

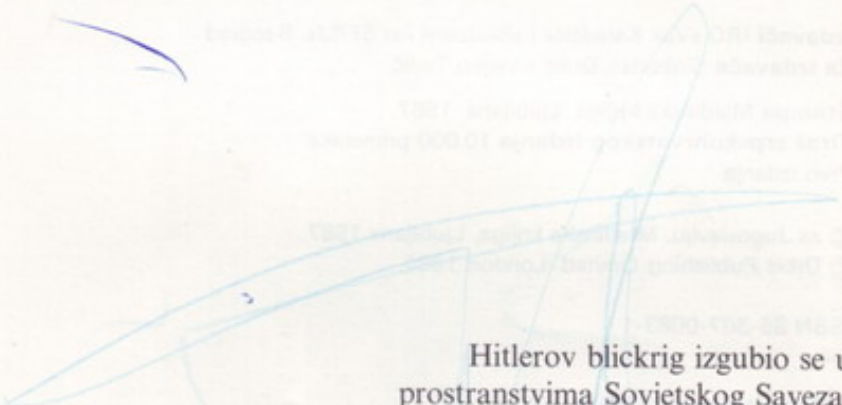
ILUSTROVANA ISTORIJA VAZDUHOPLOVSTVA

PAKAO IZ VAZDUHA



PROVANA ISTORIJA VAZDUHOPLOVSTVA

PAKAO IZ VAZDUHA RATNICI NEBA RATNA KRILA CRNE PTICE ZAČETNICI AVIJACIJE SAVREMENI IKARI



Hitlerov blickrig izgubio se u prostranstvima Sovjetskog Saveza, japanski u širinama Tihog okeana, a među velikim formacijama aviona, koji su se borili na brojnim ratištima, bilo je sve više savezničkih četvoromotornih bombardera što su svakog dana i svake noći bombardovali neprijateljsku teritoriju. Prošlo je vreme vazдушnih vitezova, avion je postao strašno strateško oružje, a Hirošima i Nagasaki opomena za celo čovečanstvo.

ILUSTROVANA ISTORIJA VAZDUHOPLOVSTVA

Projekat jugoslovenskog izdanja Zoran Jerin

Čedomir Janić, Ciril Trček, Jože Vilfan

PAKAO IZ VAZDUHA

Prevod Đorđe Milanović

Novo poglavlje Čedomir Janić (str. 60—65)

(ilustracije za novo poglavlje

Muzej jugoslovenskog vazduhoplovstva, Beograd i Daniel Frka)

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 86-307-0083-1

КАТАЛОГИЗАЦИЈА У ПУБЛИКАЦИЈИ (CIP)

623.74(091)

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

ISBN 86-307-0083-1

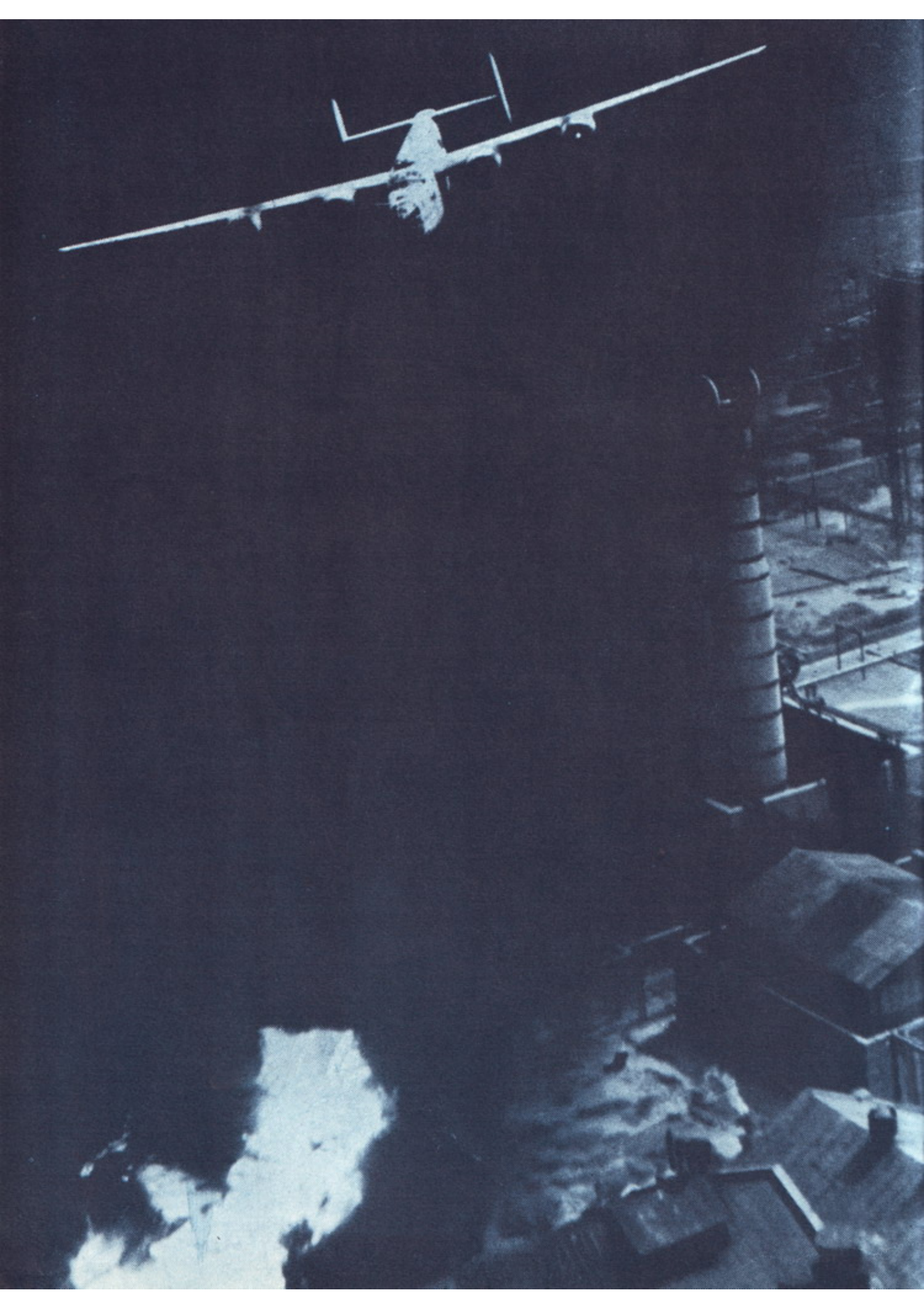
940.544

ПК: Други светски рат, 1939—1945 —
Ваздухопловство б. Војно
ваздухопловство — Историја

ILUSTROVANA ISTORIJA VAZDUHOPLOVSTVA

PAKAO IZ VAZDUHA

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 najčuvenije vojne i putničke avione. Kako je prvobitna serija bila namenjena engleskom tržištu to je bila prenaplašena 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 Pakao iz vazduha započinje velikim nemačkim porazom kod Staljingrada, a nastavlja se postepenim narastanjem savezničke vazdušne moći, prikazujući strahovitu rušilačku moć vazduhoplovstva velikih sila, što je sve kulminiralo napadom atomskim bombama na Hirošimu i Nagasaki i početkom nuklearne opasnosti koja se nadvila nad savremeno čovečanstvo.

Izdavači

SUDBINA JEDNE ARMIIJE

Jedino su preopterećeni transportni avioni Luftvafe stajali između Šeste nemačke armije i njenog uništenja

Uništenje Šeste nemačke armije kod Staljingrada u januaru 1943. koje je donelo gubitak od preko 750.000 ljudi, nakon pet meseci groznih pokolja, označilo je tačku preokreta na sovjetsko-nemačkom frontu, koji je otvoren dvadeset meseci ranije operacijom Barbarosa. Sa britanskom pobedom kod El Alamejna u Africi, ova pobjeda je predstavljala preokret u drugom svetskom ratu. Unazad sve do jula 1942. nemačka grupa armija pod komandom feldmaršala Vilhelma Lista (Wilhelm List) je žestoko nadirala iz istočne Ukrajine i sa Šestom armijom Fridriha fon Paulusa (Friedrich von Paulus) krenula direktno na Staljingrad, grad od pola miliona stanovnika na zapadnoj obali reke Volge. Na fon Paulusovom levom krilu bila je 4. oklopna armija, a na desnom 1. armija Paula fon Klajsta (von Kleist). Međutim, Hitler je po svaku cenu nameravao da se dočepa naftonosnih polja na Kavkazu pa je septembra skrenuo 4. oklopnu armiju

na jug, prema Kavkazu, ostavljajući nemačko levo krilo »u vazduhu«.

Tokom leta 1942. čitavo južno područje sovjetskog fronta branile su jedino 4. i 8. vazдушna armija, sa ukupno 600 aviona, dok su nemačke snage imale podršku IV i VIII vazduhoplovnog korpusa sa skoro dva puta više aviona. Naročito je 8. armija imala teške gubitke u bitkama za most preko Dona kod Kalača, kada se Nemcima suprotstavljalo i po 160 bombardera u istom mah. Ali kakvih bombardera — većinom već odavno zastarelih SB i čak dvokrilnih R-5, koje su lovci 3. lovačkog puka »Udet« bez teškoća obarali! I kada su u bitke na Donu ubačena još dva puka lovaca i 150. puk bombardera Pe-2, koje je potpukovnik Polbin po prvi put vodio u obrušavanje, sovjetski piloti nisu uspeali da zadrže nemačko prodiranje. Čak ni izviđači više nisu bili dorasli situaciji i nisu umeli da utvrde gde se nalaze Nem-

Dole: Sovjetski pilot lovac, očigledno zadovoljan ishodom bitke za Staljingrad. Nadmoćnost ruskih lovačkih snaga je bila jedan od faktora koji su doveli do poraza nemačke 6. armije.



Desno: Ranjenici nemačkih trupa bili su evakuisani transporterima i nakon skla-panja obruča. Tokom operacija vazдушnim mostom, prebačeno je 40.000 ranjenika u pozadinu.

ci u prodoru. Tako lovci često nisu ni znali kamo da usmere svoje napade. Upravo je karakterističan primer vode jedne eskadrile 88. lovačkog puka koji je na zemlji primetio kolonu sovjetskih vojnika i spustio se kraj nje ne bi li dobio potrebne podatke. Pokazalo se da je to kolona sovjetskih zarobljenika koju su Nemci gonili u pozadinu i pilot je sa svojim lovcem I-16 u poslednji čas izmakao nemačkoj pratnji. Petog avgusta staljingradsko ratno poprište bilo je dugačko oko 700 kilometara i branile su ga 8. vazдушna armija s njegove južne strane, 16. i kasnije 17. severozapadno, no sve tri su bile toliko oslabljene da nisu mogle naročito da ometaju nemačke oklopne klinove i fon Rihthofenove (von Richthofen) He 111 i Ju 88 da se ne okomljuju na uporni grad — tokom jedne jedine noći bombe su ubile više od 40.000 civila.

Suviše duge linije za snabdevanje

Septembra meseca je Šesta armija stigla do predgrada Staljingrada, naišavši na snažan otpor i odlučnost Crvene armije i stanovnika da odbrane grad po svaku cenu. Najednom se bitka, iz odlučnog nemačkog nadiranja, izrodila u očajničku borbu za svaku kuću pa čak i sobu. Nasuprot stalnom priticanju sovjetskog snabdevanja i opskrbe ljudstvom koje je stizalo preko Volge, Nemci su sada osetili posledice predugačkih snabdevačkih linija, stvorenih njihovim munjevitim letnjim prodiranjem. Uništeni tenkovi i oružje nisu mogli da se zamene novim, uskoro su ostali bez hrane i municije, a ruska zima je nemačke kopnene snage zatekla sasvim neodgovarajuće odevene i obuvane. Uprkos tome, Nemci su branioce potisnuli bliže zapadnoj obali Volge i sredinom oktobra činilo se da će uspeti da sovjetske jedinice okruže bez iz- gleda da mogu da odstupe preko nadošle velike reke. Tokom ovih odbrambenih borbi, među sovjetskim pilotima, svojom hrabrošću istaklo se podosta novih ime- na. Među najuspešnije ubraja se V. D. Lavrinenkov koji je iznad Volge tokom samo mesec dana postigao 16 pobjeda. Raširila se i slava Rogalskog koji je uporno

Dole: Novinski naslovi objavljuju da su Nemci zauzeli Staljingrad — pobjeda koja se uskoro preokrenula u poraz.



napadao kolonu nemačkih tenkova sve dok ga nije pogodila protivavionska artiljerija. Umesto da pokuša sletanje svojim Il-2 u plamenu, počeo je da traži nove ciljeve i onda se namerno srušio na grupu neprijateljskih tenkova. Za vreme svih tih borbi, sovjetski avioni su obavili više od 45.000 avio-poletanja i na Nemce bacili 23.000 tona bombi.

Krajem toga meseca, iako su Sovjeti nastavili da drže uzani pojas sa porušenim zgradama na desnoj obali Volge i dobili tek jedan gardijski puk kao pojačanje, fon Paulus je uvideo da mu preti opasnost da se nađe u okruženju. Sovjetski komandanti, Žukov i Vasiljevski, su ojačali svoje snage na ratištu 4. oklopne armije na jugu, a isto tako i na severnom krilu.

Teškoće na ratištu došli su da rešavaju vrhovni komandant avijacije general Novikov i njegov komandant daljnje bombarderske avijacije (ADD) general Golovanov, koji su se pre svega posvetili saradnji između pojedinih vazдушnih armija, što je dotle bila slaba tačka komandovanja. Novikov je pored toga zabranio da se avioni i dalje bezglavo šalju u borbe nad gradom, jer tu nisu mogli nešto posebno da pomognu, tražeći da se stvore što veće rezerve za nastupajuću ofanzivu. Uskoro se u jedinicama kod Staljingrada nalazilo 575 šturmovika i 426 noćnih bombardera, u koje su uvršćeni i svi zastareli SB-2, R-5 i U-2 (LNB). Jedino je 8. vazдушna armija od septembra do novembra dobila 984 novih aviona, a ujedno su ubrzano izgrađivani novi, jer ih dotle nije bilo dovoljno. Za to vreme izgrađeno je 25 pravih i 10 lažnih aerodroma, — koji su se uvek pravili ne bi li zbunili nemačke izviđače. Šturmovici su se brižljivo čuvali za nastupajuću ofanzivu, ali zato su se masovno koristili noćni bombarderi kako bi što više uznemiravali Nemce na samom ratištu i u pozadini. Oni su obavili skoro polovinu svih sovjetskih borbenih letova i tu su se naročito iskazali stari U-2 koji bi poletali i po šest puta tokom jedne noći. Nemci su ih zbog karakterističnog zvuka slabog motora zvali »šivaće mašine«.

Napad Crvene armije počeo je 19. novembra 1942. i do 22. novembra je skoro potpuno presekao nemački koridor za snabdevanje, zapadno od Staljingrada. Uprkos molbi fon Paulusa Hitleru, da mu odobri da izvuče svoju armiju, Šestoj nemačkoj armiji je bilo naredeno da

"Daily Herald" - London, Oct. 11, 1942

LONDON BLACKOUT
 6.33 p.m. to 6.37 a.m.
 Moon Sets 3.06 p.m.
 Moon Sets 12.34 a.m.
 Lighting-up Time 6.31 p.m.

Daily Herald
 No. 8320 SATURDAY, OCTOBER 11, 1942

STALINGRAD DEFENDERS FALL BACK AFTER BLITZ BY 1,500 PLANES

From RONALD MATTHEWS MOSCOW, Friday.

ALL day long the Russian troops in the Stalingrad area have been repulsing fierce German attacks. They have destroyed 43 German tanks and wiped out about a regiment of enemy infantry, says to-night's communiqué, but have had to withdraw from a factory settlement.

North-west of Stalingrad the Russians beat off five separate attacks by German troops attempting to recapture lost positions. The communiqué also reports three engagements, with enemy tanks and infantry in the Moshkovo area in the Eastern Caucasus. One Soviet unit destroyed five tanks and blew up an ammunition dump. In another sector a company of enemy infantry was wiped out.

1,500-Plane Blitz
 For their new full-scale offensive aimed at ending Stalingrad's resistance once and for all the Germans launched a terrific air blitz. In 11 hours they concentrated

How... We

WE have come to the stage when the crucial moment of the war is drawing. The British, American and other Allied Nations

Shaded areas show main German attacks on Stalingrad's fortification, indicated by heavy black line. Thunderbolt's attack on German tanks is represented by black arrows.

SOLOMONS: JAPS HAV BIG REIN

THE Battle of the Solomons, which is the battle Zealand, took a new and graver turn yesterday ported that "large numbers" of Japanese troops been landed, on Guadalcanal Island. The positions held round the vital aerodrome and

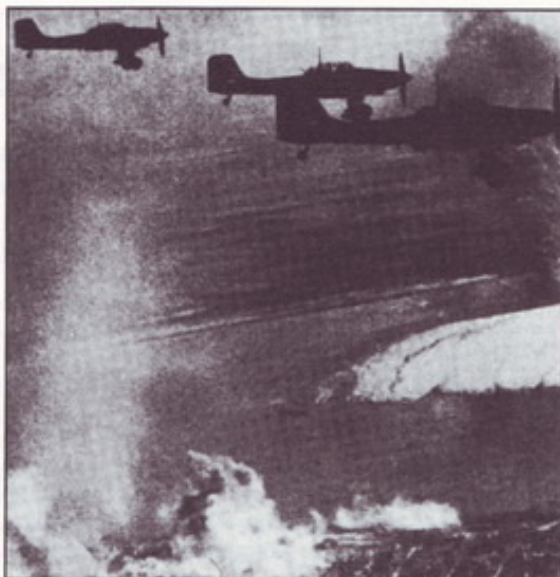
nastavi da se bori i zauzme grad. Sledećeg dana klopka se do kraja zatvorila u Kalaču na Donu, a četvert miliona Nemaca i Rumuna uhvaćeno je u okruženje na teritoriji dugoj 48 km a širokoj u proseku 19 km. Istočno od ove teritorije ležali su krš i ruševine upornog Staljingrada, na zapadu se nalazila zamrznuta stepa na kojoj su se nalazila dva sasvim dobra aerodroma i šest malih letelišta za poletanje i sletanje aviona. Da bi stanje fon Paulusove armije bilo još gore, 4. oklopna armija nije uspela da se probije da bi mu pomogla s juga. Bilo je tako očigledno da je 6. nemačka armija osuđena na propast.

Avijacija Crvene armije u početku ofanzive skoro i nije učestvovala, jer je tokom više dana nad ratištem ležala gusta magla. Tek kada su se oba kraka klopke stegla kod Kalača, vreme se toliko popravilo da su avioni mogli masovno da nastupe. Novikov je sada veći deo 8. vazdušne armije poslao nad opkoljenu 6. armiju, a njen manji deo i 16. vazdušnu armiju na spoljašnju stranu okruženja, protiv nemačkih transporterata koji su odmah nakon okruženja počeli da, sa 240 km udaljenog aerodroma Fazinskaja, fon Paulusovoj armiji doturaju snabdevanje. Pošto je fon Manštajnova (Erich von Manstein) novoformirana grupa armija nazvana Don, uzaludno pokušavala da ponovo otvori koridor za snabdevanje opkoljene armije sa zapada, 24. novembra je rajhsmaršal Herman Gering (Göring) počeo da ostvaruje plan o snabdevanju okružene armije vazdušnim putem. Po tom njegovom planu trebalo je preneti 500 tona materijala dnevno, iako je bilo izračunato da bi i 300 tona dnevno bilo dovoljan minimum za opstanak. Nemačka samosvest bila je zasnovana na iskustvima vazdušnog mosta kod Demjanska, prethodnog proleća, kada je ukupno 24.300 tona materijala prevezeno opkoljenim nemačkim divizionima. Međutim, sada su okolnosti bile potpuno različite. Pre svega, operacija kod Demjanska stajala je Luftvafe 262 aviona i više od 200 iskusnih posada — gubici koji još nisu bili nadoknađeni. Drugo, u proleće uslovi su u Demjansku bili potpuno drugačiji od staljingradske zime, a i sovjetske vazdušne snage sada su bile znatno jače, posebno u lovačkim avionima.

U kotlu

U početku dejstva vazdušnog mosta kod Staljingrada Luftvafe je letela tek sa pet »borbenih grupa za specijalne zadatke« pa i to jedino na južnom sektoru ratišta. Ove grupe su raspolagale sa 90 transportnih aviona *junkers Ju-52/3m* od kojih je moglo da se koristi tek 60. Odmah je postalo jasno da su ovi avioni nedovoljni da prevezu traženu tonažu, tako da su u prva dva dana oni uspeali da prebace samo 65 tona na staljingradski aerodrom kod Pitomnika. Za nedelju dana pridružilo im se još šest grupa *Ju-52/3m* i šest grupa prilagođenih bombardera *hajnkela He-111* sa 176 aviona, tako da je 30. novembra opkoljenim Nemcima stiglo 100 tona materijala.

Nadalje su velike količine materijala prevožene pomoću *Ju-52* i *He-111* u samo središte obruča, u »kotoa«, kako su tada Nemci nazvali 6. armiju. Naknadno je stiglo i nekih 60 starijih *junkersa*, *Ju-86* iz 21. i 22. borbene grupe, ali tokom sledeća dva meseca više od 40 ovih aviona je podleglo ruskoj zimi i dejstvu sovjetskih lovaca. Sledeći Geringov poduhvat bio je zahtev da general fon Rihthofen postavi pukovnika dr Ernesta Kila (Kühla) za vođu objedinjenih transportnih jedinica koje su letele avionima *hajnkela He-111*. Među njima su bile i I i II grupa KG 55 kod Morozovska, kao i sve grupe iz KG/27 pod komandom potpukovnika Hans-Heninga fon Bojsta (von Beusta) i 5. i 20. puk za posebne zadatke. Vazdušne operacije nastavljene su sa sve većim intenzitetom tokom prve polovine decembra 1942. a dnevna doprema u tonaži postepeno je povećavana. U isto



Levo: *Junkersi Ju-87 D iznad Staljingrada 1942. Nastupanjem zime sovjetski lovci su ih potpuno oterali sa poprišta operacija.*

vreme, transporterati koji su se vraćali, nosili su stotine vojnika iz okruženja kod Staljingrada. Međutim, sovjetski pritisak na opkoljenu armiju je neumoljivo rastao, uz obnavljanje baražne vatre iz topova i raketa zvanih *kačuša*. Prve veće uspehe sovjetski lovci su postigli 11. decembra kada je 8 *La-5* i 9 *Jak-1* 235. lovačke divizije oborilo 9 *junkersa*. U to vreme fon Manštajn je napustio svoje pokušaje da oslobodi 6. nemačku armiju, i okrenuo je svoju pažnju na to da drži otvoren put za izvlačenje snaga, koje su sada bile ugrožene na Kavkazu. Na dan 23. decembra gusta magla je skrivala sovjetske

Dole i sasvim dole: *Staljingrad opustošen bombardovanjem iz vazduha i napadima artiljerije. U tim ruševinama 31. januara 1943. kapitulirali su ostaci fon Paulusove armije.*





oklopne jedinice koje su se probijale prema aerodromu kod Morozovska, učinile ga neupotrebljivim, prisiljavajući Kila da prebaci svoje avione u Novočerkask. Međutim, nebo se u posljednjem trenutku raščistilo i omogućilo štukama iz 1. i 2. puka da napadnu i odbiju protivničke oklopne jedinice.

Zima dolazi

Predah je bio samo kratkotrajan i loše vremenske prilike su se povratile omogućivši napade sovjetskih tenkova KV-1 i T-34. Oni su se pokazali kao nadmoćniji i u vatrenoj snazi i oklopu u odnosu na preostale nemačke tenkove PzKw III i IV, a iz vazduha nisu im mogli naškoditi avioni sa topovima kalibra 30 mm.

Na Badnje večer, ledena magla je maskirala sovjetski napad na aerodrom Tacinskaja, koji su držali Nemci, i tek kada su granate počele da sevu preko poljane, 108 aviona Ju-52/3m i Ju-86 poletelo je na znak uzbune kroz užasno slabu vidljivost, probijajući se ka Novočerkasku i Rostovu. Kako je bilo posadama u bekstvu može najbolje da se vidi iz podatka da je jedan avion preleteo od Tacinskaje do Novočerkaska sa izvesnim kapetanom Lorencom za komandama koji nikada ranije nije leteo. Sledećeg dana napadnut je i aerodrom u Novočerkasku pa su nemački transportni avioni prebačeni u Salsk. Nova godina je donela nova pravila u funkcionisanju vazdušnog mosta. Nije više bilo moguće pojedinačno preletanje transportnih aviona danju, zbog opasnosti od sve češćih napada sovjetskih lovaca, pa su Nemci uveli velike formacije transportera sa jakom neposrednom lovačkom zaštitom pod komandom Hanesa Trautlofta (Hannes Trautloft). Pokušavani su i noćni letovi — no to su bili skoro samoubilački poduhvati zbog čestih snežnih mećava preko zavejanih poletno-sletnih staza. Onda su se sveže jedinice uključile u vazdušni most kao 7. eskadrila 4. transportnog puka. Stiglo je tucе transportnih jedrilica tipa gota Go-244 velikih kapaciteta. Devetog januara 1943. 1. i 3. eskadrila iz 40. borbene grupe došle su sa 18 aviona tipa foke vulf Fw-200 kondor sa aerodroma Stalino na južni sektor staljingradskog fronta, gde su

formirali borbenu 200. grupu pod komandom majora Hansa-Jirgen Viliijersa (Jürgen Williers). Ovi veliki transporteri su preletali na aerodrom Pitomnik koji je jedini raspolagao sa odgovarajućom poletno-sletnom stazom u »kotle«, ali već posle nedelju dana ovaj aerodrom zauzeli su Sovjeti. Od tog trenutka snabdevanje armije u okruženju moglo je da se vrši jedino iz vazduha, bez sletanja, pomoću padobrana.

Oko 30 aviona tipa hajnel He-177 A-3 iz 50. borbene grupe, koji su sa posadama obavljali obuku u zimskim uslovima u Zaporožju, pohitalo je u oblast Staljingrada, gde je ova jedinica privremeno preimenovana u grupu za daljna dejstva br. 2. Međutim, nevolje sa tim avionima su bile tolike da su ih posle samo dvanaest misija snabdevanja — tokom kojih je sedam od ovih hajnela bilo uništeno zbog izbijanja požara na motorima — povukli iz akcije. Prvog januara 1943. više od 30 aviona He-111 iz III borbene grupe uključeno je u transportne jedinice, a sledećih dana stigla je nova transportna vazduhoplovna jedinica, 290. eskadrila koja je formirana u Berlinu od raznih aviona — junkersa Ju-90 v4, šest Ju-90-B-1, prototipa Ju-290 V-1, Ju-29 A-1, Ju-252 V-5 i jedan Fw-200 B. Dejstvujući neposredno pod komandom i kontrolom vrhovne komande Luftvafe, ovi veliki transportni avioni su obavili brojne misije snabdevanja opkoljene armije kod Staljingrada, izgubivši pritom Ju-290 V-1 koji je uništen u udesu na poletanju.

Užasni gubici

Kada je aerodrom Pitomnik oslobođen 16. januara 1943. avioni hajnel He-111 morali su da se evakuišu na aerodrom Gumrak. Istog dana i junkersi Ju-52/3m su bili prisiljeni da se prebazuju iz Salska u Zverevo gde su ih već sledećeg dana iznenadili na zemlji sovjetski bombarderi i 52 uništili.

Do 21. januara 1943. obruč kod Staljingrada suzio se na teritoriju dužine 10 a širine 6 kilometara. Te noći aerodrom Gumrak koji su držali Nemci napadnut je artiljerijskom vatrom i uništen, a izvestan broj He-111 je uspeo da poleti u poslednji čas. Hitler je, međutim, bio uporan u svom odbijanju da se fon Paulus preda. Nemački transportni avioni su uspeali da evakuišu iz obruča više od 40.000 ranjenika, nastavljajući da bacaju snabdevanje ostacima 6. armije. Do 28. januara nemačke zalihe morfijuma su bile iscrpene, a toga dana je počelo ubitačno gađanje sovjetskih minobacača baražnom vatrom, što je dovelo do preko 10.000 novih nemačkih gubitaka u ljudstvu.

Dva dana kasnije, na desetu godišnjicu trećeg rajha, Hitler je unapredio fon Paulusa u feldmaršala, u nadi da će ga time ubediti da ne padne živ u neprijateljske ruke. Međutim, uprkos svim njegovim nadama i naporima Luftvafe, nemački komandant armije kod Staljingrada predao se jednom sovjetskom tenkovskom oficiru, 31. januara, i tako i zvanično potpisao predaju 110.000 preživelih vojnika svoje armije generalu Šumilovu. Sporadični otpor izolovanih nemačkih grupacija se nastavio još dva dana, a kada je 3. februara 1943. poručnik Kunc (Kuntz) pilot aviona He-111 izvršio poslednji let iznad bojišta njegove zalihe su padale među smrznuta tela. Staljingradski vazdušni most je doturio više od 20.000 тона hrane i municije opkoljenim nemačkim vojnicima tokom deset nedelja, po cenu od 470 izgubljenih aviona, uključujući i najmanje 165 bombardera He-111, koji su bili od životne važnosti za Nemačku. Osim toga, drastični gubici nemačkih transportnih aviona kod Staljingrada su avijaciju tako oslabili da pet meseci kasnije, kada se sledeća nemačka armija suočila sa uništenjem ili predajom, u toplijoj klimi Tunisa, nije više bila u stanju da im na sličan način pomogne.

Sasvim gore: Jednosedni šturmovik Il-2 jurišnog puka pod komandom majora Borodina, januara 1943. napada nemačke položaje kod Staljingrada.

