKV u očekivanju alarma na Malti. Spitfajer je počeo da operiše sa Malti krajem aprila 1942, ali narednim mesecima nastupila je velika oskudica lovačkih avionima.*

*Desno: Junkersi Ju-87 R iznad grada Auguste. U prvim napadima Osovine na Maltu, početkom 1941, Ju-87 su korišćeni pre svega protiv brodskih konvoja.*



aerodrome Hal Far i Takali pretvorili u baruštine. Životni uslovi za vazduhoplovce, vojnike i civile bližili su se već donjoj granici izdržljivosti, ne samo zbog stalnih eksplozija bombi i zavijanja šrapnela, već i zbog akutnog nedostatka hrane i goriva za grejanje. Februara 1942. bombarderi su se morali povući, kako bi se lovci mogli preseliti na suvlji aerodrom u Luki. Bilo je već krajnje vreme. Luftvafe je početkom februara uništila brodski konvoj iz Aleksandrije, sa celokupnim snabdevanjem za taj mesec, a 7. februara sirene su tokom 24 časa zavijale tačno šesnaest puta.

#### Odlikovanje za Maltu

Nova faza vazdušnih napada započela je 20. marta, kada su 143 bombardera *Ju-88* napala aerodrom Takali. Idućeg dana aerodrom je bombardovalo 218 aviona. Na dan 23. marta napad je izveden protiv četiri trgovačka broda što su se primicala ostrvu. Jedan brod je potopljen, a ostali su uglavnom dospeli u glavnu luku, ali su ih

popunu odbrane na Malti. Nesrećom, njihov dolazak je primetila Luftvafe i njeni piloti su udvostručili svoje napore u nastojanju da unište nove lovačke avione za vreme uzimanja goriva na zemlji. Do uveče idućeg dana, samo je 17 *spitfajera* bilo borbeno sposobno.

Malta je onda postala središte interesovanja celokupne savezničke strategije, pa nije čudno što su, uprkos potrebama ostalih ratišta, 10. maja sa američkog *Vaspa* i britanskog *Jela* poletela 62 *spitfajera*, a istog dana stigao je i brzi minopolagač britanske ratne mornarice *Velšmen* sa punim tovarom municije za protivavionske topove. U toku jedne sedmice, oko trećine Keselringovih aviona bila je povučena sa Sredozemlja, jer su Nemcima bili potrebni na drugim ratištima.

Sa pojačanom vazdušnom odbranom Malte Britanci su rešili da rizikuju i upute u plovidbu dva brodska konvoja — jedan sa istoka a drugi sa zapada, u nadi da će tako podvojiti neprijateljsku pažnju. Dvanaestog juna 11 trgovačkih brodova u pratnji krstarica i razarača, isplo-

*Desno: Juna 1942. je 217. grupa torpednih bombardera bristol bofor počela da postiže značajne uspehe protiv brodskih konvoja sila Osovine.*





vilo je iz Aleksandrije, u isto vreme kada iz Gibraltara šest trgovačkih brodova u pratnji ratnog broda, dva nosača aviona i brojnih krstarica i razarača. Konvoje je trebalo da štite i *spitfajeri* sa Malte. Naime, krajem maja sa nosača *Igl* stiglo je 59 *spitfajera* 217. grupe i 219. grupa *bristol bofajtera*, i bombarderi iz afričkih baza, među njima i prva jedinica RAF-a četveromotornih *konsolidejted liberatora*. Pod odlučnim napadima Luftvafe i ugrožavani od teških jedinica italijanske ratne mornarice,

istočni brodski konvoj je bio prinuđen da se vrati nazad, posle potapanja šest trgovačkih brodova. Konvoj iz Gibraltara bio je isto meta stalnih napada iz vazduha, ali lovci sa nosača aviona su sveli gubitke na jedan trgovački brod, pre nego što su brodovi uplovili u Sicilijanski prelaz, kada su nemačke *štuke* potopile drugi brod i oštetile još dva, tako da su do ujutro 16. juna samo dva trgovačka broda srećno stigla na Maltu. Cena tog dolaska bila je izuzetno visoka, jer su Britanci izgubili jednu krstaricu, pet razarača, dva minopolagača, šest trgovačkih brodova, a 15 brodova je oštećeno. Izgubljeno je i 20 aviona.

U toku leta 1942. situacija u Zapadnoj pustinji se stabilizovala. Savezničke armije i armije sila Osovine stajale su nasuprot jedna drugoj kod El Alamejna, obe uporno prikupljajući snage za odlučujuću bitku u ratu u severnoj Africi. Keselring se, kao uvek, posebno zauzimao za zaštitu vitalne snabdevačke linije za Romelove jedinice i započeo je novi niz napada protiv Malte 1. jula. Međutim, zahvaljujući odlučnoj odbrani *spitfajera* i *bofajtera*, Nemci su izgubili 44 aviona tokom dve nedelje — gubici kakve Nemci više nisu mogli da podnesu — i napadi na Maltu su se smanjili. Hju Lojd je bio prekomandovan sa ostrva, na zaslužen odmor, a njegovo mesto je preuzeo briljantni komandant lovaca vazduhoplovni maršal Keit Park (Keith Park), heroj iz bitke za Britaniju. Pred kraj jula, broj aviona na Malti se povećao na 260. Avgusta su dva brodska konvoja isplovila uz jaku pratnju brodova ratne mornarice ka Malti kamo je stiglo 5 trgovačkih brodova, uz gubitak nosača aviona *Igl*, dve krstarice i jednog razarača. Malta je bila spašena.





# VAZDUŠNE BITKE IZNAD PUSTINJE

Od ulaska Italije u drugi svetski rat vođene su ogorčene borbe za nadmoćnost u vazduhu iznad severne Afrike

Ulaskom Italije u drugi svetski rat i padom Francuske u junu 1940. područje Sredozemlja postalo je važno kao nikada ranije. Kako se Nemci nisu mogli iskrcati u Britaniji, a saveznici su već planirali iskrcavanje u Evropi, severna Afrika je prilično dugo bila jedina oblast gde su se britanske jedinice sukobljavale sa armijama sila Osovine.

Od trenutka kada je Italija objavila rat italijansko ratno vazduhoplovstvo sukobljavalo se sa britanskim ratnim vazduhoplovstvom iznad Malte i na nebu severne Afrike. Težište britanskih ratnih napora tokom sledeće dve i po godine prebačeno je na obalni pojas od Egipta do Libije, na neplodni teren zvan Zapadna pustinja.

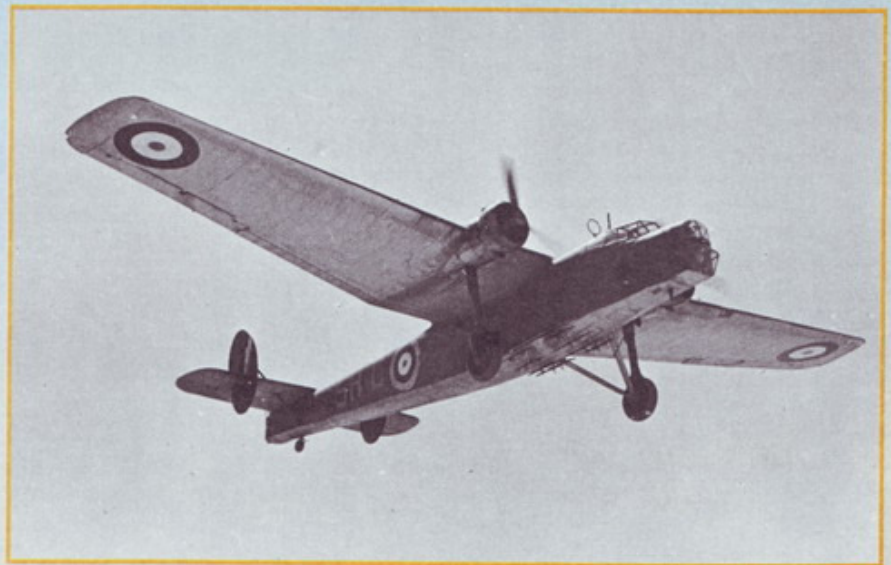
Britansko vazduhoplovstvo u Egiptu, iako nije bilo jako niti savremeno opremljeno, bilo je uspešno i veoma agresivno. Postojale su svega tri grupe lovačkih dvokrilaca *gloster gladijator*, pet lakih bombardera *bristol blenhajm*, jedan izviđač *vestland lisander* i grupa transportera *bristol bombaj*. Britanci su već prvog ratnog jutra napali El Adem, glavnu italijansku vazduhoplovnu bazu u istočnoj libijskoj provinciji Kirenaici, i to pre nego što su Italijani uopšte uspeli da podignu svoje avione sa zemlje. Iako brojnije od RAF-a, italijansko ratno vazduhoplovstvo nije bilo bolje opremljeno, a bilo je i osetno slabije snabdeveno. Njihov osnovni lovački avion bio je dvokrilac *fiat CR-42*, dok je stariji model *CR-32* još uvek bio u upotrebi, uglavnom za napade na zemaljske ciljeve. Moderni tromotorni *savoja SM-79* korišćeni su za dnevna bombardovanja, a za noćna stariji *SM-81*. Avioni *meridionali Ro-37* korišćeni su za neposrednu podršku i taktičko izviđanje. Novi brzi jednokrilac, dugo očekivani avion za napad na zemaljske ciljeve, *breda Ba-65* upravo je počeo da se u većem broju uvodi u operativnu upotrebu u Libiji, ali je pilote razočarao. U početku Italijani nisu uradili ništa nepromišljeno, a Britanci nisu bili dovoljno jaki da bilo šta pokrenu. Dogadale su se tek čarke između patrola, praćene nekim patrolnim letovima iznad linije fronta. Ipak, tom prilikom je došlo i do prvih žestokih okršaja između protiv-

ničkih lovaca. Nakon toga formacije bombardera *SM-79* su napale oblast britanskih baza, naročito bazu Sredozemne flote u Aleksandriji, a britanski bombarderi *blenhajmi* su uzvratili napadajući Tobruk, Dernu i druge ciljeve u Libiji. Noću bi bombarderi *bombaj* preuzeli taj zadatak, a nakon nekoliko sedmica i novo prispeli bombarderi *vickers velington*.

## Popunjavanje harikenima

I *blenhajmi* i *savoje SM-79* su se zastarelim lovcima dvokrilcima pokazali skoro nedostižnim no RAF je prvi prevazišao ovaj problem. Samo jedan moderni *hoker hariken* nalazio se u Egiptu kada je rat izbio, ali još pre kapitulacije Francuske stiglo ih je već nekoliko, zajedno sa manjim brojem bombardera *blenhajm MKIV*. Nakon pada Francuske, za popunu je korišćen put ladjama do Zlatne obale u Gani, a onda od Takoradija avionom preko cele Afrike do Egipta. Tako je sve više *harikena*

*Dole: Bristol bombaj je do 1942. imao ulogu transportera, a leteo je i u noćne bombarderske napade protiv italijanskih ciljeva.*





stizalo na to područje i uskoro je jedna cela grupa branila luku Aleksandrije. Taj put iz zapadne u severnu Afriku RAF je planirao i ispitao više godina pre rata. Na kraju, 13. septembra 1940. armija italijanskog maršala Gracijanija (Graziani) je krenula preko granice u Egipat, uz podršku tenkova, artiljerije i aviona. Britanci nisu imali drugog izbora osim da se povuku. Međutim, kod Sidi Baranija Italijani su se zaustavili i ukopali. Pristizanje britanskog pojačanja teklo je sporo, pošto su u međuvremenu započele borbe i u istočnoj Africi kamo se isto slalo pojačanje. Kasno u oktobru, italijanska invazija Grčke postavila je nove zahteve pred RAF, kako bi se pomoglo braniocima.

Dolazak 4. indijske divizije, koja je prekomandovana iz istočne Afrike, omogućio je britanskom generalu Vevelu (Wavell) da pokrene širu akciju na području Sidi Baranija, pod neposrednom komandom generala O'Konora (O'Connor) 9. decembra 1940. Uz neposrednu podršku *harikena*, *blenhajma* i *gladijatora*, Britanci su odmah postigli uspeh koji se razvio u ofanzivu velikih razmera. Italijani su se ubrzano povlačili nazad u Libiju, ostavljajući pri tome velike količine opreme i ljudstva. Snažno pojačanje u avionima CR-42 i SM-79 koji su uskoro stigli u ovu oblast dovelo je do razvoja brojnih borbi u vazduhu sa teškim gubicima na obe strane. Posebno su bili uspešni britanski napadi na italijanske aerodrome, a veliki broj uništenih i neupotrebljivih aviona ostavljen je tokom italijanskog povlačenja. Britanci su zauzeli Bardiju početkom januara, onda Tobruk, a na kraju i Dernu.

Iscrpljena 7. oklopna divizija sada je presekla izbočinu Kirenaike, i prateći stari karavanski put nameravala je da onemogući italijansko povlačenje severozapadno od Bengazija. To je i ostvarila i 6. februara 1941. italijanska 10. armija je uništena u bici kod Breda Foma, a cela Kirenaika našla se u rukama Britanaca. Ipak, pobednici su bili suviše iscrpljeni i isuviše daleko od svojih baza u Egiptu, da bi nastavili dalje napredovanje ka Tripoliju, a to je i dovelo do njihovog pada.

Pomoć iz Nemačke je naime u to vreme počela da pristiže u Tripoli, a nemački napadi iz vazduha na Maltu onemogućili su je kao ofanzivnu bazu za presretanje brodskih konvoja koji su plovili za severnu Afriku da snabdeju i pojačaju sile Osovine. Kao rezultat toga, jaka nemačka i italijanska pojačanja, uključujući i moderna oklopna sredstva, su stizala zajedno sa Luftvafinim *junkersima* Ju-87 i *meseršmitima* Bf-110. Stigao je i veći broj italijanskih jedinica, uključujući neke opremljene lovcima *fiat* G-50 bis.

### Trijumf Luftvafe

Krajem marta novi nemački komandant u Africi, Ervin Romel, preduzeo je napade u cilju izvidanja, što je podržano snažnim napadima štuka. Britanske snage — koje jedva da su i bile u dodiru sa neprijateljem, bile su razvučene duž cele Kirenaike i počele su da se povlače, a Romel ih je pratio. Početkom aprila luka Tobruk se već pripremala za dugotrajnu opsadu, a novu 2. oklopnu diviziju su Romelove snage opkolile i potpuno razbile blizu Derne. Desetog aprila Tobruk je već bio odsečen od pozadine i počeo je niz silovitih vazdušnih napada. Neko vreme *harikeni* iz 73. grupe koja je ostala u opkoljenom gradu uspešno su se suprotstavljali Nmcima, no, 19. aprila su stigli lovci *meseršmit* Bf-109E i ubrzo nadjačali britanske lovce.

U toku aprila, uspešno okončane glavne borbe u istočnoj Africi, oslobodile su tamošnje snage Osovine za korišćenje na drugim ratištima. U Grčkoj Nemci su intervenisali početkom aprila, primoravši Britance na povlačenje krajem meseca, a u maju nemački desant na Krit doveo je do daljih teških borbi i gubitaka Britanaca na moru i u vazduhu. Tog istog meseca buknuo je i ustanak u Iraku, podržan od sila Osovine, što je tražilo dalju pre raspodelu britanskih snaga u Sredozemlju. Taj je ustanak ubrzo ugušen, ali je doveo Britance do zaključka da treba što pre da zauzmu i tako neutrališu susednu francusku koloniju Siriju. Taj plan je počeo da se sprovodi početkom juna, što je izazvalo snažan otpor jedinica

*Dole: Fiat CR-42 — najviše korišćen italijanski lovac na početku pustinjskog rata.*

*Sasvim dole: Hoker hariken MK IID za borbu protiv tenkova, naoružan sa dva topa od 40mm, služio je u 6. grupi RAF-a i 7. grupi južnoafričkih vazduhoplovnih snaga.*





Desno: Britanski lokid hadson iznad piramida. Ovaj avion je korišćen pre svega kao transporter u 117. i 216. grupi RAF-a.



višijevske Francuske, pa su se borbe vodile čitavih mesec dana. Tek u julu 1941. Britanci su mogli na Srednjem istoku da računaju na sigurnu pozadinu kako bi pažnju i sve napore usmerili frontu u Libiji.

Međutim, za to vreme, u Libiji su Britanci bili potisnuti sve do egipatske granice, jedino je Tobruk i dalje bio u njihovim rukama. Na dan 12. maja, u Aleksandriju je prispeo veliki brodski konvoj i dopremio 300 tenkova i 50 *harikena*, i sa pojačanjima započela je tri dana kasnije kontraofanziva. Svojim nadiranjem Britanci su se približili Bardiji, ali tamo ih je snažni nemački protivnapad ponovo odbacio do granice, gde su ipak uspeali da zadrže značajan Halfaja prolaz.

#### »Ratna sekira«

Početkom juna, prvi lovci *kertis tomahawk*, izgrađeni u Americi, počeli su da se pojavljuju na ratištu i 14. juna je započela nova britanska ofanziva pod kodiranim nazivom »Ratna sekira«. Britansko ratno vazduhoplovstvo je za njeno sprovođenje raspolagalo sa tri grupe *harikena*, dve grupe *tomahauka*, dve *blenhajma*, dve *merilenda* i jednom za taktičko izvidanje. Tri grupe bombardera *velington* su potpomagale ove snage u noćnim napadima, a više *harikena* bilo je na putu iz Engleske za Egipat. Oni su već poleteli sa nosača aviona za Maltu, a odatle je trebalo što pre da stignu u Egipat.

»Ratna sekira« je trajala svega tri dana i nije dovela ni do kakvog uspeha — Britanci su bili odbačeni nazad snažnim protivnapadom i pretrpeli su teške gubitke. Odvijale su se ogorčene vazdušne borbe. Pre nego što su te bitke i bile završene pojavili su se italijanski lovci *fiat G-50 bis*, i novi *harikeni* RAF-a. Pobjeda je međutim pripala nemačkim lovcima.

Potom je nastupilo duže zatišje, koje je trajalo sve do sredine novembra 1941, pošto su obe zaraćene strane



nastojale da ojačaju svoje snage za ofanzivu. Tobruk je značajno usporio taj proces kod Britanaca, jer su morali da šalju konvoje u pomoć odsečenom gradu uz jaku pratnju lovaca kako bi ih zaštitili od nemačkih i italijanskih napada. Nemci su bili uznemireni poboljšanim osobinama novih *tomahauka* pa su i sami nastojali da na ratište pošalju modernije avione. Septembra su u Afriku poslali još jednu grupu lovaca *Bf-109*, u modernijoj varijanti *F* koja je bila znatno bolja od prethodne *E*. I eskadrole iz I/JG 27 takođe su počele da dobijaju ovaj tip lovaca. Italijani nisu želeli da zaostanu pa su u Afriku uvodili svoje najmodernije lovce *maki C-200* i *C-202*.

U sredini: Nemački tehničari nose fotografsku kameru na izviđački meseršmit *Bf-110*, na nekom pustinjskom aerodromu.



### Vazduhoplovne snage Zapadne pustinje

Britanski napad započeo je 18. novembra 1941. avionima *bofajter*, koji su uspešno napali neke aerodrome sila Osovine. Onda su se razvile žestoke borbe što su trajale gotovo dva meseca, sa promenljivim uspehom. U vazduhu je polako počela da se oseća britanska brojčana premoć. Borbe su postajale sve ogorčenije i gubici na obe strane sve teži. Na dan 22. novembra, lovci Luftvafe su se sukobili sa *tomahaucima* i razbesnela se bitka za postizanje premoći u vazduhu. Iako su *meseršmiti* izišli iz borbe sa nešto više pobeda no što su imali gubitaka, postotak gubitaka je bio tako visok da to više nisu mogli sebi da dozvole. Posle toga, vazdušni rat je uzeo sasvim novi tok.

Zapadne pustinje (WDAF) — bile su ubačene u borbu kako bi zaustavile brzo nemačko napredovanje. Njihovi lovci su sve više uzimali učešća u borbama na tlu, što je pak išlo na uštrb premoći u vazduhu. Činjenica je da su postigli usporavanje motorizovanih snabdevačkih kolona sila Osovina u pozadini fronta, ali same su pretrpele ogromne gubitke i od odbrambene vatre sa zemlje i od *meseršmita*. Uprkos nekim uspesima, položajima na liniji Gazale nije bilo spasa. Nastavljeno je odstupanje Britanaca ka unapred pripremljenim odbrambenih položajima u El Alamejnu, koje bi se najverovatnije pretvorilo u pravo bekstvo da nije bilo delotvornog sadejstva britanskih vazduhoplovnih snaga. Pod nadahnutim vodstvom



Nemci više nisu ni pokušavali da se sukobe sa britanskim lovcima u nastojanju da ih poskidaju s neba, već su počeli da koriste vrhunske performanse svojih aviona tako što su kružili visoko iznad ratišta i učestvovali u borbama jedino onda kada bi mogli da postignu što više uspeha uz minimalne gubitke. Pošto su sada Britanci imali dovoljno lovaca za pratnju sopstvenih bombarderskih formacija, bilo je više gubitaka među zaštitom no među šticienima. Iako su to bili bolni gubici, oni ipak nisu ni za tren zadržali razvoj i delovanje taktičkih vazdušnih snaga, jer su se uvek mogle nadoknaditi novim, pa su od tog trenutka britanske taktičke vazdušne snage u Africi postajale sve značajniji faktor.

Osmog decembra opsada Tobruka je najzad probijena nakon čega su sile Osovine počele sve više da se povlače, a njihov otpor bio je ozbiljno oslabljen zbog oskudice u gorivu. To je omogućilo Britancima da zarobe mnogo njihovih aviona na zemlji.

A onda je novi napad Luftvafe na Maltu omogućio da snabdevanje i pojačanje za Romela ponovo krenu preko Sredozemlja, a uz to njegovi lovci ojačani su i trećom grupom novih *Bf-109F*. Sve to je omogućilo ponovni napad na Britance 21. januara, kada su ih Nemci opet potisnuli do Gazale.

Krajem maja 1942. snage obeju zaraćenih strana su bile dovoljno ojačane da ponovo krenu u novu ofanzivu, ali je ovom prilikom Romel krenuo prvi. Njegova pešadija je 26. maja čeonu napala britanske položaje kod Gazale, dok su njegove oklopne jedinice započele širok obuhvat na jugu, podržane velikim formacijama bombardera za obrušavanje. Ova bitka se vodila danima u ravnoteži snaga, ali početkom juna prevagnula je na stranu sila Osovina, i počelo je povlačenje prema Egiptu.

Brojne jedinice RAF-a — sada Vazduhoplovne snage



vazduhoplovnog maršala Artura Kaningema (Arthur Coningham), bombarderi su često napadali protivnika pod zaštitom *kitihouka* i *tomahauka*, koji su odbijali nemačke ili italijanske lovce. Leteći na manjim visinama, *harikeni* i *bofajteri* su gotovo neprestano napadali iz brišućeg leta neprijateljske jedinice u napredovanju, dok su nad svima njima kružili prvi retki *spitfajeri* koji su stigli u Afriku. Izdvajanje dela snaga tokom juna, radi pomoći brodom konvoju iz Aleksandrije, koji je pokušavao da se probije do Malte, nije popravilo stanje, ali je britanska armija ipak uspešla da u prilično sredenom stanju i redu zaposeda položaje kod El Alamejna.

Desno gore i sasvim desno: Bf-110 je imao široku primenu u severnoj Africi kao teški lovac i izviđač.



### Američka pomoć

Tokom jula trajale su neprekidne teške borbe, jer je Romel očajnički pokušavao da probije britansku odbranu, a Britanci nastojali da protivnapadima poprave svoj položaj. Krajem meseca, obe zaraćene strane su bile već iscrpljene. Snagama sila Osovine opet je nedostajalo gorivo, pa su se dejstva, kako na zemlji tako i u vazduhu, postepeno smanjivala. Uskoro zatim, američka pomoć je počela da stiže u Afriku, prvo u vidu nekoliko teških bombardera *boing B-17* i *B-24*, a onda i dve taktičke jedinice — puk lovaca *kertis P-40 F vorhouk* i puk srednjih bombardera *nort ameriken B-25 mičel*. RAF je sada uveo i svoje specijalno opremljene *harikene IID* za borbu protiv tenkova naoružanih sa po dva topa kalibra 40 mm ispod krila, a sve više jedinica u Africi dobijalo je *spitfajere*. Noću su počeli da nastupaju prvi četvoromotorni bombarderi RAF-a — *halifaksi* i *liberatori*.

Komandu nad 8. britanskom armijom sada je preuzeo general Bernard Montgomeri (Montgomery), koji je na osnovu svojih predviđanja počeo pripremati otpor novoj ofanzivi sila Osovine na južnom delu fronta. Nije pogrešio, jer upravo tamo je počeo napad 31. avgusta 1942, koji se pretvorio u bitku kod Alam El Halfa. Pustinjsko vazduhoplovstvo je isto krenulo u napad, na samom početku razbivši nemačke kolone, dok su britanski tenkovi sa položaja gde su bili ukopani, naneli teške gubitke italijanskim i nemačkim oklopnim jedinicama. Iskusni nemački piloti lovci su pak, s druge strane, nanosili ogromne gubitke britanskim lovcima, ali ipak nisu uspevali da zadaju gubitke savezničkim bombarderima, koji su uništavali nemačke jedinice na zemlji. Čak nisu uvek uspevali da dovoljno zaštite i sopstvene bombardere.

Međutim, od početka oktobra, nemačke lovačke jedinice, koje su dotle trpele tek manje gubitke, počele su da gube neke od svojih najvećih asova u borbama sa savezničkim lovcima, koji su sticali sve više iskustva, a bili su i sve brojniji. Nemci su počeli da shvataju da zbog sve veće brojčane premoći protivnika sve ređe uspevaju da postignu neki uspeh, a ujedno njihov moral je jako trpeo zbog sve jačih napada protivničkih bombardera i lovaca na nemačke aerodrome kao i zbog hrabrih akcija

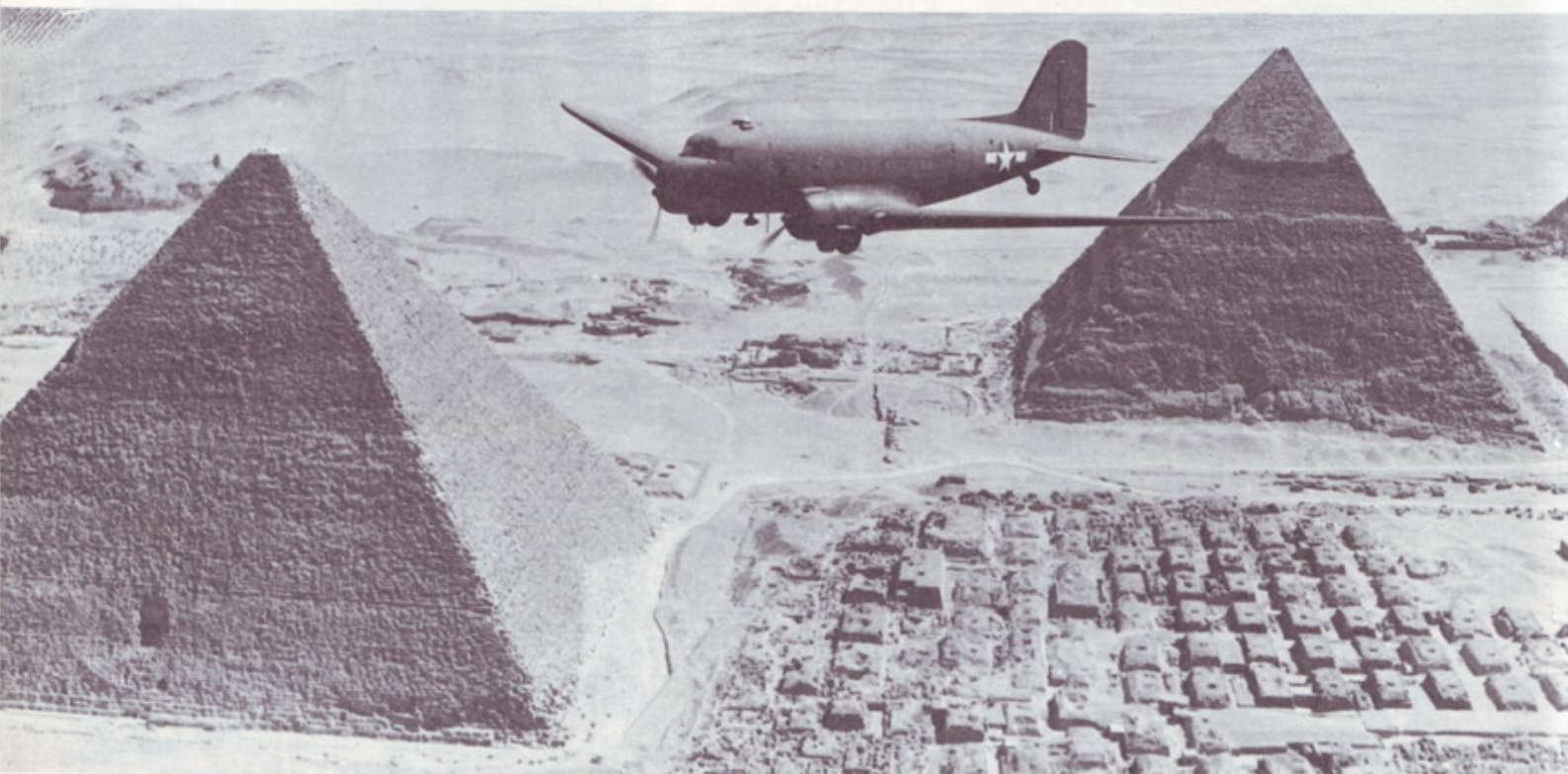
komandosa. Tridesetog septembra poginuo je nemački as Marsej (Marseille) sa 158 postignutih vazdušnih pobeda, od toga 151 u Africi. Njegov 27. lovački puk tada je već bio tako demoralisan da je morao da mu priskoči u pomoć 77. lovački puk sa istočnog fronta.

Upravo tada Britanci su udarili kod El Alamejna i 24. oktobra 1942. počelā je poslednja velika bitka u pustinji. Oba zaraćena vazduhoplovstva dostigla su vrhunac svoje moći, ali to je bila slaba uteha za sile Osovine. Njihovih 347 lovačkih aviona, 72 bombardera za obrušavanje i 171 srednji bombarder morali su da se suoče sa 605 lovačkih aviona, 254 srednjih i lakih bombardera i 61 teškim bombarderom, koji su bili bolje opskrbljeni gorivom i rezervnim delovima, a bilo ih je procentualno mnogo više potpuno spremnih za akcije.

Žestoke vazdušne bitke su na obe strane pratile sve operacije kod Alamejna, ali kada je jednom povlačenje sila Osovina počelo, njihov je otpor skoro sasvim prestao pod nezadrživim napadima iz vazduha. Montgomeri je započeo nezadrživo napredovanje, dok je anglo-američko iskrcavanje u Alžiru i Maroku 8. novembra još pripomoglo tome da se Nemci i Italijani nisu mogli da zaustave sve do zauzimanja Tripolija. Onda su jedinice *harikena* ostale u pozadini da bi štatile baze, samo su *spitfajeri*, *kitihouki* i *P-40* američkog ratnog vazduhoplovstva (USAAF), kao i laki bombarderi pratili napredovanje 8. britanske armije. Veterani iz 77. puka *meseršmita* sa istočnog fronta i dalje su uzimali svoj danak, međutim, savezničko sadejstvo vazduh-zemlja je postiglo tako visok nivo da se nije dalo zaustaviti. Savezničko taktičko vazduhoplovstvo je u stvari nastalo tokom borbi u severnoj Africi.

Bilo je nekoliko teških vazdušnih borbi iznad Tripolija i oblasti koja ga okružuje, i to početkom januara 1943. dok je pripreman napad na taj grad. Uprkos tome što su Nemci sada uveli u borbe i posebne avione za borbu protiv tenkova *henšel Hs-129* i nove *Me-210* razarače, ništa više nisu mogli da urade i morali su da se povuku u južni Tunis, zajedno sa Italijanima. Rat u Zapadnoj pustinji severne Afrike je tako završen, a označio je prvu veliku savezničku pobedu, neposredno pre kapitulacije fon Paulusove armije kod Staljingrada.

*Dole: Douglas C-47 američkog ratnog vazduhoplovstva stigao je 1942. kao dobrodošlo ojačanje savezničkim snagama, zajedno sa srednjim bombarderom nort ameriken mičel i lovcima kertis vorhoukom.*





# AFRIČKA ZVEZDA

Hans-Joachim Marsej bio je najbolji nemački pilot-lovac u severnoj Africi

General nemačkih lovaca Adolf Galand jednom je opisao pilota Hansa-Joachima Marseja (Hans-Joachim Marseille) kao »nedostižnog virtuozu među pilotima lovcima Luftvafe«. Sigurno je da nijedan drugi nemački pilot nije oborio tako mnogo britanskih aviona kao Marsej — iako je nekolicina nemačkih pilota na istočnom frontu imala i veći broj vazdušnih pobeda. Ujedno, malo je nemačkih pilota čiji broj pobeda se toliko osporava koliko Marsejev.

Po završetku obuke za pilota 1940. Marsej je u jeku bitke za Britaniju raspoređen kao zastavnik u 4. eskadrilu 52. puka i odmah zatim u I lovačku grupu 2. trenažnog puka u Francuskoj. Tada je još bio nedisciplinovani mladi čovek, ali i pilot koji je uspeo da uništi sedam *spitfajera* i stekne odlikovanje Gvozdenog krsta prve klase. No, i sam je bio već četiri puta oboren. Još pre nego što je postao oficir raspoređen je u I grupu 27. puka početkom 1941. i tako se obreo u severnoj Africi u aprilu te godine. U to vreme njegova grupa je već letela *meseršmitima Bf-109E*, a u početne operacije je krenula iznad Tobruka gde je Marsej 23. aprila 1941. oborio *hariken*, svoju prvu žrtvu u pustinji. Međutim, već prilikom sledećeg izlaza toga dana, Marseja je oborio francuski pilot potporučnik Deni (Denis) iz britanskog vazduhoplovstva. Marsej je izbegao smrt, pošto su mitraljeska zrna probila kabinu oko njegove glave, a uspeo je da sleti iako je potpuno razbio avion. Dva dana kasnije, dok je leteo na visinskom patroliranju iznad Tobruka, prvi put je pružio dokaza o svom izvanrednom čulu vida. Daleko ispod sebe primetio je bombarder *blenhajm* — nevidljiv za sve ostale u grupi — pikirao u napad i oborio ga.

Prvog maja Marsej je prijavio obaranje dva *harikena*, a onda su povlačenje jedinica britanskog vazduhoplovstva iz Tobruka i opšte smanjivanje aktivnosti iznad fronta usporili postizanje novih pobeda u njegovoj jedinici. Tek 17. juna — poslednjeg dana promašene britanske ofanzive »Ratna sekira« Marsej je postigao nove vazdušne pobede, kada su dva *harikena* oborena vatrom njegovih topova. Sledeće pobede je zabeležio krajem avgusta, a u septembru još tri. A onda je 24. septembra doživeo svoj najveći uspeh iznad prevoja Halfaja, kada se 24 *Bf-109E* iz njegove jedinice sukobilo sa dve grupe britanskih lovaca. Tada je bilo oboreno šest britanskih aviona bez ijednog nemačkog gubitka, a Marsej je sam oborio četvoricu. Pet dana kasnije, on je oborio i novi američki bombarder *merilend*, koji je operisao u 203. grupi RAF-a, na zadacima izviđanja duž obale severne Afrike. Sledeće avione izgrađene u Americi oborio je 12. oktobra, kada se sukobio sa dva *kertis tomahauk 2*. australijske grupe i 2. južnoafričke grupe.

## Operacija »Krstiš«

Uskoro zatim eskadrila za eskadrilom I grupe 27. puka povučene su u Nemačku, da bi se prenaoružale novim lovcima *Bf-109F*, koji su po brzini leta i po postizanju visine bili mnogo bolji od svih britanskih aviona korišćenih u Africi. *Bf-109F* se razlikovao od ranijih verzija i po tome što je bio naoružan jednim topom montiranim na motoru koji je pucao kroz osovinu elise. Premda je vatrena moć bila nešto manja no kod varijante *E*, dobrom strelcu to je odgovaralo pa je Marseju spisak njegovih

pobeda brzo porastao. Njegova grupa se inače vratila iz Nemačke upravo u vreme britanske ofanzive »Krstiš«, kad se Luftvafe sukobljavala s veoma ojačanim snagama britanskog vazduhoplovstva koje je grčevito nastojalo da stekne premoć u vazduhu. Kada se Romelova armija povlačila preko Kirenaike u toku decembra 1941, Marsej je zajedno sa svojim drugovima bio danima u vazduhu boreći se sa protivničkim snagama koje su brojčano već prilično nadmašivale snage Luftvafe. Između 6. i 7. decembra 1941. oborio je 11 britanskih lovaca i ukupno postigao 36 pobeda.

Nedostatak goriva i pometnja u povlačenju, sprečili su Marseja da postigne nove rezultate sve do početka februara 1942, kada je Romel, nakon pristizanja konvoja, pojačao svoje jedinice i još jednom napao odbacivši britanske snage. Veliki vazdušni sukob odigrao se 8. februara i tada je Marsej postigao četiri pobede, čime je prevazišao svoga komandira eskadrile, kapetana Gerharda Homuta (Homuth), čiji je ukupan zbir pobeda iznosio 39. Četiri dana kasnije, on je uspeo da obori još četiri, a sledeća dva 3. februara, pa opet 15. februara. Sledeći par aviona oboren je 21. februara i tako je Marsejev ukupan zbir iznosio 50 pobeda, što mu je donelo orden Viteškog krsta. Potom su usledile još dve vazdušne pobede 27. februara, a onda su ga poslali u Nemačku na odsustvo.

Marsej se vratio u Afriku aprila 1942. da bi zatekao Afrički korpus ukopan kod Gazale, ali već se pripremala nova ofanziva. Pre nego što je protekao taj mesec, Marsej je dokazao da nije izgubio ništa od svoje veštine, tokom odsustva, oborivši dva britanska lovca. Mesec maj je bio veoma značajan za obe protivničke strane, jer su sa obe



Levo: Marsej se vezuje u kabini svog lovca na aerodromu Krela u severnoj Africi. U toku 1942. Marsej je postigao ukupno 158 vazdušnih pobeda, od toga svega sedam na zapadnom frontu, a sve ostale u Africi. Međutim, mnoge njegove pobede ipak su pod znakom pitanja.





strane fronta vršene intenzivne pripreme. To se osećalo i u vazduhu, stalno se odlazilo u patroliranje i Marsej je u tom periodu dostigao svoj vrhunac. Četiri puta je obarao po dva lovca dnevno, a 23. maja njegova eskadrila je uhvatila četiri britanska laka bombardera *martin baltimor* bez ikakve zaštite, oborila sva četiri, a dva su bila žrtve Marsejevih topova i mitraljeza.

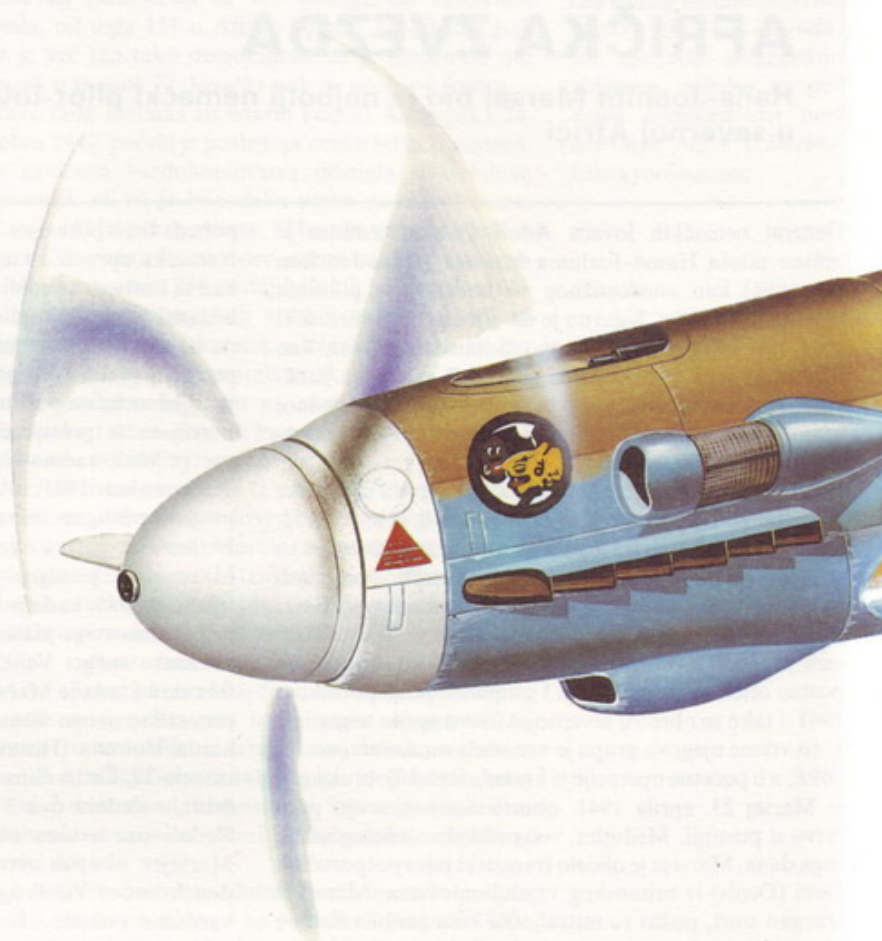
#### Gadanje sa preticanjem

Romel je prvi stupio u napad na frontu kod Gazale, 26. maja 1942. i odmah je započela do tada najveća vazдушna bitka u Africi. Marsej je odmah oborio tri *kertisa*, a par dana kasnije, 1. juna još jedan. Potom je 3. juna napao 5. lovačku grupu SAAF-a (južnoafričkog ratnog vazduhoplovstva) koja se bila ustremila na štuke *Ju-87* iznad Bir Hakejma. U veoma oštroj vazdušnoj borbi koja je trajala svega kratkih jedanaest minuta, Marsej je oborio šest aviona *kertis tomahauka*.

Ova izuzetna pobjeda donela mu je visoko odličje Hrastovog lišća za Viteški krst — no to je bio tek početak njegovog rekordnog meseca. Juna 1942. je naime postigao još 33 pobjede i to četiri puta po četiri odjednom. Kada je 17. juna oborio četiri lovca njegov spisak je dostigao 99 pobjeda. Uskoro je iznad Gambuta postigao i stotu pobjedu, oborivši jedan usamljeni *hariken*. Nakon toga, on je primetio još dva britanska lovca visoko iznad sebe, krenuo za njima i oborio jedan. Po povratku u svoju bazu, zabranjeno mu je dalje letenje i poslali su ga u Berlin kako bi mu Hitler izručio Mačeve za Viteški krst. Marsej je ponovo stigao u Afriku krajem avgusta 1942. na vreme da uzme učešće u Romelovoj ofanzivi na južnom krilu linije fronta kod Alamejma — u bici kod Alem el Halfa. Sada je već bio poručnik i posebno se izveštio u gadanju sa preticanjem. Romelova nova ofanziva je počela rano ujutro 31. avgusta i toga prvog dana ofanzive Marsej je postigao tri vazdušne pobjede. Sledeći dan doneo mu je njegov najveći uspeh, kada su britanske vazdušne snage ubačene protiv napadača. U toku tri dnevna izlaza Marsej je postigao sveukupno neverovatnih 17 vazdušnih pobjeda — i to sve protiv britanskih lovaca. Pošto je toga dana malo nemačkih lovačkih pilota postiglo neku pobjedu, posle rata i iz sačuvanih britanskih operativnih dokumenata moglo se videti da je potvrđeno njegovih 12 pobjeda.

Ovakav neverovatan uspeh koji je u to vreme u Luftvafe bio rekord na svim frontovima, zahtevao je novo odlikovanje. Sledećeg dana Marsej je obavešten da je odlikovan

#### Meseršmit Bf-109 F-4 trop



Brilijantima za svoj orden Viteškog krsta sa Mačevima i Hrastovim lišćem, — što je onda bilo najviše nemačko vojno odlikovanje. Međutim, već 2. septembra postigao je šest novih pobjeda, pa opet šest sledećeg dana i četiri 5. septembra, kada se Romelova ofanziva postepeno iscrpla i konačno zaustavila.

Do 11. septembra 1942. Marsej je postigao ukupno 144 pobjede, koje je četiri dana kasnije povećao za još sedam oborenih lovaca u žestokim okršajima. Marsej je bio treći pilot Luftvafe koji je postigao 150 vazdušnih pobjeda. Idućeg dana Marsej je bio unapređen u čin kapetana i postavljen za komandira 3. eskadrile — tako je postao najmlađi kapetan u Luftvafe. Poslednju pobjedu postigao je 26. septembra kada je u toku dva borbena leta oborio još sedam protivničkih aviona. Iako su one priznate, ipak nisu sasvim sigurne i prema savezničkoj dokumentaciji može da se potvrdi samo jedna. Poslednjih dana je očigledno stremio za pobjedama i njegov spisak se zaustavio na 158.

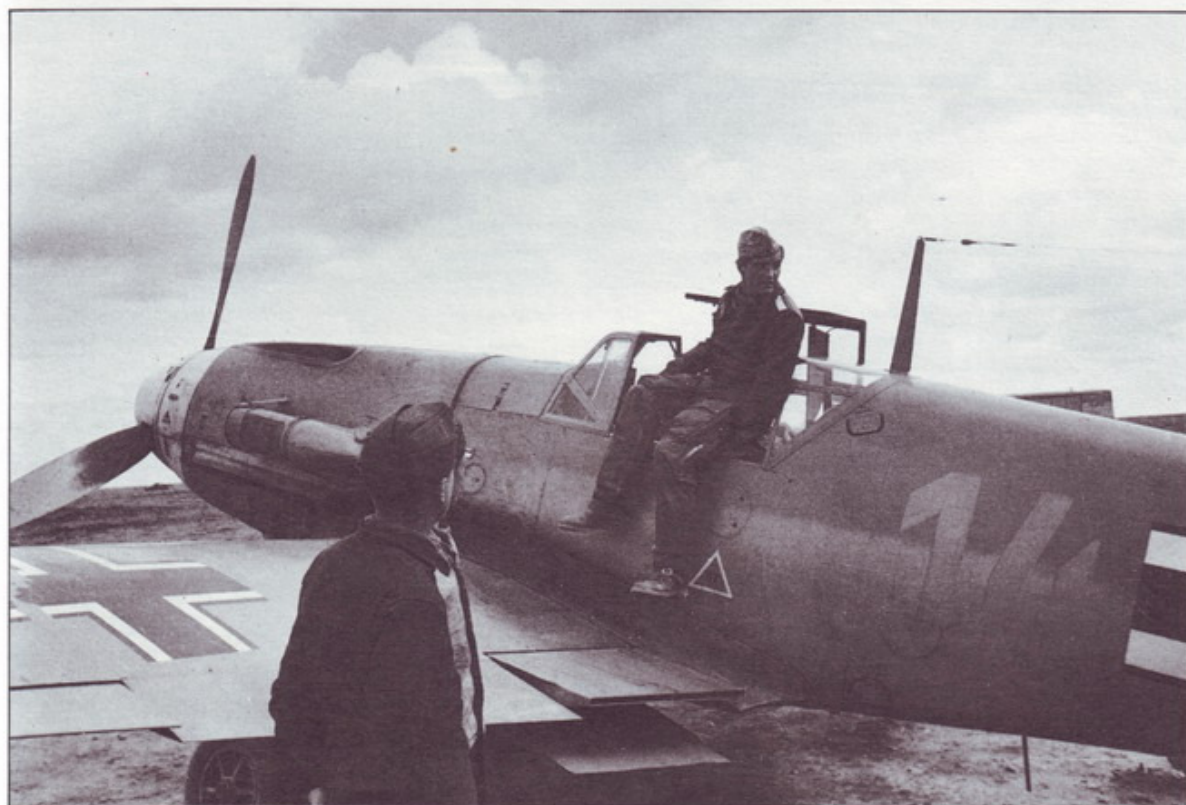
Tridesetog septembra 1942. sa novim *Bf-109G*, Marsej je patrolirao iznad linije fronta. Tada se jedna cev za dovod ulja u motoru prelomila i prouzrokovala požar na motoru, koji se proširio na tekućinu za hlađenje i dim je ispunio pilotsku kabinu. Marsej je iskočio iz aviona koji se bio okrenuo na leđa, snažno udario u rep, onesvestio se i udario o zemlju neotvorenog padobrana. Tako je poginuo najuspešniji pilot Luftvafe u ratu protiv Britanaca, čiji je nadimak bio »afrička zvezda«.