Gore: Nemci su svoju armiju opkoljenu kod Staljingrada uzalud pokušavali da snabdejavu pomoću transportnih aviona junkers Ju 52. Nisu imali dovoljno aviona za izvršenje tog zadatka, a letove do »kotle« i natrag veoma su im otežavali sneg, mraz i sovjetski lovci.

CRNI ČETVRTAK

Veliki gubici prilikom napada na Švajnfurt prinudili su američko ratno vazduhoplovstvo da preispita doktrinu strategijskog bombardovanja

Koncept strategijskog bombardovanja — razaranje neprijateljske ratne industrije kroz vazdušne napade — nastao je za vreme prvog svetskog rata, a stvarno je stavljen na probu tek u vreme drugog svetskog rata. Dve sile koje su sebi postavljale najveće zahteve za razvoj strategijskih vazduhoplovnih snaga, bile su Britanija i Sjedinjene Američke Države, međutim, one su tome cilju krenule potpuno različitim putevima. Britansko ratno vazduhoplovstvo se usredsredilo na naoružanje i opremu da bi ih koristilo pod zaštitom mraka, smatrajući da operacije po dnevnoj svetlosti mogu da izlože ranjive teške bombardere neprijateljskim lovcima presretačima. S druge strane, američki armijski vazdušni korpus — kasnije američko ratno vazduhoplovstvo — planiralo je da operiše danju, smatrajući da je jedino tada moguće postići stvarno precizno bombardovanje ciljeva. Kako bi se njihovi bombarderi danju zaštitili od neprijateljske

odbrane, četvoromotorni avioni *boing B-17 leteće tvrđave* i *konstelejšeni B-24 liberatori*, bili su teško naoružani mitraljezima i leteli su u velikim formacijama kako bi neprijateljske presretače suočili sa strašnom vatrenom moći. Razvojem turbokompresorskih motora, omogućeno je američkim bombarderima da operišu sa visine od 7.600 m, a pri korišćenju preciznog bombarderskog nišana marke *norden*, mogli su čak i sa tako velikih visina da postižu veliku tačnost u napadu na ciljeve.

Prodiranje danju

Komanda američkog ratnog vazduhoplovstva bila je za to predvidela 8. američku vazdušnu armiju baziranu u Engleskoj. Prvi zadaci su pokazali da su svi izgledi da će *tvrđave* i *liberatori* moći da izvršavaju napade na ciljeve u Nemačkoj i na okupiranim teritorijama bez prevelikih gubitaka. Ipak, prva provera je izvršena tek u leto 1943.



Desno: B-17 u rastresitoj formaciji, iznad Švajnfurta 17. avgusta 1943. Rezultat ovog bombardovanja bio je nezadovoljavajući, a gubici vrlo teški. Napad nije bio uskladen, pratnja nedovoljna a jačina bombarderskih snaga bila je razbijena zbog produženih lovačkih napada.

Desno: Bombardovanje kompleksa fabrika kugličkih ležajeva u Švajnfurtu, tokom dnevnog napada.



kada je 8. američka vazдушna armija bila popunjena dovoljnim brojem bombardera B-17 za provođenje misija na velikim udaljenostima u Nemačkoj, usmerenih protiv neprijateljske vazduhoplovne industrije. U to vreme nemačka Luftvafe, svesna ranijih napada i neuspešnih pokušaja da odbije formacije američkih bombardera uz pomoć lovaca presretača, energično je zahtevala povećanje svojih lovačkih snaga za odbranu teritorije Nemačke i nastojala da razvije bolju taktiku.

Saveznički stručnjaci za strategiju smatrali su da bi jedan od najunosnijih napada bilo bombardovanje nemačke industrije kugličkih ležajeva koja je od životne važnosti za vojna vozila i avione, a bila je skoncentrisana na nekoliko lokacija, uglavnom oko Švajnfurta, grada na jugu središnje Nemačke. Uspešno razaranje većine vodećih fabrika moglo je da dovede do kritične situacije u nemačkoj ratnoj proizvodnji. Najveća prepreka za izvođenje jednog takvog napada bila je udaljenost koja je iznosila 1.450 km do cilja i nazad do Engleske. To bi značilo da bi bombarderi bili na neprijateljskom nebu čitavih šest časova zbog čega se moglo očekivati da će biti teških gubitaka. Plan je bio zamišljen tako da se u Nemačku pošalju dve posebne bombarderske formacije: prva bi trebalo da napadne Regensburg, fabriku lovačkih aviona, blizu austrijske granice i potom se okrene na jug, preko Italije i Sredozemnog mora, da bi sletela u severnoj Africi. Druge snage, leteći u jedinstvenom kursu u odlasku, sa poletanjem deset minuta posle formacije za Regensburg, trebalo bi da napadnu Švajnfurt deset minuta iza bombardovanja Regensburga. Smatralo se da će se neprijateljska odbrana tako zbuniti i podeliti, posebno što su njeni lovci presretači imali ograničeno vreme ostanka u vazduhu. Dobra vidljivost iznad reiona cilja bila je neophodan uslov da se postignu dobri rezultati u bombardovanju, a takva vremenska situacija bila je konačno predviđena za 17. avgust 1943. kada su bombarderi i krenuli na ovu misiju.

Odlaganje polaska

Vremenska situacija, po svanuću, nije se odvijala prema predviđanjima: gusti sloj magle pritiskao je veći deo istočne Engleske, što je predstavljalo opasnost i za poletanje. Konačno je 4. puk bombardera B-17 — koji su

leteli za Regensburg — poslat ka cilju kako bi mogli da stignu do Afrike još za dana. Njihove baze su bile u blizini istočne obale Engleske gde se magla već dizala, ali u unutrašnjosti moralo se odložiti poletanje 1. puka za Švajnfurt. Vreme za ove dve vazdušne formacije bilo je planirano tako da neprijateljski lovci nemaju vremena za drugi napad nakon izvršenog prvog presretanja, zbog popune gorivom, što bi tu odbranu svakako oslabilo. Zbog zakašnjenja sa poletanjem to se nije moglo ostvariti pa je 1. puk bio zadržan na poletanju da sačeka američke lovce, koji su štitili vazdušne snage za Regensburg u odlasku do nemačke granice, kako bi imali vremena da se vrate nazad u svoje baze radi popune gorivom i tako pripreme za ponovnu pratnju.

Bombarderi za Švajnfurt su krenuli tri i po sata nakon onih za Regensburg, i to u četiri borbene grupe od 230 letećih tvrđava B-17. Prvi napadi neprijateljskih lovaca počeli su uskoro nakon preletanja bombardera preko belgijske obale i nastavljali su se sve do cilja i nazad do obale, u čemu je bilo angažovano oko 200 neprijateljskih lovaca. Napadi su izvođeni koncentrisano na čelnu grupu bombardera, pa je od 36 čeonih aviona B-17 bio oboren 21. Razbijanje čelnih formacija prouzrokovalo je da su mnogi bombarderi promašili cilj, premda je postignut priličan broj pogodaka. Iako je američka komanda tvrdila da je napad bio uspešan, kasnija preispitivanja pomoću snimljenih fotografija, pokazala su da su štete u Švajnfurtu bile daleko ispod očekivanja.

Drugi pokušaj

Ponovna misija na Švajnfurt bila je planirana uz korišćenje celokupnih snaga 8. američke vazdušne armije, sa zadatkom da se postigne maksimalno razaranje u okvirima reiona cilja. Međutim, druge obaveza i loši meteorološki uslovi odlagali su ovaj napad do 14. oktobra 1943. kada je 420 bombardera B-17 i B-24 moglo da krene. Broj bombardera je trebalo da bude i veći, ali upravo su bili pretrpeli prilične gubitke.

Prva bombarderska divizija je letela manje-više direktnom maršrutom do cilja, treća divizija je sledila u izlomljenoj maršruti kako bi obmanula neprijatelja stvarivši uverenje da se usmerava na neki drugi cilj. Ovo je imalo uspeha, tako da se treća divizija sukobila sa malo grupnih napada lovaca na svom putu ka cilju. Prva divizija nije bila takve sreće, zapala je pod uzastopne lovačke napade čim se američka lovačka zaštita okrenula ka bazi. Konfuzija u toku prikupljanja formacije posle poletanja zbog loših meteoroloških uslova iznad Engleske — uslovia je raštrkavanje nekih jedinica, i to je bilo ono što je na ove bombardere privuklo neprijatelja. Tako je 305. grupa bila gotovo uništena, samo su tri B-17 preživela. Od bombarderskog puka u kome se nalazila ova grupa, polovina je bila izgubljena do dolaska na cilj. Uprkos intenzivnom otporu, postignuti su dobri rezultati u bombardovanju na tri od ukupno pet fabrika u Švajnfurtu i prouzrokovane su teške štete. I na povratku Luftvafe nije odustajala da napada pogotovu na vodeću formaciju bombardera iz 3. divizije. Kasno posle podne, prve leteće tvrđave počele su da stižu u Englesku i uskoro je postalo poznato da je cena ovog bombarderskog napada iznosila 60 izgubljenih aviona B-17, a još pet ih se polomilo prilikom sletanja u Engleskoj, dok je 133 aviona bilo oštećeno, od kojih neki tako jako da se nije isplatila popravka. Izgubljeno je ukupno 600 članova posada, a u pristiglim avionima bilo je još 5 poginulih a 43 ranjena. Ovi strašni gubici podneti su dakle da bi Amerikanci zabeležili uništenje 288 neprijateljskih lovaca i razaranje tri značajne fabrike. Broj oborenih lovaca u ovoj akciji nije moguće dokazati i očigledno je preteran zbog konfuzije koja vlada u vazдушnim borbama (stvarni

gubici u nemačkim lovcima iznosili su samo 50 aviona), dok su rezultati bombardovanja mogli da budu potvrđeni fotografisanjem ciljeva iz vazduha. Ovaj napad smanjio je nemačku proizvodnju kugličnih ležajeva za 50 odsto i tek nakon šest meseci ona je dostigla nivo pre ovog napada. Međutim, uprkos rezultatima u tom dnevnom bombardovanju, američko ratno vazduhoplovstvo je doživelo svoje najveće gubitke tokom čitavog rata. Nakon nedelju dana takvih i sličnih napada, i najgorljiviji zagovornici bombarderskih misija po danu morali su da shvate da ne mogu ustrajati na toj taktici.

Umanjeni značaj

Premda je bombarderska akcija od 14. oktobra imala prilično uspeha, sledeći napad je mogao da nanese još efikasniju štetu po nemačku ratnu privredu. Ipak, fabrike kugličnih ležajeva nisu ponovo napadnute sve do idućeg februara, a do tog vremena Nemci su imali dovoljno vremena da rasele svoju proizvodnju kugličnih ležajeva u izvestan broj manjih fabrika i gradova. Iako je u narednim godinama izvršeno četrnaest bombarderskih napada na fabrike kugličnih ležajeva, nijedan od njih nije prouzrokovao tako velike zastoje u snabdevanju kugličnim ležajevima kao što su to učinila prva dva napada. Treći napad na Švajnfurt, izvršen sa 238 bombardera B-17 iz 1. bombarderske divizije, izveden je 24. februara 1944. U tom napadu je svega jedanaest *letećih tvrđava* izgubljeno, jer su formaciju štitili lovci sa velikim radijusom dejstva. Sledeće noći, bombarderska komanda RAF-a pojavila se nad Švajnfurtom i 663 bombardera *avro lankaster* i *hendli pejdž halifaks* bacilo je preko 2.000 tona bombi na fabrički kompleks. Teški vazdušni napad bombardera 8. američke vazdušne armije izvršen je 21. jula i 9. oktobra 1944, no, u to vreme, Švajnfurt već dugo vremena nije imao veliki značaj za nemačku industriju kugličnih ležajeva — činjenica koja tada očigledno nije bila poznata saveznoj obaveštajnoj službi. Poslednji napad su izvršili srednji bombarderi iz 9. američke vazdušne armije, u aprilu 1945. godine.

Prva dva napada na Švajnfurt doprinela su izmeni celokupnog koncepta strategijskog bombardovanja američkog ratnog vazduhoplovstva. Postalo je očigledno da je uspeh zavisio od ostvarene vazdušne nadmoćnosti iznad same Nemačke, što je ubrzalo uvođenje aviona *nort ameriken P-51 mastanga*, lovca za daljnu pratnju, koji je bio u mogućnosti da prati bombardere do Berlina i nazad. Pored toga, saveznički vazduhoplovni koman-

danti su shvatili da cilj treba da se napada u više uzastopnih akcija i uz što veći broj aviona.

Kada su američke oklopne kolone okupirale Švajnfurt na kraju rata, nacistička zastava u gradu je zaplenjena i predata 305. bombarderskoj grupi, koja je izgubila četrnaest bombardera u drugom napadu na Švajnfurt. Bombardovanje nemačke industrije kugličnih ležajeva nije opravdalo nade stratega, ali je ime grada Švajnfurt postalo poznato u istoriji kao najužasniji napad američke 8. vazdušne armije u drugom svetskom ratu.

Dole: Zemaljsko osoblje 8. vazdušne armije sakuplja ispaljene čaure mitraljeske municije sa aviona B-17 posle napada na Nemačku.

Sasvim dole: Jedan nemački lovački avion pada nakon sukoba sa B-17 tokom prvog napada na Švajnfurt.



POSLE MENE POTOP

617. eskadrila britanskog ratnog vazduhoplovstva je formirana 1943. da izvrši napad na brane hidrocentrala u Nemačkoj

Teško da je ijedna druga jedinica RAF-a ikada dobila takav publicitet i svesrdno odobravanje, kao što je to bio slučaj sa 617. eskadrilom od početka pa do današnjih dana. Specijalno je formirana zbog jedne jedine i određene akcije. Istorija 617. eskadrile je povezana jedino sa bombarderskim napadima iz vazduha u njihovom najklasičnijem obliku. Zato su njene posade i sastavljene od najiskusnijih i najsposobnijih ljudi iz RAF-a. Zamisao o ovoj eskadrili potekla je od jednog tihog

civilnog inženjera aeronautike i konstruktora Barnisa Valisa (Barnes Wallis), čiji je briljantni um stvorio raznovrsne ideje i pronalaskе. Jedna od takvih ideja se odnosila na bazične potencijale nemačkih industrijskih pogona: rudnike uglja, skladišta goriva i izvore nafte, masivne brane koje su služile za napajanje strujom velikog industrijskog kompleksa u Ruru. Razaranje ovih tako važnih ciljeva se ne bi moglo postići avionima i oružjem koje je tada imao na raspolaganju RAF, u vre-



Breša široka 61 m u brani Meni, nakon napada pet lankastera iz 617. eskadrile, sa Valisovim rotirajućim bombama u noći između 16. i 17. maja 1943.

Desno: Detaljni model cilja korišćen u pripremi posada za napad na brane. Posade su 27. marta 1943. počele sa intenzivnom trenažom u letovima na maloj visini i tehnici bombardovanja.

me prvih godina drugog svetskog rata. Svestan te nemogućnosti, Valis je krenuo u istraživanja i neophodne kalkulacije ne bi li razvio takvo oružje. Prvi rezultati su pokazivali da bi to trebalo da bude bomba težine 31.750 kg, što znači da bi ovakva bomba bila za 4.500 kg teža no maksimalna težina tada najnovijeg bombardera (1942. godine) *avro lankastera*.

Valisova bomba

Razume se, ovakvi neostvarljivi rezultati Valisovih istraživanja nisu naišli na podršku ministarstva vazduhoplovstva koje je odbilo da dozvoli ikakav rad na ovakvoj čudovišnoj bombi. Valis se potom okrenuo traženju drugih načina za uništenje brana. Ubrzo je shvatio da je branu moguće srušiti i pogotkom u čelo brane kada bi proizvođači podvodni udarni talas moglo da se ostvari rušenje zida strukture brane. Za to bi bilo dovoljno punjenje od 2.720 kg eksploziva RDX.

Jedna serija testova radi provere njegove teorije bila je preduzeta u avgustu 1942. na brani Nant-i-Gro, na jezeru Rajader u Velsu, kada je postignuto razaranje brane. Nakon toga, odobrena je izgradnja šest prototipova bombi, sa pola veličine, koje je trebalo da bace bombarderi *velington*. Ove bombe su bile okruglog oblika i morale su da se bace sa vrlo malih visina u vodu. Prilikom dodira sa površinom vode, okrugle bombe su počele da se odbijaju, da »rikošetiraju« od površine sve dok nisu stigle



do brane, preskočivši pritom protivtorpedne mreže koje su bile zategnute nad jezerom ili su ih probijale usled svoje inercije.

Naredni eksperimenti su pokazali da su rezultati bolji ako bomba od trenutka pada na površinu vode počne da se vrti unazad. Zbog toga bomba treba, po stizanju do brane, da odskoči unazad tako da se potom ponovo približi brani, da bi se na kraju skotrljala dole, niz zid brane dok ne postigne dubinu od 9 m i eksplodira. Pet eksperimentalnih testova je izvršeno između 4. i 15. decembra 1942. letovima »Mut« Samersa (»Mutt« Summers), probnog pilota fabrike aviona Vickers, i oni su obećavali da je zamisao ostvarljiva. Odluka da se bomba instalira na bombarder *avro lankaster* doneta je tek 26. februara 1943. Konstruktori su odmah započeli neophodne modifikacije spremnika za bombu na *lankasteru*, dok je kompanija Vickers nastavila sa konačnom razradom nove bombe.

Proizvodni uslovi su diktirali da bomba treba da ima

Avro lankaster B MK III

Jedan od *avro lankastera* B MK III specijalno modifikovanih za napad na brane. Cilindrična Valisova bomba imala je 4.200 kg.





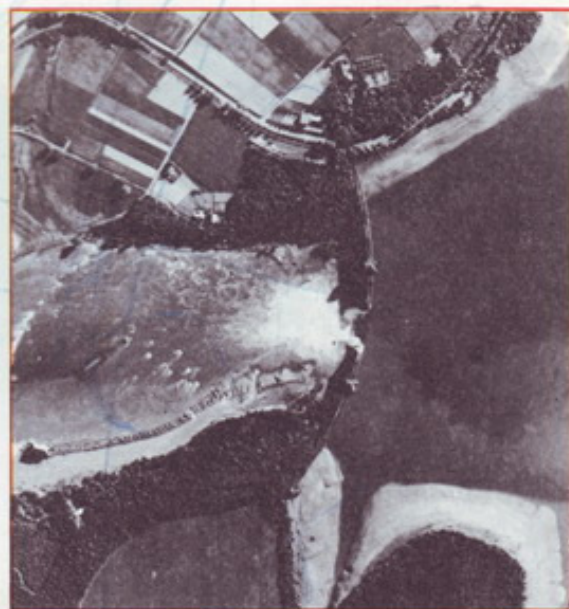
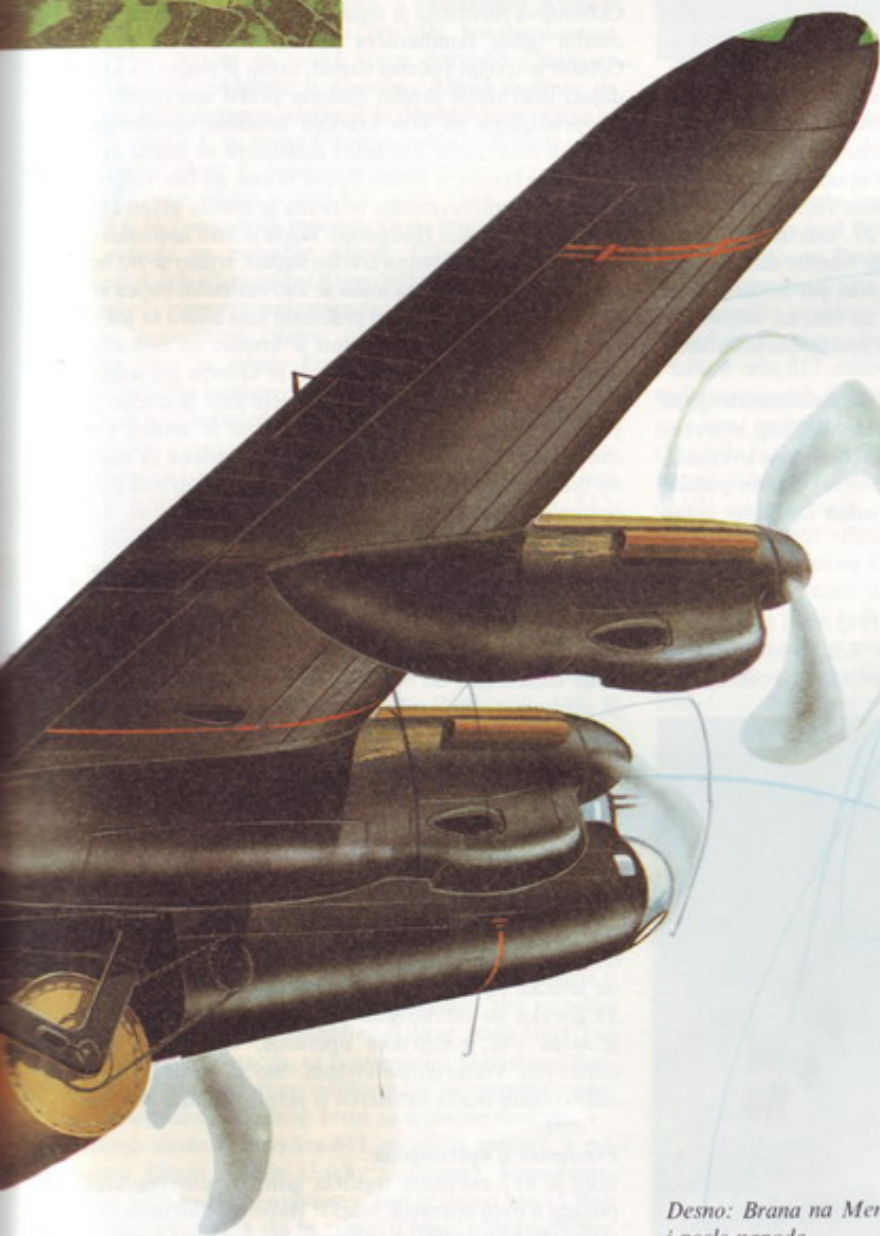
oblik cilindričnog valjka, dužine 1,52 m a prečnika 1,27 m, sa tri hidrostatička upaljača, koji treba da upale glavnu masu eksploziva na dubini od 9 m. Od ukupne težine bombe od 4.200 kg, težina glavne mase eksploziva (RDX) iznosila je 3.000 kg. Bomba se nalazila u modifikovanom spremniku na *lankasteru*, podvešena između dva držača »V« oblika. Na svakom kraju valjkaste bombe nalazio se perforirani lanac prečnika 508 mm, pokretan pomoću zupčastog diska sličnog prečnika. Ova adaptacija je bila povezana sa kaišem koji je dobijao pogon od hidrauličnog motora u trupu aviona i omogućavao pokretanje bombe u rotiranje suprotno od pravca kretanja aviona na oko deset minuta pre vremena bacanja bombe. Ukupno je 20 *lankastera* modifikovano, i to pod hitno. Napad je, naime, trebalo izvesti pre kraja maja 1943, jer je nivo vode u jezerima tada bio najviši. No, kako je bilo potrebno i da se operacija izvede po noći sa mesečinom, rok se pomerio do sredine maja.

Brižljivo odabiranje posada

Još pre početka rata eksperti u ministarstvu vazduhoplovstva odabrali su nekoliko nemačkih brana, kao najpogodnije objekte za napad — brane Mena, Eder, Sor-

pe, Lister, Švalme i Enepe — ali su im nedostajala sredstva za napad na ovakve ciljeve. Sada, kada su imali Valisovu bombu, mogli su da sazovu još jedan sastanak na dan 8. marta 1943, kako bi definitivno isplanirali napad na brane. Uprkos odlučnih prigovora Artura Harisa, vrhovnog komandanta Bombarderske komande, da neće nikakav poseban oblik elitnih jedinica u Bombarderskoj komandi — koji su usledili godinu dana ranije povodom nekih drugih formacija — on je sada odlučno bio za novu eskadrilu, specijalno formiranu za preduzimanje napada na brane hidrocentrala. Prva zvanična direktiva datira od 17. marta 1943. a 617. eskadrila se rodila četiri dana kasnije, u Skemptonu, iako nazvana tek »X« eskadrila, pošto njen broj još nije bio definitivno određen.

Komandant 5. grupe, Ralf Kohran (Ralph Cochrane), izabrao je za komandanta nove eskadrile Gej Penrosa Gibsona (Gay Penrose Gibson), nosioca odlikovanja DSO i DFC i dotadašnjeg komandira 106. eskadrile. Gibson, predratni pilot RAF-a, dotle je bio izvršio tri kompletne ture operacija — tri borbena perioda, i to dva na bombarderima a jedan na noćnim lovcima — sa ukupno 170 borbenih zadataka. Poslednji je obavio u noći 11. marta 1943. i sledećeg dana je trebalo da ode na zaslužni odmor, kada je obavešten da se odmor odlaže. Pozvan je u štab Komande pete grupe, 13. marta,



Desno: Brana na Mena pre i posle napada.

Desno: Razaranja nastala na brani na Meni, snimljene dan nakon napada.



gde ga je vrhovni komandant upitao da li hoće da preduzme »samo još jednu operaciju«. Premda mu nije bila objašnjena priroda tog zadatka, Gibson ga je prihvatio.

Gibson je dobio potpuno određene ruke da izabere posade za svoju novu eskadrilu — do tada nepoznata privilegija — pa je počeo da bira najposposobnije ljude svih kategorija posada iz različitih operativnih eskadrila. Svi su oni bili prekaljeni ljudi već uveliko u drugom borbenom periodu bombarderskih operacija, veterani bombarderske komande. Potpuno neobavešten o definitivnom cilju napada, Gibson je bio upućen da uvežbava svoje posade u letenju na vrlo malim visinama i tehnici bombardovanja, što je započeto 27. marta. Zahtevalo se da budu osposobljeni da bacaju bombe sa visine od tačno 18 metara iznad površine vode, pri brzini aviona koja ne sme da prekorači 400 km na čas, na daljini 370 do 415 m od stvarnog cilja. Takva preciznost još nikada pre toga nije tražena.

Na kraju, 15. maja, Gej Gibson je primio naređenje za pripremu napada na brane hidrocentrala, koji bi trebalo da se izvrši već 16. maja. Za taj napad bila je uvežbana 21 posada sa 20 preradenih *lankastera*. No, dve posade su povučene zbog bolesti, pa je jedan *lankaster* ostao neupotrebljen.

Napad na brane

Nešto pre 21.30 časova 16. maja 1943. prvi *lankaster* je poleteo sa aerodroma Skampton. Bila je to letelica iz druge grupe određene da napadne branu na reci Sorpe.

Ta formacija je poletela bez svog vođe, poručnika »Džoe« Makartija (McCarthy), Amerikanca na službi u RAF-u, koji je imao teškoće kod poletanja. U međuvremenu, Gej Gibson je poveo svojih devet *lankastera*, vodeći ih pravo na branu Men.

Gibsonova formacija je izgubila jedan avion do cilja, ali ostalih osam bombardera je stiglo tamo na vreme. Gibson je izvršio početni napad, zatim je počeo da kruži dajući instrukcije svojim ljudima preko specijalnih radio-predajnika na vrlo kratkim talasima ugrađenih u svakom *lankasteru*. Još četiri *lankastera* su bacila svoje specijalne bombe u jezero ispred brane, ali bez vidljivog uspeha, a protivavionska odbrana je srušila avion Džona Hodguda (John Hodgood). Kada je šesti *lankaster* po Gibsonovim uputstvima izvršio napad, srušio se zid brane. Oslobođena vodena masa se kao rušilačka bujica sručila niz padinu. Vodeći tri preostala *lankastera* sa još neodbačenim bombama, Gibson je krenuo u njihov rezervni cilj, na branu Eder. Tamo je Gibson još jednom rukovodio napadom i u trećem naletu koji je izvršio kapetan Les Najt (Les Knight), konačno je srušen i zid ove brane. Jedan *lankaster* iz grupe određene za napad na branu na reci Sorpe, tako je nisko preletao nad površinom Zojderskog jezera, istočno od mesta Teksel, da je bombom dotakao vodu, ona se otkočila i tako je podbacio u ovom naletu. Drugi avion je pogodila nemačka odbrana uništivši mu radio-uređaje i prinudivši ga da se vrati u bazu. Dva druga *lankastera* iz te grupe su iščezla bez traga. Samo je zakasneli Makarti, koji je trebalo da bude vođa stigao do brane Sorpe, sam izvršio napad, ali je jedino razorio nasip od zemljanog naboja pri vrhu, ostavljajući srce brane netaknuto. *Lankasteri* iz »rezervne« grupe krenuli su da dovrše Makartijev delimičan uspeh. Samo je jedan od njih uspeo da stigne do cilja, no i njegova bomba nije razorila branu. Dva *lankastera* iz te grupe su nestala, a preostala dva aviona poslata su da napadnu branu Lister i Švelme. Napad na Lister bio je koban po još jedan avion, a onaj na Švelme nije doneo očekivani rezultat.

Od 19 *lankastera*, koji su krenuli na zadatak sa 133 člana letačke posade, osam se nije vratilo. Od preživelih, 33 čoveka su odlikovana za pokazanu hrabrost, dok je vođa ove jedinstvene operacije, Gej Gibson, bio odlikovan Viktorijinim krstom. Bio je to najveći broj odlikovanih ikada zabeležen u jednoj jedinici RAF-a.

Preciznost u operacijama

Iako je 617. eskadrila izgubila gotovo polovinu svojih posada u ovoj operaciji, maršal Haris je odlučio da održi eskadrilu kao jedinicu za specijalne precizne operacije.

Dole: Nekoliko pilota iz 617. grupe koji su učestvovali u napadu na brane. Drugi zdesna je kapetan Les Najt koji je srušio branu Eder.