Levo gore: Marsej (u sredini) sa pilotima iz svoje jedinice rekonstruiše poslednju vazdušnu borbu. U toku tri izlaza 1. septembra 1942. Marsej je oborio 17 neprijateljskih aviona, no saveznički arhivi toga dana navode svega 12 gubitaka.

Desno gore: Romel (treći sleva) razgleda britanski *kertis tomahauk* koji je kao i toliko drugih oborio Marsej.

Desno: Hans-Joachim Marsej sa svojim meseršmitom *Bf-109 F-4 trop*.





*Gore: H. J. Marsej je od kraja 1941. do nešto pred svoju pogibiju septembra 1942, u Zapadnoj pustinji leteo meseršmitom Bf-109 F-4|trop i većinu svojih pobjeda postigao je ovim avionom. Nemački piloti su često na svoje avione stavljali oznake koje bi prikazivale broj njihovih pobjeda.*

*Bf-109F bio je nesumnjivo najbolji avion na afričkom ratištu septembra 1941, što Luftvafe nije mogla da iskoristi zbog savezničke brojčane premoći. Nemački piloti su najčešće koristili sledeću taktiku: patrolirali su visoko iznad fronta, pikirali na savezničke avione ispod sebe i onda se brzo vraćali na bezbednu visinu.*



# OPERACIJA »MILENIJUM«

Vazduhoplovni maršal Artur Haris bio je podstrekač prvog bombarderskog napada sa više od hiljadu aviona



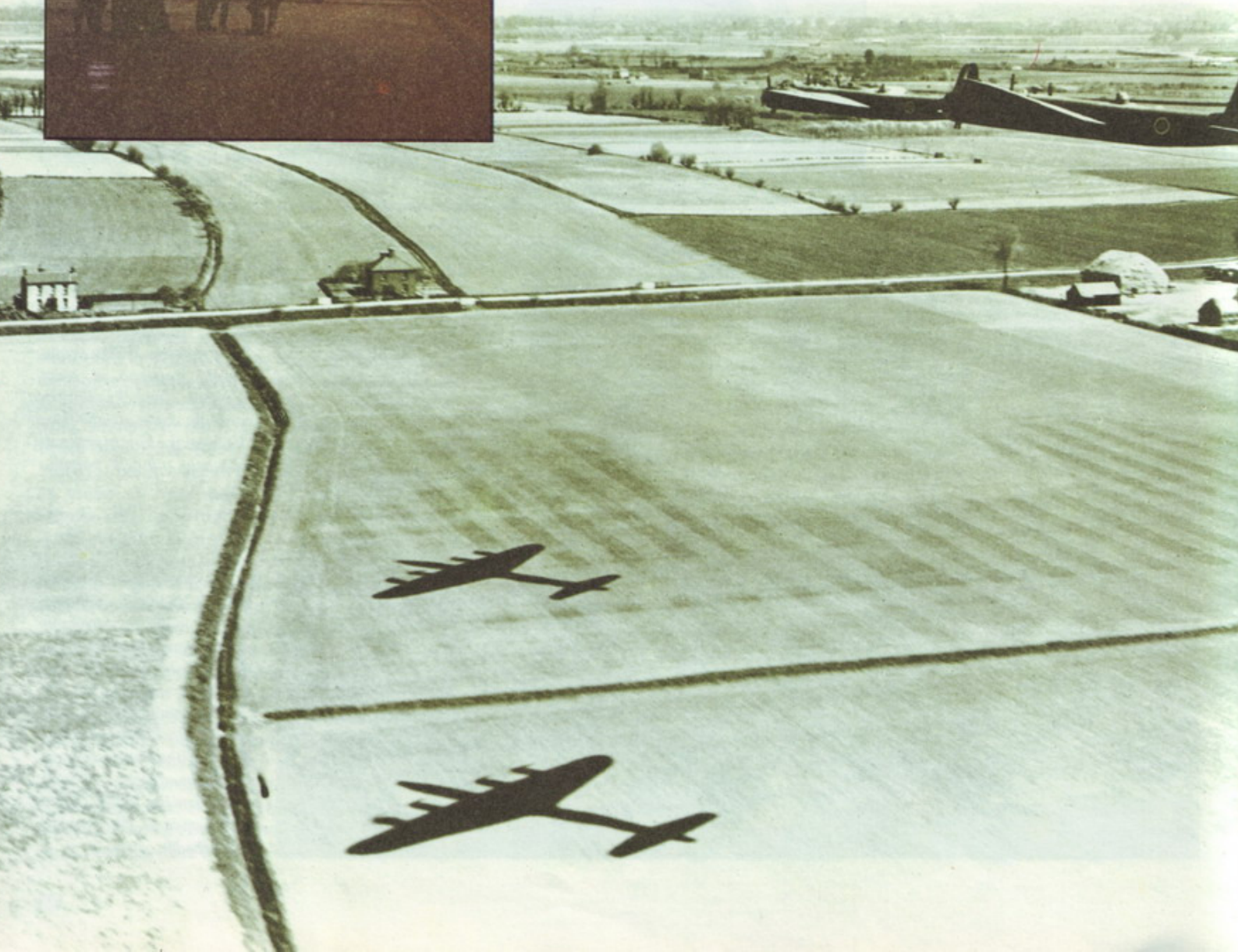
U drugoj polovini 1941. stručnjaci Bombarderske komande RAF-a izradili su prema snimcima kamera sa noćnih bombardera, obimnu studiju o bombardovanju odabranih ciljeva. Njihovi nalazi su potvrdili postojecu bojazan da se svega nekoliko bombardera probije do cilja i tek onda odbaci bombe. Stoga je počelo da vlada uverenje da su sva dotadašnja strategijska noćna bombardovanja neuspješna, pa su Ministarstvo rata i Admirallitet tražili da se Bombarderska komanda smanji.

## Traženje ciljeva

Bombarderske posade je dakle hitno trebalo da dobiju potrebne nove aparate za navigaciju i pronalaženje ciljeva, ako su htele da pronađu srazmerno male ciljeve koje je određivalo ministarstvo vazduhoplovstva. Bombarderska komanda je zbog toga tražila da koristi zapaljive bombe protiv velikih industrijskih centara, ubedena da se razaranja mogu sigurnije postići vatrom no eksplozivom. Marta 1942. uvođenjem poluradarskog uređaja poznatog pod nazivom *dži (gee)* napravljen je

*Levo: Prvi britanski četvoromotorni teški bombarder šort stirling pojavio se nad Nemačkom u avgustu 1940. i korišćen je sve do septembra 1944.*

*Dole: Šort stirlinzi iz 7. grupe, prve jedinice koja je dobila ove avione. Grupa je učestvovala u sva tri napada sa po hiljadu bombardera, maja i juna 1942.*





Desno: Četrdeset aviona, od preko hiljadu koliko ih je učestvovalo u napadu na Keln, nije se vratilo, što je značilo svega 3,8 odsto izgubljenih aviona.



značajan korak u savlađivanju navigacije u rdavim vremenskim uslovima, pošto je ova naprava sa zemaljskim radio predajnicima omogućavala navigatorima prilično tačno lociranje njihovog položaja na daljini od preko 600 kilometara od predajnika. No, praksa je pokazala da su bile preterane nade naučnika da će taj sistem omogućiti slepo bombardovanje ili barem slepo odbacivanje svetlećih raketa.

Energični i sposobni rukovodilac, vazduhoplovni maršal ser Artur Haris (Arthur Harris) postao je vrhovni komandant Bombarderske komande februara 1942. Od svog prethodnika maršala Pirs (Piers) nasledio je uređaj *dži* koji su upravo ugrađivali na bombardere, ali je još bio neispitan iznad neprijateljske teritorije. Maršal Pirs je inače bio i inicijator pomenute studije o rezultatima bombardovanja. U prvih šest meseci obavljanja dužnosti Haris je raspolagao sa prosečno svega 250 srednjih bombardera (*hendli pejdž hempden, vikers velington i armstrong vitvort vitli*) i 50 upotrebljivih teških bombardera (*hendli pejdž halifaks, avro lankaster, mančester* kao i *šort stirling*). Nekoliko vazdušnih napada uz pomoć novog uređaja organizovanih protiv baltičkih luka Libek i Rostok u martu i aprilu 1942. pokazali su se kao najrazorniji vazdušni napadi što ih je RAF dotle izveo. Oba pomenuta grada, u stvari, bili su van dometa tog uređaja, ali on je bombardere ipak zadržao na pravom kursu, pa kako su ciljevi bili na morskoj obali, navigatori u avionima relativno lako su ih našli. Ohrabren ovim rezultatima, Haris je odlučio da izvrši što pre napad sa ništa manje no hiljadu bombardera na neko zaista veliko nemačko industrijsko središte. Naizgled, to je bilo neizvodljivo, a u svakom slučaju neizmerno rizično. Međutim, Haris se nadao da bi takvim napadom bilo prouzrokovano mnogo štete, što bi onda konačno povoljno rešilo sudbinu Bombarderske komande. Do tog trenutka najveće snage koje su bile poslate protiv jednog cilja, bile su one sa 235 aviona upućene u napad na Libek. Ako je Haris želeo da sakupi taj neverovatan broj aviona,

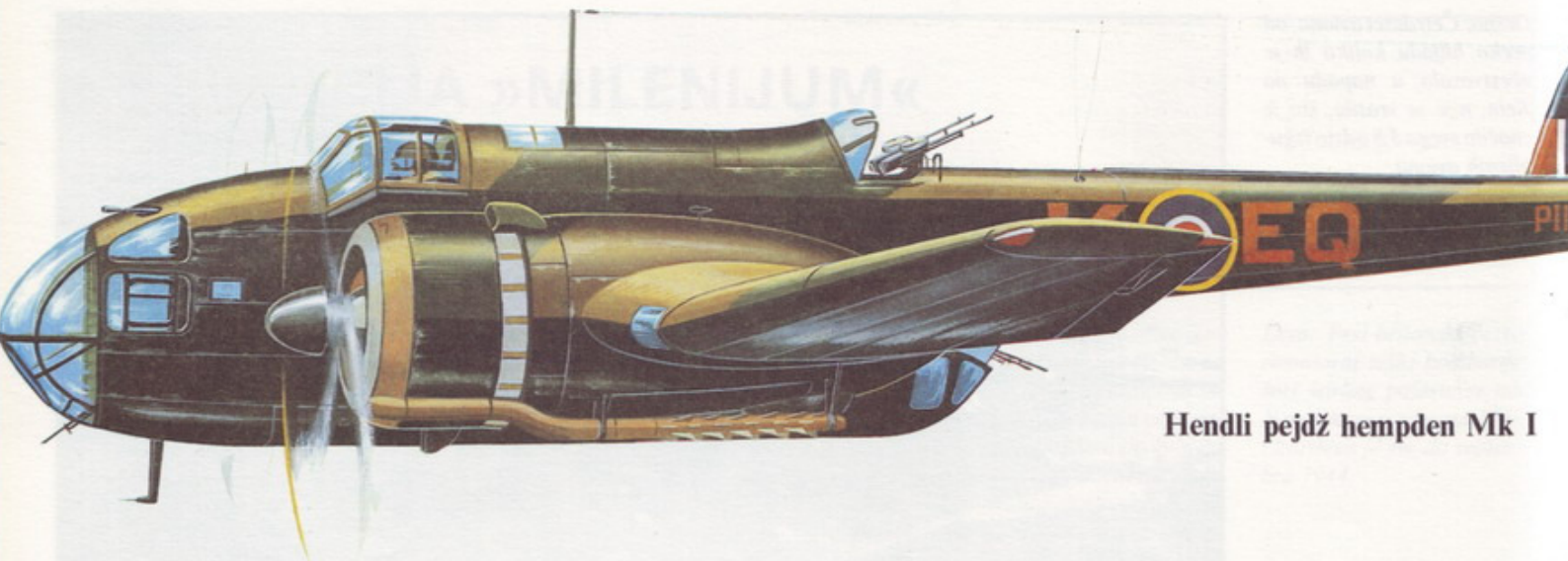
nisu mu bile dovoljne sve rezerve srednjih i teških bombardera u jedinicama prve borbene linije već i dobar deo aviona koje su koristile jedinice za preobuku na teške bombardere. Računao je i na pomoć ostalih komandi u slučaju potrebe.

#### Cilj Keln

I vazduhoplovni štab i predsednik vlade Čerčil (Churchill), bili su oduševljeni planom, a Čerčil je čak smatrao da takav napad vredi sprovesti čak i uz gubitak od 100 aviona. Potom je nastao period intenzivnih priprema za veliki i opasan poduhvat, kome je dat kodirani naziv »Operacija milenijum«. Ubrzano su popravljani avioni u remontnim radionicama, a prikupljale su se i posade sa spiskova rezervi za velike avione. Sva odsustva su ukinuta, primani su i dobrovoljci iz zemaljskog i štapskog osoblja. Čak su se i vojnici u bolesničkim posteljama javljali da bi pomogli u popuni poslednjih praznina. Na Harisov poziv odazvala se i Komanda obalne avijacije i dala na raspolaganje 250 aviona, uključujući i neke koje je nešto ranije Bombarderska komanda ustupila Obalnoj, da bi pomogla u bici za Atlantik. Trenažna komanda je obećala oko 30 *velingtona*. Međutim, na traženje Admiraliteta, Komanda obalne avijacije je povukla svoju ponudu, a od aviona koje je obećala Komanda za letačku trenažu, dobijena su svega četiri *velingtona*. Odziv iz Harisovih operativnih i trenažnih jedinica bio je međutim toliki da je na kraju u napad moglo da se pošalje 1.042 aviona, a uz trenažne *velingtona* 1.046 bombardera.

S obzirom na jačinu snaga i neiskustvo mnogih letaćkih posada, cilj je trebalo da bude blizu zapadne nemačke granice, a uz to i lako prepoznatljiv. Isti su razlozi rukovodili odluku da napad mora da se izvrši po mesečini. Hamburg i Keln su dolazili u obzir, no konačni izbor cilja isključivo je zavisio od meteoroloških prilika. Napad je bio prvobitno predviđen za noć između 27. i 28. maja, dve noći pre punog meseca, a tovari bombi su bili





Hendli pejdž hempden Mk I

pretežno sastavljeni od zapaljivih bombi. Glavne bombarderske snage je trebalo da lete u brižljivo raspoređenom »toku« što je trebalo da omogući, nadali su se, bolju odbranu od nemačkih noćnih lovaca.

Keln je naposljetku izabran kao cilj, a celokupan napad je trebalo da se izvrši u roku 90 minuta, što je značilo u minutu jedanaest bombardera nad gradom. Prvih petnaest minuta napada bilo je rezervisano za 1. i 3. diviziju, koje su bile snabdevene uređajima *dži* na oko 100 aviona, a nosile su mahom zapaljive bombe. Poslednjih petnaest minuta rezervisano je bilo za teške bombardere iz 4. i 5. divizije. Između ovih formacija, nastupala bi glavna bombarderskih snaga, uključujući tu i avione neopremljene uređajima *dži*, iz 1. i 3. divizije. U nastojanju da bombama ravnomerno prekriju srazmerno veliku oblast cilja, izabrane su tri nišanske tačke ciljeva u Kelnu, dodeljene različitim delovima bombarderskih snaga. Posadama aviona koje zbog nekih okolnosti ne bi mogle da pronađu cilj bilo je naredeno da bombarduju bilo koju usputnu oblast u Ruru, po mogućnosti Esen.

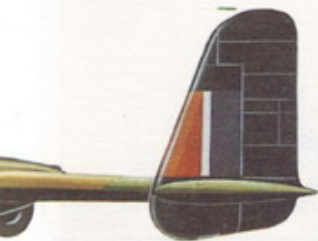
#### Nepovoljni vremenski uslovi

Tokom noći koja je bila prvobitno utvrđena za bombarderski napad, cela Evropa bila je prekrivena gustim oblacima koje je pratilo nevreme, što je dovelo do odlaganja starta za sutradan. No, isto se dogodilo i sledeće noći. Vremenska situacija je sada izazvala zabrinutost, jer tako ogromna vazдушna armada nije mogla beskonačno da čeka u pripravnosti. Na dan 30. maja bilo je predviđeno lepo vreme iznad Engleske, međutim iznad Nemačke još uvek su se valjali olujni oblaci, osim donekle nad Rajnskom oblašću. Stoga je Haris, oko podne, odlučio da će barem da iskoristi mogućnost da bombarderi na povratku mogu da sleću po lepom vremenu, i prihvatajući rizik da cilj bude prekriven oblacima odredio je da se te noći izvrši udar na Keln.

U sumrak bombarderi su poleteli sa 52 aerodroma u Britaniji i zauzeli kurs prema cilju — trećem po veličini gradu u Nemačkoj. *Velingtoni*, *vitli* i *hampdeni* su sačinjavali glavnu snagu sa ukupno 708 aviona, a preostala 338 aviona su bili *stirlinzi*, *halifaksi* i *mančesteri* i nešto malo najnovijih *lankastera*. Dok je bombarderska formacija hitala preko Severnog mora poletelo je pedeset dvomotornih *bristol blenhajma* iz 2. divizije i 38. *daglas bostona*, *hoker harikena* velikog radijusa dejstva iz Lovvačke komande RAF-a na izvršenje svoga dela operacije: napadi na neprijateljske aerodrome u Francuskoj, Belgiji, Holandiji i zapadnom delu Nemačke, sa ciljem ometanja lovačkih snaga sve dok traje napad na Keln.







*Gore: Hendli pejdž hempen Mk I iz 408. bombarderske kanadske grupe koja je učestvovala u »Operaciji milenijum«.*

*Desno: Zarobljenog britanskog vazduhoplovca ispituju islednici iz Luftvafe.*

*Levo: Da britanski noćni bombarderi ne bi bili izloženi bez zaštite nemačkim noćnim lovcima, od samog početka rata bili su jako naoružani sa četiri mitraljeza u repu. Na slici je prikazan strelac u već zastarelom dvomotornom bombarderu amstrong vitvord vitli. Položaj strelca u repu bio je inače najomraženije mesto u britanskim bombarderima zbog svoje izdvojenosti i ranjivosti.*

Na svom putu preko Severnog mora bombarderi su ušli u guste oblake, ali iznad Holandije počeli su da se proreduju i rasturaju, tako da je iznad Kelna nebo bilo skoro sasvim jasno. Što se tiče vremena izvođenja napada, bilo je sprovedeno skoro prema planu, mada su prve bombe pale tačno u 00.38 časova, što je bilo sedamnaest minuta ranije, a poslednje u 03.10 časova, što je bilo četrdeset i pet minuta posle planiranog završetka i svega je 38 od ukupno 898 bacilo bombe van predviđenog roka od devedeset minuta. Uredaj *dži* je prvi talas bombardera doveo tako blizu cilja, da su posade i same mogle da identifikuju cilj pri mesečini, a sledeće su vodili nastali veliki požari. Nemački lovci i flakovi počeli su da dejstvuju iako su neke posade smatrale da je flak bio neobično slab. Taj utisak su verovatno stekle jer su se protivavionski topovi i reflektori mahom usredsređivali na pojedinačne avione uhvaćene u snopu reflektora, a ostale nisu dirali. Bombarderi su bacili 1.455 tona bombi na grad, od toga dve trećine zapaljivih.

Kasnijim dnevnim izviđačkim letovima u potpunosti je potvrđeno da je ovaj napad bio izvanredan uspeh. Preko 240 hektara Kelna, od toga polovina u centru grada, bilo je potpuno uništeno. To je predstavljalo gotovo isto toliko štete koliko i svi dotadašnji napadi Bombarderske komande na Nemačku. Šteta pričinjena industrijskim postrojenjima bila je izuzetno velika što je potvrđeno i nemačkim izveštajima koji dodaju da je poginulo 486 ljudi, 5.027 ranjeno a 140.000 moralo da bude evakuisano. Devet dana posle ovog napada kelnske komunikacije su još uvek bile odsečene od ostale Nemačke. Bombar-

derska komanda je konačno postigla veliku pobeđu protiv značajnog cilja. Osim toga, pobeđa je bila postignuta uz podnošljive gubitke. Samo četrdeset aviona od ukupno 1.046 nije se vratilo, što predstavlja dosta mali gubitak od 3,8 odsto, 116 ih je bilo oštećeno, od toga 12 do te mere da se nisu mogli opraviti.

Jednim od oborenih bombardera pilotirao je poručnik L. T. Manser (Manser), pilot 50. grupe. Njegov *mančester* je uhvaćen u snop reflektorskih svetala i pretrpeo je intenzivnu protivavionsku vatru, ali je nastavio da bombarduje cilj. Na povratnoj maršuti pogodeni avion je zahvatio požar. Posada je vatru ugasila, međutim, avion je počeo da gubi visinu i katastrofa je bila neizbežna. Manser je onda naredio posadi da iskoči padobranima, dok je on ostao za komandama da bi održao avion dok svi ne iskoče. Ostao je za komandama sve dok se *mančester* nije razbio o zemlju i zapalio. Kada su preživeli članovi posade iz zarobljeništva javili kako se Manser za njih žrtvovao, posmrtno mu je dodeljen Viktorijin krst. Uspeh »Operacije milenijum« proslavljen je i u Britaniji i u Americi. Protivnici taktike avionskih napada na Nemačke učutkani su sve do kraja rata i zaboravljena je malodušnost zbog prethodnih prilično teških neuspeha. Čerčil se odlučno založio za to da potrebe Bombarderske komande dobiju potreban prioritet.

Haris je tokom juna organizovao još dva napada sa po hiljadu bombardera — protiv nemačkih gradova Esena i Bremena, ali, iako nisu uspeali zbog oblaka iznad ciljeva, odjeci uspeha napada na Keln bili su dovoljni da Bombarderska komanda ostane u igri.



*Desno: Izgoreli ostaci vikera velingtona, koji je pao kao žrtva nemačke protivavionske odbrane.*



# CRVENA PETOKRAKA PROTIV KUKASTOG KRSTA

Vazdušne borbe iznad Sovjetskog Saveza bile su žestoke koliko i ratovanje na zemlji

Kada je Nemačka 22. juna 1941. u 03.15 časova napala Sovjetski Savez, Hitler je bio svestan nemačke ranjivosti u ratu na dva fronta, pa je stoga računao na brzu, odlučnu ofanzivu koja će slomiti protivnika i pre nego što nastupi zloglasni »general zima«. Jedino ga je to brinulo, jer je bio ubeđen da Sovjetski Savez u pogledu razvijenosti vojne tehnologije i vojnog kadra daleko zaostaje za ostalim svetom.

Pripreme za početak operacije »Barbarosa« (kako je bio kodiran naziv tog napada), trajale su već gotovo osamnaest meseci. Špijunski izviđački letovi obavljani su iznad sovjetske teritorije već od polovine 1940. u okviru posebne izviđačke jedinice vrhovne komande Luftvafe, pod komandom potpukovnika Teodora Rowela (Theodor Rowehl), sa visinskim avionima *junkers Ju-86 P*. Ovi letovi su obezbedili bitne informacije o rasporedu sovjetskih vazduhoplovnih i kopnenih snaga. Ovi stalni letovi nisu naišli ni na kakav otpor što je nemačku vrhovnu komandu još više ubedilo da je sovjetska vazдушna odbrana potpuno nesposobna i da će im to omogućiti brzu i potpunu pobedu.

## Nemačke vazdušne snage

Nemački borbeni raspored 22. juna 1941. raspolagao je sa 145 divizija raspoređenih u tri grupe armija. Kao primer nemačke vazdušne moći može se navesti da je Četvrta vazдушna flota sama raspolagala sa 263 lovačka aviona, 421 bombarderom, 60 transportnih aviona i više od 130 izviđačkih aviona. Celokupne vazdušne snage upotrebljene protiv Sovjetskog Saveza toga dana, dostigle su brojeke od 680 lovačkih aviona, 765 bombardera, 317 bombardera za obrušavanje, 180 transportnih aviona i 60 aviona velikog dometa. Osim manjeg broja bombardera za obrušavanje u severnoj Norveškoj, *junkerski Ju-87B* iz 1. 2. i 77. puka bili su podeljeni između Drugog i Osmog vazduhoplovnog korpusa. Lovački pukovi bili su u potpunosti sastavljeni od *meseršmita Bf-109E* i *Bf-109F*. Svaka od lovačkih jedinica raspolagala je veteranima iz dotadašnjih borbi, pogotovu iz bitke za Britaniju, koja je završena sedam meseci ranije.