Geja Gibsona je na čelu jedinice zamenio major Holden (G. W. Holden), no u novi napad poletela je tek sredinom jula 1943. kada je uzela učešća u takozvanoj »stalnoj pruzi«, u napadima bombarderske komande protiv italijanskih transportnih ciljeva. Avgusta eskadrila se prebazirala na bazu Kindsbej u Linkolnšajru, sa koje je u noći između 14. i 15. avgusta krenula u napad radi uništenja kanala Dortmund—Ems sa specijalnim bombama od 5.400 kg. Od osam *lankastera* koji su krenuli na ovaj zadatak samo su se tri vratila. Iduće noći, 617. eskadrila je ponovo bila u vazduhu, ovoga puta u napadu na vijadukt Anteor na francusko-italijanskoj granici. Eskadrilu je vodio major Martin (H. B. »Mick« Martin), no napad nije uspeo. Na dan 10. novembra 1943. komanda 617. eskadrile bila je predata u ruke potpukovniku G. L. Čišajru (Cheshire), koji je odustao od pukovničkog čina da bi se vratio borbenim letovima.

Tokom svih tih meseci 617. eskadrila je sa malim uspehom, osim ako izuzmemo neobičan napad na brane, pokušala da primenjuje taktiku i tehniku preciznog bombardovanja sa velikih visina. Lionard Čišajr je međutim otvoreno propovedao značaj bombardovanja sa malih visina uz obeležavanje ciljeva. On je ličnim primerom ovu taktiku izvanredno prikazao u noći 8. februara 1944. sa izuzetno uspešnim napadom na fabriku avionskih motora u Limožu, u Francuskoj. Kada je sledeći, skoro katastrofalni pokušaj bombardovanja vijadukta Anteor sa velike visine potvrdio Čišajrovo gledište, 617. eskadrila je konačno dobila dozvolu da organizuje sopstveno odeljenje za obeležavanje ciljeva sa malih visina. U tu svrhu Čišajr je dobio bombarder tipa *moskito* i njime je poleteo u svoju prvu operaciju za obeležavanje ciljeva u noći 5/6. aprila 1944.

Time je 617. eskadrila započela svoju seriju sve preciznijih napada na nemačke ciljeve. Čišajr je bio motor pokretač svih tih napada i doveo je do vrhunca označavanja ciljeva i usmeravanje napada. Vodio je svoju eskadrilu na raznorazne ciljeve — koncentracije nemačkih trupa, baze za rakete *Fau-2*, zatim železničke tunele, podmorničke bunkere i veće gradove. Čišajr je nastavio da vodi 617. eskadrilu na svakom zadatku i 6. jula 1944. poleteo je u svoju stotu akciju, posle čega je bio povučen iz operacija i odlikovan Viktorijinim krstom, drugim koji je bio dodeljen pilotima ove jedinice. Treći član iz 617. koji je nosio vrpču VC bio je kapetan Rejd (W. Reid) koji ga je pridobio još 3. novembra 1943. dok je leteo u 61. eskadrili.

Bombe »tolboj« i »grand slam«

Nakon Čišajra komandir 617. eskadrile postao je potpukovnik J. B. »Vili« Tait, višestruko odlikovan, koji je vodio niz napada na okupirane francuske luke i nemačke pomorske baze, koristeći nove Valisove bombe zvane »tolboj« (»dubinske bombe« teške 5.400 kg). Bio je to najnoviji proizvod Valisove bogate mašte, pa su Tait i njegovi ljudi zajedno sa 9. eskadrilom bili privremeno prebačeni u Sovjetski Savez u jesen 1944. Njihov cilj bio je nemački najveći bojni brod *Tirpic* koji su obe eskadrile teško oštetile za vreme vazdušnog napada od 15. septembra. U sledećem napadu u saradnji sa 9. eskadrilom, 12. novembra, kada su poleteli sa aerodroma Losienut u Škotskoj, *Tirpic* je bio više puta pogođen tim najtežim bombama i konačno potopljen. Ubrzo posle toga Tait je povučen iz operacija, sa postignutim jedinstvenim rekordom četvorostrukog odlikovanja za izuzetne zasluge i dvostrukog letačkog krsta za izuzetne zasluge.

Taitovo mesto komandira 617. eskadrile preuzeo je pukovnik Džoni Kokije (Johnny Cauquier), Kanadanin, ranije pilot na lakim avionima, koji se slično kao i Čišajr odrekao višeg čina da bi ponovo leteo u operacijama.



Ciljevi eskadrile bili su uglavnom i dalje vezani za more, uključujući bunkere za podmornice, ali 14. marta 1945. jedan modifikovani *lankaster* kojim je pilotirao major K. K. Kolder (C. C. Calder), bacio je prvi primerak Valisove najteže bombe zvane »grand slam«, teške 9.900 kg i to na vijadukt kod Bilefelda (severna Nemačka) i to sa velikim uspehom. Poslednja ratna operacija 617. eskadrile bila je pred kraj rata 25. aprila 1945. kada je osam posada izvršilo uspešno bombardovanje Hitlerovog skloništa kod Berhtesgadena i razorilo ga do temelja.

I nakon rata 617. eskadrila je ostala u RAF-u, ne deleći sudbinu mnogih drugih koje su rasformirane. Ostalo joj je i ime, stečeno za rata — »Razbijači brana«. Ova eskadrila je inače neobična i po mnoštvu »prvih puta« u istoriji RAF-a, i verovatno jedina kojoj je kralj (Đorđe VI), izabrao nacrt i moto za zvanični amblem eskadrile. Njen moto »Posle mene potop« (*Après moi le déluge*, reči francuskog kralja Luja XIV), bio je i ostao jedini francuski moto u RAF-u. Ona je takođe najmlađa eskadrila koja je ikada dobila svoju zastavu nakon 17. godina, iako je ovo moralno odličje rezervisano za jedinice koje su navršile 25 godina u aktivnoj službi. Eskadrila ima i svoj sopstveni marš, takozvani »Dambaster marš« — muziku iz filma »Razbijači brana« koji je, pedantno verno, snimljen 1955. uglavnom u Skamptonu, mestu gde je ta čuvena eskadrila i nastala.



Gore: Deo šteta od poplave prouzrokovane probijanjem brane na Meni.

Levo: Sir Artur Haris, vrhovni komandant bombarderske komande i komandant 5. grupe, sir Ralf Kohran, sa posadama koje referišu posle napada na brane.

RUŠIOCI TAMNICA

Drski napad posada RAF-a trebalo je da oslobodi zatvorenike koje je Gestapo osudio na smrt

U februaru 1944. mala grupa bombardera *de hevilend Moskito* poletela je iz Engleske sa punim tovarom bombi, na jedinstvenu misiju — da spasava živote. Ovaj zadatak je zaista bio nešto posebno, jer je trebalo da pomogne bekstvo iz tamnice u Amijenu nekih 700 francuskih boraca pokreta otpora koji su u njemu čekali pogubljenje zbog učešća u borbama protiv nacističke okupacije njihove domovine.

Uloga *Moskita* bila je u tome da bombarduju spoljne zidine tamnice i da sruše nekoliko unutrašnjih zgrada u kojima su bili smešteni nemačka straža i štab. Ovakvo bombardovanje zahteva veliku preciznost — nekoliko centimetara ili sekundi pogrešnog proračuna mogu da dovedu do greške i moguću slobodu pretvore u masovni pokolj francuskih patriota. Napad je zamišljen na zahtev francuskih »makija« (naziv za francuske borce pokreta otpora), kao očajnički poslednji pokušaj da se spasi sigurne smrti drugovi u rukama Gestapoa. Po prijemu njihovog neobičnog zahteva, RAF je bio duboko rezervisan oko izvodljivosti ovakvog preciznog bombardovanja, pogotovu zbog razumljivog straha pred mogućnošću da će bombe pobiti upravo one koje treba spasiti. Trebalo je bombe spustiti tačno kao da su ručno položene, a cilj je trebalo precizno proučiti kako bi se porušili oni delovi zatvora kroz koje treba da se izvede bekstvo. Prilaženje cilju je dakle trebalo da se izvede na maloj visini, ne većoj od 5 m, odbaciti bombe i odmah potom se popeti na visinu od 20 m, preko visokog zida robijašnice. Trebalo je isto tako održati izuzetnu preci-

Dole: Pukovnik P. C. Pikard (levo) i njegov navigator poručnik »Bil« Brodli, snimljeni pred poletanje u napad na Amijen.

znost u intervalima između pojedinih *Moskita*. Čitava ova misija, nazvana »Jericho« mogla je samo jednom da se izvede. To je bilo potpuno jasno.

Zadatak je poveren 140. eskadrili druge grupe RAF-a i uprkos tome što je predstavljao veliki rizik, sve posade su se dobrovoljno prijavile. Posle nekoliko odlaganja leta zbog nemogućih vremenskih uslova, posade *Moskita* su konačno pozvane da prime poslednja uputstva ujutro 18. februara 1944. Za napad su izabrani najiskusniji ljudi iz 21. 464. i 487. eskadrile. Trebalo je da oni polete za Amijen u tri talasa od po šest *Moskita*. Jedan posebni *Moskito* iz jedinice za snimanje trebalo je da prati ove grupe radi snimanja rezultata. Prvi talas sačinjavala su dva odeljenja od po tri *Moskita* iz novozelandske 487. eskadrile, a pratila su ih dva odeljenja australijske 464. eskadrile. Avioni iz 21. eskadrile bili su u rezervi da bi po potrebi izvršili neki neobavljeni deo posla.

Nerazdvojni planeri

Na čelo ove vazdušne operacije postavljen je visoki plavokosi pukovnik, sa četiri godine gotovo neprekidnih borbenih letova za sobom, Persi Čarls Pikard (Percy Charles Pickard), odlikovan ordenima letačkog krsta i reda za izuzetne zasluge, a kompletan navigacioni plan je bio u rukama čestitog Pikardovog izuzetnog prijatelja i navigatora poručnika J. A. »Bil« Brodlija (J. A. »Bill« Broadley), nosioca trostrukih odlikovanja. Za obojicu to je bila poslednja operacija jer su poginuli iznad Amijena. Fotografski *Moskito* *DZ414*, kojim je pilotirao Toni Vikem (Tony Wickham) je trebalo da leti sa drugim talasom bombardera, a Pikard da nad ciljem kruži da bi mogao da odluči da li da se 21. eskadrila, kao treći talas, uključi u operaciju sa svojih šest aviona.

Lovačka pratnja od tuceta *hoker tajfuna* iz 198. eskadrile trebalo je da spreči svaku intervenciju Luftvafe. Zadatak Novozelandsana je bio da probiju zatvorski spoljni zid na dva mesta u visini temelja, a Australijanci je trebalo da sruše dozidani deo uz glavni blok robijašnice gde su bile prostorije nemačke straže. Između ova dva napada pauza



je smela da bude samo tri minuta. Svaki *moskito* je bio nakrcan sa po dve bombe od po 225 kg snabdevene tempiranim upaljačima sa usporenjem od 11 sekundi. Tokom dva sata, posade su proučavale maketu cilja, robijašnicu i njenu okolinu, proračunavale uglove, visine, prepreke i stražarska mesta sa mitraljezima, putanju bekstva zatvorenika. Svi piloti iz prva dva talasa bombardera bili su izričito upozoreni da odmah nakon napada moraju da zauzmu kurs za povratak kući. Posade su se onda razišle na svoje avione i u 10.30 časova pre podne svih 19 *moskita* je bilo postrojeno na početku glavne piste aerodroma Henderson, spremni za poletanje u 11.00 časova.

»Dajte sve od sebe«

Napad na robijašnicu trebalo je da počne tačno u 12.03 časova, kada su Novozelandani imali da bace svoje bombe. Oficir pilot N. M. Sparks, vođa prvog odeljenja ispričao je:

»Svi smo bili čvrsto rešeni da damo sve od sebe da bismo zadatak izvršili. Sećam se reči pukovnika Pikarda kojima je izrazio ono što smo svi osećali: 'Dobro, momci, biće to predstava na život ili smrt. Ako bude uspela, biće to jedna od najneobičnijih operacija u ratu. Ako ništa više od toga i ne uradimo ipak ćemo uvek mirno da kažemo da smo učinili najviše što smo mogli!' A onda smo izašli napolje i ponovo osmotrili vremenske prilike. Bile su grozne! Sneg je stalno padao, povremeno tako gusto da se nije mogao videti kraj piste. Da se radilo o nekoj od uobičajenih operacija, sigurno bi bila otkazana... Medutim, ušli smo u avione, krenuli da zagrevamo motore i uz to počeli da razmišljamo da se po ovakvom vremenu ne leti, ali smo ipak bili svesni da ćemo morati. Kada smo ugledali pukovnika kako se vozi kolima ka nama, i potom ulazi u svoj *moskito*, znali smo da predstava počinje. Osamnaest aviona je ubrzano startovalo jedan za drugim oko 11 časova pre podne — da bi mogli da stignu do robijašnice tačno u vreme kada nemačka straža bude na ručku.«

Od ovih 18 aviona, dva iz 21. eskadrile i još dva iz 464. morali su da se vrate u bazu zbog problema proisteklih iz vremenske situacije. Priča pilota Sparksa dalje glasi: »Leteo sam na visini od 30 m i nisam ništa mogao da vidim osim sivila pomešanog sa snegom i kišom koja je dobovala po prednjem staklu vetrobrana kabine. Nije bilo nade da se pravilno leti u formaciji i vodio sam avion pravo ka obali Lamanša. Dve milje ispred obale, vreme se divno razjasnilo i za nekoliko minuta bili smo iznad Francuske. Kliznuli smo preko obale u visini krovova kuća, projurili obilazeći severno od Amijena, i onda napravili razlaz za napad.«

»Kao na mitingu u Hendonu«

»Moj avion, avion pukovnika i još jedan drugi ostali su skupa radi prvog juriša. Naš zadatak je bio da napravimo otvor kroz istočni zid. Prilepili smo se uz put koji je vodio od Albera za Amijen i on nas je doveo pravo do robijašnice. Nikada neću zaboraviti taj put — dugačak i prav pokriven snegom. Duž puta nalazile su se visoke topole, a nas trojica smo leteli tako nisko da sam morao da nagnem svoj avion kako krilima ne bih udario o krošnje drveća. I tako, dok smo jednim okom pratili topole a drugim motrili put postao sam svestan činjenice da su lovci uz nas. Jedan *tajfun* je prešao preko čelnog dela mog aviona tako da sam skoro poskočio sa svog sedišta. Onda su topole neočekivano iščezle, a tamo, jednu milju ispred, bila je robijašnica. Izgledala je tačno kao na modelu makete koju smo imali na pripremi, i začas smo bili iznad nje.«

»Leteli smo iznad zemlje što je moguće niže, pri najma-

njoj mogućoj brzini: bacili smo svoje bombe ispred temelja zidine, preskačući potom preko nje. Nije bilo vremena za neko čekanje i osmatranje rezultata. Morali smo po zadataku da letimo pravo i omogućimo drugima da obavne svoj deo. Kada smo se udaljili okrenuli smo se tek toliko da ugledamo drugo novozelandansko odeljenje kako vrši napad i sledi iza nas.«

Potpukovnik I. S. »Blek« Smit (I. S. »Black« Smith) je vodio prvu trojku *moskita* sledećeg talasa. »Moje odeljenje je išlo desno, napred, u ugao istočnog zida, dok su se drugi našli u zaostatku nekoliko milja i učinili juriš na severni zid. Navigacija je perfektno vođena, i ja još nisam imao takav precizan let. Bilo je kao na mitingu u Hendonu. Leteli smo polako, što je moguće sporije ciljajući tačno u podnožje zidine. Naše su bombe prešle preko prvog zida, preko dvorišta, i eksplodirale po planu na zidu na drugoj strani. Ja sam odbacio svoje bombe sa visine od 3 m i grčevito trgnuo kormilo k sebi. Vazduh je bio ispunjen dimom, ali su sve bombe koje smo bacili pale pravilno, samo je jedna promašila cilj.«

Bombe u cilju

Kada su se Novozelandani udaljili, potpukovnik R. V. »Bob« Ajrdel (R. W. Iredale) poveo je svoje Australijance da bi kompletirao drugu fazu napada — razaranje aneksa nemačke straže. Leteći nisko, što je moguće niže, oni su morali da preskoče preko spoljnog zida, u istom trenutku da odbace svoje bombe uz njega i da odlete pravo kroz gusti dim i ruševine nakon prvog talasa bombi.

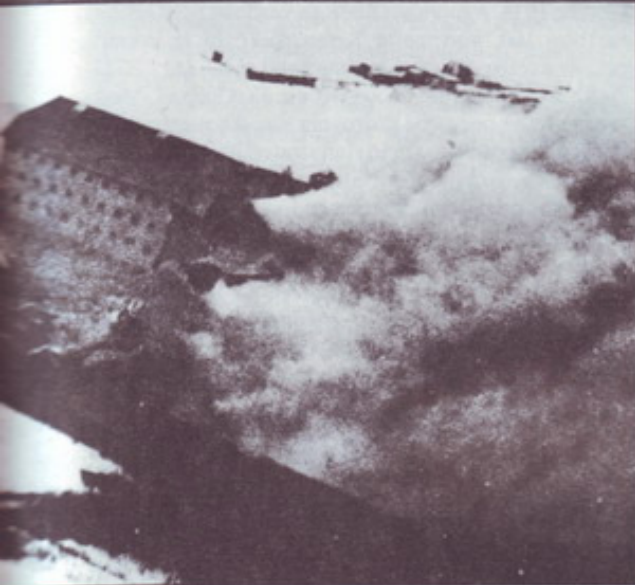
U međuvremenu, kružeći oko cilja, Pikard je nadzirao situaciju i zaključio da je zadatak uspešno izvršen. Zjapile su razvaljene rupe na spoljnjem zidu, kroz koje je kao reka tekla bujica zatvorenika u bekstvu: mršave figure u crnobelo prugastim odelima pravile su snažan kontrast na pozadini od snegom pokrivena zemlje. Shodno tome, Pikard je preko radija izdao naređenje da se 21. eskadrila vrati u bazu — pošto njihove bombe nisu bile neophodne. U isto vreme, Vikem je u svom *moskitu* počeo da snima: »Već u prvom preletanju preko zatvora mogli smo da ocenimo da je operacija bila potpuni uspeh. Oba ugla zatvora bila su sasvim demolirana, dok su spoljni zidovi bili probijeni na više mesta. Videli smo veliki broj zatvorenika kako beže duž puta. Filmske kamere su sve to beležile kao i fotograf u prednjem delu aviona. Bio je toliko oduševljen da me je čak nagovarao da ostanemo duže nego što sam smatrao da je pametno.«

Gubici i uspesi

Iako je čitava operacija išla glatko, ipak nije prošla bez gubitaka. Komandir eskadrile I. R. Mekriči (I. R. McRitshie) vođa drugog australijskog odeljenja, bio se izdvojio blizu Albera kada je protivavionska odbrana izrešetala njegov *moskito* NM 404, ranivši njega i usmrтивši njegovog navigatora poručnika Sampsona (R. W. Sampsona). Instinktivno, ali sa izvanrednom veštinom, Mekriči je izvršio prinudno sletanje pri brzini od preko 320 km na čas, preživeo, no postao je ratni zarobljenik. Tada se nekoliko lovaca *foke vulf* — 190 pojavilo na sceni, ali vođa celokupne akcije Pikard je bio zauzet praćenjem Mekričijeve sudbine i kružio je malom brzinom iznad prinudno sletelog *moskita*, pa ih nije primetio. Dva *Fw-190* su mu bila iza repa, otvorili su vatru i Pikardov avion *HX 922* »F-Fredie« je pikirao pravo u zemlju i razbio se. Tri druga *moskita* su zadobila ozbiljnija oštećenja ali su uspeali da se vrate u Englesku. Napad na Amijen je, u celini uzev, izvanredno uspeo. Od 700 ili više zatvorenika 258 je pobešlo, uključivši i 12 koji je trebalo da budu pogubljeni sledećeg dana. Druge, koji su isto pobešli, Nemci su ponovo zarobili ili pobili u



bekstvu. U nemačkom štabu zatvora ubijeno je preko 50 vojnika. Danas se maketa koja je korišćena za pripremu 140 članova letaćkih posada i brava jedne od ćelija iz koje su zatvorenici uspešno pobjegli, nalazi u vojnom muzeju u Londonu. U Amijenu stoji spomenik, otkriven 1945. u čast Pirsu Pikarda i Bila Brodleja — vodima jedne od najneobičnijih borbenih operacija.

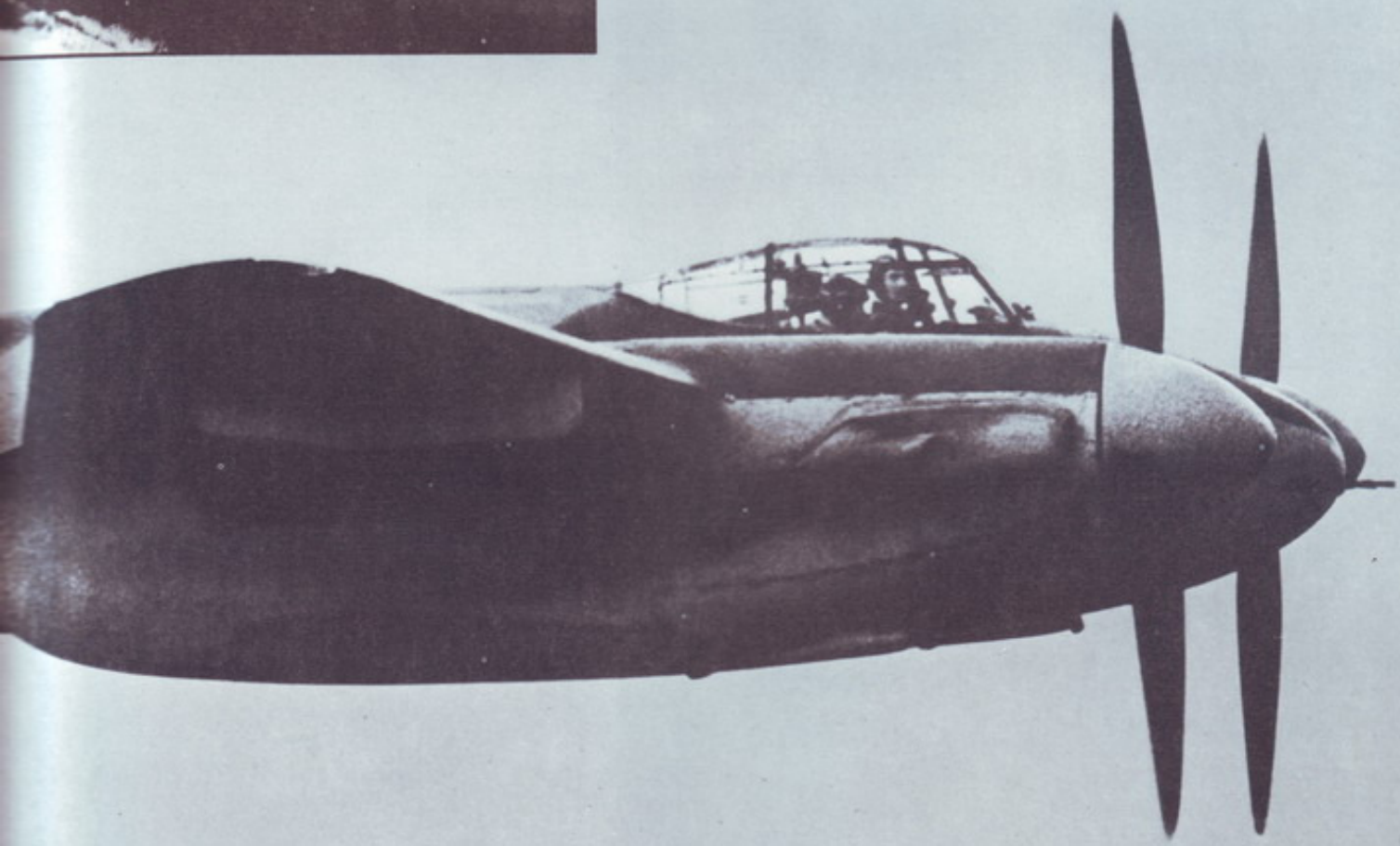


Levo i ispod: Prvi talas Moskita pogodio je robijašnicu u Amijenu, koncentrišući pogotke na strani zgrade do puta. Kako se napad nastavio, pustošenje je raslo. »Vazduh je bio ispunjen

gustim dimom i od bačenih bombi... samo je jedna promašila«. Kružeci oko cilja, Pikard je video kako su zidovi robijašnice probijeni i zato je opozvao poslednji talas Moskita iz 21. eskadri-
le.



Dole: De Hevilend Moskito FB MKVI iz 487. eskadri-
le koja je predvodila napad.



»VODIMO DA BISMO UDARILI«

Moto snaga obeleživača ciljeva sasvim odgovara njihovoj ulozi u Bombarderskoj komandi RAF-a

Dole: Džon Berijev »Obeleživač ciljeva — Patfinders« naslikan za vreme rata.

Za posade koje su letele u snagama obeleživača ciljeva u Bombarderskoj komandi RAF-a za vreme drugog svetskog rata bio je to neosporan dokaz o njihovom iskustvu u ratovanju u vazduhu. Angažovani na zadacima vođenja glavnih bombarderskih snaga i tačnog obeležavanja ciljeva na velikim udaljenostima, oni su morali da sjedinjuju natprosečnu veštinu, hrabrost i odlučnost.

Slepo vođenje bombardera

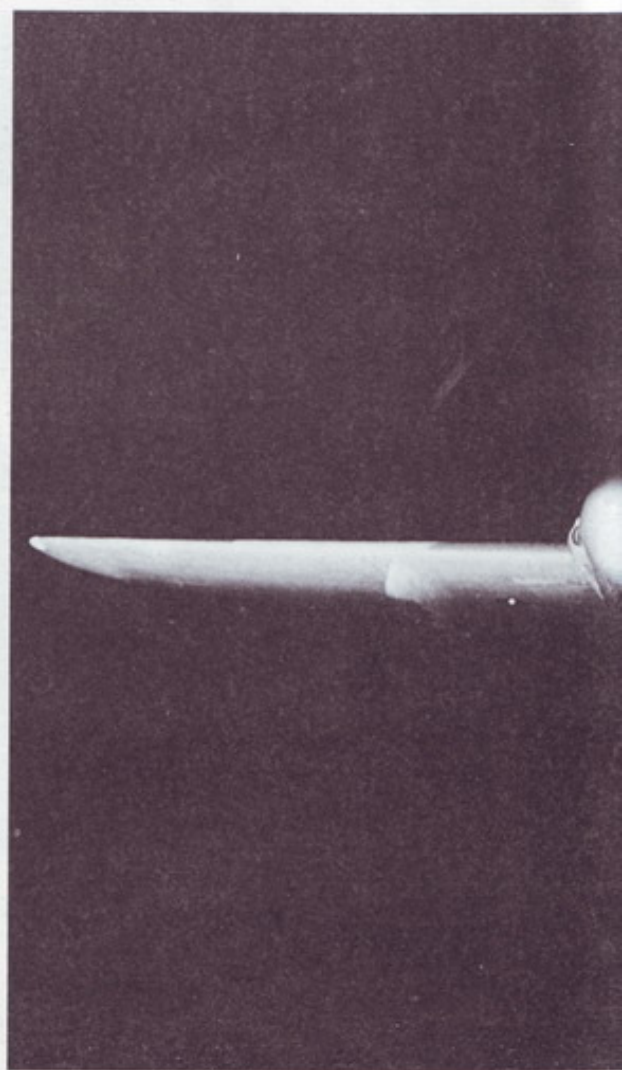
Medutim, tehnika obeleživača ciljeva nije nastala u RAF-u već u nemačkoj Luftvafe. To je donekle neobična konstatacija ako se ima u vidu da se Nemačka još 1936. odrekla prave strategijske avijacije. Pa ipak, već je početkom 1933. jedan nemački naučnik, dr Hans Plendl, počeo da radi na adaptiranju široko korišćenog Lorencovog sistema za slepo sletanje uz pomoć radio zračenja, da bi pomogao bombarderima u pronalaženju ciljeva i napadima na njih. Do 1938. Plendlelov izum je doneo prve rezultate u vidu uređaja »X-Geret«. Ovaj sistem je koristio četiri uređaja za isijavanje uzanog snopa zraka: jedan je usmeravan tačno na cilj da isijava uzani snop

Dole desno: De hevilend moskito poleće na noćni zadatak. Radijus i performanse ovog tipa bili su idealni za obeležavanje ciljeva.

zraka do prilaza cilju koji su sledili bombarderi u letu, dok su ostali uređaji bili raspoređeni tako da na tačno određenim rastojanjima presecaju radio snop koji je bio usmeren na cilj. Ravnajući se po tim tačkama presecanja, posada bombardera je bila u mogućnosti da odredi kada se nalazi nad ciljem i da baci svoje bombe tačno, barem teorijski, a da i ne vidi zemlju pod sobom.

Godine 1938. stvoren je Odsek za vazdušno obaveštavanje broj 100, kod mesta Keten, kako bi se nemačke posade uvežbavale na avionima *heinkel He-111* i *junkers Ju-52/3m*, za operativno korišćenje »X-Gereta«. Medutim, početne operacije u drugom svetskom ratu bile su vođene bez potrebe za dejstvom strategijskih bombarderskih snaga. Svaki vazdušni napad Luftvafe je izveden danju obično po lepom vremenu i uz slab otpor lovaca. Posle propasti Francuske, medutim, Luftvafe se morala suprotstaviti Britaniji i uređaji »X-Geret« postavljeni su kod Pa de Kalea i na poluostrvu Kontanten.