Nasuprot Luftvafe nalazila se ogromno, ali neverovatno slabo opremljeno i nedovoljno uvežbano sovjetsko ratno vazduhoplovstvo, sa velikim brojem zastarelih lovaca i bombardera. Među lovcima bilo je najviše *polikarpova I-15* i *I-16*, bombarderski pukovi imali su veliki broj *SB-2*, *SB-3*, *DB3* i *TB-3*, a jedinice za podršku bile su mahom opremljene dvokrilcima *R-Z* iz 1934. godine. U tim jedinicama počeli su da se pojavljuju efikasni moderni avioni *iljušini IL-2* šturmovici. Ovaj oklopni avion, kakav svet još nije poznao, počeo je serijski da se proizvodi marta 1941. i do juna meseca izrađeno je svega 249 primeraka, koje piloti još nisu bili u potpunosti operativno savladali kada je počeo nemački napad.

## Školski primer munjevitog rata

Nedovoljna obučenost letačkog osoblja u sovjetskom vazduhoplovstvu teško se osetila prilikom nemačkog napada, ali još je kobnija bila potpuna nepripremljenost za mogućnost takvog napada koji je bio pravi školski primer munjevitog rata usavršenog u prethodnim uspeš-

nim operacijama. Prve udarce zadale su velike formacije bombardera i bombardera za obrušavanje po ciljevima duž linije fronta, a ujedno su formacije bombardera napadale koncentracije oklopnih jedinica i železnička raskršća u pozadini fronta. Lovci su, u talasima, odbacivali veliki broj rasprskavajućih bombi od dva kilograma na sovjetske jedinice i njihovo neposredno zaleđe, a onda pokrivali operacije svojih jedinica na zemlji i tukli po protivničkim avionima na približno 60 aerodroma.

U vreme nemačkog napada na Sovjetski Savez, vazduhoplovne jedinice na njegovim zapadnim granicama bile su raspoređene u pet komandi — Južnu (Odesa), Jugo-zapadnu (Kijev), Zapadnu, Severozapadnu (Baltik) i Severnu (Lenjingrad), a postojala je i komanda daljinskih bombardera (ADD) koja je pak neposredno bila podređena vrhovnoj komandi u Moskvi. Ni do danas Sovjetski Savez nije objavio zvanične podatke o tadašnjem brojčanom stanju, ali na osnovu raznih analiza može se zaključiti da je u zapadnim područjima SSSR u vreme nemačkog napada bilo oko 7700 vojnih aviona, od toga svega 20 odsto modernih aviona doraslih nemačkim.

Upravo na području Zapadne komande, gde je bio upućen glavni nemački udar toga dana, sovjetski aerodromi su bili najranjiviji, jer su se nalazili isuviše blizu granice — i sistem obaveštavanja bio je nepodesan. Tek mali broj sovjetskih lovaca je uspeo pravovremeno da poleti sa aerodroma u ometanje žestokih napada Luftvafe, pa i taj mali broj uskoro je bio savladan nadmoćnijim protivnikom. Zaprepašćenje koje je u Moskvi izazvao napad najbolje se ogleda u činjenici da su prvi bombarderi poleteli protiv kolona napadača tek u jedanaest časova predne, kada su nemački lovci već gospodarili nebom iznad ratišta. Poslepodne pukovi sovjetskih bombardera napali su u formacijama od 40 do 60 aviona nemačke klinove i tom prilikom pretrpeli strahovite gubitke, jer ih zastareli lovci nisu mogli dovoljno da zaštite. Na završetku toga prvog dana napada nemački izveštaji su navodili neverovatan broj od 1811 uništenih sovjetskih aviona uz sopstvene gubitke od svega 32 aviona. Neki kasniji sovjetski izveštaj navodi gubitak od 1200 aviona u prvih devet časova borbi.

Idućeg dana Nemci su prešli reku Bug i okupirali Brest-Litovsk u istočnoj Poljskoj. Sovjeti, sada suočeni sa neprijateljem duž čitavog fronta, počeli su organizovani je da deluju i u vazduhu. U gotovo samoubilačkim akcijama pukovi za napade iz niskog leta napadali su nemačke tenkovske kolone a štitile su ih jedinice *I-16*. Kada je sovjetski otpor u vazduhu iznad ratišta popustio, Luftvafe je preduzela napad na Moskvu sa 127 bombardera. U borbi sa oko 50 *I-16*, napadači su izgubili šest aviona, da bi kroz dva dana ponovili napad.

Na južnom sektoru ratišta Sovjeti su preduzeli napad na naftonosna polja u Ploeštiju, 26. juna, sa oko 50 bombardera. Međutim, u ovom napadu su izgubili osam aviona od topova nemačkih lovaca iz 77. lovačke grupe. Izgubivši zaštitu iz vazduha na centralnom frontu, sovjetske armije su pretrpele prvi veći poraz kada je 1. jula usledilo munjevito okruženje u nadiranju što su ga izvele Guderijanove oklopne jedinice, tako da je 100.000 vojnika bilo prinudeno da se preda u Poljskoj. Na severu, napadači su

*Desno: Tri sovjetska pilota ispred harikena septembra 1942. Sleva nadesno: poručnik Krikunov, Volkov i major Kodratijev.*

*Sasvim desno: Španski piloti Plave divizije koji su se borili uz Nemce vrše popunu municijom, negde na istočnom frontu avgusta 1943.*

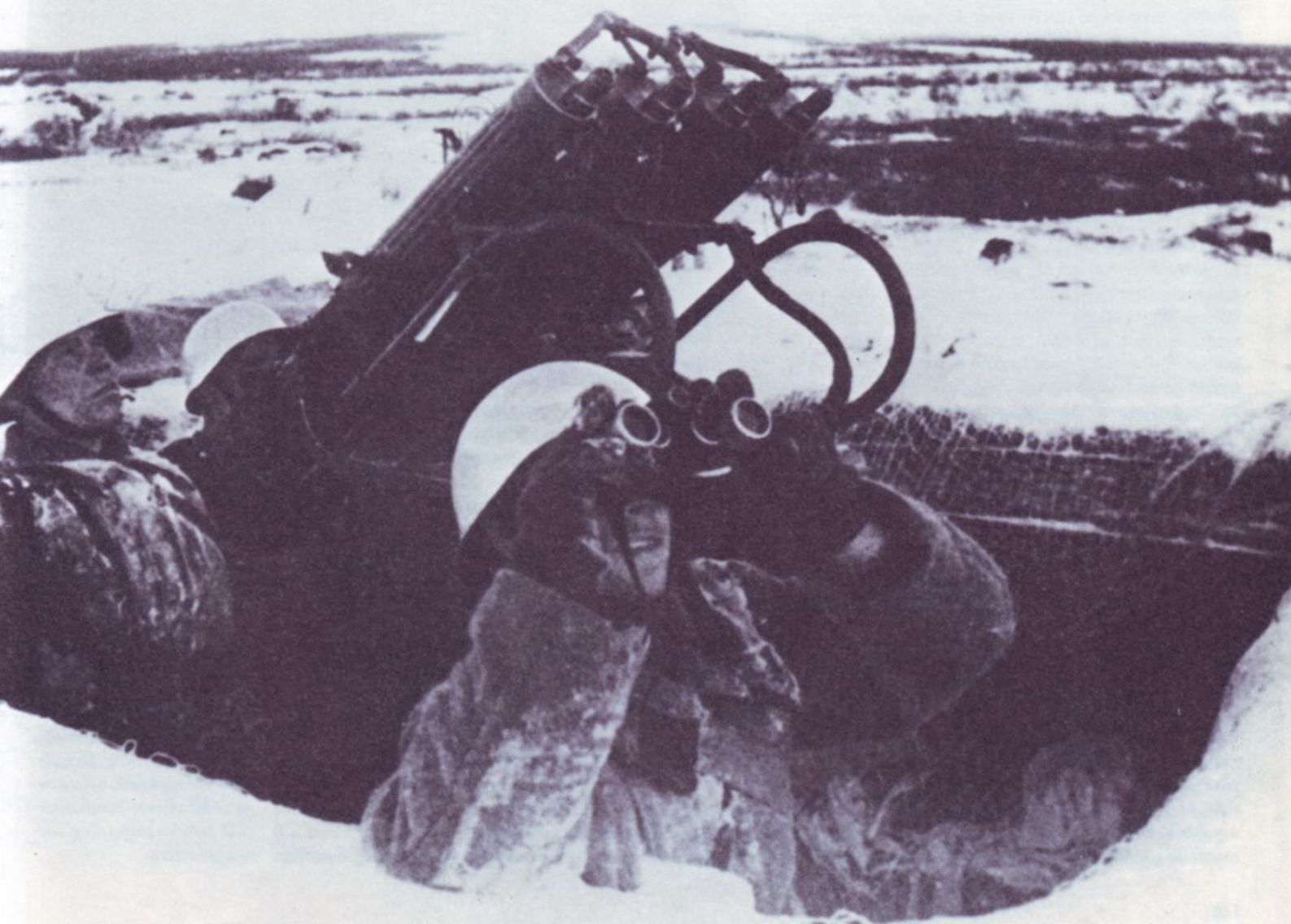
*Sredina: Uništeni polikarpov I-15 na nekom aerodromu. U prvim ratnim mesecima, većina sovjetskih aviona uništena je na zemlji.*







*Dole: Komandir sovjetske lake protivavionske baterije pažljivo osmatra nebo.*





zauzeli Rigu i Litvaniju. Nemački piloti lovci su tih dana doživljavali mnoge pobjede. Uprkos hrabrosti sovjetskih pilota u zastarelim avionima lovcima, lovci Luftvafe su dnevno uništavali i po stotinu protivničkih aviona.

Ipak, bilo bi potpuno pogrešno preceniti nemačke uspehe na osnovu uništenih sovjetskih aviona u prvim danima rata. Većina tih aviona je izgorela na aerodromima dok su njihovi piloti bili na sigurnom u skloništim. Pored toga, mahom su to bili zastareli avioni, u stvari i neupotrebljivi za borbe sa tada najmodernijom i najdelektivnijom avijacijom na svetu. Zbog gromoglasno prikazivanih uspeha Luftvafe, manje se znalo o mnogim junaštvima sovjetskih pilota, koji su možda zaista proistekli iz osećanja očajja i nemoći, ali su zato Nemcima brzo dali do znanja da borba neće biti tako laka kako je to nastojala da prikaže propaganda. Već tokom prvih časova nakon napada, nemački piloti na povratku sa zadatka pričali su o sovjetskim pilotima koji bi se očigledno namerno sudarali sa njihovim avionima. U sovjetskom vazduhoplovstvu tu su akciju zvali »taran« (ratni ovan).

Prvi među tim pilotima bio je poručnik Kokorev, koji je 24. juna sa 124. lovačkim pukom uzleteo već u pola pet ujutro, a uskoro zatim kada mu je nestalo goriva, namerno je udario u nemački *Bf-110* i oborio ga, a sam je preživio sudar. Nešto kasnije, na jugozapadnom frontu, potporučnik Butelin je udario u rep *junkersa Ju-88*, a poručnik Ivanov iz 46. lovačkog puka u *hajnkela He-111*. Zbog sličnih akcija na severnom delu ratišta, poručnici Zdorovcev i Hariton i potporučnik Žukov odlikovani su prvim Zlatnim zvezdama heroja Sovjetskog Saveza u drugom svetskom ratu. Među pilotima proslavilo se pak ime kapetana Gastela iz ADD koji je svoj *iljušin Il-4* usmerio tako da se razbio usred nemačkih jedinica.

I brojka od preko 2500 poletanja dnevno tokom prvih osamnaest dana borbi, kako izveštavaju sovjetski zvanični dokumenti, govori o snažnom otporu koji je sovjetsko vazduhoplovstvo pružalo uprkos žestokim gubicima. Sovjetski bombarderi ADD su se već tokom prvih dana rata pojavili i nad nemačkom pozadinom i bombardovali Kenigsberg, Gdanjsk, Bukurešt, Konstancu i Ploesti. Kao što je rečeno, u neorganizovanosti prvih dana to su ipak bili redi primeri, pa su stoga bili pravi melem na ranu braniocima koji su nastojali da takve akcije što više razglase. Ipak, toj prvobitnoj zatečenosti sledila je, 10. jula, temeljita reorganizacija koju su pratile brojne izmene kadrova, pa i samoubistva i kazne streljanjem među najvišim oficirima u štabovima vazduhoplovnih komandi. Od toga dana komandanti su počeli mnogo opreznije da koriste svoje avione, naročito bombardere, koji nad ciljeve nisu smeli da odlaze u većim formacijama od eskadrile (do 12 aviona). Isto tako, od tog trenutka, sovjetski bombarderi su sve više usmeravani u napade na nemačke operativne aerodrome, kojima je u prvim danima posvećivana premala pažnja u odnosu na nemačke oklopne »klinove« na zemlji.

### Spaljena zemlja

Međutim, bez obzira na otpor odbrane, Luftvafe je bila opterećena i svojom osnovnom slabošću — nedostatkom transportnih aviona. Kada su Nemci krenuli u napredovanje u unutrašnjost Sovjetskog Saveza, vrhovna komanda u Moskvi naredila je primenu »spaljene zemlje« — uništavanje svega što je moglo da koristi neprijatelju: železničkih pruga, mostova, aerodromskih postrojenja, raskrsnica puteva, pa i čitavih gradova i sela. Ovakva razaranja su izuzetno opteretila transportne grupe Luftvafe, kojih je bilo svega šest na čitavom istočnom ratištu, a morale su stalno da prevoze ogromne količine goriva, municije i različitih potreba za liniju fronta.

Da bi zaustavile plimu nemačkih tenkova preko mostova na reci Prut, avgusta su vazduhoplovne jedinice crnomorske flote krenule u napad na most kod Černovica koristeći dotle nepoznato oružje u sovjetskoj dokumentaciji poznato kao *zveno 2*: dva velika bombardera *TB-3*, svaki noseći ispod krila po dva aviona *SPB I-16*, opremljene kao bombarderi za obrušavanje, stigla bi blizu cilja gde bi se *SPB* odvojili, izvršili napad svojim bombama i vratili se u bazu. Kod Černovica *SPB* su uspeli da unište most i tako da za više dragocenih sati zaustave prodor nemačkih tenkova preko Pruta.

U početku avgusta 1941. gubici sovjetskih vazdušnih snaga su dostigli preko 4000 aviona, a preživeli lovačke snage sada su bile grupisane za zaštitu ključnih gradova i naselja posebno Moskve, Lenjingrada, Murmanska i Kijeva. Početkom avgusta vazduhoplovstvo Crvene armije dvaput je bombardovalo Berlin sa oko šezdeset aviona: u oba slučaja su izgubili približno četvrtinu aviona, a prouzrokovali srazmerno malo štete. Na dan 13. avgusta kada su velike bitke zahvatile Ukrajinu, Smolensk na centralnom frontu je morao da bude evakuisan, a dvanaest dana kasnije Nemci su zauzeli Novgorod, južno od Lenjingrada.

### Pomoć sa Zapada

Već nekoliko časova posle Hitlerovog napada, 22. juna, Winston Čerčil je javno obećao da će zapadni saveznici učiniti sve što je u njihovoj moći da što brže i što efikasnije pomognu svom novom savezniku.



Pošto je bilo očigledno da Sovjetski Savez ne može da spreči napredovanje nemačkih snaga, Britanija je odmah ponudila pomoć u modernijem naoružanju koje je nedostajalo Sovjetima. To je naoružanje krenulo velikim konvojima severnom morskom rutom do Murmanska. Prvih 20 konvoja, koji su tokom jeseni isplovili za Murmansk prispeli su na cilj bez ozbiljnih teškoća. U martu 1942. međutim, brodski konvoj PQ 13 napali su *Ju-88* iz 3. borbene grupe sa aerodroma Banak u severnoj Norveškoj i izgubljena su dva broda. Konvoj PQ 15 je uskoro zatim izgubio tri broda u sličnom napadu. Kada je isplovio konvoj Pq 16 Nemci su ga primetili 25. aprila i daljinskim izviđačkim avionima pratili ga kao senka javljajući u Banak njegovu poziciju. A onda je više od 100 aviona *He-111* i *Ju-88* iz 26. bombarderskog puka u Bardufosu i 30 bombarderskog puka krenulo u talasima u napade, i rasturilo konvoj i pojedine brodove doteralo u domet *Ju-87* I grupe 5. puka. Potopljeno je sedam brodova.

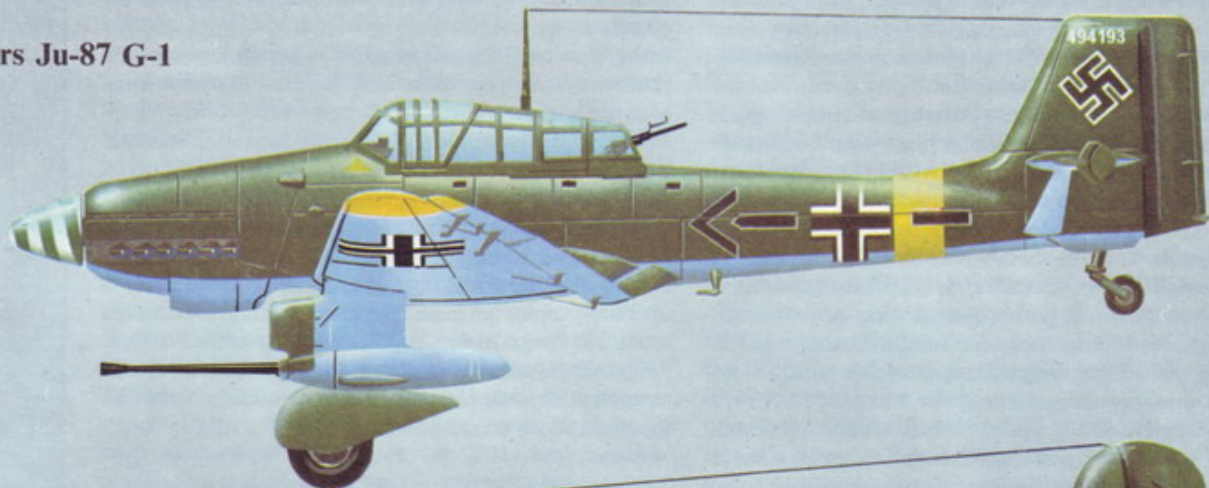
Konvoj PQ 17 su otkrili i pratili avioni *foke vulf Fw-200*,

*Desno: Najznačajniji nemački avioni korišćeni za napad na oklopne jedinice. Najbrojniji su bili junkersi Ju-87, naoružani sa dva protivtenkovska topa. Henšel He-123 korišćen je u prvom periodu borbi, a kasnije se pojavio dvomotorni oklopljeni henšel He-129 — u varijanti B-3 naoružan topom kalibra 75 mm.*

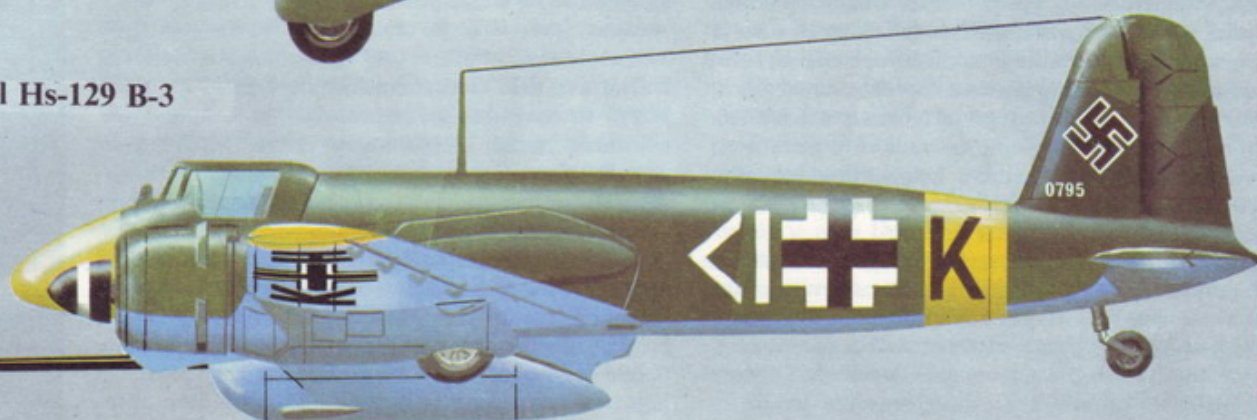
*Gore: Sovjetski avion tupoljev SB-2 uništen u prvim danima nemačkog napada. Iako već zastareli, ovi avioni su činili većinu bombarderskih pukova sovjetskog vazduhoplovstva.*



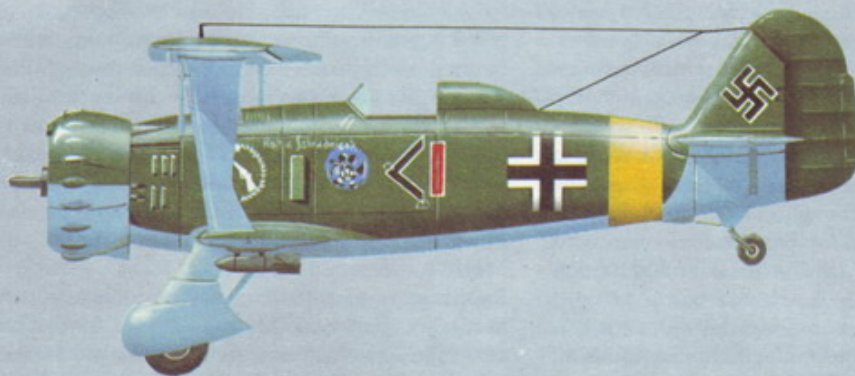
Junkers Ju-87 G-1



Henšel Hs-129 B-3



Henšel Hs-123 A



tako da su 34 broda uskoro došla pod žestok udar *Ju-88* iz 30. puka. Po narednju Admiraliteta brodovi su se prerano rasturili iz konvoja i potopljena su 23 broda iz ovog konvoja. Ti gubici su naravno uplašili saveznike, koji su odložili isplivljavanje sledećeg broskog konvoja PQ 18 sve do početka septembra. Onda je konvoj krenuo pod zaštitom grupe ratnih brodova koji su uključivali i laki nosač aviona sa *harikenima* na palubi. Ovoga puta su Nemci, iako su uspeli da potope 13 brodova naišli na ogorčeni otpor britanskih pilota, koji su oborili pet nemačkih bombardera. Još važnije je bilo to da su Nemci to shvatili kao ozbiljnu pretnju i svoje *hajneke* i *junke*se prebacili u Sredozemlje. Konvoji od po četrdeset pa i više brodova su nadalje takoreći bez smetnji plovili arktičkim putem sve do kraja rata. Luftvafe tu više nije intervenisala i u evropskim lukama Sovjetskog Saveza iskrcane su velike količine vojnog materijala.

Jednim od prvih konvoja za Murmansk stigli su i piloti i *harikeni* 151. puka RAF-a, pod komandom potpukovnika Remsbotom-Išervuda (Ramsbottom-Isherwood), ko-

ji su se 28. avgusta 1941. rasporedili u Murmansku i Vaengu. Nakon osam nedelja borbi, tokom kojih su obučavali sovjetske pilote letenju na *harikenima*, britanski piloti su se brodovima vratili kući, a avione prepustili 72. puku sovjetske mornaričke avijacije. To su bili prvi među 2952 *harikena* što su iz britanskih i kanadskih fabrika aviona stigli u SSSR.

Sovjetima je takođe stigao 1331 avion *spitfajer*, zatim 4743 *bel erakobra*, 2400 *bel kongkobra*, 1901 *daglas havok*, 2091 *kertis P-40*, 195 *ripablik tanderbolt*, 862 *nort ameriken mičel*, 707 *daglas dakota*, 81 *nort amerikan AT-6 harvard* i 185 *konsolidejted katalina*. Sve ukupno zapadni saveznici su u Sovjetski Savez uputili skoro 20.000 modernih aviona.

#### Prva zima

Dok su se na krajnjem severnom delu fronta u septembru Sovjeti žestoko borili nad Murmanskom, skoro na svim drugim sektorima nastavljalno se povlačenje sovjetskih armija. Septembra su jedinice napustile Talinin, presto-



nicu Estonije, i borbe su bile sve bliže Lenjingradu, koji je Luftvafe skoro stalno već napadala. Na jugu je 19. septembra pao i Kijev, glavni grad Ukrajine.