U meduvremenu, Odsek za vazdušno javljanje br. 100 povezo se sa formacijom 100. borbene vazduhoplovne grupe, koja je imala oko 30 bombardera *heinkel He-111*,

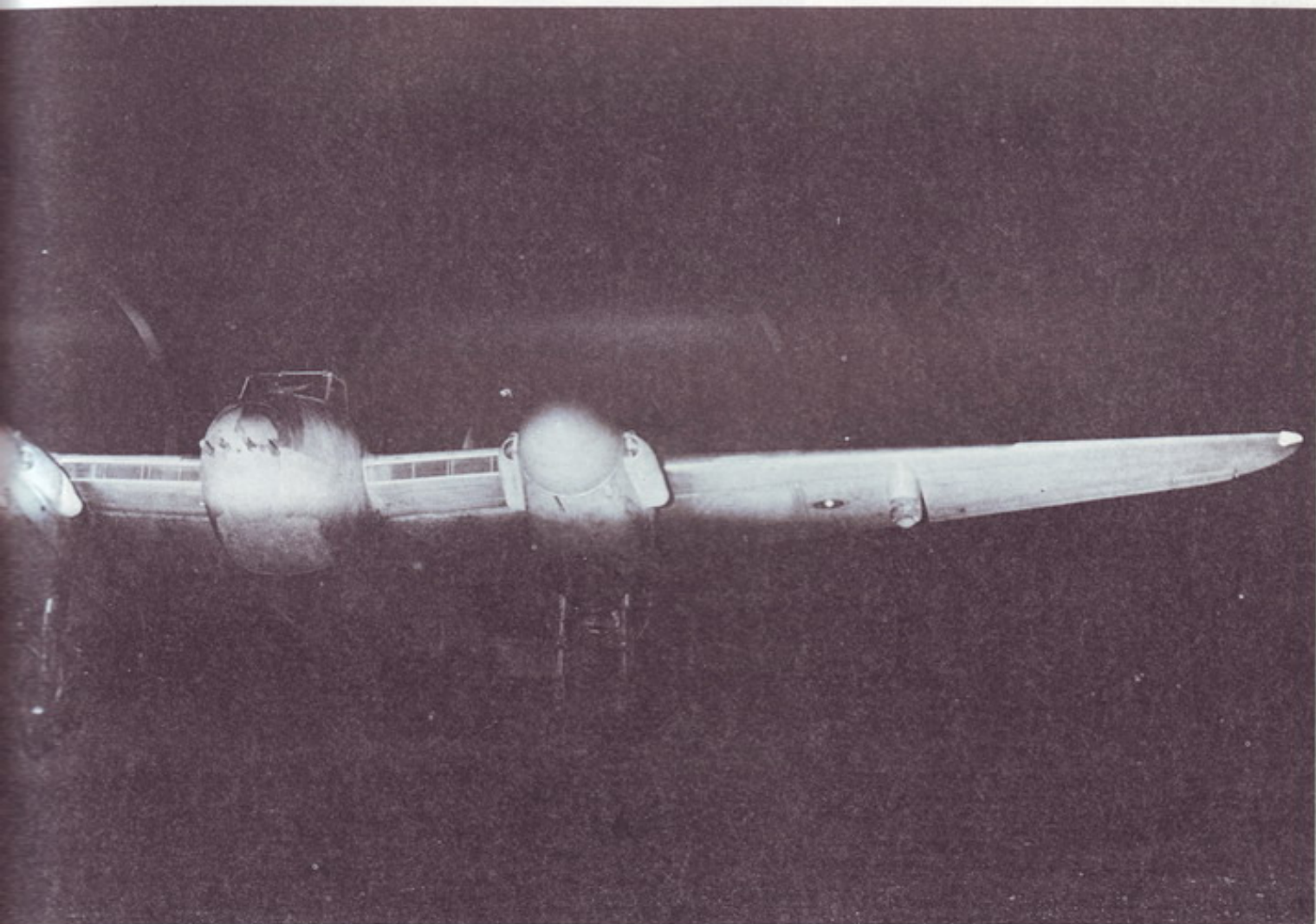


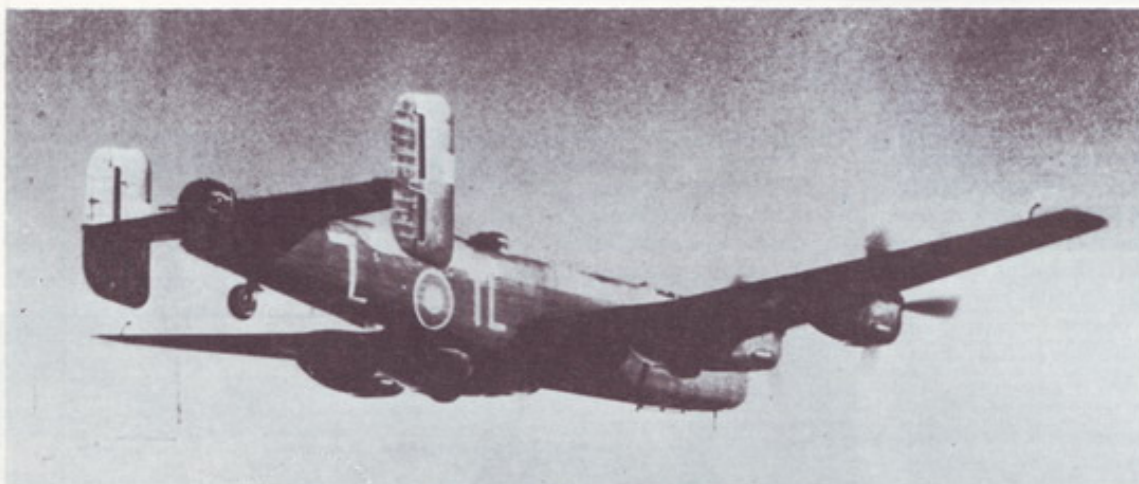
opremljenih uređajima za korišćenje »X-Gereta«. Prvo bitno je bilo zamišljeno da ova jedinica postane posebno odeljenje Luftvafe za precizne bombarderske napade. Međutim, posle manjeg broja napada, borbena grupa br. 100 kojom je komandovao kapetan Fridrih-Karl Ašenbrenner (Friedrich-Karl Aschenbrenner) startovala je u sve značajnijoj ulozi vođenja glavnih bombarderskih snaga i obeležavanja ciljeva sa zapaljivim bombama. Prvi veći napad u kome je nova jedinica obeleživača ciljeva operisala, bio je čuveni bombarderski napad na Coventri 14. novembra 1940. Britanske mere za radio-ometanje te noći nisu efikasno operisale i posade borbene grupe br. 100 nisu imale teškoća u pronalaženju grada i odbacivanju svojih zapaljivih bombi. Ako se ima u vidu broj aviona i štete i gubici naneseni u toku ovog napada, tehnika obeleživača ciljeva Luftvafe uz korišćenje usmerenih radio zraka, potpuno je opravdala svoje postojanje. Luftvafe je dala još jedan doprinos razvoju obeleživača ciljeva svojom specijalnom vazduhoplovnom jedinicom, takozvanom opitnom grupom br. 210 za vreme bitke za Britaniju. Ova jedinica je bila specijalno formirana za razvoj lovačko-bombarderske tehnike i trebalo je da bude potpuno samostalna sa svojom grupom za pratnju. Izvršila je izvestan broj briljantnih napada na ključne ciljeve u vreme početnog perioda bitke za Britaniju. Bila je čak toliko uspešna da su je počeli koristiti za obeležavanje ciljeva tokom dnevnih napada, posebno u spektakularnom napadu na fabrike aviona u jugozapadnoj Engleskoj. No, umesto pomoći radio snopova, obeleživači su jednostavno koristili svoje izuzetno iskusne navigatore. Međutim, zbog ogorčene odbrane britanskih

lovaca koji su zadali zapanjujući teške gubitke nemačkoj 210. opitnoj grupi, Nemci su se odrekli dnevnog obeležavanja ciljeva.

Posle napada na Coventri, britanske protivmere za radio ometanje bile su ubrzano poboljšane, tako da je efikasnost borbene grupe br. 100 snabdevene uređajima »X-Geret« postepeno opadala. Za to vreme Nemci su već uvodili nov sistem vođenja »Y-Geret«, za isijavanje samo jednog snopa zraka, tako da je početkom 1941. inicijativa opet bila na strani Luftvafe.

Dole: Šort stirling, teški bombarder, u sastavu snaga obeleživača ciljeva 1942. kada su avioni iz 7. eskadrile prvi put uzeli učešća u uspešnim operacijama iznad Flensburga, u noći između 18. i 19. avgusta.





Tehnička slučajnost

Kada je Gering povukao svoje bombardere sa zapada, u pripravnost za napad na Sovjetski Savez, krajem proleća 1941, britanska Bombarderska komanda je ojačana uvođenjem teških bombardera *sort stirling*, *hendli-pejdž halifaks* i *avro lankaster*. Uprkos tome, noćni napadi na Nemačku nisu bili tako uspešni kao oni nemačkih noćnih bombardera protiv Britanije. Britanci nisu uspevali da lete u zbijenim formacijama, avioni su obično pojedinačno leteli do ciljeva, a ocena šteta procenjavana je na osnovu izveštaja pojedinih posada. Kada je kasnije sprovedeno detaljno ispitivanje izveštaja, pokazalo se da su mnogi bombarderi sa kursa skrenuli i za više od 160 km. Pored toga, Nemci su veoma poboljšali svoju noćnu protivavionsku odbranu, pa su gubici zbog protivavionskih topova (flakova) i noćnih lovaca bili u stalnom porastu. U to vreme niko u Bombarderskoj komandi nije ni pomišljao na to da su visoki gubici posledica rizičnog načina bombardovanja koji su sprovodile britanske bombarderske posade. Napadi su se odvijali avionima široko rasutim u prostoru, pa su tako lako postajali plen Nemaca, čiji su radari *freja* mogli da prepoznaju pojedinačne bombardere, i koji su svoje flakove i lovce usmeravali tačno na određene žrtve.

U nastojanju da provere tačnost rezultata bombardovanja, Bombarderska komanda je naredila da se na njihovim avionima montiraju aerofoto kamere. Koristeći fotografski »blici« oni su pravili snimke terena ispod bombardera u trenutku odbacivanja bombi. Kada su avgusta 1941. analizirane ove fotografije, ustanovljeno je da je u 100 napada sa ukupno 4.000 aviona, samo svaki treći bombarder bacio svoje bombe u rejonu od 200 kvadratnih kilometara oko središta cilja. Tri meseca kasnije, kada je Bombarderska komanda izgubila 36 aviona u jednoj noći ne postigavši neki značajniji rezultat, noćna bombarderska ofanziva RAF-a je privremeno obustavljena.

Obeleživači ciljeva

U tim teškim trenucima, kada je sudbina Bombarderske komande bila krajnje neizvesna, na mesto vrhovnog komandanta došao je ser Artur Haris (Arthur Harris), umesto dotadašnjeg ser Ričarda Pirs (Richard Pierce). Uprkos njegovoj karakterističnoj dinamičnoj prirodi i kvalitetima, situacija se nije odmah popravila. U to vreme brojno stanje aviona sastava Komande čak je i opalo, jer je napuštena starija generacija letelica, a tek su se uvodili *avro lankasteri* a potom i *halifaksi*.

Kada je Haris došao u glavni štab Bombarderske komande, on je zatekao direktivu, posledicu analize rezultata o bombardovanjima iz 1941, kojom je Komandi naredeno da odloži svaki pokušaj noćnih preciznih

bombarderskih napada i da se, umesto toga, treba skoncentrisati na ono što je postalo poznato kao »bombardovanje prostora« — nagoveštavajući tako da RAF ne može da postigne ono što su Nemci uspešno sprovodili prethodne godine.

Prvi od britanskih radionavigacionih uređaja velikog dometa — *dži (gee)* — bio je spreman za korišćenje, ali on je bio ograničenog dometa, pa se i očekivalo da će ga Nemci uskoro moći ometati. U to vreme u glavnom štabu Bombarderske komande kao i u ministarstvu vazduhoplovstva, stvorena je takoreći zaverenička grupa koja se zalagala za neku vrstu jedinica za navođenje sa iskusnim posadama koje bi trebalo glavninu bombardera da dovedu do cilja. Međutim, Haris se suprotstavio stvaranju takvih elitnih jedinica koje bi nastale tako što bi njegove grupe lišili najsposobnijih pilota.

Harisov odgovor na ovaj problem bio je stvaranje »bombarderske kolone« — pokušaj da koncentriše bombardere u napadu u osmišljenu, tesnu grupu, koja bi mogla da preplavi odbranu u vazduhu i organizaciju vatrogasne službe na zemlji i da postigne maksimalno razaranja sa najširim mogućim požarima. Haris je bombardovao Keln sa hiljadu bombardera noću da bi dokazao svoju zamisao, prouzrokujući neizmerne štete uz gubitak od samo 3,8 odsto svojih snaga. Keln je, međutim, postavljao tek nekoliko navigacijskih problema, dok je problem pronalaženja i pogađanja veoma udaljenih ciljeva i dalje ostao nerešen.

Tek je pukovnik Sidni Osborn Bafton (Sydney Osborne Bufton), najsposobniji operativni bombarder pilot, koji je radio u ministarstvu vazduhoplovstva, uspeo da se izbori u glavnom štabu za stvaranje jedinica za pronalaženje ciljeva. Tako je 11. avgusta 1942. uprkos Harisovom protivljenju, ministarstvo vazduhoplovstva odobrilo formiranje snaga obeleživača ciljeva. No, od trenutka nastanka te su jedinice imale svu Harisovu podršku. Jedan mladi australijski potpukovnik, Donald Benet (Donald Bennett), bio je postavljen za komandanta novih snaga. Sa svega devet meseci operativnog iskustva za sobom, Benet je već stekao zavidan ugled kao ekspert za vođenje navigacije na velikim daljinama.

Međutim, velike su muke čekale nove jedinice obeleživača ciljeva. Benet je kao mlad oficir unapređen za potpukovnika, i tako je naišao na neodobranje nekih komandanata iz glavnih bombarderskih snaga — na ljude koji su duže od deset godina izgrađivali svoj put dugim penjanjem lestvicama u službi, a proživeli su i tri mučne godine bombarderskih operacija. Benetov štab bio je u Vajtonu u Hantingdonšajru na aerodromu poznatom po dobrim vremenskim uslovima. Prve jedinice obeleživača ciljeva su bile: 7. eskadrila (*stirlingzi*), 35. eskadrila (*halifaksi*), 83. eskadrila (*lankasteri*), 156. es-

Levo: Četvoromotorni hendli-pejdž halifaks 35. bombarderske grupe koja je bila jedna od prvih jedinica obeleživača ciljeva, formiranih avgusta 1942. U izbočini zadnjeg dela trupa nalazi se antena radara H2S koji je olakšavao traženje ciljeva.

Desno, gore: Bombarderske posade se pripremaju za zadatak tokom sledeće noći.

Desno, sredina: Bombarderske posade razgovaraju pre ulaska u svoje avione.

Desno, dole: Avro lankasteri bombarduju Forhajm u noći između 23. i 24. februara 1945. Obeleženi ciljevi su vidljivi kao požari iza gustog dima.

Na dnu: Lankasteri iz 83. eskadrile, jedinice obeleživača ciljeva dobijaju dozvolu za poletanje.





kadrila (*vickers velingtoni*) i 109. eskadrila (*velingtoni mark VI* za velike visine koji na kraju nisu ni korišćeni u operacijama).

Ove eskadrole su bile popunjene sredinom avgusta 1942. i, već u roku od 24 časa imale su da budu spremne za operacije. U noći između 18. i 19. avgusta, obeleživači ciljeva su vodili glavne bombarderske snage do brodogradilišta u Flensburgu, u pokrajini Šlezvig-Holštajn. Pošto radarska sredstva nisu delovala, a vremenska prognoza je bila netačna, ovaj napad se pokazao prilično neuspešan. Kritika ideje o stvaranju obeleživača ciljeva tako je odmah imala dokaze za svoje argumente.

Čarobne kutije

Razloge za propašaj u napadu na Flensburg treba tražiti i u činjenici da su, u stvari, Nemci tada već ometali uređaj *dzi*, jedini radar koji je Britancima bio na raspolaganju na njihovom putu do cilja. Sistem *oboe*, sa većim mogućnostima preciznog navođenja, tek je počeo da se uvodi, iako više kao naprava za slepo bombardovanje nego kao pomoćno sredstvo u vođenju navigacije. Uostalom, imao je još uvek niz slabosti. Suština sistema bila je u paru elektromagnetskih uskih snopova, sa kojima je moglo da se obezbedi navođenje sa velikom tačnošću iznad tačke cilja, a radio-prijemnik u kabini omogućavao je bombarderu da se ovaj uređaj koristi za vođenje aviona do cilja. Međutim, samo je jedan od bombardera mogao da koristi taj par zraka u isto vreme, a osim toga, za vreme završnog prilaženja nišanskoj tački, bombarder je imao da leti bez promene pravca i visine i to nekoliko milja, izlažući se na taj način lovcima i flaku. Na kraju, pošto su se zraci emitovali sa udaljenih terena u Engleskoj, njihov domet je iznad Nemačke bio ograničen.

Upravo su ta ograničenja *oboe* sistema govorila u prilog Benetovog zahteva da tu opremu dobije na ekskluzivno korišćenje za potrebe svojih obeleživača ciljeva. Još je sugerisao da bi *moskiti* — priznati u RAF-u kao izvrsni avioni — bili upravo idealni za njegove jedinice. Brzina i operativna visina leta ovog aviona pružale su mu zaštitu u odnosu na neprijateljsku odbranu tokom naleta ka cilju. *Moskiti*, opremljeni uređajima *oboe* postali su tako efikasni da je tek po neki bio oboren od Nemaca, a pitanje je da li je uopšte neki neoštećeni *oboe* pao u njihove ruke. U svakom slučaju, Nemci nikada nisu uspeli da ga ozbiljnije ometaju.

Treća od »magičnih kutija« koja je bila korišćena kod obeleživača ciljeva (isto kao i kod brojnih bombarderskih snaga), bio je *H2S*, samostalni radar, koji je nošen na avionu i »slikao« radarskom slikom konfiguraciju terena ispod bombardera. Bio je nezavisan od zemaljskih



stanica u Engleskoj, a bio je i otporan na neprijateljsko ometanje i, barem teoretski, bio je sposoban da omogući obeleživačima da obeleže cilj čak i ako bi on ležao ispod debelih slojeva oblaka, kao i snagama bombardera da bombarduju na slepo i bez označenog cilja. Nesrećnim slučajem, *H2S* je uskoro pao u nemačke ruke i na osnovu toga oni su izgradili opremu koja je omogućavala noćnim lovcima da hvataju britanske *H2S* bombardere, što je mesecima RAF-u ostalo nepoznato. U stvari, Britanci su ovim »super-napravicama« tako verovali da su ih obeleživači ciljeva uključivali odmah nakon poletanja iz Engleske — dajući time prethodno upozorenje Nemcima o predstojećem napadu.

U praksi, posade obeleživača na *lankasterima* i *halifaksimama* koristile su uređaje *H2S* za vođenje navigacije i obeležavanje ciljeva, posebno kada su operisali van dometa *oboe* kojima su bili opremljeni *moskiti*. Od početka rada tih jedinica, posade su koristile to što su stekle prilična iskustva u svojim prethodnim borbenim operacijama, pošto su gotovo sve imale za sobom prvi krug od 30 izvršenih borbenih zadataka. Benet je zaveo sistem, po kome su novi piloti obeleživača ciljeva morali da izvrše izvestan broj uspešnih zadataka kao »drugi piloti« (kopiloti), pre nego što bi dobili svoj avion. Tek onda su mogli da nose poseban znak svoje jedinice na uniformama. Zbog izuzetnog značaja pridavanog njihovim operacijama, borbeni period u jedinicama obeleživača bio je određen na 60 akcija, — što je dvaput više nego u uobičajenim jedinicama bombarderskih snaga.

Bitka za Rur

Vremenom obeleživači su stekli poverenje Bombarderske komande. Nije bilo moguće prenebeći činjenicu da je mnogo veći postotak snaga za napad stizao do svojih ciljeva i pogadao ih. Harisove bombarderske formacije su postizale željeno dejstvo i potpunim zaokupljanjem neprijateljske odbrane i tako, s jedne strane, smanjivale pritisak na glavninu snaga, a s druge i na obeleživače prilikom njihovih letova radi navođenja na ciljeve.

U martu 1943. Haris se upustio u prvu od tri velike bitke Bombarderske komande, u ofanzivi protiv Nemačke. Na dan 5. marta, *moskiti* obeleživača opremljeni uređajima *oboe* bacili su svoje zapaljive bombe za obeležavanje cilja tačno na Krupove fabrike u centru grada Esena, i time naznačili početak bitke za Rur. Do tada je ovaj veliki industrijski kompleks, veoma prostran, bio pošteđen

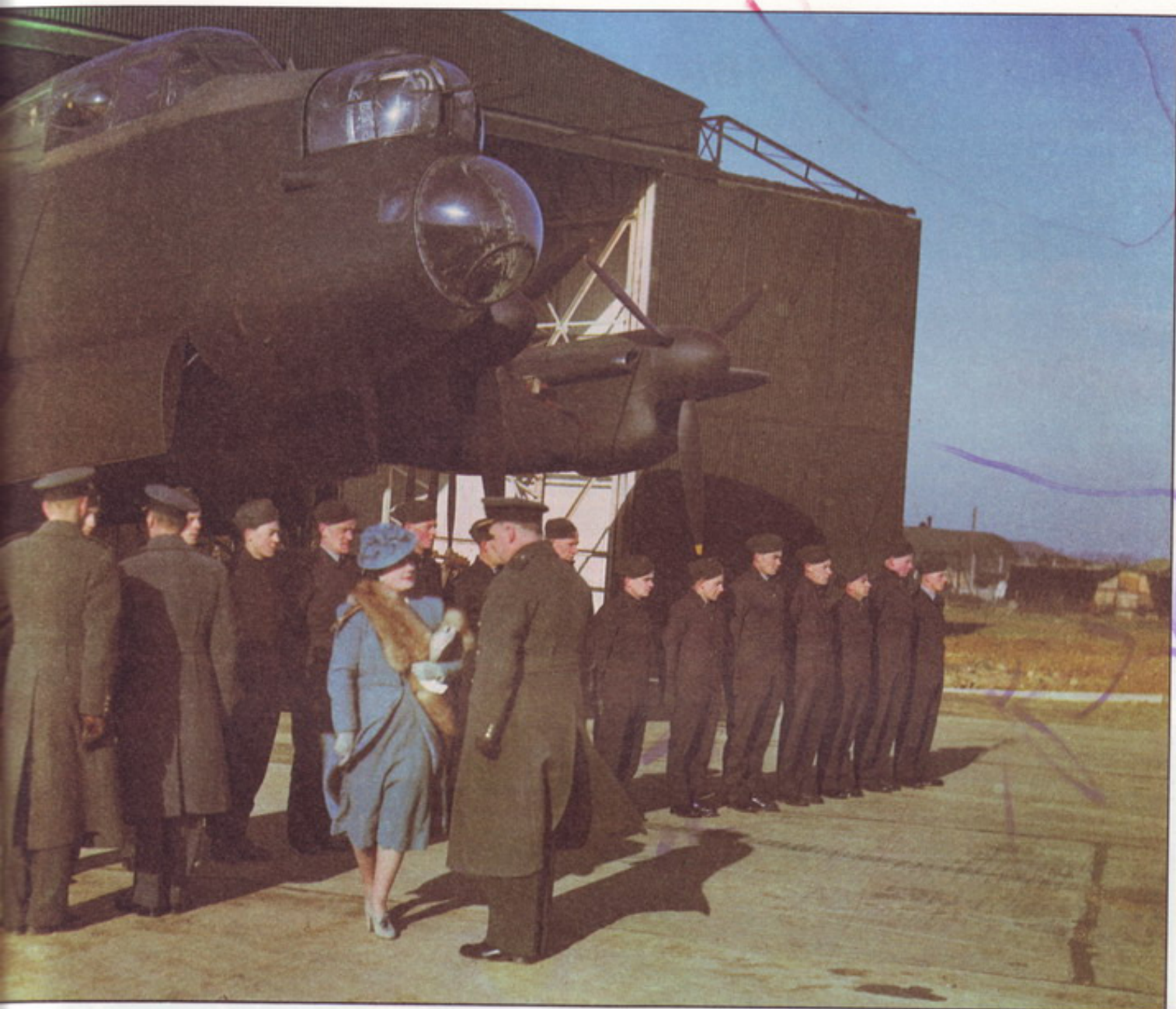
ozbiljnijih oštećenja, jer se stalno nalazio ispod neprozirne dimne zavese. U toj noći obeleživače na *moskitosima* sa *oboama* sledila je glavnina snaga sa oko 400 teških bombardera. Oni su napadom napravili pustoš na površini od oko 65 hektara životno važnih fabrika. Nedelju dana kasnije, obeleživači su ponovo predvodili drugi napad na Esen, a tokom sledećih šest nedelja, bombardovano je devet gradova u Ruru, i jedanaest drugih širom Nemačke, a svi su predvođeni jedinicama obeleživača. Bitka za Rur, koja je nastavljena do 14. jula 1943. sadržala je seriju od 43 teška vazдушna napada, od kojih su 29 bili usmereni isključivo protiv Rura, sa povremenim napadima na Berlin i drugde, kako bi se stvorila konfuzija u nemačkoj odbrani.

Jula meseca Haris je započeo svoju sledeću kampanju — masovne napade na Hamburg. Tokom deset dana ova luka je doživela četiri teška noćna napada Bombarderske komande i dva dnevna napada bombardera američkog vazduhoplovstva. Hamburg je ležao van dometa *oboe*, ali se jasno pokazivao na uređaju *H2S*, koje su koristili obeleživači ciljeva. Oni su tako bacili ogroman broj svetlećih bombi za oznaku ciljeva a prvi put i velike količine staniolskih traka za zasenčavanje nemačkih radara. To je bila prva prilika u kojoj su staniolske trake (»prozori«) korišćene iznad Nemačke. Za vreme ovih šest pustojećih vazдушnih napada oko 50.000 stanovnika Hamburga je poginulo — gotovo toliko koliko je bilo žrtava u nemačkim vazдушnim napadima na Britaniju za vreme čitavog drugog svetskog rata. Do tog trenutka obeleživači su vodili napade uglavnom protiv ciljeva na kraćoj i srednjoj udaljenosti od britanskih bombarderskih baza. Bitke za Rur i Hamburg su bez daljnog bile pobjeda Bombarderske komande, pa se Haris odlučio i za treći deo svoje ofanzive — za bitku za Berlin. Smatrao je da će tu ponoviti uspeh postignut nad Hamburgom i nadao se da će napadima u središte rajha ubiti nemačku volju da nastave rat.

Iako je tokom velikog broja bombarderskih napada vođenih protiv Berlina, šteta nanescena nemačkom glavnom gradu bila veoma velika, to ipak nije pobudilo Nemce da odustanu od rata. Mnogi napadi su bili i neuspešni. U velikom napadu na Berlin između 24. i 25. marta 1944. izgubljeno je ništa manje do 73 teška bombardera, dok su tek neke od bombi pale u krug od 5 km uže tačke cilja. U napadu protiv Štutgarta devet noći pre ovoga, nijedna od bombi nije pala na grad.



Levo: Avro *lankaster* *BMK III* iz 619. eskadrile, u februaru 1944. Ova eskadrila je uzela učešća u mnogim velikim napadima između juna 1943. i aprila 1945. U roku od šest meseci od uvođenja snaga obeleživača ciljeva avgusta 1942. efikasnost bombardovanja je znatno porasla.



Poraz kod Nirnberga

Bitka za Berlin, koja je uključivala i napade na druge gradove i ciljeve, završila se katastrofalnim napadom protiv Nirnberga u noći između 30. i 31. marta 1944. kada je bilo angažovano 795 teških bombardera *lankastera* i *halifaksa*, od kojih je 94 nedostajalo na povratku kući, dok se sledećih 12 razbilo prilikom sletanja u Britaniji. Nirnberg je bio slabo pogođen i veći broj bombi se rasturio u širem rejonu cilja. Snage obeleživača u ovom napadu su i same pretrpele više od deset odsto gubitaka. Bitka za Berlin u celini stajala je Bombardersku komandu 1.128 izgubljenih aviona i nekih 6000 članova letaćkih posada. Odmah nakon toga Bombarderska komanda je usmerena na pripreme za napade u podršci predstojeće invazije u Normandiji, a posebno protiv baza nemačkih letućih bombi u severnoj Francuskoj. Nije ništa neprirодно što su, upravo zbog tih gubitaka, upućivane kritike na račun Benetovih obeleživača ciljeva, koji su sada postali 8. grupa Bombarderske komande. U vreme napada na Nirnberg ta grupa je imala na raspolaganju sedam eskadrila *lankastera*, tri bombarderske eskadrile *moskita*, dve eskadrile *moskita* opremljenih radarima *oboe* i meteorološku eskadrilu *moskita* koji su bazirali u Vajto-

Gore: Kraljica Elizabeta u obilasku obeleživača ciljeva, u februaru 1944. Ove jedinice su opravdano smatrane elitnim i okupljale su najiskusnije i najbolje pilote. Njihova veština i perfektnost u radarskoj navigaciji i tehničari preciznog bombardovanja, bile su baza uspeha Bombarderske komande u stratezijskoj bombarderskoj ofanzivi.

nu. Poraz kod Nirnberga stajao je Beneta njegovog monopola nad obeleživačima ciljeva. Na izričitu molbu vazduhoplovnog vicemarsala Ralfa Kohrana (Ralph Cochrane), komandanta 5. divizije, Haris se složio da ova grupa preuzme svoje sopstveno obeležavanje ciljeva, tako da je Kohran dobio tri Benetove eskadrile — 627. eskadrilu *moskita*, 83. i 97. eskadrilu *lankastera*. Dakle, povremeni promašaji obeleživača nisu označili kraj njihove izuzetne divizije. Benetu treba priznati da je u vreme od 1942. do 1944. zahvaljujući njegovim naporima savladana početna potpuna nemoć britanskih bombardera da pronađu svoje ciljeve. Ogromne formacije koje su letele protiv ciljeva duboko u unutrašnjosti Nemačke 1945. i operisale uprkos znatno poboljšanoj odbrani, i u svim vremenskim uslovima, na početku rata u Bombarderskoj komandi ne bi mogle ni da se zamisle. Što je Kohran odlučio da preuzme deo zadataka obeleživača ciljeva već je i samo po sebi očigledan dokaz o priznanju potrebe njihovog postojanja. Uistinu, Nirnberg je predstavljao tek nepovoljan period u postojanju tih jedinica koje su tako uporno zacrtavale brojne Benetove letaćke posade nastavljajući da deluju neizmene do samog završetka drugog svetskog rata.