U sovjetskoj pomorskoj bazi kod Kronštata, na ulazu u Finski zaliv, ležala su dva velika bojna broda *Mara* i *Oktobarska revolucija*. Topovi velikog kalibra na bojnim brodovima predstavljali su stalnu pretnju za bok nemačkih armija koje su kretale u opkoljavanje Lenjingrada sa ciljem da grad odseku od zaleđa, pa su zato 23. septembra, protiv bojnih brodova poslali štuke *Ju-87* iz Prve i Treće grupe 2. puka bombardera za obrušavanje sa aerodroma Tirkovo. Nemački pilot Hans Rudel napao je bojni brod *Mara* iz gotovo vertikalnog obrušavanja, bombom od 1000 kg pogodio brod i potopio ga. U sledećim napadima istoga dana, Rudel je potopio još jednu krstaricu i razarač.

Napad na Kronštat je predstavljao vrhunac početnih uspeha štuka u Sovjetskom Savezu. Tokom tri meseca bombarderi za obrušavanje su stalno operisali sa aerodroma neposredno iza jedinica u napredovanju. Njihovi oficiri za vezu vozili bi se u prvim tenkovima ili izviđačkim vozilima na čelu »klinova« radiom usmeravajući štuke na tačno određene ciljeve. Letačke posade su u to vreme bile svakog dana u vazduhu, često izvršavajući i po osam izlaza dnevno.

Uprkos svim svojim uspesima, Luftvafe je u to vreme bila već potpuno iscrpljena. A i sami uspesi zahtevali su jake gubitke — već do 2. avgusta u borbama ili zbog nekih drugih razloga izgubljeno je 1023 nemačkih aviona, a 657 ih je bilo oštećeno. Zato je vrhovna komanda Luftvafe postajala sve opreznija. Tipičan primer za to bili su gromoglasno najavljeni napadi na Moskvu. Dnevne uskoro i nisu preduzimali, već su krenuli u noćnu ofanzivu koja je započela u noći između 21. i 22. jula uz učešće aviona iz četiri puka — 3, 53, 54. i 55. No, major Gromadin koji je komandovao protivavionskom odbranom Moskve, sakupio je 796 teških protivavionskih topova, a pukovnik Klimov mu je pomagao sa 600 lovaca (nakon godine dana bilo ih je već 2000). Uza sve to, branio ci su koristili sve britanske dosetke iz vremena bombardovanja Londona: lažne požare i eksplozije bombi na naseljenoj periferiji grada, lažne obeleživače ciljeva, a u stvari sovjetske bombardere *Pe-2* i *Sb*, koji bi svojim raketama glavni talas nemačkih bombardera skrenuli od cilja i slično.

Teži je bio zadatak odbrane Lenjingrada koji su nemačke jedinice odsekle od pozadine, no nemački napadi su bili usmereni više protiv morala civilnog stanovništva no protiv vojnih ciljeva kojih je bilo prilično u samome gradu. Tešku situaciju u odsečenom gradu Sovjeti su nastojali da ublaže stalnim preletanjima preko linije fronta grupe od trideset aviona *Li-2* (*DC-3* izrađen po licenci) koji su od 10. oktobra do 25. decembra u Lenjingrad dovezli najnužnije snabdevanje — oko 6000 tona hrane, lekova i municije, a odvezli su više od 40.000 ranjenika, stručnjaka neophodnih industriji i visokih oficira. Kada je nemačko napredovanje ka Moskvi i Lenjingradu uješen počelo da se usporava zbog sve jačeg otpora Crvene armije, pridružio se još jedan činilac, koji je Nemce ispunjavao užasom — ruska zima. Uskoro su kiše, blato i sneg potpuno onemogućili sve pokrete na zemlji, a užurbano pripremljeni i slabo isušeni aerodromi sasvim su zaustavili sprovođenje efikasne podrške borbi na zemlji i dopremanje snabdevanja vazдушnim putem. Uz to, Sovjeti su počeli svake noći da nad nemačke položaje šalju starinske dvokrilce *Po-2* da se sa ugašenim motorima bešumno prikradu a onda da na nemačke vojnike bace bombe, granate pa i kante sa benzinom kao zapaljive bombe. Sovjetsko ratno vazduhoplovstvo je takođe počelo da iza nemačkih linija šalje sve veći broj

jedrilica sa diverzantima. Upravo ta atmosfera stalnog straha od neprijatelja, uvek i svugde, bila je posebno užasna za napadače.

Petog decembra ispred Moskve je započela sovjetska protivofanziva, povodom koje je šest pukova aviona bilo proglašeno gardijskim pukovima, običaj koji se održao do kraja rata. No, i sovjetski piloti imali su teškoća zbog snega i mraza i od 700 aviona koji su prvih dana podržavali ofanzivu, uskoro je bilo upotrebljivo svega pola, jer se osećao nedostatak rezervnih delova, mehaničara i montera. Nadajući se da će biti moguće Nemce uhvatiti u klešta, u Moskvi su doneli odluku o operaciji kojom je trebalo transporterima preneti iza nemačkih linija 10.000 vojnika padobranskih i drugih desantnih jedinica. Međutim, pri tom je došlo do spleta mnogih zlosrećnih okolnosti i do gubitaka, a Nemci su uspeali da se na vreme povuku.

#### Talas se vraća

Na južnom delu fronta zima je stigla nešto kasnije i Nemci su novembra još napredovali na Krimu, a 16. novembra zauzeli su poluostrvo Kerč. Nakon toga nemačko napredovanje je zaustavljeno. Usledio je žestok sovjetski protivnapad kada su i postignuti neki zapaženi početni rezultati — 29. novembra oslobođen je Rostov, a onda je i Sovjete zaustavila zima i front se ustalio.

Luftvafe se u međuvremenu silno upinjala da zaštiti svoje avione od pustošenja snega i mraza i da nadoknadi veliki broj istrošenih aviona. A sovjetsko vazduhoplovstvo počelo je da uvodi u svoje jedinice nove tipove aviona, koji su se tek u prethodnoj godini dokazali. Prvo su to postigli prebacivanjem rezervi iz neugroženih delova Sovjetskog Saveza, a uskoro su iz fabrika u sigurnoj pozadini počele da stižu prve generacije novih lovaca. Te su fabrike tokom jeseni i zime preseljene iz okoline Moskve jednim skoro neverovatnim poduhvatom i već mesec dana posle selidbe mnoge su na novim lokacijama izradile prve avione za front. Neke fabrike su taj selidbeni predah iskoristile i za preusmeravanje na bolje modele koje su neverovatnom brzinom stvarali konstruktorski timovi glavnih konstruktora Iljušina, Jakovljeva, Lavočkina, Petljakova i drugih. Tada je nastao i poznati *La-5* koji je bio koncipiran upravo u danima najtežih borbi za Moskvu, oktobra 1941.

Početkom januara 1942. zimska ofanziva četiri sovjetske armije probila je nemački front između severne i centralne grupe nemačkih armija, i u roku od mesec dana opkolila šest divizija X grupe armija generala fon Brokdorf-Alefelda (Brockdorff-Ahlefeldt) kod Demjanska. Luftvafe je odmah preduzela snabdevanje opkoljenih divizija iz vazduha. Na dan 20. februara avioni *Ju 52/3m*, i dve transportne grupe počeli su da sleću kod Demjanska, a u roku od nedelju dana su to učinile još tri grupe. Uskoro je bio u upotrebi još jedan aerodrom kod Pjeski, na unutrašnjoj strani okruženja, i *junkersi* su se još više trudili da ojačaju i snabdeju jedinice u obruču. Sovjetski lovci su im zadavali žestoke gubitke, tako da su uskoro bili prisiljeni da sasvim promene početnu taktiku preletanja pojedinih *junkersa* i da lete u zbijenim formacijama pod jakom lovačkom zaštitom *meseršmita*. U maju su kopnene snage Nemaca uspele da probiju obruč što je nesumnjivo bila zasluga transportnih aviona koji su prevezli 24.300 tona materijala, 15.446 vojnika, a evakuisali više od 20.000 ranjenih. Luftvafe je tom prilikom izgubila 262 aviona i 385 članova posade.

Aprila je na sovjetskoj strani došlo do izuzetno značajne promene. Umesto generala Žigareva, vrhovni komandant vazduhoplovstva postao je general Novikov i on je odmah preduzeo dalekosežnu reorganizaciju tj. ukidanje armijskog vazduhoplovstva koje je dotle bilo pretežno







pod vodstvom komandanata raznih kopnenih snaga. Sada su oformljene takozvane vazdušne armije kojima su komandovali vazduhoplovni generali i bile su srazmerno samostalne jedinice, priključene uz pojedine delove fronta, a mogle su i da se prebacuju na susedna ratišta, ukoliko je potreba za njima tamo bila veća. U takvoj armiji se 1942. nalazilo od 200 do 300 aviona, a kasnije je taj broj znatno porastao — u 4. armiji u kojoj je 1942. bilo svega 208 aviona, 1944. bilo ih je već 1665. Godine 1942. postojalo je 13 takvih vazdušnih armija, a kasnije su stvorene još neke. Osim toga, postojali su i prilično autonomni lovački, jurišni i bombarderski pukovi.

Uz sprovođenje svoje poznate oštre discipline, Nemci su uspeli da suzbiju znake zastoja i u proleće pripreme kopnenu vojsku i Luftvafe za novu ofanzivu u unutrašnjosti Rusije. Na severnom i centralnom delu fronta sovjetski otpor je bio tako odlučan da ga Nemci nisu mogli savladati, ali na Krimu su uspeli da u maju zauzmu ceo Kerč. Sevastopolj je pao u nemačke ruke 1. jula nakon žestokog otpora koji je savladan tek uz podršku *Ju-87* iz 77 štuka grupe koji su za 12 dana izvršili ukupno 7700 letova nad hrabri grad. Maja je Luftvafe dobila i novu grupu jurišne avijacije, 1. jurišni puk sa lovcima-bombarderima *Bf-109F*, dvokrilcima *henšel Hs-129* i novim avionima *Hs-129* koji ni izdaleka nisu bili dorasli sovjetskim šturmovicima *Il-2*. Ovaj puk je nakon Sevastopolja pratio nemačke klinove ka Kavkazu, preko Dona do Staljingrada.

#### Sovjetske rezerve u borbama

Nemci su u leto 1942. napravili brzi prodor na jugu i na jesen stali na Volgi kod Staljingrada i na Kavkazu. Upravo ta jesen je donela napadačima najveće iznenađenje, kada se na ratištu počelo osećati da su stigle ogromne sovjetske rezerve. To iznenađenje nije nastalo samo zbog brojčanih pojačanja već pre svega zbog mnogo bolje obučenosti jedinica i sve efikasnijeg oružja. Odjednom, na ratištu su se pojavljivali sovjetski piloti lovci mnogo bolje osposobljeni nego oni pre godinu dana, koje su Nemci nemilice uništavali. Odbrana sa zemlje je postala zastrašujuća za Luftvafe. I izvanredni jurišni *Il-2* prvobitno opremljen topovima kalibra 20mm koji su teško mogli da probiju nemački tenk, sada su bili naoružani jačim topovima koji su bili u stanju da probiju i oklop tenka *tigar*. Lovci *La-5* i *Jak-9* počeli su da se pojavljuju iznad Staljingrada i na visini od 4.600 metara uspešno su se borili sa svim novim modelima *meseršmita Bf-109*. Među sovjetskim pilotima bilo je sve više asova koji su beležili po 20 i više vazdušnih pobeda.

Fabrike u Irkutsku, Komsomolsku, Kazanu, Novosibirsku i Semenovki pred kraj 1942. počele su da šalju na front *Jak-1*, *Jak-7* i *La-5*, kao i manje količine *LAG G-3*. Proizvodnja dvomotornih bombardera *petljakov Pe-2* sve se više povećavala kao i *Il-2*. Sovjetsko ratno vazduhoplovstvo je izgubilo više od 8000 aviona u prvih šest meseci nakon nemačkog napada, ali krajem 1942. raspolagalo je sa blizu 17.000 aviona među kojima je tek manji postotak odlazio na tipove koje je Sovjetski Savez imao u svom naoružanju pre početka rata.

*Levo gore: Uništena nemačka vozila kod grada Kaluge, nakon napada sovjetskih jurišnih i lovačkih aviona.*

*Levo sredina: Među pilotima sovjetskog ratnog vazduhoplovstva nalazile su se i žene koje su takođe učestvovala u borbama. Pilot izviđačkog aviona poručnik Vera Feodotova, ispred svog dvokrilca R-Z.*

*Levo dole: Sovjetski vojnik sprovodi u zarobljeništvo posadu oborenog nemačkog bombardera Ju-88.*

Zbog pogoršanja položaja u vazduhu Luftvafe je bila primorana da početkom 1943. šalje u Sovjetski Savez lovce *foke vulf Fw-190* koji su bili znatno bolji od poslednjih modela *meseršmita Bf-109*, ali ipak u premlom broju da bi mogli da vazdušnu premoć koju su stekli Sovjeti okrenu na nemačku stranu. Uostalom, teškoće u severnoj Africi i samoj Nemačkoj bile su tolike da su neke manje jedinice Nemci morali da vrata kako bi učestvovala u odbrani Rajha pred savezničkim napadima na nemačke gradove.

Sve veći broj modernih sovjetskih lovaca više nije dopuštao nemačkim bombarderima i bombarderima za obrušavanje da bez sopstvene lovačke zaštite lete iznad ratišta, a to je zahtevalo nova naprezanja već iscrpljenih nemačkih lovačkih snaga. Situacija je bila takva da su lovci bombarderi sve više preuzimali ulogu bombardera i bombardera za obrušavanje, što je značilo da se potpuno izmenila nemačka taktika na ratištu. Međutim, i to nije pomoglo. I ti lovački bombarderi su već sve češće još pre napada nailazili na sovjetske lovce, pa bi bacali bombe u prazno kako bi mogli da prihvate borbu.

#### Opkoljena armija

Napredovanje nemačke Šeste armije izvedeno tokom leta doseglo je reku Don kod Staljingrada. Kasno u jesen, međutim, sovjetski protivnapad zatvorio je 23. novembra svoje krake, nalik na ogromna klešta, i kod Kalača obuhvatio čitavu Šestu armiju. Gering koji se sećao uspeha svojih tromotornih transportnih grupa kod Demjanske početkom godine, odmah je preduzeo mere da se opkoljena armija snabdeva iz vazduha, ali je time samo doprineo da se zapečati sudbina fon Paulosovih jedinica. Situacija je svakome morala biti jasna — kod Staljingrada je bilo opkoljeno 250.000 vojnika, a Luftvafe je imala na tom sektoru fronta svega 150 transportnih aviona.

U roku od mesec dana, međutim, Nemci su nekako uspeli da prikupe veliku flotu različitih aviona, uključujući *Ju-52 3m*, *Ju-86*, *hajnel He-111* i *Fw-200*. Osamnaest *Fw-200* iz 200. ratne grupe za posebne zadatke pod komandom majora Hansa-Jurgena Vilijersa (Williers) počelo je da dotura snabdevanje ali kada su aerodromi došli pod udar sovjetske artiljerije, Nemci su bili prinudeni da sav materijal bacaju padobranima. Onda je u pomoć stiglo nekoliko *hajnkela He-177 A-3* iz 2. daljinske bombarderske grupe koja je tek eksperimentalno koristila ove avione. Ubrzo je sedam aviona izgubljeno zbog požara na motorima. Onda je opet na brzinu sastavljena nova transportna grupa (kasnije označena kao LTS-290), i 2. januara počela je da preleće sa *Ju-90B*, *Ju-290* i *Ju-252* preko Staljingrada i da baca padobranima hranu i municiju. U međuvremenu stegla je zima i vremenski uslovi za letenje postali su tako nepovoljni da je mogao da se koristi samo mali deo raspoloživih aviona. U početku Nemci su imali tri aerodroma na raspolaganju, na koje su od 19. do 21. decembra prebacili 700 tona raznog materijala za snabdevanje, ali 22. decembra, Sovjeti su počeli da tuku topovima po aerodromu Tazinska. Nastala je sveopšta zbrka i 108 *Ju-52* i *Ju-86* na brzinu je poletelo vrativši se u Novočerkask i Rostov. Sovjetske armije su postepeno stezale obruč i 16. januara 1943. prodrle su na aerodrom Pitomnik i na aerodrom Zvezov gde je uništeno više od 50 toliko potrebnih transportera *Ju-52/3m*. Trećeg februara usamljeni *hajnel He-111* iz I grupe 100. puka bacio je poslednje snabdevanje opkoljenoj armiji. General Paulus i njegov štab su se u stvari predali već dva dana ranije. Za preokret na istočnom frontu od velike važnosti bio je i kvalitativni skok u naoružanju novih sovjetskih oklopnih jedinica kada su se pojavili poboljšani srednji tenkovi *T-34* i teški *KV-1* čiji oklop je mogao da izdrži i najjače

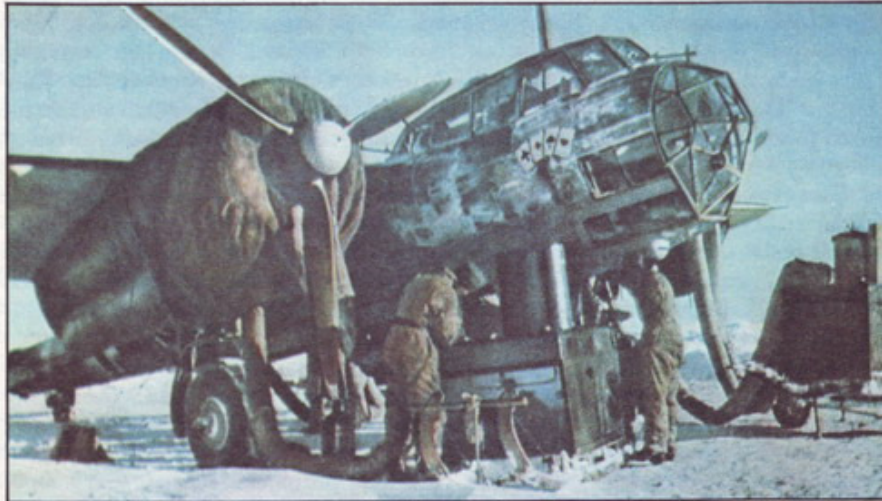


Desno: Nakon poraza kod Staljingrada položaj nemačkih jedinica na tom delu fronta postao je tako kritičan da su im avionima morali dopremiti pojačanja, a time su jako oslabljene nemačke jedinice na drugim delovima ratišta.

nemačke avionske topove, kalibra 30 mm. Kada su Nemci to shvatili, počeli su ubrzano da rade na razvoju novih protivtenkovskih oružja za svoje avione, i 1943. već su ih upotrebljavali.

#### Operacija Citadela

Petoga jula 1943. Nemci su preduzeli svoju poslednju veliku ofanzivu na istoku. Operacija »Citadela« bila je pokušaj da se preotme inicijativa od Sovjeta i bila je zamišljena kao operacija opkoljavanja odlučno branjene sovjetske izbočine kod Kurska. Da bi to postigla, nemačka kopnena vojska je prikupila gotovo milion vojnika sa 2700 tenkova i samohotki, i 2000 aviona za pružanje podrške iz vazduha. Među jedinicama određenim za napade na sovjetske tenkovske pukove bilo je gotovo 200 *Ju-87D* u 2. i 77. puku *štuka* i u III grupi 3. puka, a zatim 40 *foke vulfa Fw-190* iz V i VI *štuka* grupe 1. puka, kao i oko 40 *henšel Hs-129B* iz 1. i 2. puka. Bitka kod Kurska skoro se uvek spominje pre svega kao najveća tenkovska bitka svih vremena, ali je to bila i odlučujuća i najveća vazдушna bitka tokom celog ratovanja na istočnom frontu. U njoj je učestvovalo skoro 5000 aviona. Većina nemačkih aviona bila je iz 4. i 6. vazdušne armije, no brojčanu premoć nad Sovjetima Nemci su imali jedino u bombarderima, a u pogledu lovaca i drugih



borbenih aviona bili su znatno slabiji. Sovjeti su za tu bitku imali spremnih 2500 do 3000 aviona iz 5, 16, 2. i 17. vazdušne armije, a uz to i više pukova lovaca, šturmovika, bombardera i aviona iz ADD.

Luftvafe je 1943. bila nešto sasvim drugo no dve godine ranije. Većina njenih veterana iz vremena operacije »Barbarosa« bila je već poginula ili se nalazila na drugim ratištima. A još više se bilo izmenilo sovjetsko vazduhoplovstvo. Imalo je dovoljno odličnih aviona, a sovjetski piloti su još bili pod utiskom svojih velikih uspeha nad Volgom i nad Kubanom, gde su prvi put dokazali da su ravnopravni napadačima.

Skoro istovremeno sa nemačkim napadima na severu i na jugu kurske izbočine, u borbe su krenuli i sovjetski lovci i šturmovici 2. i 17. vazdušne armije i pripremili zamku nemačkim bombarderima za obrušavanje. No, i nemački lovci su bili na oprezu sa svojim *meseršmitima* i na južnom delu izbočine oborili su 20 sovjetskih aviona. Slično je bilo i na severu gde su *foke vulfovi* iz 51. i 54. puka oborili 110 aviona. Ove nemačke pobeđe poljuljale su samosvest i sovjetskim kopnenim snagama koje su se dotle odlučno odupirale nemačkim napadima i Vermaht je polako počeo da napreduje. Novikov je odmah preduzeo mere i izmenio komandanta V i VI lovačkog puka. I šturmovici se na početku bitke nisu posebno iskazali i nisu mogli da zaustave nemačko prodiranje. A

Gore: Zbog izuzetno hladne ruske zime, Nemci su bili prisiljeni da koriste pokretne grejače kako bi mogli da održavaju avione i pokreću njihove motore.

pokazalo se i da tenkovi *T-34* nisu više neranjivi pred napadima iz vazduha. Hans Rudel je prvi koristio *Ju-87G* koji je bio naoružan sa dva protivtenkovska topa kalibra 37 mm, a još veće uspehe postigli su *henšli Hs-129* koji su se naročito dobro pokazali u eskadrili kapetana Bruna Majera. No, Nemci su imali premalo tih aviona da bi oni mogli odlučnije da utiču na borbe. Nakon tri dana borbi, Nemci su prodrli 40 kilometara duboko u sovjetski odbrambeni sistem, no tada su sovjetski protivnapadi već zaustavljali nemačke tenkovske klinove, a i šturmovici su konačno preuzeli inicijativu nad ratištem, ujedno sve žešće napadajući ciljeve u nemačkoj neposrednoj pozadini, što je nemačku ofanzivu potpuno razbilo.

Dvanaestog jula, Žukov je započeo svoju protivofanzivu koju su na severu poduprle 1. i 15. vazdušna armija, a na jugu nešto kasnije su se uključile i 8, 2. i 17. vazdušna armija. Bitka kod Kurska je bila rešena. Uprkos žestokim borbama i samoubilačkim nemačkim protivnapadima, tokom te najveće tenkovske bitke koja je trajala danima u kurskoj izbočini, sovjetsko oklopno oružje se pokazalo jačim i nemačka ofanziva je zaustavljena. Iznad ratišta su se odvijale strahovite vazdušne borbe, u kojima su Nemci izgubili skoro 600 aviona, a Sovjeti čak i više. No, pokazalo se da su nemački i sovjetski piloti već potpuno ravnopravni, jedino je nekoliko nemačkih pilota asova, sa već četvorogodišnjim ratnim iskustvom iza sebe, postizalo mnogobrojne pobeđe, koje pak nisu bitnije mogle da utiču na ishod celokupnih borbi.

Tokom kurske bitke, na sovjetskoj strani u borbe na tlu sve više su se, osim šturmovika, uključivala i raketna oružja i posebni protivtenkovskim bombama naoružani lovci *La-5*, koji su uspešno napadali nemačke tenkove, a onda bi se, bez tereta, vinuli visoko iznad *Il-2* u napadu i štitali ih. Kod Kurska su leteli skoro svi sovjetski piloti lovci koji su se kasnije proslavili kao asovi. Tu je svoje prve borbe u *La-5* vodio poznati Ivan Kožedub, koji je na kraju rata sa svoje 62 pobeđe bio na čelu svih savezničkih pilota, a pobeđe je nizao i Aleksandar Pokriškin koji je rat završio sa 59 oborenih neprijateljskih aviona. Treba da se kaže i da je u bitki kod Kurska učestvovao i 586. lovački puk sovjetskog vazduhoplovstva koji je bio karakterističan po tome što su ga činile žene ratni piloti, a letele su avionima *Jak-9*.