CRNA NOĆ BOMBARDERSKE KOMANDE

Napad na Nirnberg u martu 1944. završio se uz najveće gubitke britanskih bombardera u drugom svetskom ratu

Zeleno svetlo je bljesnulo preko prostrane jorkširske bombarderske baze Burn, blizu kanala Selbi, a teško natovareni bombarder *halifaks MKIII* iz 578. eskadrile počeo je polako da rula, povećavajući brzinu i uz grmljavinu motora jureći preko piste da bi se uputio za Nemačku. Pilot Barton (Cyril Barton) i njegova posada bili su, u pretposlednoj noći marta 1944, određeni da učestvuju u teškom vazдушnom napadu britanskih bombardera na vitalni industrijski centar i železnički čvor u Nirnbergu. Bartonov *halifaks* je nosio ime *Ekskalibur*, amblem na nosnom delu aviona prikazivao je ruku koja se pojavljuje iz sloja oblaka, mašući legendarnim mačem kralja Artura. Bombarderska komanda, u sadejstvu sa 8. vazдушnom armijom američkih snaga koja je letela u dnevne napade, nastavila je sa nesmanjenim pritiskom neprekidnu vazдушnu ofanzivu protiv nemačke industrije, bez obzira na to što je trpela gubitke koji su bili veći nego u bilo kome rodu oružanih snaga britanske armije. A upravo je tek započeti zadatak doveo do najtežih gubitaka koje je RAF ikada pretrpeo.

Osvetnički mač

Ukupno 795 aviona iz Bombarderske komande (uključujući 110 aviona iz snaga obeleživača ciljeva) krenulo je protiv bavarskog grada, koji je ležao duboko u unutrašnjosti neprijateljske teritorije. Poleteli su iz istočne Engleske, ne sluteći da je ovom prilikom osvetnički mač bio

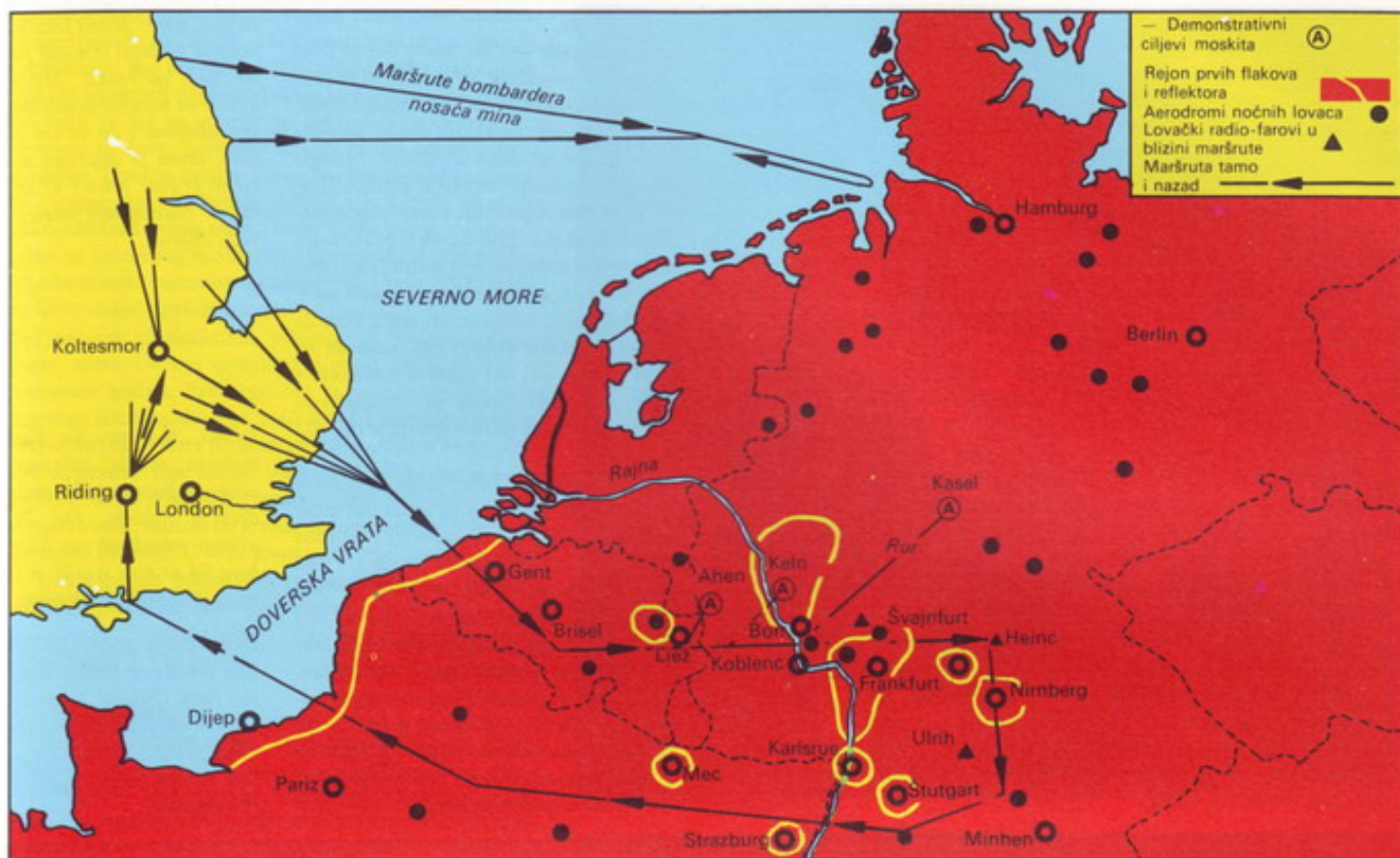
čvrsto u rukama neprijatelja. Stvari su krenule rdavo već od samog početka: iz nerazumljivih razloga, bombarderima je u odlasku data maršruta koja je let usmerila ka mestu Šarlroa u Belgiji, potom dalje na istok gotovo 400 km do Fulda, blizu Frankfurta, odakle je trebalo da izvrše svoj definitivni prilaz za bombardovanje Nirnberga iz pravca sever—severozapad.

Takva izlomljena maršruta bila je inače normalno korišćena u bombarderskim akcijama, ali je u ovom slučaju ta maršruta direktno dovela bombarderske snage u blizinu dveju poznatih nemačkih radarskih stanica. Štaviše, planeri ovog napada su loše procenili vremensku situaciju iznad Severnog mora, pa zbog toga nisu ni uputili nikakve avione za lažno izvođenje operacija i odvlačenje pažnje neprijatelja. Inače, takvi demonstrativni napadi su oduvek bili jedan od najboljih načina za smanjenje gubitaka. Nešto ranije, u martu, prilikom napada na Frankfurt, demonstrativni napadi iznad Severnog mora su potpuno obmanuli neprijateljske lovce.

Posade nemačkih noćnih lovaca su uskoro imale priliku za revanš. Visoki oblaci za koje se smatralo da će bombarderima pružiti zaklon duž maršrute, razišli su se pre nego što su posade ugledale belgijsku obalu, i bombarderi su ostali izloženi, obasjani mesečinom. U isto vreme su emitovanje uređaja *H2S* »magičnih očiju« bombardera otkrile nemačke radiogoniometrijske stanice na zemlji, pa je sasvim precizno unošena na kartu

Dole: Davanje uputstava pred napad na Nirnberg u noći 30. marta 1944. Nebo iznad Belgije je bilo vedro pa su bombarderi i njihovi kondenzacioni tragovi bili jasno vidljivi prema svetlu mesečine.





Gore: Karta pokazuje područje napada i maršrute bombarderskih formacija koje su prolazile u blizini dve nemačke radarske stanice nemačkih noćnih lovaca.

putanja leta britanskih bombardera. Otada je kretanje bombardera stalno praćeno. Neprijatelj je ispravno procenio da može zanemariti snage od nekih 50 halifaksa angažovanih na postavljanju mina u Helgolandskom zalivu, kao i napade koje su vršili Moskiti radi obeležavanja ciljeva u Holandiji i u Ruru, u cilju odvlaćenja pažnje. Na osnovu svega toga Nemci su počeli da koncentrišu svoje noćne lovce u blizini pomenutih radarskih stanica. Dok su halifaksi i lankasteri silovito prodirali preko Nemačke, oni su za sobom ostavljali guste kondenzacione tragove, mada su leteli na visini ispod one na kojoj su se obično stvarali ti »izdajnički« kondenzovani tragovi. Kako je bila vedra noć, mesečina je tim kondenzacionim tragovima davala neku fosforescentnu svetlost i mnogi članovi posada u bombarderskoj grupi sa strahovanjem su posmatrali ovu pojavu. A čekala ih je i druga opasnost. Još i pre početka leta od 400 km u pravcu istoka, bombarderska formacija počela je da se razbija usled neočekivanih vetrova. Uskoro se raširila u širokom talasu severno od pravog puta, i na kraju uletela pravo u rojeve nemačkih noćnih lovaca, koji su napadali u blizini pomenutog prvog radio-fara, nazvanog IDA. Nastala je neprekidna borba tokom svih 400 km do blizu Ahena, pa pored drugog radio-fara (nazvanog OTTO), a zatim južno, uz sve veći broj nemačkih lovaca koji su pristizali, jer su Nemci dotle tačno procenili cilj napada.

Lak plen

Obasjani mesečinom i često ostavljajući siluete na oblacima ispod njih, bombarderi su postali lak plen za noćne lovce koji su napadali, i jedan za drugim obarali u plamenu. Noćne lovačke grupe iz različitih baza širom Nemačke su se pridružile opštoj hajci, kako je kasnije izjavio jedan od nemačkih pilota, poručnik Fric Brant (Fritz Brandt): »Bilo je nemoguće ne shvatiti pravac leta prema cilju već i po broju razlupanih aviona koji su se naredali u nizu preko polovine Nemačke«.

Desno: Potporučnik Siril Barton je posmrtno odlikovan Viktorijinim krstom za izuzetnu hrabrost ispoljenu tokom nemogućih uslova u izvršavanju zadatka tokom napada na Nirnberg.



Sedamdeset i pet *lankastera* i *halifaksa* iz australskog ratnog vazduhoplovstva nalazilo se među bombarderskim snagama koje su pošle u ovaj napad. Barem je dvadeset od njih presretnuto, iako su mnogi od njih uspeali da se spase veštím manevrom ili smelim odgovaranjem vatrom na vatru. Jedan pilot *lankastera* iz 467. eskadrile je izbrojao 30 zapaljenih aviona na relaciji između Ahena i Nirnberga, i verovatno je barem 50 aviona bilo oboreno još pre stizanja na cilj. Do tog trenutka sve nastale teškoće proizašle su iz činjenica van pilotskih moći delovanja, međutim, čak i oni bombarderi koji su se probili do Nirnberga shvatili su da njihovim poteškoćama još nije došao kraj.

Obeleživači ciljeva su zakasnili 47 minuta, a sam je grad bio prekriven oblacima. Po planu je trebalo da prve bombe padnu u 01.10 časova, ali još prilično kasnije stotine bombardera su kružile oko oblasti cilja, zabrinuto tražeći pogledom svetleće markacijske bombe koje je trebalo da bace obeleživači ciljeva. Nekoliko sudara je izbegnuto u poslednjem trenutku, a neki avioni su uskoro počeli da bacaju bombe za svoj račun. Jedan *lankaster* iz 460. eskadrile australske grupe na kraju je bombardovao položaj reflektora, a u istom trenutku posada je ugledala prve oznake obeleživača ciljeva, koje su padale barem 32 km severoistočnije od njih. Sve nestrpljivije posade bacale su svoje bombe gde su stigle a one bez uredaja *H2S* i koje su se oslanjale na sigurnu prognozu o pravcu i jačini vetrova bombardovale su neka mesta koja su bila i 40 km udaljena (na primer Švajnfurt) od pravog cilja, a da to nisu ni znale.

Najgore slutnje se potvrđuju

Jedini dokaz da su bombe pale i na Nirnberg došao je sa nemačkog radija. Izveštaji posada RAF-a koje su se vratile bili su tako pesimistički da vrhovni komandant Bombarderske komande Haris nije ni tražio inače uobičajene snimke jedinica za fotografsko izvidanje. Mnogo kasnije, tek nakon rata, tadašnje strepnje Bombarderske komande su se potvrdile zaplenom kompletnog ratnog dnevnika Luftvafe koji je otkrio da su u Nirnbergu tokom tog bombardovanja većinom teško stradale stambene četvrti, a da je industrija tek neznatno oštećena.

U trenutku kada su britanski bombarderi uzeli kurs za povratak kući, oni su bili tako široko raštrkani da su nemački noćni lovci gotovo sasvim izgubili kontakte s njima, međutim, avioni su sada postali idealni ciljevi za baterije nemačke protivavionske odbrane koja je oborila barem 14 aviona.

Među bombarderskim snagama koje su se vraćale u Englesku i dalje se nalazio *halifaks* pilota Sirila Bartona, ali je avion bio nalik ranjenoj ptici. Bartonovi problemi su počeli već na maršruti ka cilju, kada se nalazio na nekih 113 km ispred Nirnberga. Jedan nemački *junkers Ju-88* otvorio je vatru na njegov avion i oštetió mu unutrašnju radio vezu. Onda ga je napao *meseršmit Me-210*, oštetió mu jedan od motora kao i mitraljeze. Napadi na njegov avion su se nastavili gotovo neprekidno, dok je bombarder grčevito održavao kurs. U toj konfuziji, jedan pilotov znak rukom članovi posade su pogrešno protumačili, pa su navigator, bombarder strelac i radio-operater iskočili padobranima.

Desno, gore: Jedna letaćka posada podnosi izveštaj posle svog povratka. Mnogi avioni su bombardovali mesta udaljena i do 40 km od cilja, čemu je doprineo netačan pravac vetra i 47 minutno zakašnjenje obeleživača ciljeva.

Desno, sredina: Na kontrolnom tornju zabrinuto očekuju povratak bombarderskih posada. Od 795 aviona određenih za Nirnberg 94 se nisu vratili, a 12 su se polomili pri sletanju.

Dole i desno, dole: Opustošeni Nirnberg snimljen posle rata. Napad u martu 1944. malo je doprineo ovim oštećenjima, uprkos žestokim gubicima koje je pretrpeo napadač.



Bartonov bombarder bio je veoma teško oštećen, bitni članovi posade su iskočili, a sa preostalima nije mogao da komunicira. Bio je svestan da ako nastavi let nad ciljem, biće još izloženiji neprijateljskim lovcima, a ako tu preživi čeka ga još let od gotovo pet sati, i to sa svega tri ispravna motora, najvećim delom preko neprijateljske teritorije. Uprkos svemu tome, Barton je hrabro nastavio, stigao do Nirnberga, odbacio bombe i okrenuo teško oštećeni avion nazad kući. Tada mu je još otpala i elisa sa oštećenog motora, a otkrio je da iz dva probušena benzinska rezervoara curi gorivo. On je, ipak, uporno leteo dalje, uprkos čeonim vetrovima.

Pod takvim okolnostima preleteo je preko engleske obale, samo 145 km severno od svoje baze, ali mu je ponestalo goriva. Pre nego što je mogao da pronađe pogodan teren za sletanje, stao mu je i drugi levi motor. Sa dva mrtva motora na jednom krilu oštećenim *halifaksom* se gotovo nije moglo upravljati, ali pošto je leteo prenisko da bi preostala posada mogla padobranima da napusti avion, Barton im je naredio da zauzmu položaj za prinudno sletanje. U to se zaustavio desni spoljni motor. Sa samo jednim preostalim motorom Barton je činio očajničke pokušaje da izbegne direktan udar u neke kuće i *halifaks* je konačno tresnuo udarivši u hrpu šljake blizu Sanderlenda u Durhamu.

Neverovatna hrabrost

Barton je tada poginuo, ali su njegova tri druga iz posade preživeli i mogli da ispričaju o njegovom herojstvu. Juna 1944. Barton je posmrtno odlikovan Viktorijinim krstom. Pre toga Barton je uzeo učešća u četiri bombarderska napada na Berlin i u 14 drugih akcija. U jednoj od njih, dva člana iz njegove posade su bili ranjeni tokom grčevitog nastojanja da pronađu cilj napada, uprkos užasnoj vremenskoj situaciji. »Hrabro je izvršio svoju zadnju misiju, suočavajući se sa nemogućim izgledima«, istaknuto je u obrazloženju odlikovanja Viktorijinim krstom, »i oficir je pokazao neverovatnu hrabrost i predanost zadatku«.

Jedan drugi bombarder koji je preživeo u ovom napadu bio je *halifaks MK III* iz 424. eskadrile kanadskog ratnog vazduhoplovstva (RCAF), kojim je pilotirao poručnik F. F. Hamilton. Bombarder je iznenada napao lovac, i pre nego što je preduzeo bilo kakav manevar za izbegavanje, bio je više puta teško pogoden iz topova i vatrom mitraljeza. Vodovi kontrole desnog motora su se istopili od vrućine, na jednom od motora izbila je vatra, a uređaj za regulisanje konstantne brzine obrtaja bio je oštećen i neupotrebljiv. Izgubljeno je dosta visine pre nego što je Hamilton ponovo uspostavio kontrolu. Vatra na motoru je ugašena, ali su vibracije aviona bile snažne i situacija je postala ozbiljna. U takvoj situaciji elisa sa jednog od oštećenih motora je odletela. Bombarder se donekle umirio i Hamilton ga je uspeo bezbedno vratiti u svoju bazu. *Halifaks* je inače bio dvaput napadnut na povratku kući, ali su ove napade strelci uspešno odbili.

Za Bombardersku komandu, cena napada na Nirnberg je bila ogromna: od 795 aviona koliko ih je učestvovalo u napadu, 94 su nedostajala u povratku, dok se 12 potpuno razbilo na sletanju, a još 59 drugih su bili oštećeni. To je predstavljalo gubitak u odlasku i povratku od 11,8 odsto, a sve ukupno 20,8 odsto. Bombarderska komanda je tako stradala, da je to bio najžešći udarac u njenoj istoriji i taj napad je prekinuo dugo cenjenu taktiku masovnog i koncentrisanog napada na velike ciljeve. Tim se napadima pribeglo tek kada se situacija na nebu iznad Nemačke sasvim izmenila, a u međuvremenu Bombarderska komanda preorijentisala se na ciljeve u Francuskoj radi prethodnih priprema za D-dan (invaziju u Normandiji).



NOĆNI LOV

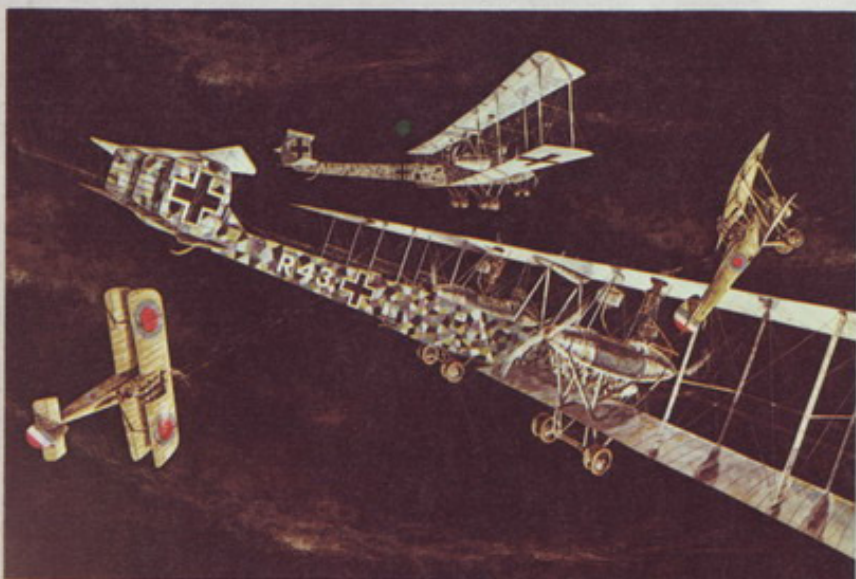
Moderna tehnika za noćni lov zasnovana je na skromnim počecima u prvom svetskom ratu

Dole: Umetnička slika Džozefa A. Felona (Josef A. Phelon) »Noćni lovci protiv giganta«, predstavlja lovce sopvit kemel kako napadaju cepelin iznad Engleske. Kemeli su se kao noćni lovci upotrebljavali u 44., 87. i 11. eskadrili.

Savim dole: Francuski vozačen V-10 B2 koji je u noći 20. septembra 1918. jedan pilot iz 73. nemačke eskadrile prinudio na sletanje.

Džon Slesor (John Slessor) — koji je kasnije postao šef vazduhoplovnog štaba RAF-a — mogao je jasno da vidi cepelin L-15, koji nije bio veoma udaljen. Reflektori su jedva bili potrebni, jer se čitava silueta ovog monstruma reflektovala obasjana svetlima Londona, koji u oktobru 1915. još nije bio zamračen. Međutim, mogućnosti njegovog starog aviona BE su bile tako neadekvatne, a rezervoari skoro ispražnjeni, da je morao da odustane od gonjenja neprijatelja i da se vrati u bazu. Ali je tamo, zbog guste magle koja se pojavila, i posade reflektora koja mu je uperila svetla u lice, slomio avion.

Danas je teško zamisliti svet u kome nije postojala organizovana vazдушna odbrana i u kome borbeni avioni — što je bio i stari BE 2, nisu mogli da stignu cepelin ili da se dignu do visine na kojima su leteli nemački vazdušni brodovi. Ali, tada su avioni mogli da postignu brzinu od najviše 113 km na čas. Bilo je, uistinu, i tada aviona koji bi mogli da prestignu cepeline — međutim, oni su ostali neiskorišćeni sve do septembra 1916. kada su to započela tri hrabra vazduhoplovca leteći u noći na lovcima sopvit



kemel. Krajem 1917. noćni lov se dalje razvijao. Tako je 151. eskadrila RFC (Royal Flying Corps) u Francuskoj nakupila prilično iskustva kao i Nemci u svojim lovačkim eskadrilama »Jasta« (Jagd stafel) pa i pojedini preduzmljivi piloti iz drugih zaraćenih zemalja.

Nešto kasnije, 151. eskadrila RAF-a i 185. eskadrila američkih ekspedicionih snaga, stekle su reputaciju svojim noćnim lovom, ali jedini pravi organizovani sistem noćne odbrane izrastao je u jugoistočnoj Engleskoj. Ovdje, odbrana sa zemlje i lovački avioni su do 1918. uspjeli da postave jednostavan način za otkrivanje, praćenje i obaranje barem nekog broja napadača. Što se tiče protivavionskih topova, od njih nije bilo neke velike pomoći, izuzev kada je cilj bio osvetljen reflektorima, pa i u tom slučaju neprijateljski gubici su prouzrokovani pre svega dejstvom lovaca presretača. Neki britanski avioni, posebno lovci kemel, prerađeni su da budu pogodniji za letenje noću i da pilota tada ne zaslepljuje vatra njegovih sopstvenih mitraljeza.

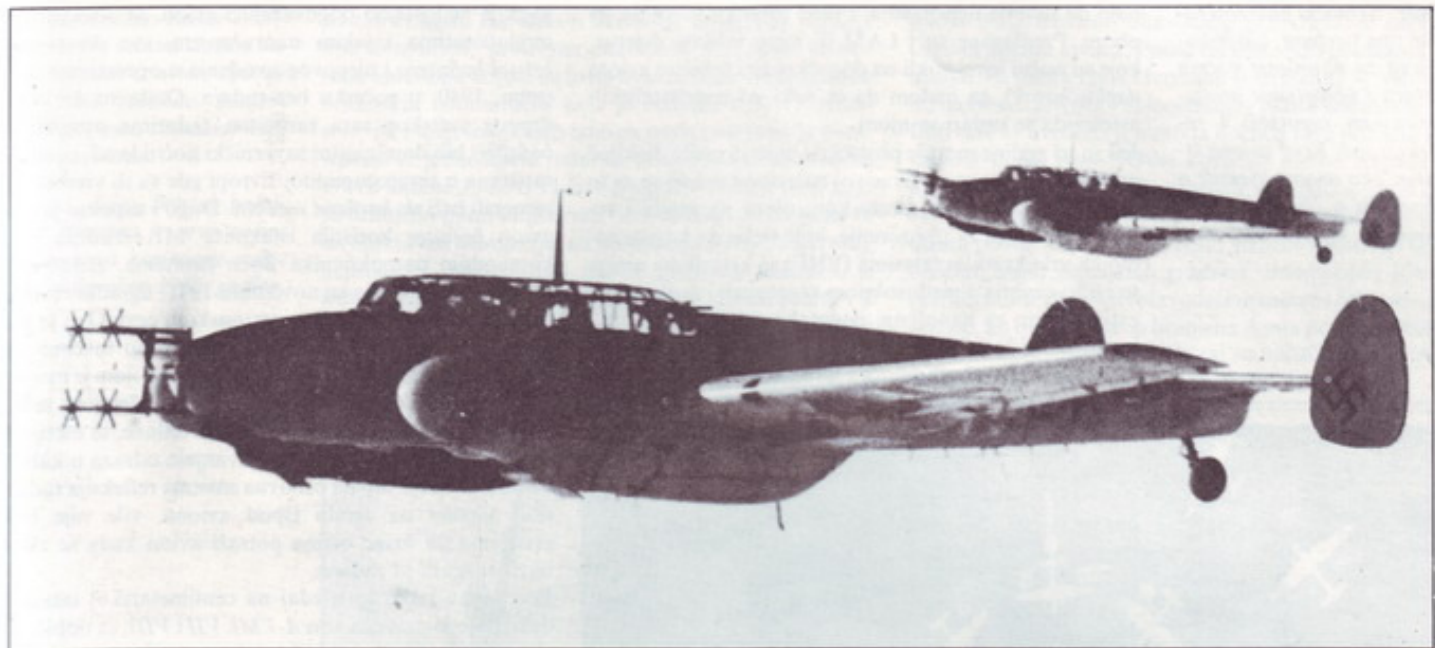
Napredak u slepom letenju

Između dva svetska rata tek se neznatno izmenila tehnika noćnog letenja, međutim, veoma su se razvili instrumenti za slepo letenje, koji su svim avionima olakšali letenje u slučaju da je spoljna vidljivost slaba. Noćni lovci tehničarima nisu bili interesantni i oni su se od drugih aviona obično razlikovali jedino po zatamnjenim svetlima u pilotskoj kabini i tovaru od nekoliko svetlećih bombi ili raketa za osvetljavanje piste prilikom sletanja.

Do stvarnog napretka te tehnike došlo je nizom skoro neverovatnih slučajnosti. Britanski radio-stručnjak Robert Vatson-Vat (Robert Watston-Watt) bio je jednom prilikom upitan za mišljenje o takozvanim »zracima smrti« i da li bi oni mogli da doprinesu obaranju neprijateljskih bombardera. On je odgovorio da to ne bi bilo moguće, jer bi prvo trebalo naći način da se utvrdi gde je cilj, pa onda tek nišani zracima — a možda će ministarstvo vazduhoplovstva da pokaže zanimanje za proučavanje takvih mogućnosti radio-detekcije, to jest otkrivanja neprijatelja. Vatson Vtova primedba je, januara 1935. dala iskrnu nade da se može stvoriti neka efikasna odbrana protiv narasle flote bombardera sa novim performansama. Nastavak priče je već deo istorije. »Vati« — kasnije ser Robert Vatson-Vat — izumeo je napravu RDF-1 (Radio Direction Finding), sistem za otkrivanje, kasnije poznat kao radar, koji je pomogao Lovачkoj komandi RAF-a da dobije bitku za Britaniju. Ekpa kojom je on rukovodio, od 1937. radila je i na ugrađivanju radarske opreme u avione i rezultat njihovog truda je bio RDF-2.

Što je ovaj podvig uspeo, treba zahvaliti sposobnosti a i sreći naučnika iz britanske industrije — posebno kompa-





Gore: Jako naoružan Bf-110 snabdeven radarom bio je za sve vreme rata jedan od najefikasnijih nemačkih noćnih lovačkih aviona

Dole: Umetnička slika Majkla Turnera (Michael Turner), predstavlja avion bulton pol defijant, koji je prvo bio dnevni lovac. Posle teških gubitaka bio je prebačen na noćne operacije gde je imao više uspeha.

nijama GEC, Pe, Metroviki i Kasor. Taj avionski radar A-1, za presretanje u vazduhu, nalikovao je na igračku i prvi put je isproban u letu na avionu fajrej batl, 21. maja 1939. U julu 1939. uređaj A-1 Mk II ugrađen je na noćni lovac bristol blenhajm IF. Prvi ovakav radarski uređaj na avionu stigao je u 25. eskadrilu 31. jula. U početku 1940. blenhajmu pridodato je još 60 aviona sa poboljšanim radarskim uređajima tipa A-1 Mk III. Ove još uvek glomazne naprave nisu mogle da se ugrade u avione jednosede. Zato je tih godina zvanični britanski stav bio da lovci za letenje noću ili u lošim vremenskim uslovima treba da imaju dvočlanu posadu. Uostalom prvi avionski radari A-1 bili su tako nepouzdati i teški za rukovanje, da su skoro sve noćne pobeđe RAF-a, tokom 1941, postignute avionima bez radara, a nekoliko njih su bili jednosedi hoker harikeni i supermarin spitfajeri na kojima

su leteli samopouzdati i iskusni piloti, koji su mrzeli neprijatelja i javljali se za noćne akcije. Prva noćna pobjeda protiv neprijateljskih bombardera, izvojevana je u noći od 18. na 19. juni 1940. godine kada je komandir eskadrile A. G. Malan iznad Engleske oborio dva nemačka bombardera hajnkela He-111.