Nemački poraz kod Kurska pružio je nemilo zadovolje-





nje komandantu 6. vazdušne flote von Grajmu (von Greim) koji je komandi Luftvafe još za vreme priprema za ofanzivu dokazivao da je za ishod bitke na ratištu značajno pre svega bombardovati sovjetsku pozadinu, železnički saobraćaj, kasarne i baze gde se sakupljaju jedinice. No, nisu ga poslušali, i tokom juna Nemci su svega nekoliko puta neodlučno i nesistematski bombardovali neposrednu sovjetsku pozadinu. Zanimljivo je da su sličnu nezainteresovanost za nemačku pozadinu pokazali i u komandi VVS, ali to je bilo izazvano nedostatkom srednjih i daljinskih bombardera. Na zahtev vrhovne komande, sovjetsko vazduhoplovstvo je, naime, pre svega bilo namenjeno da pruža podršku bitkama na zemlji, što je zahtevalo sve više lovaca, šturmovika i aviona izviđača. Nakon Kurska Luftvafe se ipak rešila da poslušava fon Grajma i da bombarduje sovjetsku pozadinu, no sada je već bilo prekasno. Ovaj zadatak je dat IV vazduhoplovnom puku i njegov komandant, general-poručnik

Majster (Meister), je uz to dobio i delove 3, 4, 55. i 100. puka kao i avione He-111 i Ju-88. Obećani su mu i četvoromotorni He-177, čemu pak niko više nije verovao. Februara 1944. trebalo je početi sa bombardovanjem sovjetske industrije naoružanja, ali tada je već bilo kasno, jer je svaki bombarder bio neophodan za taktičke napade na sovjetske oklopne armije koje su nezadrživo počele da nadiru ka Nemačkoj.

Tokom sovjetskog nastupanja, 5. avgusta su oklopne jedinice oslobodile Orel i Bjelgorod, a 18 dana kasnije i Harkov. Nedelju dana iza toga stigle su u Taganrog na Azovskom moru, 25. septembra oslobođen je Smolensk, a 6. novembra Kijev. Nemci su se grčevito borili i prilikom povlačenja sve su uništavali nanoseći užasne patnje domaćem stanovništvu. Povremeno bi se linija fronta nalik na ogroman parni valjak pomerala tamo-amo i zemlju pretvarala u pravu pustinju.

Sledeći cilj pobedničke sovjetske armije bila je Ukrajina, a operacije su sve više ličile na događaje iz 1941, jedino što su se odvijale u obrnutom smeru. Na severu ukrajinskog fronta u vazduhu su gospodarile 16. 2. i 5. vazdušna armija, a na jugu 17. i 8. Do zime istočna Ukrajina je oslobođena, a počeo je napad i za oslobodjenje njenog zapadnog dela, uz podršku, na severu, 2. i 5. vazdušne armije. Taj napad kod Čerkasija na Dnjepru je nemačku

*Dole: Sovjetski Il-2, poznati kao šturmovici, bili su veoma efikasni avioni za napad na zemaljske ciljeve. Posadu od dva člana i motor štiti je jak oklop.*

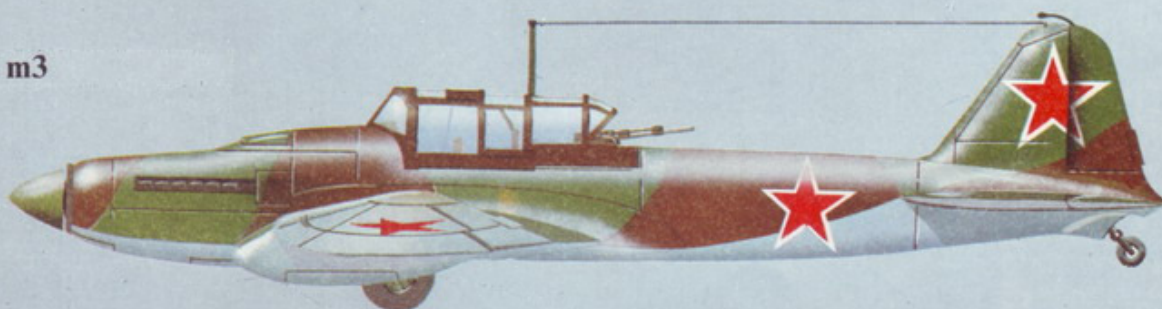
*Sasvim dole: Među najboljim sovjetskim ratnim avionima bili su i lovci La-5 i jurišnici IL-2.*



Lavočkin La-5 FN



Iljušin Il-2 m3







8. armiju obuhvatio u klešta, a sedam opkoljenih divizija trebalo je da spašava VIII transportni puk Luftvafe koji je na tom zadatku pretrpeo teške gubitke. Slično se dogodilo na jugu ukrajinskog ratišta gde su borbama pružale podršku 4. i 8. vazдушna armija. Opet su transporteri *Ju-52* morali da spašavaju 17. nemačku armiju blokiranu na Krimu.

Za to vreme počeo je da se pomera i front na severu i napredovanje Crvene armije praćeno je velikim brojem aviona u vazduhu iznad ratišta. U proboju nemačkog obruča kod Lenjingrada učestvovala su 13, 14. i 15. vazдушna armija sa 1200 aviona, a još severnije, na ratištu u Kareliji, ofanzivu je podržavala minijaturna 7. armija. Juna 1944. u svim vazduhoplovnim armijama nalazilo se 13.500 ratnih aviona, a glavni front je bio u Belorusiji, gde je dejstvovalo oko 6000 sovjetskih aviona.

#### Bombardovanje »tamo i nazad«

Sredinom 1944. sovjetska armija je već prodrla toliko daleko na zapad, da su zapadni saveznici odlučili da predu na nov način bombarderskih napada, tzv. bombardovanje »tamo i nazad«, kada su se velike formacije četvoromotornih bombardera »selile« iz Engleske u Ukrajinu, odatle na Sredozemlje, pa opet nazad, usput bombardujući ciljeve u Nemačkoj i na okupiranim teritorijama. Približno u isto vreme sovjetsko vazduhoplovstvo postiglo je potpunu premoć iznad istočnog fronta, pa je sa svoje strane moglo da štiti ta preletanja. Tri aerodroma: Mirgorod, Pirjatin i Poltava — u blizini Kijeva — bili su osposobljeni za prihvat prvih američkih bombardera. Tako su 2. juna bez ikakvih teškoća doleteli prvi američki bombarderi *B-17 letelice tvrdave* iz 15. armije američkog ratnog vazduhoplovstva. Kako je 8. vazдушna armija bila u jeku priprema za iskrcavanje u Normandiji, njene *leteće tvrdave* su te aerodrome iskoristile tek 21. juna, kada su 163 bombardera *B-17* u pratnji četiri lovačke grupe sa *P-51* bombardovala fabrike sintetičkog goriva južno od Berlina, a onda su svi nastavili let za Ukrajinu. Na aerodrom kod Poltave sletela je 452. bombarderska grupa ne znajući da ih je pratio jedan usamljeni nemački avion, čiji pilot je preko radija javio svojoj komandi kamo lete *B-17*. Pet časova kasnije, dve grupe *Ju-88* i *He-111* pojavile su se iznad aerodroma, osvetlile ga svetlećim raketama i na poredane američke bombardere bacile veliki broj rasprskavajućih i drugih bombi. Kada je svanula zora, Amerikanci su našli ostatke 44 *leteće tvrdave* i 26 jako oštećenih od ukupno 72 koliko ih je sletelo prethodne večeri. Do kraja jula 1944. Crvena armija ne samo da je

*Gore: Dvomotorni henšel Hs-129 bio je konstruisan pre svega za borbu protiv tenkova, koristeći za to svoje izuzetno jako topovsko naoružanje.*

povratila celu prethodno okupiranu teritoriju Sovjetskog Saveza, već je prodrla i na teritoriju predratne Poljske, zauzevši Brest-Litovski i Jaroslav. Na jugu, napredovanje prema Romuniji bilo je nešto sporije.

#### Borbe za Varšavu

Crvena armija se nezadrživo približavala nemačkoj granici, no u njenom napredovanju došlo je do većeg zastoja ispred Varšave u kojoj su 1. avgusta poljski patrioti započeli opšti ustanak protiv Nemaca, dok su Sovjeti preraspoređivali svoje snage za nastavak ofanzive. To je Nemcima pružilo dovoljno vremena da krvavo uguše ustanak i da Varšavu pred samo oslobođenje, potpuno razruše. Sovjetsko ratno vazduhoplovstvo nije se uključilo u borbe u gradu, a podrška iz vazduha britanskih i američkih bombardera koji su dolazili iz Italije i iznad grada odbacivali municiju, i ostalu pomoć za ustanike, bila je više simbolična, pošto je većina bačenog materijala pala u ruke Nemaca. Crvena armija je ušla u grad tek 17. januara, tri meseca nakon što je Gestapo pobio i poslednje ustanike.

Godine 1945. Luftvafe se jedva osećala na istočnom frontu, a sovjetsko vazduhoplovstvo je bilo sve jače i sve prisutnije. Januara se u vazduhoplovnim armijama nalazilo 15.500 aviona; od toga je 4770 učestvovalo u pohodu preko Poljske, a 2400 u napadu na Kenigsberg. Tek tu i tamo bi se pojavljivale manje formacije nemačkih aviona ili pojedini avioni. Pa ipak, Nemci su još uvek verovali u dalekosežne strateške operacije koje bi trebalo da utiču na događaje na ratištu i da zaustave stalno napredovanje Crvene armije. Međutim, sve te operacije su propale. Takva je bila i operacija »Gvozdeni čekić« kojom su novembra 1944. Nemci planirali da unište glavne sovjetske energetske centrale. Za tu operaciju nameravali su da upotrebe pre svega bombardere bez pilota, takozvane *mistel*, kada bi na bombarder, obično *Ju-88* napunjen eksplozivom, pričvrstili *Bf-109* ili *Fw-190* sa pilotom. Ovu »kombinaciju« aviona pilot bi doveo do cilja, pred kojim bi otkacio svoj avion, a bombarder bi radio-komandom usmeravao do cilja, a onda se vratio kući. Nemci su smatrali da će taj pokušaj da bude uspešan, jer je sovjetska protivavionska odbrana veoma retko koristila radar. No, eksperimentalni deo te neverovatne »kombinacije« je trajao izuzetno dugo pa su u međuvremenu svi aerodromi sa kojih je *mistel* trebalo da leti u unutrašnjost Sovjetskog Saveza pali u ruke Crvene armije. Ipak su ih upotrebili nešto kasnije, 9. marta 1945, za napad na dva mosta na reci Nizi kod Gerlica u tadašnjoj Šleskoj. Odletela su četiri *mistela*, dva su pogodila ciljeve i uništila ih. Krajem marta bilo je spremnih već oko sto primeraka te kombinacije i tokom poslednjih dana rata, Nemci su ih bez naročitog uspeha upotrebljavali pre svega za napade na mostove.

Kao što skoro četiri godine ranije sovjetski napadi sa *zvenom 2* na most preko reke Prut, iako uspešni, nisu mogli da zaustave nemačku ofanzivu na južnom sektoru istočnog fronta, tako ni Nemci sa sličnim oružjem sada nisu mogli da zaustave pohod pobeđničkih armija. Luftvafe je brojčano bila još jaka, ali nedostatak goriva njene je avione prikovao za aerodrome.

Za borbe kod Berlina Nemci su posegli u poslednje rezerve goriva i uspeali da se vinu u vazduh nekoliko puta u jačini eskadrila. Sovjetsko vazduhoplovstvo je aprila ispred Berlina sakupilo 7500 aviona na svim mogućim aerodromima — samo Rudenkova 16. armija je koristila 165 aerodroma — no velika većina tih aviona je samo pružala podršku borbama na tlu. Kada se naposljetku nad Rajhstagom zavijorila crvena zastava, bila su uništena 1232 nemačka i 572 sovjetska aviona, a ovi poslednji su mahom bili žrtve protivavionske artiljerije.



# BELI LJILJAN

Lidija Litvak je bila najuspešnija žena pilot-lovac svih vremena

U zlatno doba avijacije — period između dva svetska rata — letenje je bilo predmet zanimanja javnosti više no ikad ranije ili kasnije. Prilično zasluga za to imale su i sve brojnije žene piloti. Skoro da nije bilo zemlje koja se ne bi dičila junakinjama kao što su bile Amelija Erhat (Amelia Erhart) u Sjedinjenim Državama, Emi Džonson (Amy Johnson) u Engleskoj, Hana Rajč (Hanna Reitsch) u Nemačkoj i još mnoge druge, koje su uskoro postale sinonim za smeje rekorde u dugim letovima, za druge

podvige u veštini letenja i u odvažnosti. Zato nije ni čudo što su se u velikom broju javile i u Sovjetskom Savezu gde su uživale potpunu ravnopravnost sa muškarcima.

Upravo u Sovjetskom Savezu žene su počele da ulaze u deo vazduhoplovstva koji za njih drugde nije bio uobičajen — u ratno vazduhoplovstvo. U Britaniji, Sjedinjenim Državama i Nemačkoj žene su se mahom bavile sportskom avijacijom, a u vreme rata bi učestvovala u pozadinskim ili transportnim službama. Samo u Sovjetskom Savezu one su bile aktivno uključene i u vazdušne borbe. Među njima je, sa 12 zvanično priznatih vazdušnih pobeda, bila najpoznatija Lidija Litvak.

## Žena pilot sa najvećim brojem pobeda

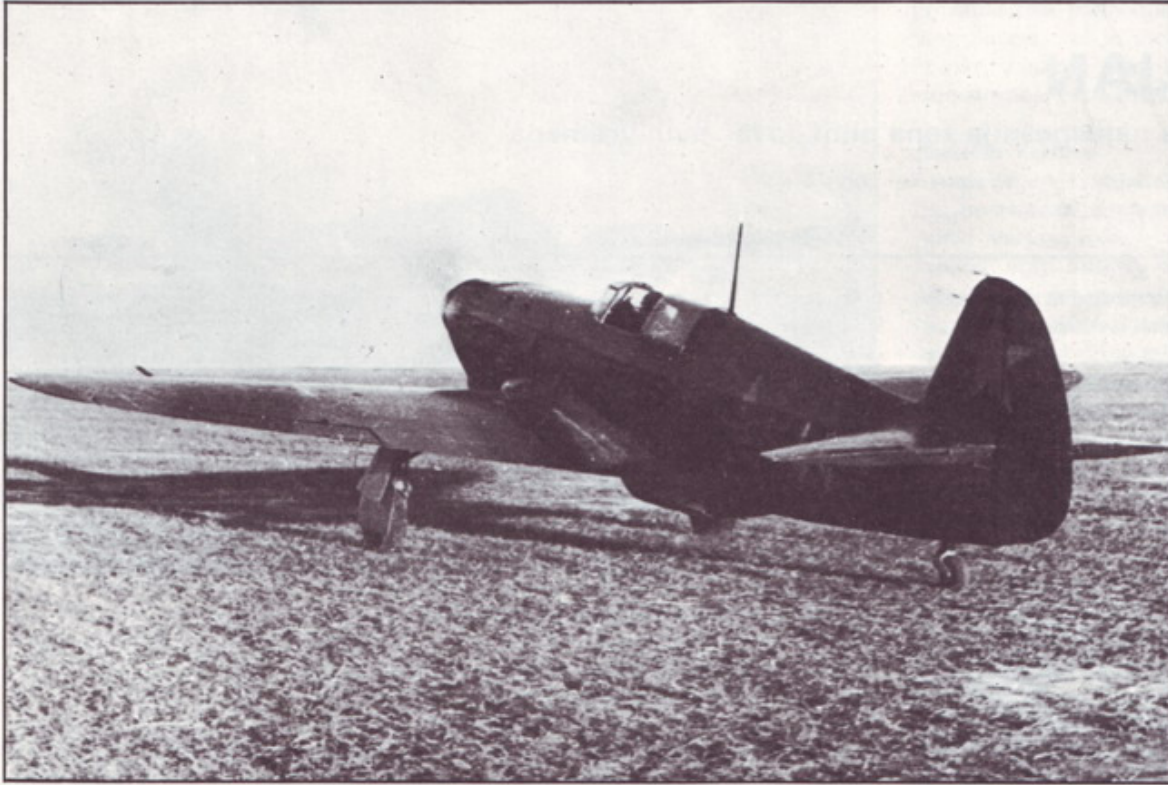
Dve najistaknutije sovjetske žene piloti stupile su u sovjetsko ratno vazduhoplovstvo odmah na početku drugog svetskog rata i službovale u regularnim muškim jedinicama. Potporučnik Lidija Litvak je od leta 1942. letela kao pripadnik 73. lovačkog vazduhoplovnog puka. Letela je avionom *Jak-1* i sa 130 ratnih poletanja učestvovala u bitkama kod Rostova i Staljingrada, imala 66 vazdušnih borbi i postigla 12 vazdušnih pobeda. Odlikovana je Zlatnom zvezdom i postala heroj Sovjetskog Saveza. Poginula je na ratnom zadatku kada je

*Levo: Zbog velikih gubitaka pilota tokom prvih meseci rata, u sovjetsko ratno vazduhoplovstvo primane su i obučene žene piloti, sve dok nije obezbeđeno dovoljno novih školovanih pilota.*



*Levo: Dve najuspešnije žene lovci bile su potporučnik Lidija Litvak (levo) i poručnik Ekaterina Budanova (u sredini), koje su letele u mešovitoj (muško-ženskoj) jedinici lovcima *Jak-1*.*





Levo: Lidija Litvak prilikom poletanja sa svojim jak-1. Bolju varijantu istog aviona, jak-7B, žene piloti 586. puka koristile su u borama iznad Staljingrada.

imala tek 22 godine, 1. avgusta 1943. Izveštaji o njenom poslednjem letu se razlikuju, no, prema raznim dokumentima, još je najbliži istini onaj po kome je ona bila jedna od osmoro pilota *jakova* koji su napali formaciju nemačkih bombardera *junkers* uz zaštitu osam *foke vulfa Fw-190*. Po svemu sudeći celu formaciju je čuvalo još deset *meseršmita Bf-109* koji su se iznenada obušili odozgo i oborili dva sovjetska aviona. Jednim od njih pilotirao je gardijski pukovnik Goljišev, a drugim, na kome je bio naslikan beli ljiljan, Lidija Litvak. Broju pobjeda Lidije Litvak tesno se približila poručnik Ekaterina, Kača, Budanova, koja je takođe letela u odbrani Staljingrada. I ona je postala heroj Sovjetskog Saveza, učestvovala je u 66 operativnih zadataka, postigavši ukupno 11 vazdušnih pobjeda.

U sovjetskom vazduhoplovstvu odlučili su da uključe i žene pilote u lovačke pukove nakon velikih gubitaka koje su posade doživele u početnim nemačkim napadima leta 1941. Pokazalo se naime da se gubici aviona nekako i mogu nadoknaditi, ali da je to mnogo teže učiniti sa osposobljenim pilotima. Pošto je u Osoviahimu - velika mreža aeroklubova širom zemlje — postojao veliki broj obučanih žena pilota, sada im je ponuđeno da stupe u borbene jedinice, jasno, nakon dopunskog usavršavanja. Te su žene bile mahom bolji piloti od masovno i na brzini školovanih mladih pilota tokom prve godine rata.

Prve žene su stigle u borbene jedinice pred kraj 1941, a Marina Raskova je tada dobila zadatak da formira prvi ženski vazduhoplovni puk. U taj puk su stupile pre svega instruktorka letenja iz Osoviahima, žene piloti iz civilne avijacije kao i druge žene koje su se tada već nalazile u ratnom vazduhoplovstvu. Godine 1942. formirana su još tri puka, koji su bili objedinjeni u 122. mešovitu vazduhoplovnu diviziju. U ovoj diviziji je bio 586. lovački vazduhoplovni puk, 587. bombarderski puk i 588. puk noćnih bombardera.

#### Uspesi na frontu

Prvi je u akciju krenuo 588. noćni bombarderski puk sa starinskim dvokrilcima *polikarpov U-2 (Po-2)* na noćne rušilačke napade, počev od maja 1942. pa sve do kraja rata. Ženske posade su pokazale izuzetnu hrabrost, a

često su trpele velike gubitke — kao u toku noći 31. jula 1943. kada su nemački lovci u rejonu Novorosijsk-Krimska oborili 4 njihova aviona. Predvođen majorom Jevdokijom Beršanskom, puk je izvršio ukupno 24000 borbenih zadataka, bacivši pritom 23000 tona bombi na neprijatelja. Od ukupno 30 žena pilota odlikovanih Zlatnom zvezdom heroja SSSR za vreme rata, 23 su bile iz ovog puka. Na kraju, ova jedinica bila je prozvana gardijskim pukom, sa imenom »Tanan« prema reci gde se posebno proslavila, tako da se puk zvao 46. gardijski noćni bombarderski puk Tanan.

Devojke iz 587. puka borile su se prvo lakim jednomotornim bombarderima *suhoj Su-2*, a onda su dobile modernije dvomotorce *petljakov Pe-2*, bombardere za obrušavanje. I ovaj se puk proslavio i postao 125. gardijski bombarderski puk, a pet žena pilota dobilo je Zlatnu zvezdu heroja. Lovački 586. puk uključen je međutim u organizaciju protivvazdušne odbrane (PVO) i nije uzimao učešća u neposrednoj podršci borbi na zemlji, osim tokom borbi kod Staljingrada, u toku 1942. i 1943.

Komandant ovog puka bila je major Tamara Kazarnova, a letele su avionima *jakovljev Jak-7B*. Jedinica je izvršila 4419 borbenih zadataka nad Staljingradom, postigavši ukupno 38 vazdušnih pobjeda. Njihov najuspešniji pilot bila je kapetan Olga Jamščikova, koja je letela na 93 ratna zadatka i postigla tri pobjede. Rajna Šurnačevska, Galina Burdina i Tamara Pamjatnik su postigle po dve pobjede. Nakon bitke kod Staljingrada, jedinica je povučena na obrambene zadatke, no posle rata Olga Jamščikova postala je probni pilot i prva žena u Sovjetskom Savezu koja je letela mlaznim avionom.

Kada su školovanje i trenaza novih pilota, 1942, dobili normalan tok, komanda sovjetskog vazduhoplovstva odustala je od daljeg formiranja isključivo ženskih pukova. Postojeće jedinice ženskog sastava, kao što je već rečeno, nastavile su sa izvršavanjem zadataka do kraja rata, ali nastale praznine popunjavane su muškim posadama. Nakon 1943. više nije bilo žena pilota ni u muškim lovačkim pukovima. Ipak, treba priznati da su se žene u potpunosti dokazale na ratnim zadacima i da njihovo učešće i danas predstavlja izuzetno poglavlje u istoriji ratovanja u vazduhu.



# VIHOR NAD MORSKIM PUTEVIMA

Napadi aviona na brodove bili su u mnogim pomorskim bitkama od odlučujućeg značaja

Ratove u XX veku je skoro uvek pratilo prevoženje po moru velikih količina najrazličitijeg »materijala«. U oba svetska rata su se na obe strane grčevito trudili da prekinu tu cirkulaciju ljudi i snabdevanja. Napadalo se vojnim brodovima i avionima. Nijedna od država nije tim ometanjem morskih puteva bila tako ugrožena kao ostrvska Velika Britanija.

## Torpedo stiže iz vazduha

Za uništenje brodova na moru, bilo vojnih bilo trgovačkih, ljudi su izmišljali najrazličitije načine i oružja, kojih nije skoro nigde bilo toliko kao u avijaciji. U istoriji dvoboja između broda i aviona avionski torpedo je bio glavno oružje napadača, no kako je torpedo težak i osobitog oblika, morali su za njega po pravilu da konstruišu sasvim posebne avione. Prvi zabeleženi uspeh avionskog torpeda je potapanje neke 5000-tonske turske lade za snabdevanje u blizini Dardanela 12. avgusta 1915. Taj istorijski torpedo je spustio kapetan C. H. Edmonds iz hidroaviona *šort 184* koji je pripadao britanskom brodu *Ben-maj-Čri*. No taj Edmondsov uspeh je bio pod znakom pitanja, s obzirom da je zapovednik neke britanske podmornice istovremeno ispalio svoj torpedo prema istoj ladi. Ali kad je pet dana kasnije Edmonds torpedom pogodio neku drugu tursku ladu, tog puta mu niko nije osporavao uspeh.