Prva pobjeda uz pomoć radara

Prvo uspešno noćno presretanje uz korišćenje avionskog radara A-1 obavili su poručnik Ašfild (Ashfield), potporučnik Moris (Morris) i narednik Lejlend (Leylend) na avionu blenhajm u noći 22/23. jula 1940. oborivši jedan nemački dornije Do-17. To je još ipak bila retkost, jer sve do pred kraj 1943. u RAF-u su vršeni eksperimenti često sasvim neverovatni, pa i potpuno neuspešni — kao, na primer, turbinlajt — prvi leteći reflektori koji je tre-



Dole: Nemački pokretni radar tipa *virzburg*, bio je korišćen za navođenje noćnih lovaca i upravljanje protivavionskim topovima i reflektorima. Krug aviona isrtan oko antene svedoči o uspesima u obaranju bombardera.

balo da osvetle neprijatelja, i time privuku lovce da ga obore. Predlagane su i LAM ili mine velikog dejstva, koje su noćni lovci vukli na dugačkoj žici (obično avioni *daglas havok*), sa nadom da će neki od neprijateljskih aviona da se sudari sa njom.

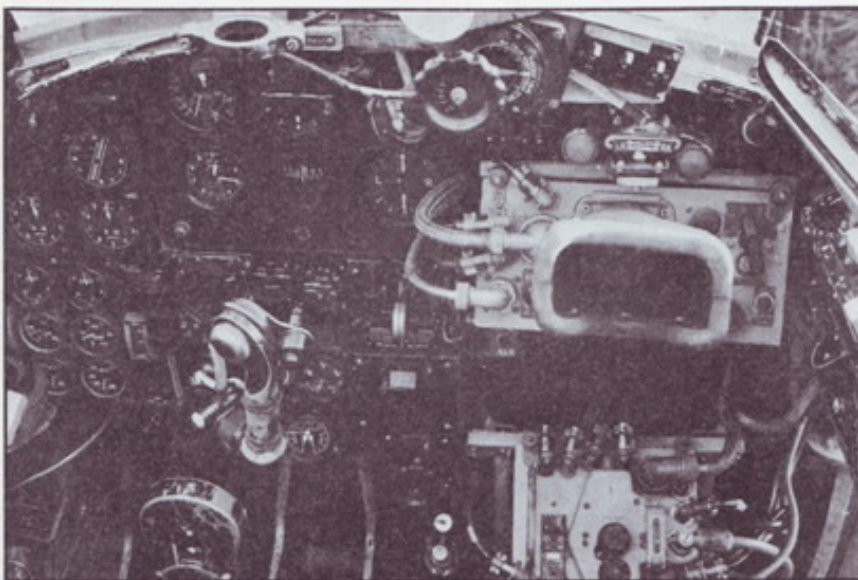
Još su tri godine morale proteći da bi se shvatilo da ključ noćnog lova nije samo u radaru na avionu već da su za to neophodne sposobne mreže kontrolora na zemlji i zemaljskih radara za upozorenje, koje treba da koriste radio na vrlo kratkim talasima (VHF) sa kristalima umesto radio-cevima u međusobnom razgovoru i saobraćaju, zatim sistem za nanošenje podataka o letu formacija i lovaca na zidnoj karti, radi informisanja, kao i odlično uigran tim sposobnih pilota i navigatora. Međutim, još

uvek je nedostajao odgovarajući avion, sa adekvatnim mogućnostima i jakim naoružanjem, sve do pojave *bristol bofajtera* i njegovog uvođenja u operativnu upotrebu, 1940, u početku bez radara. Onda su do kraja drugog svetskog rata različitim radarima opremljeni *bofajteri* bili dominantni saveznički noćni lovci, osim na ratištima u severozapadnoj Evropi gde su ih vremenom zamenili brži *de havilend moskiti*. Dugo i uspešno je pak avion *bofajter* koristila istaknuta 141. eskadrila pod komandom potpukovnika Boba Brahama. *Bofajter* je bio prvi avion kome su novembra 1941. ugradili revolucionarni radar *A-1*, sa magnetronskom cevi. Ovo je bio radikalni korak napred, koji je omogućio lovcima da koriste pokretnu antenu oblika diska, sa kojom je mogao da se emituje snop elektronskih zraka debljine jedne olovke kao reflektorski snop na veće daljine, sa oštrijom slikom i mnogo jasnijim pokazivanjem odraza u kabini aviona. Kada je otpala osnovna smetnja refleksija radarskih signala na zemlji ispod aviona, više nije bilo problema da lovac očima potraži avion kada se zbog blizine izgubi sa radara.

Prvi takav radarski uređaj na centimetarskoj talasnoj dužini bio je označen kao *A-1 Mk VIII i VIII*, sa uobičajenom spiralom na anteni i kružnim pokazivačem u kome je multi domet bio u centru cilja, a svetleći odraz na ekranu pokazivača prouzrokovan od refleksije njegovog objekta — bio je deo lukova čija je pozicija na ekranu davala pravu informaciju o položaju praćenog aviona. U avgustu 1940, pre nego što su Britanci ugradili svoj radar centimetarske talasne dužine, Tizard Nilson je, tada neutralnu Ameriku, upoznao sa osnovama te nove tehnologije. Bio je to početak svestrane saradnje sa laboratorijom za radio-snopove na slavnim institutu za tehnologiju u Bostonu. Tako nastali uređaj, nazvan *SCR-720*, sa britanskom oznakom *A-1 Mk X*, postao je standardni uređaj pred završetak rata, ugrađivan na avione *moskito* i *nortrop P-61 blek vidou* (crna udovica), koji je bio prvi avion konstruisan specijalno kao noćni lovac. Međutim, kada je 1944. počeo da se koristi brzi *moskito* (brzine 640 km na čas), sa dvostepenim kompresorom na motorima *merlin*, uz radar *A-1 Mk X*, kao i veliki *P-61 blek vidou*, za njih pogodni nemački ciljevi počeli su da bivaju retki. Američka ratna mornarica je zaslužila da se spomene za svoj pionirski *A-1* radar, koji je radio na kratkoj talasnoj dužini od 3 cm, dovoljno malih dimenzija da bi mogao da se ugrađuje u avione jednosede koji poleću sa nosača aviona, kao što su bili avioni *gruman F-6 F helket* i *F-4 U korser*.

Sistemi i senzori

Predratni planovi Luftvafe sasvim su zanemarili noćni lov, i tek 17. jula 1940. Gering je dao uputstva pukovniku Jozefu Kamhuberu (Josef Kammhuber) da formira snage za noćni lov. Tako je nastao prvi noćni lovački puk čije su jezgro sačinjavali avioni tipa *meseršmit Bf-110*, *junkers Ju-88 C*, i nekoliko aviona *dornije Do-17 Z-G Kauc I* (ćuk) od kojih su neki bili eksperimentalni sa infracrvenom detekcijom. Osnovni princip noćnog presretanja u vazduhu je počivao na organizaciji tzv. Kamhuberove linije, zvanično nazvane *Himmelbet* (nebeska postelja), kojom je ceo nemački vazdušni prostor podeljen na mrežu kvadrata, a u svakom su se nalazila dva radara. Jedan je pratio bombardere a drugi domaćeg lovca. Zbog toga su kontrolori morali da proučavaju međusobne položaje oba aviona koji su se videli na ekranima kao svetlucavi odrazi da bi ih naveli jedan na drugog. Jedan ili dvojica sposobnih, ili srećnih pilota lovaca, kao što su bili Paul Gildner, Verner Bake (Werner Baake) i Ludvig Beker (Ludwig Becker) uspeali su da obore neke bombardere RAF-a. Međutim, noćni lovci Luftvafe su stvarno



Levo, sredina: Radar centimetarske talasne dužine bio je ugrađen u avion tipa de hevilend Moskito krajem 1942. Desno se nalazi mali pilotov ekran.

Levo, dole: Bristol bofajter postigao je prvu noćnu pobjedu uz korišćenje radara, novembra 1940. godine.

postali efikasni tek nakon uvođenja radarskog uređaja tipa *lihtenštajn*, sa veoma značajnim dodatnim senzorom, antenom, kojom su lovci hvatali radio-vezu između britanskih bombardera koja je odavala njihovo prisustvo, pa i smer leta, često odmah posle poletanja iz baza. *Naksos Z*, jednostavni radarski uređaj bio je smešten na krovu kabine *Ju-88 G* i lovio je signale radara *H2S* koje su britanski piloti uključivali brzo nakon uzletanja da bi im olakšavao navigaciju, ali im je često dovodio smrtnog neprijatelja. Mali radari marke *flensburg*, smešteni u jednoj kutiji u trupu aviona sa dve »vazdušne antene« u blizini krajeva krila, bili su ugrađeni na britanskim bombarderima u repnom delu kao radari za upozoravanje (kodirani naziv kod RAF-a je *monika*), i trebalo je da

pilota blagovremeno obaveste o približavanju neprijateljskih noćnih lovaca. Pored tih tehničkih pomagala, na inicijativu pilota Haja Hermana (Hermann) — verovatno najneustrašivijeg i najpoznatijeg pilota bombardera u Luftvafe — uvedena je metoda noćnog lova poznata kao *taktika divlje svinje*. Ovaj koristan metod napada sa avionima jednosedima, bez radara, sastojao se u usmeravanju davanjem instrukcija sa zemlje a zatim je vođen očima pilota. Tako je pilot često vizuelno otkrivao bombardere iznad zapaljenih gradova. Bombarderi RAF-a pokušavali su da prežive izvodeći manevre i horizontalne spirale, ali njihova slabo branjena donja polusfera bila je izložena topovima lovca. Na taj su način nemački asovi postigli i do stotinu noćnih vazdušnih pobjeda.



Desno: Radar tipa *lihtenštajn* instaliran na mesersmitu Bf-110 G-4 imao je velike i komplikovane antene na nosnom delu aviona.

PONOĆNA AVET

Hajnc-Volfgang Šnaufer uništio je 121 britanski bombarder tokom svojih noćnih lovačkih akcija

Obzirom na to da su britanski bombarderi tokom čitavog rata, iz noći u noć i u sve većem broju, dolazili nad Nemačku, sasvim je razumljivo što su pojedini nemački piloti-lovci u tim neprekidnim noćnim borbama stekli veliki broj pobjeda. Trideset i devet pilota je uništio po više od 40 britanskih bombardera, a dvojica među njima postigla su i više od 100 pobjeda — Helmut Lent (Lent) 102, a Hajnc V. Šnaufer (Heinz Wolfgang Schnauffer) čitavih 121. Šnauferov uspjeh je još neverovatniji ako se ima u vidu da je postignut u 164 borbena leta. Kraj rata dočekao je kao major, star tek dvadeset i tri godine.

Delotvorna ekipa

Šnaufer se rodio 16. februara 1922. blizu Štutgarta i 1940. stupio je u Luftvafe. Nakon godine dana učenja prijavio se u noćne lovce i posle dodatnog školovanja postao je pilot II eskadrile I noćnog lovačkog puka. Njegov radista je bio narednik Fric Rumpelhart (Fritz Rumpelhardt) a strelac viši narednik Vilhelm Gensler (Wilhelm Gänzler). Njih trojica su postali tako uigrana ekipa da su bili bez sumnje najbolja posada među noćnim lovcima. Već 2. juna 1942. postigli su svoju prvu pobjedu i od tog trenutka, pa do sredine 1943, bili su svjedoci izuzetnog razvoja nemačke noćne odbrane koja je na kraju postala tako efikasna da je britanski maršal Haris (Harris) zamalo morao da prizna poraz u bombarderskoj ofanzivi. Povezani sa tzv. Kamhuberovom linijom odbrane na zemlji i opremljeni radarima *lihtenštajn*, nemački lovci su dostigli taktičku premoć nad britanskim bombarderima koji u ono vreme još nisu raspolagali delotvornim radarom i sredstvom za stvaranje smetnji. Te se godine

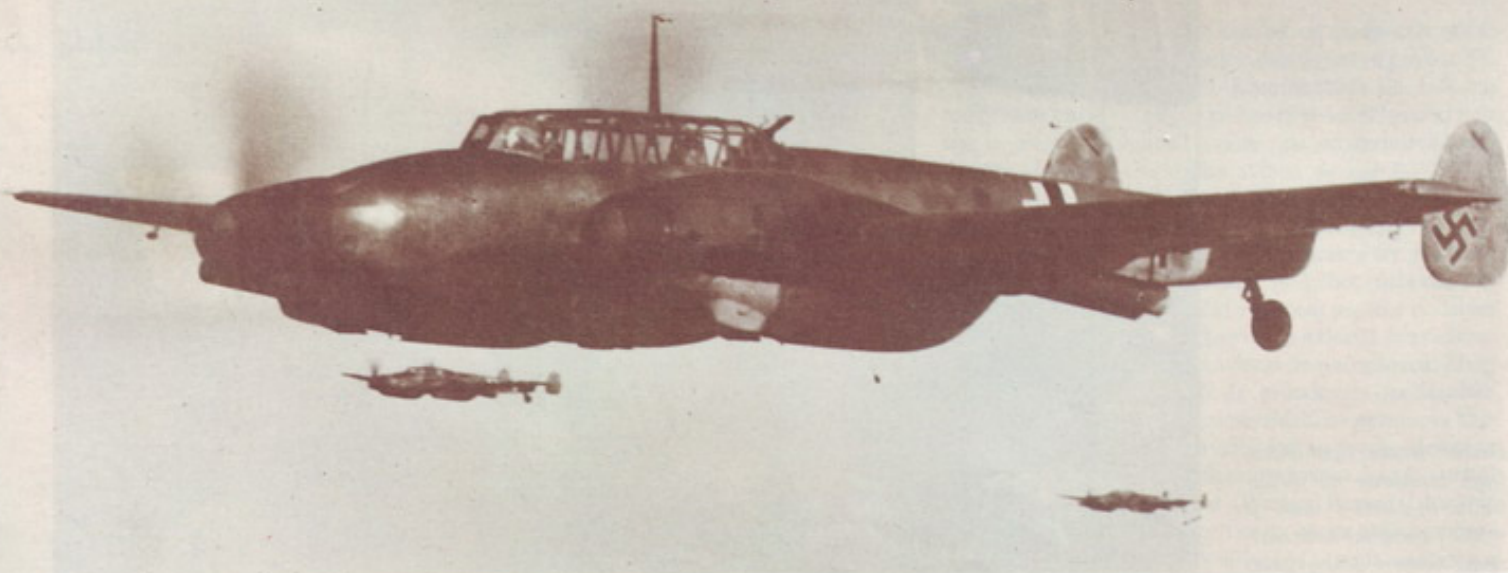
Šnaufer sa svojom ekipom i avionom *meseršmit Bf-110* dizao sa aerodroma u Sen-Trondu u Belgiji i oborio 21 britanski bombarder. Međutim, kada su jula 1943. britanski bombarderi počeli da upotrebljavaju tzv. »prozor« za stvaranje smetnji, prilike su se znatno pogoršale za nemačke lovce jer su im te smetnje onemogućavale vezu sa radarskim stanicama na zemlji.

Avgusta 1943. Šnaufer, tada poručnik, bio je postavljen za komandira eskadrile Prve noćne lovačke grupe. U noći između 17. i 18. krenuo je u akciju protiv napada britanskih bombardera na nemačka raketna postrojenja u Penemundeu. Pet nemačkih noćnih lovaca *Bf-110* je umesto na bombardere naišlo na izvestan broj noćnih lovaca *bofajtera* iz 141. eskadrile. Oni su imali radarsku opremu za samonavodjenje prema signalima nemačkih radara ugrađenih u avione. Razvila se neobična vazдушna bitka u kojoj su Nemci izvukli deblji kraj. *Meseršmite* narednika Vinkea i starijeg vodnika Georga Krafta oborio je komandir 141. britanske eskadrile potpukovnik pilot Bob Braham, a oboren je još jedan *Bf-110* dok je četvrti morao da se vrati u bazu zbog nezgoda sa motorom; peti, kojim je pilotirao Šnaufer, tukla je nemačka protivavionska artiljerija, pa je jedva nekako uspeo da stigne do baze u Sen-Trondu.

Raste broj noćnih pobjeda

Britanske bombarderska taktika se tada brzo poboljšavala i uskoro su noćni nemački lovci bili često prisiljeni da u napade praktično idu na slepo — zbog veoma efikasnog britanskog ometanja nemačkih radara i veza. Uz poboljšana navigaciona pomagala Britanci su često

Dole: Bf-110 G je izgrađivan kako u verziji dnevnog lovca (na slici) tako i kao noćni lovac od 1942. do kraja rata.



Desno: Oznake postignutih pobjeda na levoj strani vertikalnog stabilizatora Šnaufferovog »ličnog« meseršmita Bf-110 G.

kretali u napade po tako složenim vremenskim uslovima koji su sprečavali nemačke lovce da poleću na presretanje. Međutim, 16. decembra, Šnauffer je poleteo po upravo tako lošim vremenskim uslovima protiv bujice bombardera koja je krenula na Berlin i oborio četiri aviona. Potom je bezbedno sleteo na aerodrom koji su pokrivali oblaci na visini od samo 30 metara. Kada je postigao 42 noćne vazdušne borbe, Šnaufferu je dodeljeno visoko nemačko odlikovanje Viteški krst, poslednjeg dana 1943. godine.

Početkom nove godine Šnauffer je bio unapređen u čin kapetana i postavljen za komandanta prve lovačke grupe noćnih lovaca, 4. puka, što je bilo veliko priznanje za čoveka koji je imao tek 21 godinu života. Do kraja marta 1944. uspeo je da obori ukupno 50 protivničkih aviona, tokom svojih nešto više od stotinu borbenih zadataka. U noći 25. maja, za vreme napada na Antwerpen, Šnauffer je uspeo da obori pet britanskih *lankastera* za vreme napada koji je trajao svega 14 minuta. Dodeljen mu je novi orden Viteškog krsta sa hrastovim lišćem 24. juna, što je bilo posebno priznanje za ovaj njegov podvig.

Kada je RAF preneo svoje napade na ciljeve u Holandiji i Belgiji odmah po iskrcavanju saveznika u Normandiji, »Ponoćna avet iz Sen Tronda« — kakav je bio Šnaufferov nadimak u Luftvafe — povećao je broj pobjeda nad britanskim bombarderima i krajem jula su i njegovi drugovi iz ekipe Rumpelhard i Gensler bili odlikovani ordenima Viteškog krsta. To je bio jedinstven primer da su svi članovi tročlane noćne posade imali to visoko odlikovanje. Na dan 30. jula 1944. Šnauffer je dobio novo odličje, mačeve uz Veliki krst, kada je postigao brojku od ukupno 89 noćnih vazdušnih pobjeda.

Komandant puka

U novembru 1944. Šnauffer je prekomandovan iz NJG-1 i preuzeo komandu nad NJG-4, a krajem te godine postao je najuspešniji noćni lovac Nemačke sa 106 pobjeda. Još kada je stekao svoju stotu pobjedu 16. oktobra, dodeljeni su mu briljanti uz Viteški krst. Tada je bio drugi po broju pobjeda, iza Helmuta Lenta, koji je poginuo posle letačkog udesa noću 5. oktobra.



Tokom prvih časova po ponoći 21. februara 1945. major Šnauffer je oborio dva teška britanska bombardera prilikom njihovog napada na Dortmund, i početkom sledeće noći nastavio je svoju seriju kada je oborio sedam *lankastera* za vreme napada koji je trajao svega 17 minuta, iznad Duisburga.

Od ukupnog broja postignutih pobjeda, Šnauffer je stotostigao u saradnji sa Rumpelhardom, a dve manje sa Genslerom. Preživio je rat, međutim, poginuo je jula 1950. u Francuskoj, u jednoj automobilskoj nesreći. Repni deo njegovog aviona ispisan podacima o broju njegovih pobjeda, izložen je u Ratnom muzeju u Londonu kao priznanje veoma talentovanom neprijateljskom mladom pilotu lovcu.



Šnauffer (četvrti zdesna), snimljen za vreme Geringove inspekcije posada noćnih lovaca Luftvafe. Prisutan je i Jozef Kamhuber (drugi s leva), general noćne lovačke avijacije.

PRESECANJE HITLEROVIH ŽIVOTNIH LINIJA

Rafinerije nafte u Ploestiju koje su držale sile Osovine bile su presudan cilj savezničkih bombardera

Tokom drugog svetskog rata, ime grada sa juga Rumunije; Ploesti, postalo je sinonim za naftu. Kada su Hitlerove armije upale u Rumuniju 1941. jedan od ciljeva je bio i potpuno preuzimanje rumunskih naftonosnih polja, čija je proizvodnja bila bitna za nemačke dalje ratne napore. Godinu dana kasnije, Nemačka je izvlačila 60 odsto sve svoje sirove nafte iz Ploestija, ili trećinu potrebne nafte. Iz te su nafte dobijali blizu polovine životno važnog visokooktanskog goriva za avione.

Ogroman kompleks rafinerija u Ploestiju predstavljao je dobar cilj za vazdušni napad. Međutim, postojale su dve glavne prepreke: to je područje bilo izvan domašaja većine savezničkih bombardera, a uz to je bilo tako duboko unutar okupiranog Balkana, da je odbrana imala dovoljno vremena prilikom svakog dnevnog napada za temeljitu pripremu. Ipak, američki ratni planeri su se izuzetno interesovali za stratejski važan Ploesti, i, kada su manje snage sastavljene od *liberatora B-24* stigle na Srednji istok, juna 1942. na putu za Kinu, iskorišćena je prilika da se leti na borbeni zadatak protiv Ploestija. Pre svega to je trebalo da bude gest podrške Sovjetskom Savezu, snažno pritisnutom nemačkom letnjom ofanzivom. *Liberator* je tada bio jedini saveznički bombarder sa dovoljnim radijusom da izvrši let od Egipta do Ploestija i nazad, u dužini od 3.540 km. Pa i oni su to mogli izvesti uz dopunske rezervoare za gorivo smeštenim u spremniku za bombe, čime se tovar bombi smanjio na samo 1.360 kg po avionu.

Da bi smanjili opasnost od lovaca presretača let ka cilju je započet tokom noći između 11. i 12. juna 1942. Iznad Ploestija su stigli u zoru, i onda, svesnim kršenjem vazdušnog prostora neutralne Turske, da bi uspešno izbegli neprijatelja, sleteli u Iraku. Međutim, 13 bombardera je upalo u oblake iznad Rumunije, a rafinerijama su bombardovanjem pričinjene tek neznatne štete. Nisu se, činjenica, sukobili ni sa jednim protivnikom, međutim, zbog slabo vodene navigacije samo je sedam bombardera stiglo u Irak a ostalih šest je prinudno sletelo u Turskoj i Siriji. Posle toga su Saveznici bili isuviše zauzeti kritičnom situacijom na Sredozemlju da bi mogli da se angažuju novim akcijama protiv Ploestija. Međutim, taj prvi napad je Nemce upozorio na planove Saveznika i

njihove mogućnosti, pa su oni učvrstili odbranu oko rafinerija nafte, kako bi odbili nove savezničke agresije vazdušnim snagama.

Ploesti je, razume se, i dalje bio u planovima američkih vazduhoplovnih stratega, i godine 1943. ti su planovi mogli da se ostvare. Za neki masovniji napad nije na Bliskom istoku ni bilo dovoljno *liberatora* — tek 98. i 376. bombarderske grupe u okviru 9. američke vazdušne armije, no priključile su im se i tri grupe iz 8. američke vazdušne armije: 44. 93. i 389. koje su stigle iz Engleske da bi pojačale potencijal snaga za udar, pa se tako raspolagalo sa 200 teških *liberatora* sa četiri motora. Ova misija na Ploesti trebalo je da se izvrši danju, što je pružalo najbolje mogućnosti za precizno pogađanje sedam odabranih ciljeva. Svako od tri grupe je određena po rafinerija, a 44. i 93. grupi po dve rafinerije. Da bi se gubici sveli na minimum, doneta je odluka da avioni lete na vrlo maloj visini, u nadi da će tako izbeći da ih otkriju nemački radari i da se postigne element iznenađenja. Maršruta nije išla direktno, već je prelazila preko Albanije i juga Jugoslavije, pre skretanja na istok preko Bugarske, i probijanja do cilja sa severozapada. Povratak je trebalo da se izvede preko Egejskog mora.

Dole: Bazirani u severnoj Africi, B-24 kao veterani napada na Ploesti, spremni za prelet u Sjedinjene Američke Države. Karta na bočnoj strani trupa aviona prikazuje akcije na kojima je leteo uključujući i Ploesti.



Levo: Pogled iskosa na rafineriju nafte Romana Amerikanca, sa objašnjenjem glavnih postrojenja:

- 1—Destilacioni blok
- 2—Kotlarnice
- 3—Destilacioni vodovi i tornjevi za krekovanje.

Desno: Oštećenja koja su prouzrokovala američke vazduhoplovne snage na rafineriji nafte Romana Amerikanca, koja je bila treća po veličini — i najviše bombardovana — u Rumuniji.





Gore: Pukovnik Džon »Killer« Kejn, komandant 98. bombarderske grupe.

Dole: Za prvi napad na Ploesti posade četvoromotornih B-24 liberator su, u okolini Bengazija, vežbale niske letove što je bilo nešto potpuno novo za ove velike i teške avione namenjene pre svega letovima na velikim visinama iznad Nemačke.

Netačna navigacija

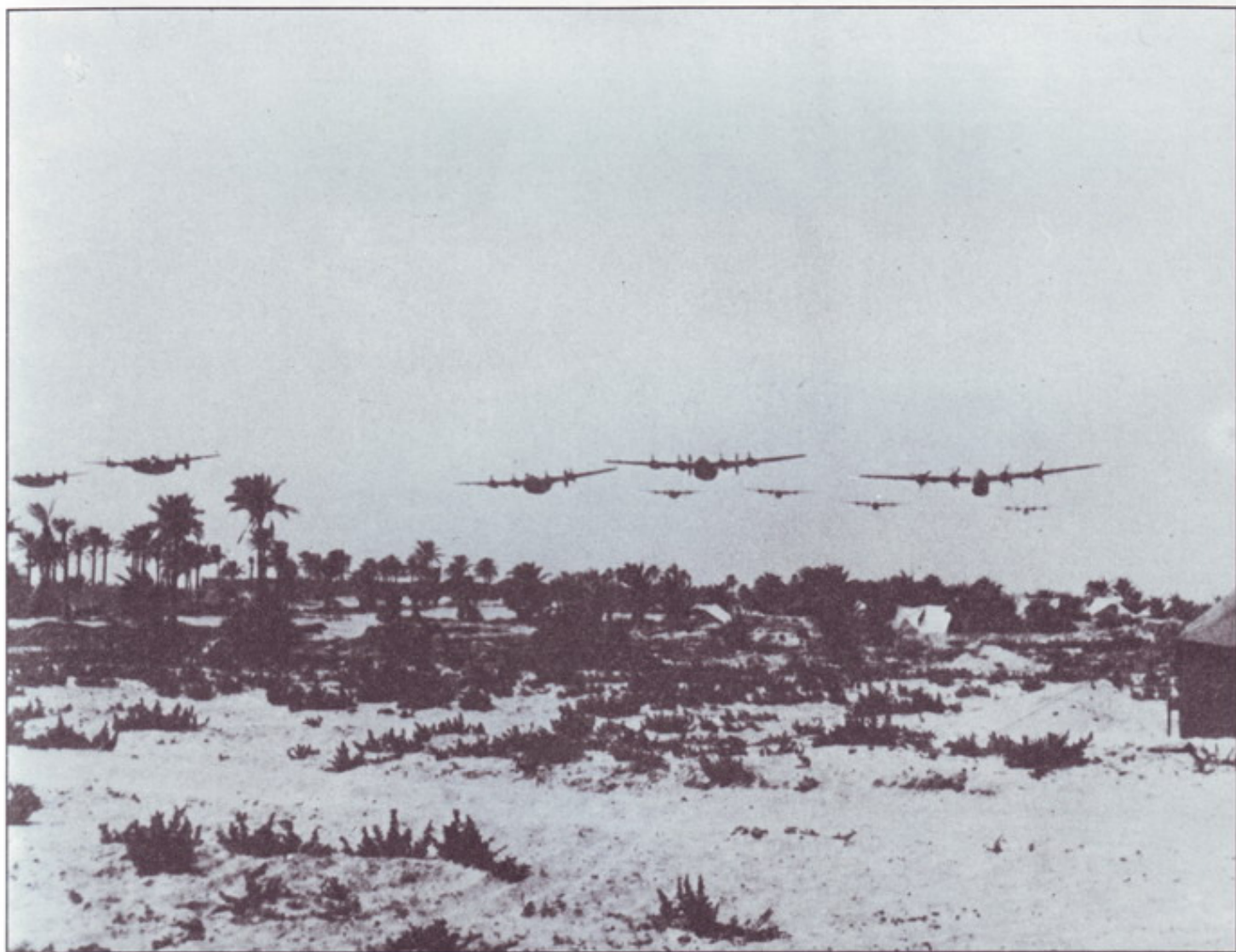
Ova smela operacija je konačno započeta 1. avgusta 1943. sa 179 bombardera B-24 koji su poleteli između 04.00 i 05.00 časova iz vazduhoplovnih baza u oblasti Bengazija u Libiji. Jedan avion se srušio ubrzo posle poletanja, a drugi iz 376. bombarderske grupe je zbog kvara na kormilu izgubio kontrolu u blizini Krfa i udario u more. To je bio čelni avion, iz vodeće grupe, i njegov gubitak je prouzrokovao takvu konfuziju da 376. bombarderska grupa nije ni uspela da izvrši predviđeno menjanje kursa. Posledica je bila da su se 376. i 93. grupa koja ju je pratila, odvojile od grupa što su ih sledile, kada je treća grupa iz formacije, odnosno 98. bombarderska grupa, napravila tačan zaokret i više nije pratila vodeće grupe.