Veoma malo uspeha protiv brodova u prvom svetskom ratu su postigli avioni svojim bombama, i tako je mornarički torpedo od 18 palaca (46 centimetara) postao glavno protivbrodsko oružje i u kopnenim jedinicama mornaričke avijacije. Neposredno pre primirja, u naoružanje je uključen prvi nosač aviona s neprekidnom

palubom *Argus*, i na njega je ukrcana prva potpuna jedinica torpednih aviona *sopvit kuku*, ali je bilo prekasno da se isprobaju u borbi — bio je već oktobar 1918. Srazmerno opsežna upotreba avijacije u prvom svetskom ratu je neke dalekovide oficire u Britaniji i u SAD navela na ideju o razvoju posebnih aviona koji bi postali glavno oružje protiv brodova svih vrsta. Zagovarali su mišljenje da veliki bojni brodovi, zbog opasnosti koju za njih predstavljaju avioni sa bombama, nemaju budućnosti. U Sjedinjenim Američkim Državama je to gledište zastupao pre svega brigadni general Viljem Mičel (William Mitchell), kome je u eksperimentalnim napadima na vojne brodove uspeo da potopi nekoliko većih brodova, među njima i 22800-tonske gorostas, nekadašnji nemački *Ostfrizland*. Uprkos tom uspehu 21. jula 1921, posmatrači su i dalje bili u nedoumici u pogledu realne uspešnosti takvog gadanja s bombama ako bi lade plovile — eksperimentalni ciljevi su bili usidreni — ali su morali priznati da bi već i pogoci u neposrednu blizinu, u more, bili kobni za brod.

## Dvokrilni bombarderi

U Britaniji su između dva rata koncipirali i izgradili niz dvokrilnih aviona s torpedima, kao što su bili, na primer, *blekbern ripon* i *šark*, te *hoker horsli*, a vrhunac i kraj su postigli s *feri swordfišom* i naposljetku, već za vreme rata, s *albakorom*. Zanimljivo je da su napade na brodove uvećavali samo u jedinicama mornaričke avijacije i da tu ulogu i taj zadatak i nisu namenili avionima RAF-a. Posledice te greške pokazale su se već prvih dana drugog svetskog rata, kad su bombarderske posade 9, 107, 110. i 149. grupe morali da pošalju u napade na brodove pred

*Dole: Britanski bristol blen-hajmi lete jula 1941. nisko nad holandskim predelom prema Roterdamu. Kad je RAF leti 1941. godine počeo s ofanzivnim letovima nad Evropom, među prvim ciljevima su bili brodski promet i pristaništa. Toga leta je trećina celokupne tonaže bombi koje su bacili na Evropu bila namenjena lukama i ostalim pomorskim ciljevima.*







Levo: Tako je slikar Ričard Jurič (Richard Eurich) predstavio napad nemačkih dornijea Do 17 na britanski konvoj na Atlantiku.

Desno: Mada su već 1942. godine avione svordfiš na velikim britanskim nosačima aviona počeli da potiskuju moderniji avioni sa torpedima, ti dvokrilci su još uvek korišćeni na pratećim nosačima aviona za konvojsku službu na Atlantiku i na morskim putevima prema severnim lukama Sovjetskog Saveza.

nemačkim obalama. Uspeha nije bilo, a izgubili su sedam bombardera. U sledećim bezuspešnim napadima decembra 1939, gubici su bili tako teški, da je komanda bombardera potpuno otkazala sve napade po danu. Tako je cela ofanziva protiv neprijateljskih brodova pala na pleća Obalske komande i mornaričke avijacije. U napade na nemačke brodove na južnim obalama Lamanša počeli su da šalju čak i avione Lovačke komande. Komanda bombardera je samo još jednom po danu napala lade neprijatelja. Nakon brojnih noćnih napada s bom-

bama na nemačke bojne brodove *Šarnhorst*, *Gnajzenau* i *Princ Eugen* u luci Brest, oni su se 11. i 12. februara povukli u sigurnije nemačke vode i luke, te naposljetku u norveške fjordove. Dok su lade punom parom plovile kroz Lamanš, bombarderi su pokušavali da ih opet pogode, ali su sve bombe promašile cilj. Očigledno su kritičari Mičelovih eksperimenata od pre 21 godine dobili zadovoljenje.

Na početku drugog svetskog rata Britanci nisu imali ni jednu posebnu bombu za napade na brodove — Obalska



Levo: Bristol bofajteri sa raketama i topovima napadaju neprijateljsku ladu. Ti avioni, koji su bili izuzetno uspešni daljinski lovci upotrebljavani protiv brodova, potpuno su promenili dotadašnju taktiku u borbama aviona s brodovima. Krajem 1943. godine su rakete potpuno potisnule avionska torpeda, koja su bila dotle glavno oružje protiv neoklopljenih brodova.







komanda je raspolagala samo s bombama od 250 funti (110 kilograma) — i tako su sve svoje nade polagali u avione s torpedima *svordfiš* mornaričke avijacije. Znatno moderniji *blekbern skua* kao avion za obrušavanje nije se pokazao valjanim, pa su ga, silom prilika, počeli upotrebljavati i kao lovca, i uskoro digli ruke od njega. Nasuprot svim očekivanjima pokazao se uspešnim stari *svordfiš*, posebno ispred Tobruka jula 1940, nad Tarentom novembra iste godine i 28. marta 1941. godine u bici kod rta Matapan. 26. maja 1941. su ti avioni zapečatili sudbinu bojnog broda *Bizmark* u Atlantiku. Takođe u već pomenutom napadu na nemačke oklopnjače *Šarnhorst*, *Gnajzenau* i *Princ Eugen* u Lamanšu, 12. februara 1942, šest aviona *svordfiš* pod komandom poručnika bojnog broda Judžina Esmonda (Esmond) okušalo je sreću, ali je svih šest aviona oboreno, a da nisu uspeali da načine nikakve štete brodovima. Uprkos junaštvu njihovih posada, ti vrlo spori i slabo pokretni avioni su bili ipak nejak, ako bi se našli na dometu lovaca ili guste vatre protivavionskih topova. Dvokrilni *albakor* je bio samo nešto bolji, dok se moderni jednokrilac *feri barakuda* tako kasno pojavio na ratištu da je sudelovao samo u manjem broju napada pri kraju drugog svetskog rata, kada nadmoć saveznika više nije bila u pitanju.

### Napadi neprijatelja

Iako su morski putevi sila Osovine između Italije, Sicilije i Severne Afrike bili neprestano izloženi napadima saveznika, oni su sami, budući da su bili daleko više zavisni od prevoza morskim putem nego većina neprijateljskih zemalja, nudili neprijatelju nesrazmerno više privlačnih ciljeva na moru. Nemci su im već od samog početka rata posvećivali najveću pažnju i ustanovili su više posebnih obalskih borbenih jedinica, čiji avioni su bili namenjeni pre svega za napade na neprijateljske brodove i pristaništa. Sekundarna uloga tih jedinica je bila polaganje mina u neprijateljske obalske vode, čime su postigli dosta uspeha.

Avioni za obrušavanje su se u okviru Luftvafe mnogo bolje pokazali nego u RAF-u. Nemačke *štuke* su tokom rata potopile tri bojna broda, bojni krstaricu i petnaest krstarica, osim toga još 50 razarača ili drugih manjih vojnih brodova a pored toga i brojne trgovačke lađe. Nemački i italijanski torpedni bombarderi (pretežno *hajneli He 111* i *savoje marketi S 79*) potopili su dosta brodova u savezničkim konvojima u Sredozemlju i u neko vreme na severnom putu za Sovjetski Savez.

Najzanimljivije protivbrodsko oružje u drugom svetskom ratu predstavljale su nemačke vodene protivbrodske rakete što su ih ispuštali iz aviona. Rakete *henšel Hs 293* koje su, mada u manjem broju, Nemci upotrebljavali poslednje tri godine rata, postigle su izvesne uspehe tamo gde su saveznici za svoje invazije sakupili primamljivo mnoštvo brodova. Sa *Hs 293* su na primer potopili razarače *Bodiseja*, *Dalverton*, *Ingldeid*, *Intrepid* i *Vasilisa Olga*. Veoma uspešne su bile takođe slične i upravljive bombe *fric X*, koje su probijale najjače oklope. Tim letećim bombama, koje su nosili dvomotorci *dornije Do 217K-2* III grupe 100. bombarderskog puka, Nemci su uspeali da potope italijanski bojni brod *Rim*, oštete sličnu *Italiju*, teško oštete britanski bojni brod *Vorspaj* i potope krstaricu *Spartan* i razarač *Janus*.

Na dalekom istoku su Japanci nakon svog iznenadnog napada na Perl Harbor, gde su potopili čitav niz američkih bojnih brodova na sidrištu, nastavili s uspesima, i potopili britanske bojne brodove *Princ od Velsa* i *Ripals*, koje su bombarderi i avioni sa torpedima ulovili 320 kilometara severno od Singapura, dok su plovili bez ikakve zaštite lovačkih aviona. U Indijskom okeanu su 5. aprila 1942. japanski mornarički avioni potopili britan-



ske krstarice *Kornvol* i *Dorsetšajr*. Ispred obale Cejlona (Šri Lanke) avioni s japanskih nosača aviona kao prvi neprijateljski nosač aviona potopile su britanski *Hermes*. Posle tog niza katastrofa na dalekoistočnim ratištima Amerikanci su se veoma brzo oporavili i vrlo uspešno upotrebili svoje avione za obrušavanje *daglas dontlis* i avione s torpedima *daglas devastator* — kasnije su im se pridružili lovci snabdeveni bombama *korser* — i postigli svoj prvi uspeh u bici u Koralnom moru maja 1942, gde su potopili nosač aviona *Šoho*. Četvrtog juna te godine u odlučujućoj bici kod Midveja američki avioni za obrušavanje s nosača aviona potopili su čak četiri japanska nosača aviona, *Akagi*, *Hirju*, *Kaga* i *Sorju*.

### Bofajteri i rakete

Upravo je RAF-u, u početku neefikasnom, uspelo da najzad ostvari najdelotvorniji način za uništavanje protivničkih brodova avionima koji su uzletali s aerodroma na kopnu. Počelo je sa lovcima *hariken*, naoružanim topovima, koji su neprestano uznemiravali nemačke brodove u Lamanšu, i sa torpednim bombarderima *bristol bofor* obalske komande RAF-a. Ti dvomotorni avioni su bili uspešni u više značajnih napada; u jednom od njih je na primer kapetan Kembel (Campbell) 6. aprila 1941. torpedom pogodio bojni brod *Gnajzenau* u luci Brest. Kako su ti napadi postajali sve uspešniji i za neprijatelja sve tegobniji, morali su Nemci sve više pažnje da posvećuju zaštiti svojih brodova kraj francuskih obala. Sredinom 1942. godine za odbranu tih ciljeva angažovali su mnogo svojih lovačkih aviona i počeli su da upotrebljavaju takozvane flakovske brodove (koji su bili doslovce krcati protivavionskom artiljerijom), tako da su napadi na nemačke brodove i pristaništa postali izuzetno rizični i napadačima bez pratnje lovačkih aviona su redovno donosili teške gubitke.

Tada su Britanci za svoje napade počeli da preuređuju avione *bristol bofajter*, koji su inače bili teški lovci, a sad su ih naoružali torpedima od 18 palaca, a uskoro potom i raketama od 3 palca.

Prve torpedne *bofajtere* počeo je da upotrebljava protivbrodski udarni puk — činile su ga 143. 236. i 254. grupa — u Nort Koutsu, koji je prve uspehe postigao 18. aprila 1943. Sledeće godine se pojavilo još više takvih pukova, koji nisu imali samo torpedima naoružane *bofajtere* već i avione sa raketama i lovce u pratnji.

*Gore: Američki bombarderi nort ameriken B-25J mičel 345. bombarderske grupe, 6. aprila 1945, su bombama od 220 kilograma ispred Amoje potopili razarač Amakukaze i dve fregate (jedna od njih je na slici).*



# HEROJSKI NEUSPEH

Bombarderski napad iz brišućeg leta na Augsburg u srcu Nemačke

Na Badnje večer 1941. tri sasvim nova aviona *avro lankaster* stigla su na aerodrom Vadington u Linkolnšajru, kao prvi od nekoliko hiljada ovih izvanrednih četvoromotornih »teških« aviona u službi eskadrila Bombarderske komande. Ovo je bio jedan od značajnih događaja u analima RAF-a.

Primalac ovog božićnog poklona bila je 44. rodezijska eskadrila koja je dotle letela na avionima *hendli pejdž hempden*, dvomotornim bombarderima koji su bili nazvani i »leteći koferi«, »leteći punoglavci« ili »leteći tiganji« pošto su imali trup posebnog izgleda, a stvarno su već bili zastareli. Eskadrila je nazvana rodezijskom tek prethodnog septembra, u znak priznanja za doprinos ove kolonije ratnim naporima Velike Britanije — a i stoga što je u to vreme oko četvrtine ljudstva 44. eskadrile bilo iz Rodezije. Ova grupa je do današnjih dana zadržala eskadrilski amblem s afričkim slonom.

Skoro u isto vreme kada i *lankasteri* u 44. eskadrilu, kao komandant glavnog stana Bombarderske komande u Haj Vajkombu u Bakingemšajru, stigao je i vazduhoplovni maršal Artur Haris (Arthur Harris). Poznat u užem krugu prijatelja kao Bert, Haris je među »momcima bombarderima« nazivan obično »Bač« (Butch = svirepi), a postao je uskoro zatim najpoznatiji vođa Bombarderske komande u ratu i ostao na tom kormilu sve do konačne pobeđe. Inače veći deo svoje mladosti Haris je proživio upravo u Rodeziji.

Kada je Haris preuzeo komandu, u februaru 1942. izgledi Bombarderske komande su se promenili nabolje (jer pre toga je imala prilične teškoće) i dolaskom četvoromotornih teških bombardera — uglavnom *stirlinga* i *halifaksa* — koji su bili bolje naoružani, ojačani, mogli su duže da lete i imali su bolje uređaje za navigaciju. Razlog

postojanja Bombarderske komande bilo je strategijsko bombardovanje Nemačke, ali od prvih dana rata imala je i druge zadatke, povezane sa pomorskim ratovanjem.

## Ciljevi — podmorničke baze

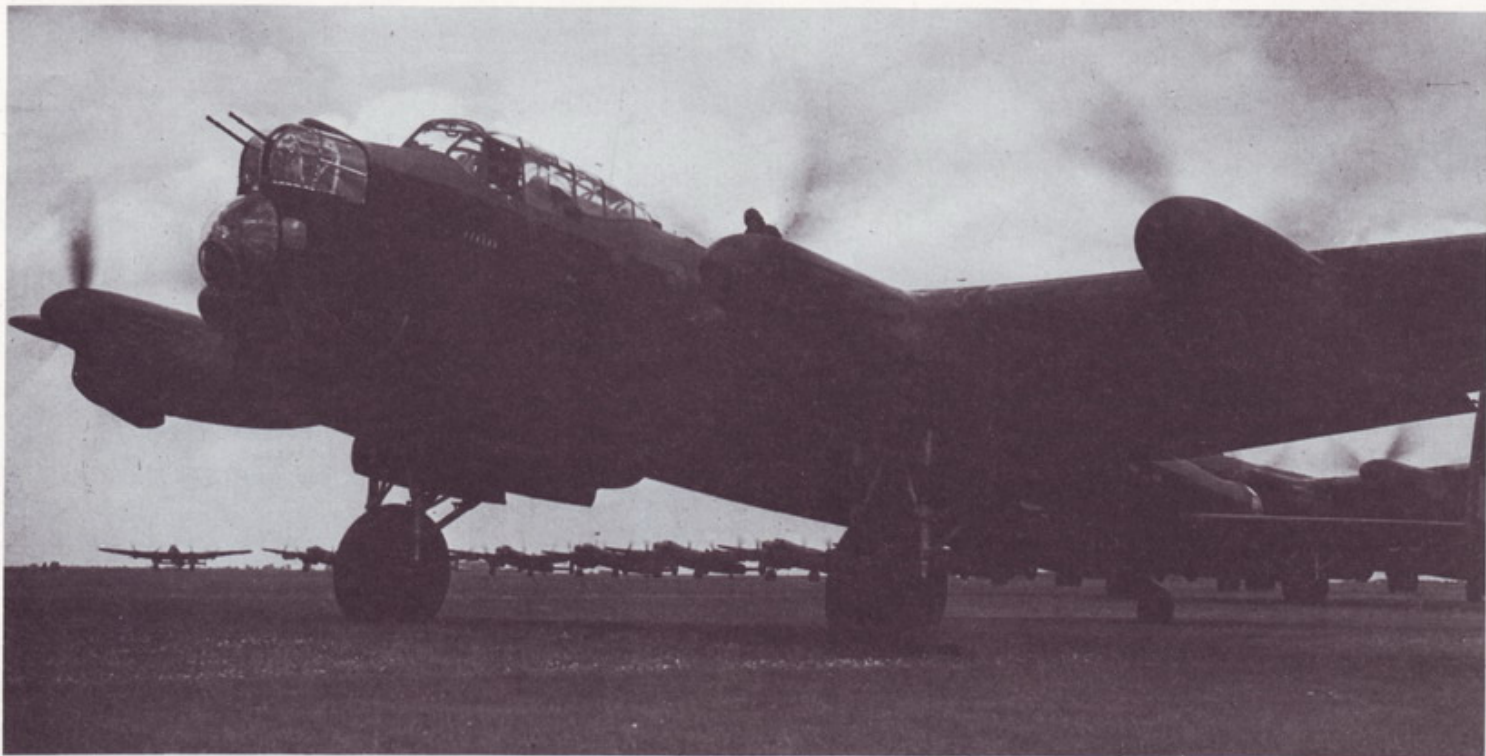
Nemačke podmorničke baze na francuskoj obali bile su, 1941, ciljevi za bombardere, a naročiti problem predstavljalo je pet među njima — Lorijen, Brest, Sen Nazer, Bordo i La Pelis — jer su bile tako izgrađene da im bombardovanje nije moglo naškoditi. Do proleća 1942. ova skloništa su već bila zaštićena sa nekoliko metara armiranog betona, što nijedna tada postojeća bomba nije mogla probiti. Stoga je te godine Bombarderska komanda imala pre svega zadatak da preuzme akcije protiv brodogradilišta na obalama Severnog i Baltičkog mora, uključujući Bremen, Hamburg, Kil, Emden i Rostok.

Kao doprinos tom ratu na moru, Haris je uveo dnevne napade *lankasterima* na južnu Nemačku, pre svega na fabriku MAN (pun naziv: Fabrika mašina Augsburg — Nirnberg), na periferiji industrijskog grada Augsburga, u južnoj Bavarskoj. To je bila najveća nemačka fabrika za proizvodnju dizel-motora, a njena proizvodnja je uključivala i specijalne motore za mornaricu koji su predstavljali osnovni pogon podmornica kada su na površini vode. Izgradnja takvih motora je predstavljala usko grlo celokupne proizvodnje u podmorničnoj industriji, pa je Haris smatrao da je to cilj od najveće važnosti, jer bi se time pomoglo konvojima na Atlantiku, koji su gubili mnoge brodove zbog podmornica. Uz to, u tom napadu trebalo je da se testiraju novi *lankasteri*, a nemačke lovačke snage, dotle koncentrisane u Francuskoj, da se primoraju da se lociraju širom Nemačke kako bi je branile. Cilj napada na Augsburg je dakle bio višestruk.



Gore: Džon Dering Nettleton, vođa napada na Augsburg, na snimku iz 1943.

Dole: Napad na Augsburg imao je za cilj da kao prvo, pokaže efikasnost u to vreme još novog četvoromotornog bombardera *lankaster*. A kao drugo — dali je taj avion uopšte upotrebljiv za napade na velikoj daljini i preko dana na ciljeve izabrane daleko u sredini Nemačke.





*Dole: Oružari tovar bombe na lankaster pre polaska u napad. Tovar bombi za napad na Augsburg iznosio je četiri bombe od po 450 kg — skoro dve tone po avionu.*

*Desno: Grupa letaća odabranih za napad na Augsburg.*

Ova operacija je obuhvatala maršrutu, u odlasku i povratku, dugu 2011 km, i to većinom preko neprijateljske teritorije, a napad je bio među najsmelijima koje je ikada preduzela Bombarderska komanda. U pogledu navigacije i tražene preciznosti bombardovanja, ovo je bio jedan od najambicioznije zamišljenih zadataka. Četrnaest posada *lankastera*, po sedam iz dveju grupa — 44. i 97. — izabrane su za specijalnu obuku, a još jedna posada iz svake grupe bila je rezervna. Dan napada bio je 17.

april, a tek nekoliko dana pre toga ove dve grupe su dobile zadatak da uvežbavaju letove u grupi na dugoj maršruti; i to svaka za sebe — da bi se uopšte ustanovio pravi dolet *lankastera*. Posade, koje nisu uopšte znale šta se sprema, ipak su pretpostavljale da će ih poslati na neku važnu dnevnu operaciju, što se potvrdilo 15. aprila kada su obe grupe poslone na dugi let preko terena, na maloj visini, iznad Engleske i Škotske. Tokom leta je trebalo da fingiraju napad na Invernes, u Škotskoj, pa da





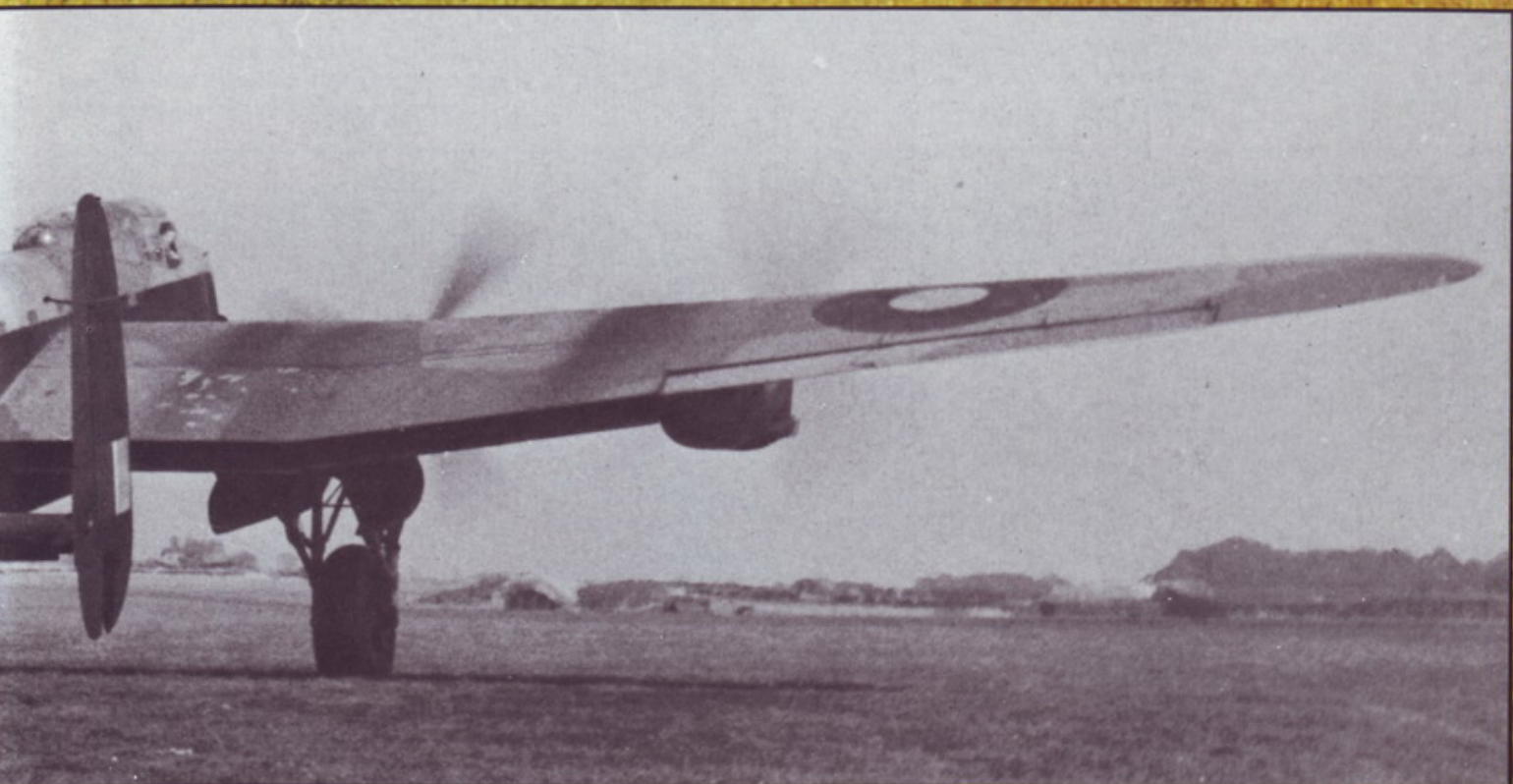
se vrate u baze, posle ukupno pređenog puta od 1009 km. Na dan 16. aprila posade su bile obavestene o misiji za koju su se pripremali, i da će verovatno ići na let idućeg dana. Posade su bile stavljene na logorovanje, sa striktnim uputstvima da ne vode nikakve telefonske razgovore sa svojim ženama, niti sa kakvim drugim licima van aerodroma, uz zabranu pijenja alkohola.

Sledećeg jutra naredenje za operaciju je dato i u jedanaest časova je počela priprema u svakoj od dveju grupa

jednovremeno. Posade su bile iznenađene što je cilj napada bio Augsburg, duboko u južnoj Nemačkoj, s druge strane Dunava. Priprema je bila veoma temeljita. Precizan cilj je bila jedna usamljena zgrada, hala za montažu motora koja je ležala u sredini fabričkog kompleksa MAN, pa su posade morale da proučavaju brojne fotografije i planove, kao i skice radene olovkom, o izgledu fabrike iz perspektive, da bi tačno videli kako će ona izgledati sa male visine.

*U okviru, dole: Lankaster iz 44. grupe u Vadingtonu.*

*Ovaj avion je iz fabrike došao u jedinicu u julu 1942. a izgubljen je u operacijama iznad Nemačke godinu dana kasnije.*







Gore: Izviđački snimak re-  
jona fabrike MAN i speci-  
fične nišanske tačke.

#### Napad iz brišućeg leta

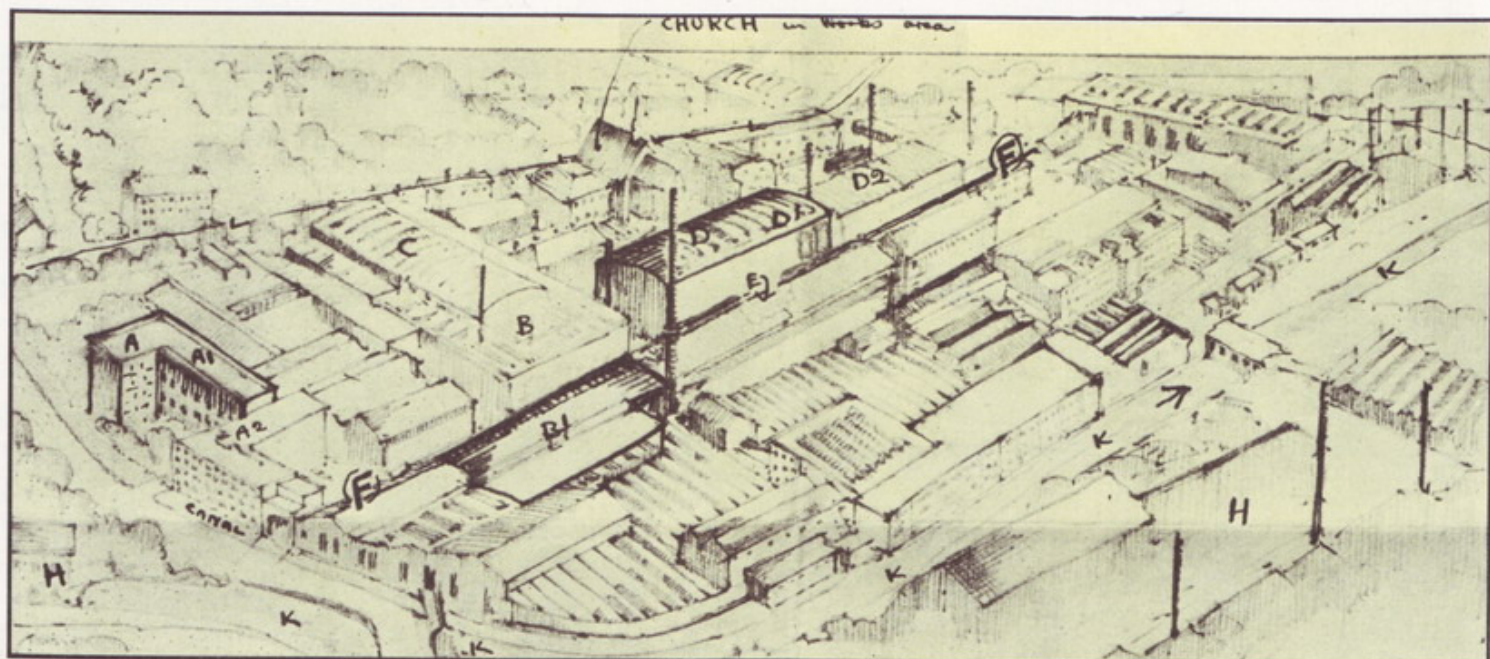
Let ka cilju trebalo je da se odvija u formaciji, na najmanjoj mogućoj visini (brišući let) a i sam napad je trebalo da se izvede sa male visine. Svaki *lankaster* je imao da baci salvu od po četiri bombe od 450 kg, snabdevene tempiranim upaljačima sa usporenjem od jedanaest sekundi. Trebalo je da bombarderi po izvršenom zadatku lete na povratnoj maršuti svaki za sebe i na većoj visini kao što to obično čine na noćnim napadima, jer će se mahom vraćati po mraku.

Smatralo se da će pri letu na maloj visini *lankasteri* moći da izbegnu da ih otkrije neprijateljski radar i da će alarm

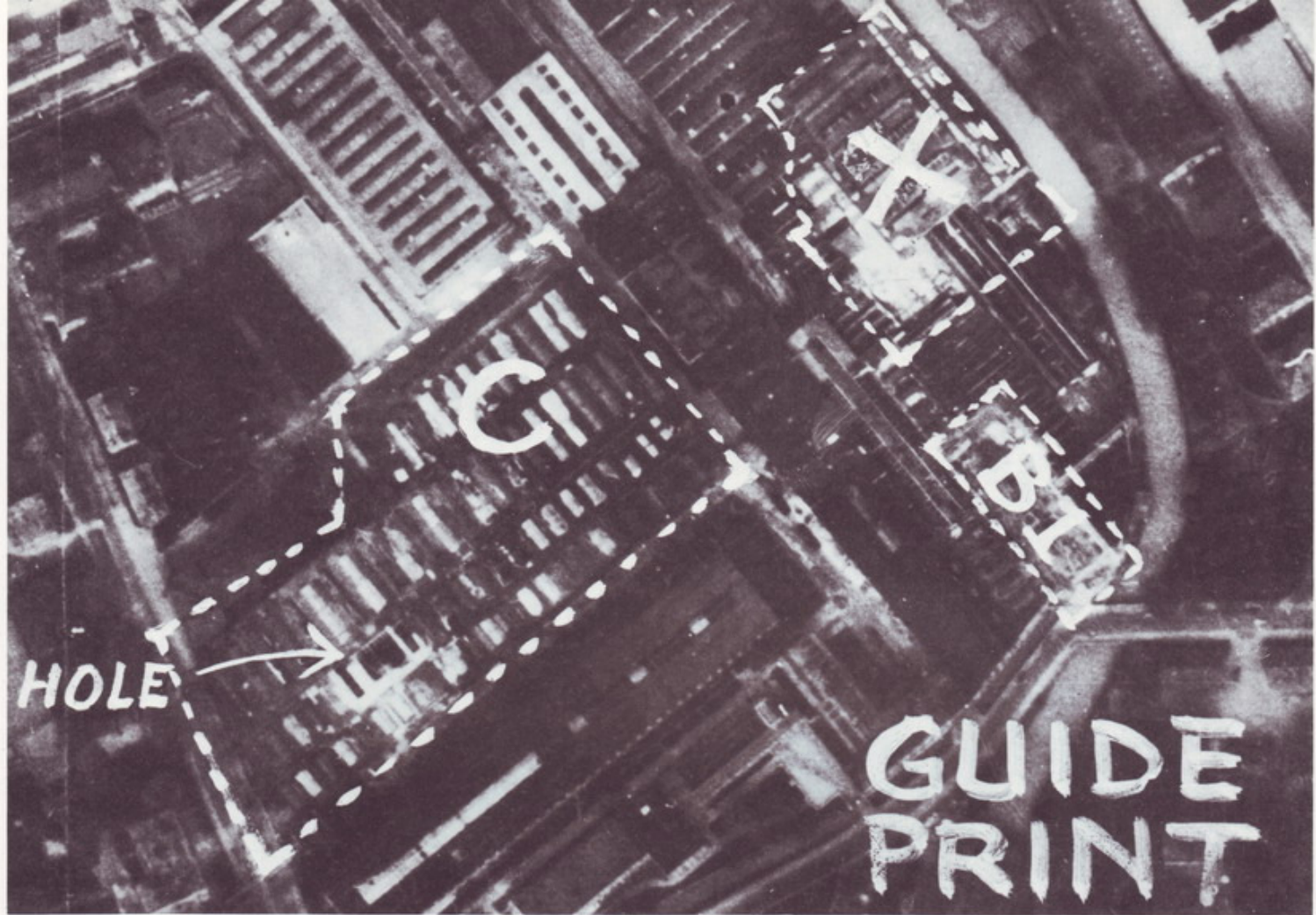
biti dat tek u poslednjem trenutku, što će otežati posao lovcima koji će možda krenuti da ih presretnu. Za bombardere nije bila predviđena nikakva lovačka pratnja, međutim, 30 aviona tipa *boston*, lakih bombardera, 2. grupe i preko 500 lovačkih aviona je trebalo da privuku, letovima iznad severne Francuske i diverzantskim napadima na nemačke ciljeve u rejonu Kale—Šerbur—Ruan, pažnju na sebe. Na nesreću, ova diverzija nije išla prema planu; samo je uznemirila komandu Luftvafe i podstakla je da bude oprezna.

Dok su se *lankasteri* zagrevali, pokazalo se da je jedan avion iz 97. grupe neispravan, tako da je krenuo rezervni

Dole: Skica fabrike MAN  
data posadama za vreme  
pripreme za napad.







Gore: Izvidacki snimak napravljen posle napada. Objašnjenja su u to vreme data na sledeći način: C — glavna hala za montažu dizel-motora, prilično oštećena, vidi se rupa širine 80 fita (preko 25 m u prečniku) na fabričkom krovu. B I — Hala za obradu sklopova koja je demolirana. X — Rejon montaže sa halom; B I je prilično oštećena, a u njenom rejonu nalazi se i druga hala za montažu.

*lankaster*. Odleteli su u tri sata poslepodne. Sastanak grupe bio je iznad Sesli Bila, pa su se snage 44. i 97. grupe svrstale u dve kolone, a ove u odeljenja od po tri aviona u formaciji »klin«, leteći tako da jedni druge mogu da vide. Komandir 44. grupe Netleton (Nettleton) je vodio prvu kolonu, a pratio ga je komandir 97. grupe J. S. Šervud (Sherwood). Šervudu se učinilo da je Netleton uzeo kurs nešto severnije od planirane linije puta. Šervudov navigator se složio s njim, i tako su odlučili da lete po svome. Kada su se našli nad francuskom obalom, grupe su se već poprilično razdvojile. Netleton je i dalje na čelu i dosta severnije, mirno nastavio da vodi svoju kolonu. Onda je krenuo nadole, snižavajući let sve do 8–10 m iznad zemlje. No, već na drugoj kontrolnoj tački na ovoj maršruti, pojavilo se između dvadeset do trideset *meseršmita Bf-109*, u dve formacije i odmah su krenuli u napad. U početku Netleton je ugledao samo dva ili tri lovca na oko 360 m iznad *lankastera*, ali gotovo odmah lovci su bili svuda oko njega. Započela je oštra borba, pričao je na povratku. »Naš zadatak je bio da se probijemo do cilja, pa smo leteli u što zbijenijoj formaciji, krilo uz krilo, tako da smo jedan drugoga mogli da štitimo naizmeničnom vatrom. Grmeli smo preko terena, preskačući preko brda i opet ponirajući u doline. Lovci su nas napadali od pozadi, a njihove topovske granate su se rasprskavale oko nas. Mi smo konstantno uzvraćali vatrom iz naših turela, jurili smo preko krovova seoskih kuća i video sam topovske granate koje su nas promašile kako eksplodiraju na kućama stvarajući rupe u zidovima i razbijajući crepove na krovovima.«

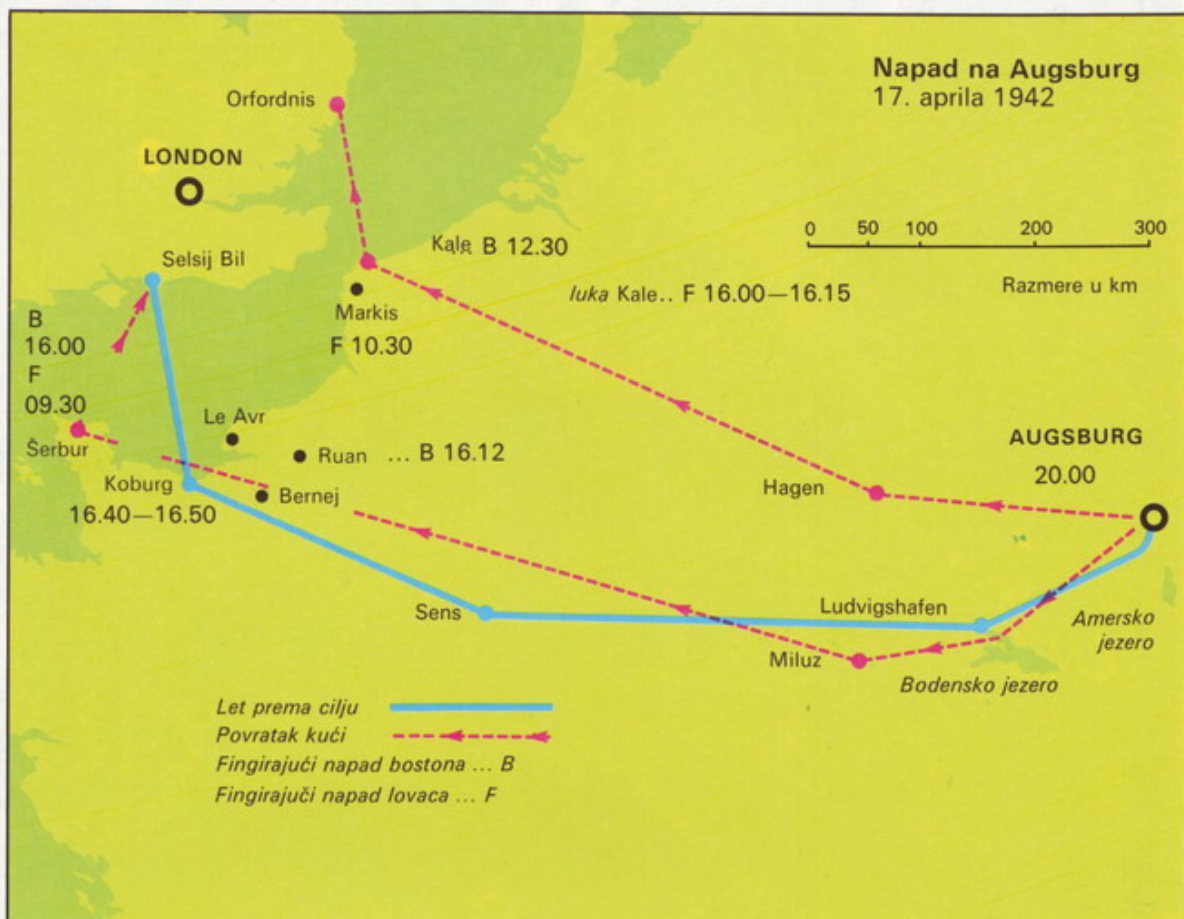
Ova bitka je potrajala petnaestak minuta, četiri *lankastera* su oborena, a onda su neprijateljski lovci prekinuli napad i vratili se nazad — verovatno pošto su istrošili municiju i što su bili pri kraju sa gorivom. Lovci su se prvo okomili na poslednju »trojku« *lankastera* i oborili sva tri bombardera, a onda su napali Netletonovu trojku i oborili avion narednika Rodesa (Rhodes).

#### Sletanje na stomak

U pratnji preostalog *lankastera* iz svog odeljenja — prvi pilot na ovom avionu bio je poručnik Garvel (Garwell) — komandir Netleton je stigao do nemačke granice između Švajcarske i Nemačke i nastavio preko južne Nemačke po svetlu popodnevnog sunca sve dok nije ugledao reku Leh, koja ga je potom vodila do njegovog cilja. Sada su već širom tog dela Nemačke zavijale sirene za uzbunu, a velika fabrika u Augsburgu je bila alarmirana. Prešavši preko jednog grebena brda prema cilju, dva *lankastera* su obasuta vatrom od mestimičnih lakih flakova. U stvari, bombarderi su leteli tako nisko, da su meci protivavionskih topova istovremeno pogađali i okolne zgrade. Fabrika se nalazila u račvama koju su sačinjavali reka Vertah i jedan kanal, a fabrika motora je štrčala tačno sa čela. Netleton je uhvatio visinu da bi jasno video krov zgrade pri navođenju u napad, a pratio ga je pilot Garvel. Međutim, Garvel nije imao sreće i odmah nakon što je bacio svoje bombe pogođen je od flakova i buknuo u požaru. Netleton je mogao da ga vidi dok je pravio zaokret i izvršio prinudno sletanje na jednu poljanu na oko dve milje zapadno od Augsburga. Onda je okrenuo svoj *lankaster* da osmotri cilj i vidi eksplozije bombi sa tempiranim upaljačima i posledice tih eksplozija. Potom je uzeo kurs za povratak kući. Dok se nije smračilo, nastavio je da leti nisko, a potom se popeo na normalnu visinu i stigao kući bez ijednog novog incidenta. Druga formacija od šest aviona, koju je vodio major Šervud, nije ni naletela na lovce. U vreme kada je Netletonova formacija napadnuta, Šervudova formacija je primetila u daljini nekoliko aviona kako padaju u plamenu, ali to nisu povezivali sa svojim napadom. U jednom trenutku, oni su primetili jedan nemački avion za podršku kopnenim jedinicama koji se približavao, a onda naglo ustuknuo. Već unutar Nemačke, poručnik pilot Deveril (Deverill) primetio je jednoga stražara kako trči do zgrade, verovatno da bi javio o dolasku *lankastera*.



Desno: Veoma rečita geografska karta koja pokazuje plan leta do Augsburga. Iako je u napadu učestvovala manja formacija bombardera, već je bila prisutna većina karakteristika kasnijih velikih dnevnih napada američkih teških bombardera na Nemačku. Nakon tog napada, Britanci su shvatili da bez lovačke zaštite nije uputno preduzimati takve riskantne poduhvate i da čak ni najnoviji bombarder lankaster nije pogodan za dnevne napade.



Bombarderi su, uz to, projurili iznad grupe nemačkih vojnika koji su provodili fizičke vežbe. Šervud je kasnije primetio da »brzina kojom su sleteli u zaklon služi na čast njihovom instrukturu«. Prelećući preko jezera Konstancce, oni su primetili mali beli parobrod, kako nekamo brekće i jednog nemačkog oficira koji je stajao na zadnjem delu broda prkoseći i otvarajući vatru na avione iz svoga lugera.

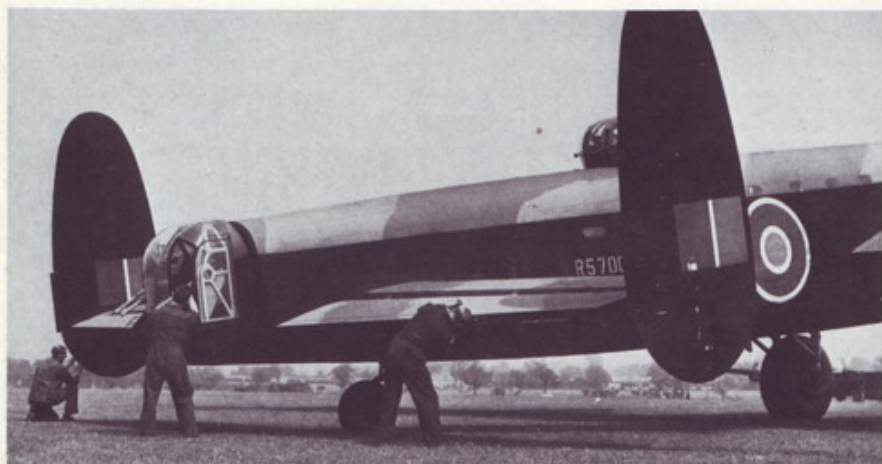
Bombarderi su stigli na cilj nešto posle dvadeset časova i videli Netletona i Garvela kako odbacuju svoje bombe. Sada su i oni uleteli pravo u nemačku artiljerijsku vatru, a mecima ih je obasipao, sa krova glavne zgrade, jedan usamljeni Nemač, svojim mitraljezom. Utišao ga je tek jedan od repnih mitraljezaca na lankasteru. Još na tri milje ispred cilja lankaster kojim je pilotirao potporučnik Majkok (Mycok), bio je pogoden i na njegovom levom krilu je izbila vatra. On je mogao da okrene nazad i izvrši prinudno sletanje, međutim, nastavio je da leti, precizno bacivši bombe na cilj i onda, avionom koji je potpuno zahvatio požar tresnuo o zemlju. Vođa te formacije,

major Šervud bacio je svoje bombe, a onda je i njegov avion pogoden i viden je poslednji put kako gori na zemlji deset milja od Augsburga. Šervud je ipak preživeo. Jedan lankaster je leteo tako nisko iznad fabrike MAN da je projurio između fabričkih dimnjaka.

#### Pogoci i gubici

Lankaster pilota Deverila pogoden je u desno krilo kada je prelazio u napad, a ponovo iznad samog cilja i vatra je počela da izbija iz trupa. Vatra je ugašena intervencijom radio-telegrafiste upravo kada je bombarder odbacivao bombe. Kada su okrenuli nazad, levi motor na lankasteru je stao, ali je ponovo uspešno stavljen u pogon pri povratku kući. Avion komandira eskadrole Helousa (Hallousa) bio je pogoden u desno krilo dok je leteo iznad montažne hale, međutim, njegove bombe su pale na cilj. Samo se pet od ukupno dvanaest aviona vratilo nazad u bazu, ali je osam bombardovalo cilj. Fotografije izviđačkih aviona potvrdile su da je glavna montažna hala bila pogodena kao i neke okolne zgrade u fabričkom kompleksu, međutim, stvarni rezultati nisu dokučeni, sve do posle rata. Onda se naime doznalo, da pet bombi, bačenih između ostalih uz toliki rizik tačno na fabriku uopšte nije eksplodiralo. Druge su prouzrokovale znatnu štetu na mašinskoj hali i alatnici gde je osam mašina potpuno uništeno, 16 teško oštećeno i 53 lakše, od ukupno 2700 mašina. Pet kranova od postojećih 558 je bilo potpuno uništeno a šest teško oštećeno. Efekat na smanjenje proizvodnje je bio minimalan, pogotovu što je još pet fabrika sa licencama MAN izrađivalo dizel-motore za podmornice. Sve u svemu, u napadu je uzelo učešća 85 članova posade, a 49 se nisu vratili nazad u bazu. Komandir eskadrole Netleton je za učešće u ovoj operaciji odlikovan Viktorijinim krstom. Početkom 1943. unapređen je u potpukovnika, i dobio komandu nad jednom grupom, ali u noći između 12. i 13. jula izgubio je život za vreme napada na Torino.

Dole: Repni deo trupa na sasvim novom lankasteru I, sa repnom turelom, sa četiri mitraljeza kalibra 7,8 mm marke brauning, i srednjom gornjom turelom sa dva mitraljeza 7,8 mm iste marke.





*Poslednji lankaster RAF-a koji još leti, PA 474, sada sportski avion, ali sa istim oznakama kao što ih je imao komandir grupe Nettleton prilikom napada na Augsburg 1942. Ovaj »lank« sada se nalazi na aerodromu Konigsbej u Engleskoj.*



Vinston Čerčil, kome su referisali o ovom napadu na Augsburg, rekao je da »Nijedan život nije uzaludno izgubljen«, ali činjenice koje su se kasnije saznale, napad mogu da okarakterišu jedino kao »herojski neuspeh«. Ako ništa drugo taj je napad dokazao da se bez lovačke zaštite dnevni napadi sa teškim bombarderima na nemačke ciljeve nikako ne isplate.



**RATNICI NEBA  
PAKAO IZ VAZDUHA**



**RATNA KRILA  
CRNE PTICE**

**ZAČETNICI AVIJACIJE  
SAVREMENI IKARI**