Udarne snage, sada u dve posebne formacije, nastavile su prema Rumuniji. Formacija sa 376. bombarderskom grupom stigla je u rejon početne tačke za uvođenje u zaokret prema cilju nešto posle 11.10 časova. Na žalost, vodeća grupa je napravila svoj zaokret iznad pogrešnog orijentira, i sa 93. grupom koja ju je i dalje pratila, okrenuli su na Bukurešt umesto na Ploesti, leteći na visini od 150 metara. Vođa 93. grupe, pukovnik Edison Bejker (Addison Baker) primetio je rafinerije nafte na levoj strani i shvativši da je 376. bombarderska grupa promašila cilj, uveo je svoju grupu u napad. Oni su dočekani snažnom protivavionskom vatrom već alarmirane odbrane. Bejkerov avion je bio jedan od osam koji su bili oboreni iz njegove grupe. Zatim je 376. bombarderska

grupa, pošto je otkrila svoju grešku, okrenula takode na Ploesti, no većina njenih aviona je napala ciljeve bez preciznog nišanja, jer se nije odmah snašla iznad cilja zbog izmenjenog pravca naleta.

U međuvremenu, tri druge bombarderske grupe su se približavale svojim ciljevima ali dočekala ih je jaka protivavionska vatra. Tako je 98. grupa našla »svoj cilj« no videla je da rafinerija nafte već gori nakon napada 93. bombarderske grupe. Protivavionska vatra branioća je bila tako intenzivna i efikasna, da je 13 bombardera od ukupno 41 liberatora iz 98. bombarderske grupe oboreno u rejonu cilja, a još pet aviona je kasnije izgubljeno u borbama sa nemačkim lovcima.

Deo 44. bombarderske grupe je takode naišao na ubitačnu vatru flakova sa zemlje i izgubljeno je sedam aviona od šesnaest. Grupa sa najmanje iskustva, 389. bombarderska, uspešno je pronašla cilj i napala rafineriju, izgubivši četiri bombardera dejstvom protivavionske artiljerije. Ukupno je 33 bombardera stradalo od neprijateljskih artiljeraca, pošto su ti veliki i relativno spori avioni bili veoma ranjivi na tako maloj visini. Sledećih osam liberatora su izgubljeni prilikom presretanja lovaca, dok je sedam aviona prinudno sletelo u Turskoj, dva su se sudarila na povratnoj maršruti u letu, a jedan je morao da sleti u more kod turske obale. Od 179 četvoromotornih teških bombardera koji su krenuli u ovu akciju, 165 je napalo svoje ciljeve, dok su 52 aviona izgubljena a 58 oštećeno. Napadačke snage su platile visoku cenu za svoju upornost.





Desno: Umetnička slika Stenlija Derša (Stanley Dersh) prikazuje liberatore B-24 iznad rafinerije nafte u Pločtiju.



Znatne štete

Iako ova misija nije postigla željeni cilj da uništi 90 odsto kapaciteta rafinerija nafte kod Pločtija, uglavnom zbog grešaka i zle sreće na putu ka cilju, napad je prouzrokovao znatna oštećenja, ostavljajući tako dve rafinerije nafte van pogona. Kapaciteti su bili jako oštećeni i na drugim napadnutim ciljevima, pa je prošlo osam meseci pre nego što je proizvodnja dostigla nivo koji je imala pre vazdušnog napada. Napad u niskom letu na Pločtiju je van svake sumnje najpoznatija i najskuplja vazdušna operacija koju su ikada preduzele posade liberatora američkog ratnog vazduhoplovstva. Tokom akcije bilo je mnogo primera velike lične hrabrosti, pa je dodeljeno pet Ordena časti, što je bio jedinstven slučaj u analima istorije američkog ratnog vazduhoplovstva. Tri su dodeljena posmrtno: pukovniku Bejkeru (Baker) i njegovom pilotu majoru Džonu Džerstedu (John Jerstad), i poručniku Lojdu Hjujsu (Lloyd Hugues) pilotu aviona koji je nastavio kursem za napad iako je njegov liberator bio teško oštećen. Ova najviša američka odličja za hrabrost, takođe su pripala pukovniku Džonu Kejnu (John Cane) vodi 98. grupe i pukovniku Leonu Džonsonu (Johnson) koji je komandovao 44. bombarderskom grupom.

Drugi američki vazdušni napad na Pločtiju nije bio predviđen sve do aprila 1944. kada je maršruta za teške bombardere bila skraćena napola, sticanjem novih aerodroma u Italiji, u rejonu Fode. Američka 15. vazdušna armija je ovde bila bazirana sa operativnim zadatkom da izvršava svoju ulogu u savezničkoj kombinovanoj vazdušnoj ofanzivi protiv strateških ciljeva koji nisu mogli da se dohvate iz Britanije. Neprijateljska industrija nafte više nije bila prioritetni cilj za savezničku bombardersku ofanzivu, no komandanti u američkom ratnom vazduhoplovstvu smatrali su da je opet vreme da se napadne Pločtija. Tako su bombe, koje su pale na rafinerije 5. aprila 1944. godine bile zvanično proglašene greškom u bombardovanju tokom napada na nemačke železničke komunikacije na Balkanu.

Levo: Liberators B-24 iznad rumunske rafinerije Astra Romana u Pločtiju.

Važnost Pločtija za Nemce bila je nesmanjena što se videlo iz snažne odbrane koju su izazvale savezničke akcije. Još četiri napada, navodno na železnički promet, izvršena su tokom aprila i maja. Tada, 18. maja, došlo je i do prvog zvaničnog napada na rafinerije nafte u Pločtiju sa 206 teških bombardera. Neprijateljska protivavionska odbrana je bila narasla do takvog nivoa, da je bilo ocenjeno kako je Pločtija treći najbranjniji cilj u Evropi. Da bi povećali teškoće američkim bombarderima, Nemci su izmislili veoma efikasan sistem dimnih zavesa.

Na dan 10. juna oprobana je druga nova taktika napada protiv Pločtija. Koristeći dve grupe lovaca velikog radijusa leta, *lokide P-38 lajtning*, od kojih je svaki mogao da ponese bombu od 425 kg, izvršen je iznenadni napad iz niskog leta i iz obrušavanja na najveću rafineriju nafte u Pločtiju. Protivnička odbrana je bila žestoka, pa iako su avioni *P-38* izazvali požare na ciljevima koje su napali, izgubljeno je 24 aviona.

Uobičajena saveznička bombardovanja Pločtija sa velikih visina nastavljena su tokom meseca juna i jula, i sredinom avgusta 1944. godine, pa su ovi napadi prouzrokovali da je proizvodnja nafte spala na petinu ukupnih ranijih kapaciteta. U tu ofanzivu su se uključili i britanski liberatori, *hendli-pejdž halifaksi* i *vikers velingtoni* koji su dejstvovali noću polećući iz baza u Italiji. Poslednji američki napad sa teškim bombarderima je izvršen 19. avgusta 1944. godine i bio je jedini u kome 15. američka vazdušna armija nije pretrpela gubitke. Ukupno je na Pločtiju od 5. aprila 1944. izvršeno 19 napada sa teškim bombarderima *B-17* i *B-24* tokom kojih je izgubljeno 233 aviona od 5.479 koliko ih je učestvovalo u akcijama. Bačeno je ukupno 13.469 tona bombi. Noćne bombarderske snage RAF-a su dodale nekoliko stotina bombi uz gubitak od samo četiri bombardera. Sovjetska Crvena armija je osvojila oblast Pločtija krajem meseca avgusta, pa su dalji napadi iz vazduha bili nepotrebni, a sintetičko gorivo je postalo glavni pogonski izvor nacističkog režima u raspadanju.

BOMBE NAD VELEGRADOM

Angloamerička vazдушna ofanziva na Berlin 1943. i 1944. godine

Vrhovni komandant Bombarderske komande RAF-a, vazduhoplovni maršal sir Artur Harris smatrao je da bi rušenjem nemačkog glavnog grada bio zadat takav udar kojim bi se skratio rat. U jednom memorandumu Winstonu Čerčilu (Winston Churchill) od 3. novembra 1943. on je tvrdio: »Mi možemo srušiti Berlin s kraja na kraj, ako američko ratno vazduhoplovstvo hoće da učestvuje u tome, što bi nas stajalo između 400 i 500 aviona, a Nemačku bi stajalo rata«.

Harris je i ranije vršio pritisak da se izvede napad na nemački glavni grad kao mera odmazde, ali je na kraju odlučio da se skoncentriše na razaranje industrijskog potencijala u Ruru i pristaništa na Baltiku. Berlin se nalazio duboko na teritoriji rajha, van dometa radara *oboe* i *dži*, i britanskih radionavigacionih pomoćnih sredstava. I pored toga, Berlin je napadan iz vazduha s vremena na vreme. Sada su efektivne Harrisovih snaga još i narasle, i to ne samo zbog povećanog broja aviona već i zbog razvijenije tehnike. U julu mesecu prvi put je *prozor* (staniolske trake za paraliziranje neprijateljskih radara) korišćen pri vazдушnim napadima na Hamburg koji su se pokazali tako uspešni da je Harris počeo da razmatra mogućnost razaranja Berlina serijom napada. Od tada pa nadalje bila je uvedena nova tehnika: »lažni napadi« ili simulirani bombarderski napadi na gradove radi obmanjivanja neprijateljskih lovaca i sistem »vazduhoplovna cigara«, koji je ometao vezu u komuniciranju između nemačkih lovaca i njihovih kontrolora, često i tako što su Britanci radiom ubacivali pogrešna naređenja na nemačkom jeziku koja su zbunjivala nemačke jedinice.

Tri napada su izvršena na Berlin u avgustu 1943. i doveli su do velike evakuacije stanovništva koje nije bilo neophodno u gradu, uz gubitak od 126 aviona. Bombarderska komanda je nastojala da ojača ove napade, što se vidi iz sledećeg memoranduma: »Razaranje Berlina bez jačih snaga no što su one kojima raspolaže Bombarderska komanda takoreći nije moguće. Pre svega to je cilj koji će Luftvafe da brani svim snagama i neće ih ni po koju cenu prebaciti na druga mesta kao na primer Štetin i Hanover, koji su bili relativno slabije štice. Probijanje do samog cilja preko neprijateljske teritorije je ogromno a i sama površina Berlina od 7.200 hektara na užem urbanizovanom prostoru, u poređenju sa Hamburgom od 3.360 hektara — znači da napad ne može da se izvede drugačije no sa znatno jačim snagama«.

Bitka počinje

Vreme za sveopšti napad na Berlin, procenjivao je Harris, bilo je došlo. Nemački moral je bio na niskom stupnju. Rat protiv SSSR-a nije se razvijao dobro po Nemce, a na jugu, u Italiji u toku leta, situacija se preokrenula napredovanjem Saveznika. Sa zapada su nad nemačke gradove dolazile noćne posete RAF-a, a dnevne američkog ratnog vazduhoplovstva. Sa udarom u srce neprijateljskog rajha, moglo se, možda, sasvim uništiti nemački moral, bila je teorija Bombarderske komande. Prvi iz niza udara na Berlin, u noći između 18. i 19. marta 1943. izveden je iz dva pravca: 444 aviona krenulo je

direktnom maršrutom na Berlin, a 395 bombarderskih posada na Manhajm. Napad je izazvao željeno dejstvo, stvorio je konfuziju kod branilaca, pa je gubitak od devet aviona bio najmanji od svih napada na Berlin. Međutim, ovaj napad ipak nije bio uspešan. Bilo je teško naći cilj zbog gustih oblaka, pa su pronalazači i obeleživači ciljeva za napad — svoje nišanske tačke postavljali »na slepo«, koristeći avionski radar *H2S*. Verzija ovog radara, *Mark III*, tek odnedavno uključena u upotrebu, bila je nešto bolja od *Mark II*, koji su letачke posade već dobro poznavale. Rezultate ovog napada nije bilo moguće tačno proceniti, pošto je grad sutradan i još nekoliko sledećih dana bio prekriven slojem oblaka, što je fotografsko izviđanje učinilo nemogućim.

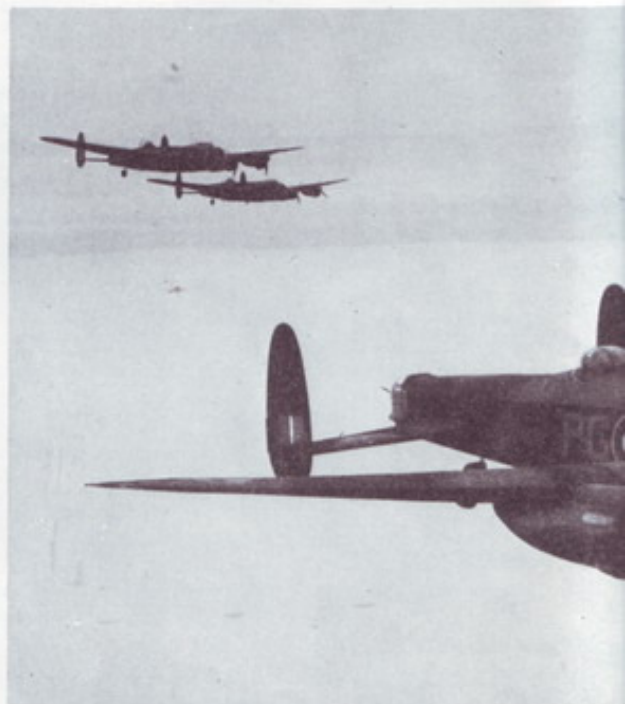
Četiri noći kasnije, Harris je naredio najveći napad koji je Berlin ikada doživeo, sa 764 bombardera, uključujući i 121 avion obeleživača ciljeva, najveći broj aviona koji se ikada našao nad Berlinom. Tada se prvi put pojavio i *lankaster KB-700* izgrađen u Kanadi.

Broj aviona za ovaj napad možda i nije tako impresivan ako se ima u vidu da je 1.000 aviona kretalo u napade još 1942. Međutim, bili su to mahom dvomotorni *velingtoni*, *vilti* i *hempdeni*, dok se formacija za napad na Berlin 22. marta sastojala uglavnom od četvoromotornih teških bombardera.

Bombarderske snage

U periodu bitke za Berlin, Bombarderska komanda je bila podeljena na grupe i to: 1, 3, 4, 5, 6. (Kanadani) i 8. grupu (obeleživača ciljeva), a svaka baza u istočnoj Engleskoj, u zavisnosti od veličine i osposobljenosti, imala je mesta za jednu do najviše tri bombarderske grupe. U načelu, pred kraj 1944. bila je na raspolaganju za operacije 61 eskadrila sa ukupno 1.360 aviona.

Od četvoromotornih teških bombardera bilo je 35 eskadrila *lankastera*, 19 eskadrila *halifaksa* i 6 eskadrila *stirlinga*. Statistički podaci su pokazali da je, po pitanju gubitaka, odnos bio — na svake 132 t bačenih bombi izgubljen je jedan *lankaster*, na svakih 56 t jedan *halifaks* i na svaku 41 t jedan *stirling*, pa je zamena *stirlinga lankasterima* nastavljena. *Halifaks* je bio takođe slabiji avion od *lankastera*, ali se razlika smanjila uvođenjem modela *MK III* tog tipa, mnogo sigurnijeg, što je pilotima prilikom preoružavanja oduzimalo manje vre-



Desno: Avro Lankaster III sa četiri motora iz 619. eskadrile, u februaru 1944.

mena no da su se navikavali na sasvim nov tip aviona. Postojalo je i šest eskadrila *moskita*, lakih bombardera, za specijalne zadatke ili specifične borbene napade, a na samoj liniji fronta i dalje je postojala poljska 300. eskadrila koja je još uvek letela na starim bombarderima *velington*. Ovi avioni nisu bili podesni za napade na Berlin, ali su mogli da lete na daljine od 1.000 km i to bez skretanja sa kursa radi stvaranja konfuzije u nemačkoj odbrani. Kao dodatak glavnim bombarderskim snagama postojalo je i osam eskadrila za specijalne zadatke i jedna eskadrila za podršku, sve uključene u 100. grupu formiranu u decembru 1943.

Napad noću 22/23. novembra, bio je ponovljen iduće noći sa polovinom snaga, a dve noći kasnije napad je prebačen na Frankfurt. Međutim, prilikom sledećeg, četvrtog, napada na Berlin, na dan 26. novembra, nebo je bilo vedro pa su se mogli videti požari još od ranijeg napada. Ovoga puta svetleće bombe obeleživača ciljeva mogle su se jasno videti na zemlji pa su razaranja bila velika, pre svega u industriji, posebno u izuzetno važnoj fabrici topova *Rajnmetal Borsig*. Na Berlin je upućeno 450 aviona, a 178 je istovremeno bombardovalo Štuttgart radi odvlačenja odbrane.

Vrlo veliki postotak bombardera koji su učestvovali u napadu bili su *lankasteri*. Od 458 bombardera tokom petog napada svi su bili *lankasteri* izuzev 15 aviona tipa *hendli-pejdž halifaks* iz 35. eskadrole.

Napad na Berlin sledeće noći nije izveden jer je promenjen cilj i napadnut je *Lajpcig*. Bombarderi su leteli po istom principu. *Moskiti* su sejalili »prozore« (staniolske trake) na celom putu, tako da su zavarali osoblje radarskih uređaja nemačke odbrane koja je poslala čitavu gomilu lovaca da štiti Berlin.

Haris menja taktiku

Haris je bio zabrinut zbog rezultata svojih napada; maglovito zimsko vreme je često sputavalo izviđanje iz vazduha. Napadi se ne bi izvodili ukoliko jutarnja magla zapreti da pokrije aerodrom za prihvatanje aviona u povratku sa bombardovanja, ili u vreme od 8. do 14. decembra, kada je bio pun mesec što bi uveliko pomoglo neprijateljskim lovcima. Pošto su gubici dostigli brojku od 40 aviona u poslednjem napadu, Haris je pričekao do 16. decembra pre nego što je naredio da se izvrši sledeći

napad, kada je isprobana nova taktika. Noćni lovci *moskiti* su poleteli na zadatak zajedno sa bombarderima, da se bore protiv nemačkih noćnih lovaca. Te noći, dvomotorni *bofajteri* su imali istu ulogu i to je bio jedini primer tokom čitavog rata da su ovi avioni dejstvovali u okviru Bombarderske komande.

Nekako u isto vreme, započele su i druge operacije uperene protiv nemačkog tajnog oružja, letućih *Fau*-bombi. Polazne baze tih letućih bombi preko *Lamanša* bile su već duže vremena cilj savezničkih lovaca-bombardera i srednjih bombardera, međutim, sada se i Bombarderska komanda uključila svom snagom u napade danju. Bilo je neizbežno da ovi dodatni planovi produže bitku za Berlin, jer posade nisu mogle da lete noću i danju, pošto su ionako bile pod jakim pritiskom stalne pripravnosti za poletanje i pripreme za napade, koji su pak često opozvani u poslednjem času zbog nepovoljne meteorološke situacije. Bez obzira na sve ovo, preko 650 aviona je poletelo te noći na Frankfurt, dok su 54 aviona upućena na *Manhajm* radi izvođenja napada za odvlačenje odbrane — koji je bio neoprostiv promašaj, jer su snage koje su bile upućene na Frankfurt i pored toga izgubile 40 aviona.

Oblačni sloj koji je danima prekrivao zemljište i onemogućavao izviđanje iz vazduha, konačno se razišao i napravljeni su fotografski snimci ciljeva koji su bombardovani. Oni su pokazali da su napadi bili precizni i prilično uspešni: glavna područja napada bili su *Šarlotenburg* (šire stambeno područje kao i industrija na severu), *Mite* (državne i trgovačke ustanove, industrijske i stambene građevine), *Tirgarten* (ambasade, poslanstva i stambena četvrt). Bilo je porušeno blizu stotinu industrijskih pogona, koje je britanska obaveštajna služba znala pojedinačno. Putničke železničke stanice *Lerter* i *Potsdam* bile su prerovane, a železničke stanice *Šteter* i *Vricemer* ozbiljno oštećene.

S druge strane, neke od bombi bačene su neprecizno. Kao što je Haris insistirao na »demonstrativnim napadima«, da bi obmanuo odbrambene nemačke lovce, slično su i Nemci nastojali da prevare bombardere napadača. Lažna naselja su izgrađena oko Berlina — jedno od njih na oko 25 km zapadno od nemačke prestonice prostiralo se dužinom od 13 kilometara. Nemci su podražavali britanske obeleživače ciljeva i bacali svetleće bombe iznad nenastanjenih područja i započinjali protivavionsku paljbu kako bi primamili britanske bombardere na lažne ciljeve.

Bombarderska komanda se dakle 1943. bavila pretežno velikim gradovima, pa je i nova godina započela sa dva napada ubrzo jedan za drugim. Potom je nastupilo zatišje za Berlin, ali ne i za posade Bombarderske komande koje su letele nad *Štetin* i *Brunsvik*. *Moskiti* su bili često iznad nemačkih gradova, uključujući i nemačku prestonicu, a u žargonu to su zvali »dosadni napadi« — ali njihove bombe od 1.800 kg bile su nešto sasvim drugo od dosadne pojave.

Teški gubici RAF-a

Veće snage za dejstvo protiv Berlina krenule su opet uveče 21. januara 1943. Posade *moskita* koje su sledeće noći bacile bombe od po 1.800 kg izvestile su da požari od prethodne noći još bukte. Nedelju dana kasnije, *moskiti* su opet bili nad gradom a glavne bombarderske snage stigle su u prvim jutarnjim časovima. Iako bombarderi tipa *stirling* nisu slati na tako udaljene ciljeve kao što je Berlin, oni su ipak odigrali svoju ulogu drugde. Te noći su 63 *stirlinga* bacala mine u zaliv kod *Kila*, izvršavajući nalet tako kao da su krenuli na Berlin. Ova grupa *stirlinga* je tako privukla nemačke lovce, koji su, kao što je planirano, ostali bez dovoljno goriva u vreme kada je



Saveznički propagandni plakati (u vrhu) i nemački odgovor (dole) na bombardovanje Berlina.

Dole: Ruševine fon Ribentropovog ministarstva spoljnih poslova u Berlinu, nakon napada.

glavna formacija britanskih bombardera odjurila prema nemačkom glavnom gradu.

Bitka za Berlin je dostigla vrhunac, bombarderi su opet stigli iduće noći a dve noći kasnije su ponovili napad. Bilo je to veliko naprezanje za posade, koje su provodile više časova leteći u skućenom prostoru, na temperaturama ispod nule, pa su neki i promrzli. Štete koje su prouzrokovane ovim napadima nisu bile značajne, jer su bombe

često padale na već opustošene delove grada. Nemački moral je zavisio od toga koliko je bilo gubitaka u bombarderima. Nemačka propaganda je mnogo štošta uspela da izvuče iz činjenice da je tih noći oboreno više od 100 četvoromotornih bombardera. Kao što su napadom na Hamburg izazvani nemački tzv. »Bedeker« napadi (Nemci su napadali ona mesta koja su u turističkim vodičima »Bedeker« bila navedena zbog svojih istorij-

TOTALER KRIEG Heute

„Herr ! Die Not ist gross !
Die ich rief, die Geister,
Werd' ich nun nicht los.“

Goethe

BERLIN 1944

and
NOW
LONDON



skih znamenitosti), napadi na nemačku prestonicu propraćeni su uvođenjem malih serija napada, ali ovoga puta na London, poznati kao »bejbi blic« (mali munjeviti napadi).

Tokom februara, Bombarderska komanda se uglavnom okrenula drugim ciljevima napadajući Ausburg, Lajpcig, Štuttgart koji su jedan za drugim stradali. Ovi napadi su bili delimično povezani sa savezničkim planovima da se razruši nemačka vazduhoplovna industrija. A onda, sredinom februara, Haris je naredio najteži napad u bici za Berlin kada je krenuo 891 bombarder.

Američki napadi danju

Sada su Amerikanci stupili na scenu sa svojim napadima po danu. Oni su bili pripremljeni za napad na Berlin već dan nakon drugog britanskog napada, no odustali su od toga i odlučili da se skoncentrišu na nemačku vazduhoplovnu industriju. Tako su, 4. marta 1943, poletele 502

četvoromotorne *leteće tvrđave B-17* iz 8. američke vazdušne armije i zaputile se na svoj prvi napad na Berlin. Neuobičajeno visoki debeli oblaci prekrivali su teren cilja, pa su bombarderi pozvani natrag. Zbog nesmotrenosti, grupa od 30 *letećih tvrđava* je ipak odbacila svoje bombe kroz debele oblake na jugozapadna predgrada Berlina.

Nemci su pravilno procenili da će 8. američka vazdušna armija ponovo da pokuša napad i rasporedili su svoje lovce shodno predviđanjima. Novi nalet je krenuo sa 730 *letećih tvrđava B-17* i *B-24 liberator* ali pod zaštitom 796 lovačkih aviona — *P-38 lajtninga*, *P-47 tanderbola* i *P-51 mastanga* iz sastava RAF-a. Bombarderi su hitali u 60 milja dužoj koloni prema Berlinu, kada su eskadrile nemačkih lovaca *Fw-190* i *Bf-109* krenule u napad. Kada su se približili svojim žrtvama, nemačko vodstvo odbrane je utvrdilo da je zaštita bombardera bila skoncentrisana na čelu i na repu duge kolone, dok su bokovi



i centralni deo kolone bili nezaštićeni. Hitri nemački lovci su napali i oborili 31 bombarder i to u brzim uzastopnim napadima. Preostali bombarderi su morali da se suoče sa dejstvom protivavionske artiljerije kod Berlina i opet sa protivničkim lovcima na povratku kući. Posle su Nemci javili da su uništili 140 savezničkih bombardera dok je u stvari izgubljeno samo 69 bombardera, a 120 drugih se vratilo u svoje baze sa većim oštećenjima. A što se gubitaka tiče — samo 350. eskadrila je sa deset izgubljenih bombardera bila praktično izbrisana. Berlinska predgrada su teško stradala, međutim, — a to se uostalom često događalo — primarni industrijski ciljevi su ostali netaknuti.

Ravnoteža pokrivanja

Kada su posade sletele u Engleskoj posle napada, u kome su njihove snage pretrpele gubitke koji su bili među najtežima u ratu, javljeno im je da se sprema za ponovni napad na Berlin posle samo jednodnevne pauze. Uprkos gubicima i oštećenjima, 600 aviona je zaista poletelo dva dana kasnije — ovoga puta po vedrom nebu. Erknerove fabrike uređaja za radio-vezu i mnoga druga preduzeća bili su razoreni, uz gubitak od 39 bombardera. Berlin je bio ponovo cilj napada idućeg dana. Tada su se oblaci nadvili nad gradom pa je bombardovanje vršeno kroz oblake uz pomoć radara. Nemački kontrolori za navođenje lovaca videli su da se ne treba plašiti preciznog bombardovanja pa su prepustili odbranu protivavionicima koji su oborili devet bombardera. A još tri se nisu vratila zbog drugih razloga.

Loši meteorološki uslovi iznad centralnog dela Nemačke pružili su Berlinu privremeno zaštitu od napada iz vazduha sve do 22. marta, kada su Amerikanci izvršili

svoj peti i poslednji vazdušni napad na Berlin. Oblaci su ometali tačnost bombardovanja, međutim, onemogućavali su i nemačke lovce.

U međuvremenu, Bombarderska komanda RAF-a nastavila je svoje napade na nemačke gradove i prouzrokovala masovnu evakuaciju Frankfurta. Haris je znao da će planiranom invazijom na Francusku, uskoro biti usmeren na druge ciljeve. Poslednji napad na Berlin izvršen je noću 24. marta 1944. ali bilo je to daleko od uspeha. Bilo je oblačno pa su samo neke posade jasno videle oznake na zemlji koje su postavili obeleživači ciljeva, a jednu oznaku vetar je odneo miljama daleko. Protivavionski topovi su bili naročito opasni te noći, a i protivnički lovci su postigli skoro 20 vazdušnih pobeda tako da je ovaj poslednji napad Britance skupo koštao: 95 aviona je bilo izgubljeno ili oštećeno, što nad Nemačkom, što prilikom sletanja u Engleskoj.

Bitka za Berlin je završena, ali je bombardovanje nastavljeno. Berlin nije bio do te mere porušen kao Hamburg, a u stvari, nemačka proizvodnja aviona je čak porasla jer je bila dislocirana širom Nemačke. Saveznici su izgubili hiljade osposobljenih pilota i blizu 1.000 teških bombardera. Opšti efekat bitke za Berlin, međutim, ne može se ocenjivati jedino čistom statistikom. Ona je prinudila Nemačku da preduzme ojačanje protivavionske odbrane u vreme kada je čelik bio očajno deficitaran za izgradnju oklopnih jedinica. Bitka je oslabila i Luftvafe, posebno u njenim naprezanjima oko obuke pilota. Na završetku bitke za Berlin, Bombarderska komanda i 8. američka vazdušna armija bile su i dalje potpuno osposobljene da održavaju istu težinu bombarderskih napada a Luftvafe je jedva mogla da im se simbolično suprotstavlja.

Dimna zavesa nadvila se nad fabrikom radio-uređaja u Erkneru, predgradu Berlina, posle vazdušnog napada američkih B-17 i B-24, 8. marta 1944. Nemačka odbrana je oborila 39 napadačkih bombardera.



LOV NA PODMORNICE

Nakon skromnih početaka u prvom, avioni su u drugom svetskom ratu postali veoma delotvorno oružje protiv podmornica

Kad je počeo drugi svetski rat 1939. godine, Britanci su skoro sve svoje protivpodmorničke avione imali organizovane u okviru Obalske komande, koju su kao posebni ogranak RAF-a osnovali 1936. godine. Osim njih, samo su još Amerikanci imali nekoliko skromnih vazduhoplovnih jedinica za boj s podmornicama, dok su avijacije drugih velikih sila tu vrstu avijacije potpuno zanemarivale. A i Britanci i Amerikanci nisu osobito verovali u opravdanost takvih vazduhoplovnih jedinica, i za njih su se opredelili više zbog tradicije, jer su slične jedinice uveli još u prvom svetskom ratu.

Prva žrtva

Prva podmornica koja je postala žrtva aviona bila je septembra 1916. francuska podmornica *Fuko* (Foucault), koja je na periskopskoj dubini plovila Jadranom. Dva austrijska hidroaviona koja je predvodio Dimitrije Konjović opazila su je pod mirnom morskou površinom, isпустиh su četiri bombe — piloti su naprosto nišanih očima — i eksplozije su oštetile motore podmornice, te je *Fuko* morala na površinu. Kako ni motori nisu više funkcionisali, zapovednik je naredio da se podmornica napusti, a hidropiloti su spasli posadu.

U Severnom moru su Britanci i Nemci, tu i tamo avionima i cepelinima napadali podmornice protivnika. Već decembra 1914. je cepelin *L-5* pred Nordernijem uzalud pokušao da bombarduje britansku podmornicu *El*. Britanci su, pak, shvatili da je već i sama pretnja aviona u izvidnici za podmornice sasvim dovoljna, jer ih prisiljava da idu pod vodu gde su sporije, te im tako smanjuje manevarske sposobnosti.

Osnovna teškoća je bila, zapravo, u nedostatku odgovarajućih aviona. U proleće 1915. su zato za izviđačke letove radije koncipirali mali »meki« (znači, bez čvrstog skeleta) dirizabli, koji su napravili za tri nedelje od plinskog omota starog dirizabla i pod njim obešenog trupa izviđačkog aviona *BE2*. Zamisao se pokazala valjanom i počeli su serijsku proizvodnju, a uskoro su im se pridružili takođe Kertisovi (Curtis) dvomotorni hidroavioni, što su ih kupovali u SAD. Nemci, koji su imali mnogo dirizabla, za izvidanje su koristili upravo te velike vazdušne lađe, a kraj obala takođe i male hidroavione fabrike Fridrihshafen.

Kad su saveznici maja 1917. budući da su ih sve više ugrožavale podmornice, uveli na svojim morskim putevima konvoje, počeli su za njihovu zaštitu da obilno upotrebljavaju avione i dirizable, koji su nad lađama bdeli pre svega na jugozapadnim prilazima Velikoj Britaniji. Krajem 1917. njihova mornarička avijacija je imala već više od sto aviona, a uz to i hidroavione. Spori *blimpovi*, kako su zvali dirizable, mnoge sate su lagano kružili nad konvojima, pa su podmornice počele odustajati od napada na te konvoje, premda se ni tim *blimpovima* nije ukazala prilika da napadnu nijednu od njih. Više sreće su imali hidroavioni koji su od aprila 1917. obavljali izviđačke letove nad južnim delom Severnog mora, i koji su već u prve dve nedelje otkrili osam nemačkih podmornica, a tri od njih su i napali.

Zbog tih izviđačkih letova je mesečni proseki potopljenih savezničkih brodova do kraja 1917. godine opao za više

od dva puta, a podmornice su se preselile u priobalne vode, gde nije bilo konvoja ali zato takođe ni omrznutih *blimpova* i hidroaviona. Protiv njih su saveznici počeli da upotrebljavaju za ratište zastarele avione *DH6*, koji su imali za taj zadatak upravo dovoljno veliki akcioni radijus i dovoljno malu brzinu. U poslednjih šest meseci rata ti su avioni otkrili 16 podmornica, i 11 napali, no bez uspeha.

Od maja 1917. do novembra 1918. brodovi u konvojima su obavili oko 84000 putovanja, a podmornice su potopile svega 257 brodova, od toga samo dva broda iz konvoja koji su imali pratnju iz vazduha. To je bilo najdragocenije iskustvo prvog svetskog rata u vazduhoplovnom lovu na podmornice.

Godine dremljivog mira

U godinama mira su skoro sva iskustva iz rata pala u zaborav. Britanci su se odrekli dirizabla, Amerikanci su ih, pak, zadržali. Dugo godina nisu pokušali da razviju nikakva nova pomoćna sredstva ili oružja za borbu aviona protiv podmornica, a britanska mornarica je bila uverena da ASDIC (danas ga zovemo *sonar*) daje i samim brodovima dovoljno mogućnosti za otkrivanje i potapanje neprijateljskih podmornica.

Tek jula 1937. počele su se stvari pomerati i na tom području. Obalska komanda je počela ispitivati prvi radar u avionu, i 1939. godine je uključila u borbene formacije prve dvomotorne bombardere *lokid hadson*, kod kojih je bilo novo to što su izbacivali bombe u tako podešenim razmacima da su eksplozije na moru pokrivala upravo najopasnije područje za podmornice. Francuzi, a pogotovu Nemci i Italijani, nisu se bavili protivpod-

Sanderlend 10. grupe australijskog vazduhoplovstva kruži nad pomorskim putem kraj kornvalske obale.



morničkim avionima. Najbolji avion za izvidanje imali su Amerikanci — dvomotorni hidroavion *katalina*, koji je bilo moguće opremiti za najrazličitije zadatke nad morskim prostranstvima.

Prvi meseci rata nisu bili ohrabrujući. Britanci su brzo ustanovili da njihove bombe nemaju osobitog efekta u napadu na nemačke podmornice, te da bi im za avione bili potrebni moderniji bombarderski nišani, kao i da je opasno napadati sa premale visine, jer bi eksplozija bombe često oštetila, pa i oborila avion koji napada. Tako se u to vreme dešavalo da su britanske protivpodmorničke bombe uništile više britanskih aviona nego što su potopile nemačkih podmornica.

Nova oružja

Te teškoće sa bombama su otklonili dosta brzo i na kraju su načinili bombu koja je eksplodirala na potrebnoj dubini, ne ugrožavajući sam avion. Krajem 1940. godine počeli su da upotrebljavaju prvi protivpodmornički radar (ASV Mark I), a odmah potom i reflektor na avionu, i s njime su ono što je radar otkrio u noći takođe i videli i odmah napadali bombama.

Znatno veći problem je bio u tome što je nedostajalo aviona s velikim akcionim radijusom. Obalska komanda je, doduše, sredinom 1941. godine imala oko 400 aviona, ali je među njima bilo srazmerno malo *konsolidetted katalina* i britanskih *šort sanderlenda*. *Hadsoni* su bili

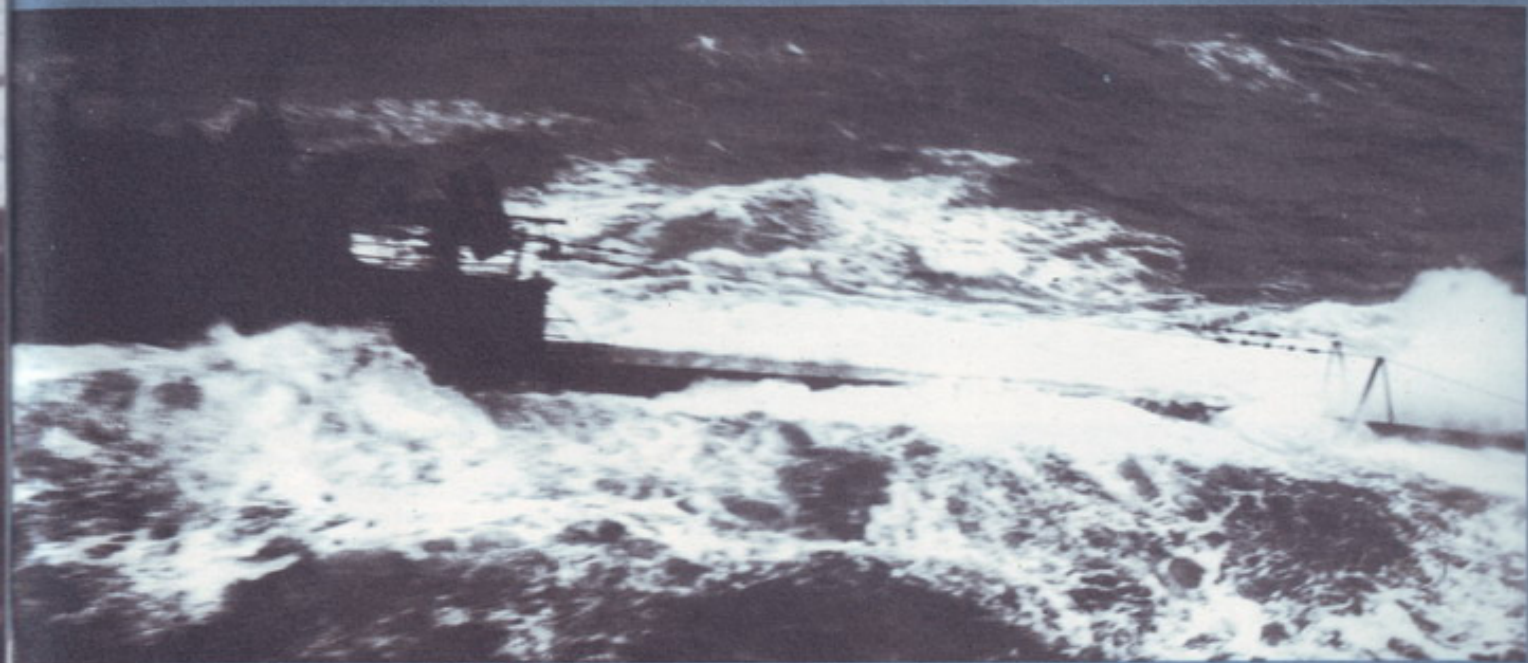
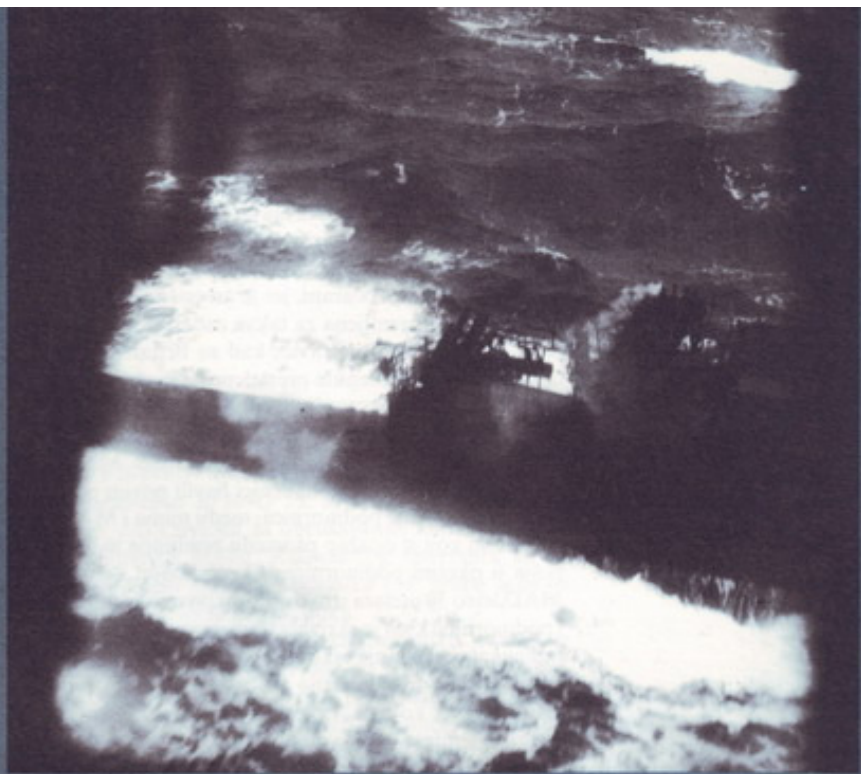
efikasni najviše 800 kilometara od svojih baza, *sanderlend* je mogao izvidati dva časa nekih 1000 kilometara daleko od obale, *katalina* isto toliko vremena 1300 kilometara daleko na moru. Tako je na velikom delu Atlantika — zvali su ga »Crna rupa« — konvoje štitiła samo pratnja vojnih brodova. Premda su počeli za taj zadatak isprobavati američke četvoromotorne *liberatore* s velikim radijusom, bilo je ipak svima jasno da će samo avion koji će ići s konvojem biti zbilja efikasna zaštita usred Atlantika.

Prvi prateći nosači aviona

Prvi eksperiment u tom pravcu podstakli su nemački četvoromotorci *foke-vulf kondor*, koji su sa aerodroma u Biskajskom zalivu napali konvoje između Engleske i Gibraltara. Zbog tih uznemiravanja je nekoliko trgovačkih brodova opremljeno s katapultima i lovcima *hariken* koji su se posle napada većinom spuštali jednostavno na vodu, a pilote su skupljali razarači u pratnji. Znatno bolje rešenje su predstavljali mali nosači aviona, i prvi od njih *Odasiti* zaplovio je u leto 1941. Trup trgovačke ladje su prekrili ravnim drvenim krovom s kojeg su lovci uzletali

Dramatičan snimak napada na nemačku podmornicu U 288. Avioni gruman avendžer sa pratećeg nosača aviona »Aktiviti« iznenadili su je na površini i tako dugo napadali bombama da su je uništili.





Dole: Zastareli ali izdržljivi dvokrilac ferej svrdfiš imao je pod trbuhom među točkovima radarsku antenu, a pod krilima rakete koje su predstavljale vrlo pogodno oružje protiv podmornica.

protiv kondora. Te lađe su najpre bile samo lovačka zaštita konvoja, ali je očigledno bilo moguće upotrebljavati sa njih i avione za borbu sa podmornicama.

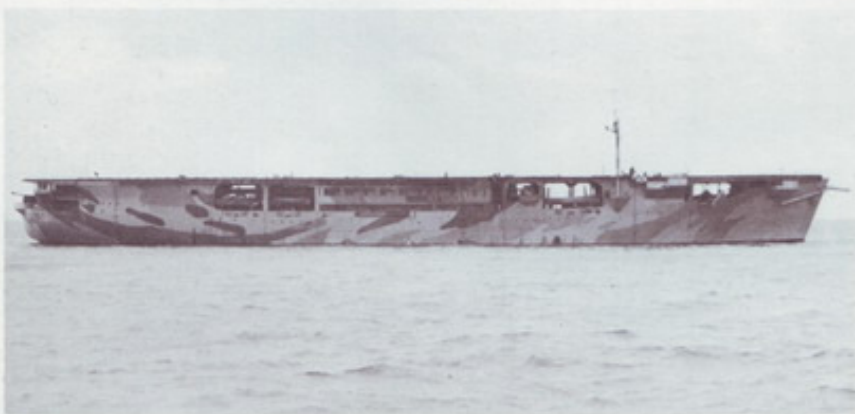
Premda je ulazak Amerike u rat značio za Britance olakšanje u borbi s nemačkim podmornicama na Atlantiku, bili su brzo razočarani, jer je američka avijacija bila potpuno nepripremljena za takve zadatke. Tek se sredinom 1942. položaj popravio, kad su Britanci počeli da upotrebljavaju pomenute prerađene *liberatore*. Ti avioni su mogli da ostanu u vazduhu i po 16 sati, i od toga su bez teškoća i po tri časa izviđali 1800 kilometara od svojih baza, što je »Crnu rupu« osetno smanjilo. Mnogo intenzivnije su se američki naučnici bavili novim pomagalicama za otkrivanje podmornica, među njima i MAD-om, aparatom koji je opažao promenu zemljinog magnetnog polja u okolini podmornice. Ako je avion s aparatom MAD leteo 30 metara iznad morske površine, otkrivao bi i podmornicu koja se skrivala 90 metara duboko. Kako je momenat reagovanja tako nisko letećeg aviona za izbacivanje bombe bio izuzetno kratak, izradili su posebne retro-bombe koje je raketa ispaljivala u suprotnom smeru od smera leta aviona.

Drugi doprinos američkih naučnika je predstavljala takozvana zvučna bova, plivajući predajnik sa sonarom. Taj predajnik je radio oko četiri sata, koliko je izdržavao akumulator, i potom bi bova potonula. Te bove su otkrivale i do pet kilometara udaljenu podmornicu, i upozoravale avion na nju; tako su mu jako olakšavale traženje podmornice.

Oružje protiv podmornica

Posebno zanimljiv je bio torpedo što ga je protiv podmornice vodila buka njenih propelera. Taj torpedo, koji je hvatao zvuk čak i više od kilometar udaljene podmornice, zaslužio je bio ime *Skitnica Eni*. No, imao je tu slabu stranu da je hvatao zvuk podmorničkih propelera samo onda kad bi se naglo zavrteli brže, dakle u trenucima kad je neki kapetan napadnute podmornice hteo hitro da se spasi u sigurnoj dubini.

Sasvim dole: Prvi prateći nosač aviona »Odasiti« izgrađen je od zaplenjene nemačke trgovačke lađe za prevoz voća koja se pod bivšim gospodarima zvala »Hanovers«



Britanci su se puno bavili protivpodmorničkim raketama. Prve upotrebljive rakete proizveli su 1942. godine; bile su teške samo po 30 kilograma, ali su svojim protivoklopnim glavama probijale oklop svake podmornice, što je za nju značilo kraj.

Na sreću, sva su ta oružja bila pripremljena do kraja 1942. godine, kad je kriza savezničkih konvoja bila na vrhuncu, budući da su podmornice potapale prosečno po 500000 tona brodovlja na mesec. No, još uvek je nedostajalo četvoromotornih bombardera za protivpodmornički rat. Po ocenama Obalske komande, u prvim mesecima 1943. godine pitanje pobeđe u bici za Atlantik je zavisilo od dve dodatne grupe *liberatora* (24 aviona), što su ih Čerčil i Ruzvelt namenili za borbu protiv podmornica, a dobili su ih tako što su ih silom uzeli od Komande bombarderske avijacije.

Proigrana pobeđa

Nemačke podmornice su svoju pobeđu definitivno proigrale maja 1943, kad ih je admiral Denic (Dönitz) povukao sa Atlantika da bi ih »reorganizovao«, što u zvaničnom jeziku nije značilo ništa drugo do to da njegove potučene flotile moraju da prikupe nove snage. Mada su se nove, izuzetno brze podmornice s novom taktikom ponovo vratile na Atlantik, nisu nikada više preuzele inicijativu, s obzirom da ih je tamo sačekalo već oko hiljadu protivpodmorničkih aviona.

Najžešća je bila bitka za Biskajski zaliv, koja je trajala više od godine dana, od leta 1942. do leta 1943, a u nju su se uključivali i nemački lovci velikog dometa sa biskajskih aerodroma. Trebalo je da oni svladaju britanske protivpodmorničke avione, ali nisu postigli većih uspeha. Do leta 1943. avioni su tu potopili osam nemačkih podmornica i 16 oštetili, a potom su od kraja aprila do početka avgusta potopili 26 podmornica i 17 oštetili. Ukupno su Saveznici u to vreme potopili čak 118 nemačkih i italijanskih podmornica, 78 aviona, šest aviona u sadejstvu sa brodovima i 34 prateća vojna broda. Naravno, pobeđa nije bila samo na jednoj strani, budući da su Nemci u tom periodu potopili 600000 tona savezničkog brodovlja.

Do kraja rata nije više bilo nikakvih posebnih poboljšanja kod aviona što su se borili s podmornicama: taktika napada na njih je ostajala ista kao taktika iz 1943. godine. Ni Nemci nisu ponudili ničeg novog u odbrani podmornica protiv aviona. Još je najdelotvorniji bio *snorčel*, cev koja je omogućavala snabdevanje vazduhom i punjenje akumulatora i za vreme vožnje pod morskom površinom. Ipak je to bila samo naprava za preživljavanje a ne za efikasniju taktiku potapanja protivničkih ladja. Najveću koncentraciju protivpodmorničkih aviona Saveznici su upotrebili za vreme invazije Normandije, kad je čak 350 bombardera bdilo nad brodovima koji su prevozili savezničku armiju u Francusku. Od više hiljada brodova, nemačke podmornice su uspele da potope samo dva vojna broda i neku ladju za iskrcavanje tenkova. Strateško bombardovanje Nemačke je podmornicama i njihovoj proizvodnji začudo prouzrokovalo malo štete. Kad su Nemci u drugoj polovini 1944. godine počeli da upotrebljavaju patuljaste podmornice, Saveznici su u borbi s njima došli do neobičnog zapažanja. Dubinske bombe im nisu štetele i naprosto su ih »pomerale«, ali su ih lako prorešetali i potopili topovskim granatama. Poslednji obračun s podmornicama izveli su aprila 1945. u Kategatu, gde su *moskitosi* raketama potopili čak 26 nemačkih *surih vukova*.

I na kraju jedna zanimljivost. Japanske podmornice nisu na Pacifiku nikada predstavljale ozbiljniju opasnost za savezničko brodovlje, tako da tamo avioni nisu morali da se toliko angažuju protiv njih kao na Atlantiku.

ODSKOČNICA ZA EVROPU

Vazдушna pobeda saveznika nad Tunisom najavila je početak borbi za Italiju

Savezničko iskrcavanje u francuskoj severnoj Africi 8. novembra nije naišlo na neki jači otpor višijevskih snaga, no napredovanje u unutrašnjost se je upravo toliko odužilo da je nemački feldmaršal Albert Kesselring (Kesselring), brzo preduzevši mere, izgradio mostobran u Tunisu. U svim tim akcijama je obilato učestvovala avijacija obeju strana.

Već prvog dana iskrcavanja u borbu se uključilo šest američkih i sedam britanskih grupa *spitfajera*, tri britanske grupe *harikena* i jedinica fotografsko-izvidničkih aviona, te su se preselili na aerodrome u Africi — Britanci u okolinu Alžira, Amerikanci u Oran. Nemačka avijacija se uključila u borbu sledeći dan uveče, kad je trideset bombardera odletelo prema Alžiru, ali su ih sačekali britanski lovci i skoro polovinu oborili. U isti mah su transportni *junkersi* na aerodrom Tunis prevezli vazduhoplovne pešadijske jedinice, dok se tamošnji

Francuzi nisu mogli odlučiti da li da se opredele za saveznike ili protiv njih. Zajedno s *junkersima* doleteli su i prvi *meseršmiti Bf 109G* 53. lovačkog puta i *junkersi Ju 87D* 3. puka aviona za obrušavanje, koji su dotle sa Sicilije napadali Maltu. Jedanaestog novembra su za njima stigli *maki MC 202* italijanske 155. grupe, a uz to još i popuna *meseršmita* 53. puka.

Saveznici su 10. novembra iskrcali nekoliko jedinica u pristaništu Buži u Alžiru, i one su počele da prodiru prema Bonu, poslednjem većem pristaništu pre tuniske granice, koje su naposljetku zauzeli saveznički padobranici, nemačkim trupama pred nosom. Sve te pokrete jedinica pratili su britanski lovci, koji su potom s aerodroma Bon štitili i celo sledeće prodiranje i borbe u Tunisu. Uskoro su tu počeli da stižu i teži avioni — *lajtinzi*, *leteće tvrđave*, *maroderi* i *bofajteri*, dok su *spitfajeri* neprekidno krstarili nad vazдушnim putem između Sicilije i Tunisa,

Formacija britanskih bostona leti ka cilju preko tipične južnotuniske pustinje. Britanci i Južnoafrikanci upotrebljavali su ove avione za napade na neprijateljske jedinice, tenkove i transportne kolone.

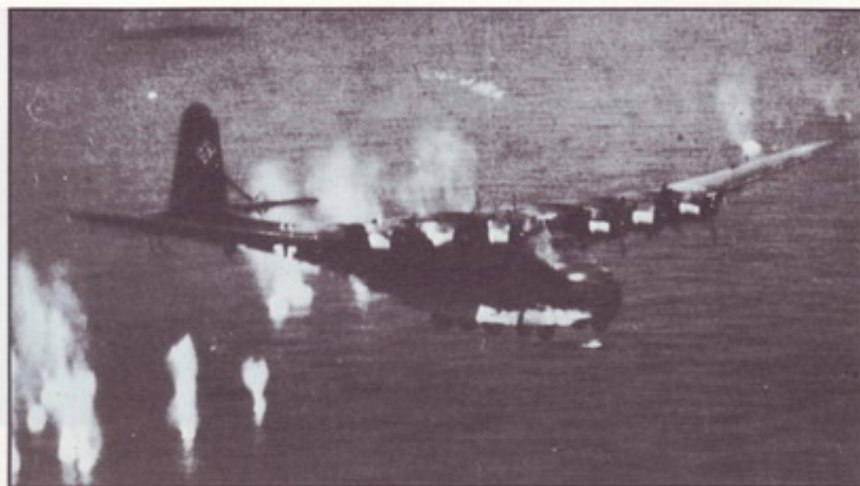




kojim su nemački transportni *junkersi* dopremali pojačanja u materijalu i gorivo na aerodrom Tunis. Saveznički bombarderi su počeli delovati 16. novembra, kad su *blenhajmi* s teškim gubicima napali ciljeve na alžirsko-tuniskoj granici, a *leteće tvrđave* aerodrom Sidi Ahmed. Nemci su brzo razumeli da će biti potrebna pojačanja, te su sa istočnog fronta poslali u Tunis *meseršmite* *Bf 109* g 51. lovačkog puka, iz zapadne Francuske avione *foke-vulf Fw 190 II* grupe 2. lovačkog puka i lovce-bombardere *Bf 109E* (110) III grupe 2. puka iz Nemačke. Takođe su i avione tipa *hajinkl* i *junkers* sa aerodroma na Siciliji sve češće slali da bombarduju saveznička pristaništa i aerodrome u Alžiru, a aktivirali su se takođe Italijani koji su krenuli u napade s tromotorcima *kanti Z 1007*, *savoja marketi S 79* i *S 84*, čak i s četvoromotornim *piado P 108 B* s lovcima-bombarderima *rediane Re 2001*. Pojačanja je prevozilo sve više aviona, a *junkersima* su se pridružili još i italijanski tromotorci *savoja S 82* i *fiat G 18* i nemački šestomotorci *meseršmit Me 323* i nimalo manji hidroavioni *blom und vos Bv 222*, koji su tada važili za najveće avione na svetu.

Radarski pomaže braniocima

Za vreme prvih nemačkih napada na aerodrome, noćni lovci *bofajter* su bili uglavnom nemoćni, jer nisu imali radare, pa su im ih počeli navrat-nanos slati iz Britanije i situacija se brzo popravila. Amerikanci su sad počeli sa svojim *letećim tvrđavama*, što su ih pratili dvotrupni *lajtninzi*, da sistematski napadaju ciljeve u Tunisu. Nakon dugog oklevanja saveznicima su se pridružile i francuske jedinice, a na aerodrome su počeli da pristizu i prvi laki bombarderi *daglas A-20*, koji su bili posebno podesni za napade na ciljeve u blizini ratišta.



Uprkos svemu, saveznici su krajem novembra bili u teškoćama. Sa žestokim kišama stigla je rana i neočekivano oštra zima, a njihovi putevi snabdevanja bili su opterećeni do krajnosti. Nemaca i Italijana bilo je, pak, u Tunisu više nego što su očekivali. Pokušaj britanskih padobranaca da 28. novembra zauzmu aerodrom Džedeida nije uspeo i savezničko napredovanje na severu se za više meseci zaustavilo nadomak Tuniske ravnice. Saveznički aerodromi su bili daleko iza ratišta i zbog kiše veoma slabo snabdevani, dok su nemački bili u neposrednoj blizini ratišta i upotrebljivi po svakom vremenu. Posebno neprijatno iznenađenje su predstavljali iskusni nemački piloti lovci koji su doslovno pravili klanicu među neiskusnim saveznicima. Trećeg decembra su nad Tunisom oborili 11 *lajtninga*, koji su pratili *leteće tvrđave*, a sledećeg dana su napali 12 bombardera *blenhajm*, i oborili ih sve do poslednjeg. Ipak je krajem godine snaga saveznika u vazduhu počela naglo da jača, na ratištu su se pojavili američki lovci *kertis P-40* i *bel P-39*, te bombarderi *nort ameriken B-25*. Oni su se skupa sa bombarderima *B-26* počeli sve više uključivati u borbe na tlu što su oživele krajem januara 1943. kad su se Romelove čete iz Tripolitanijske povukle u zaklon što ga je predstavljala Mareova linija u Tunisu, i počele veliku ofanzivu protiv saveznika u Alžiru. Ta bitka je u istoriji zapisana kao bitka za Kasrin, ali uprkos početnim uspesima nije Romela dovela do pobeđe. I u vazduhu je ratna sreća išla čas na jednu čas na drugu stranu. Tako se dogodilo da su američki *P-40* 33. lovačke grupe za vreme napada *junkersa Ju 88* na Telept oborili u nekoliko minuta deset aviona, a odmah potom su u dvodnevnom napadima izgubili uzastopce čak jedanaest svojih lovaca. Jedna druga grupa lovaca, bila je, zbog gubitaka, do

te mere demoralisana da su se piloti pobunili i više nisu hteli da poleću. Nad Tunisom se uz to u tom trenutku nalazilo sve više nemačkih i italijanskih jedinica koje su se već povlačile iz Zapadne pustinje preko Kirenaike i Tripolitanijske, da bi se, na kraju, reorganizovale na tuniskim aerodromima.

Kriza koju je savezničko vazduhoplovstvo preživljavalo zbog svog neiskustva počev od dana iskrcavanja, svoj vrhunac je dostigla u zbrci bitke za Kasrin, što je dovelo do potpune reorganizacije vazdušnih snaga saveznika. Celokupna taktička avijacija uključena je u takozvane Pustinijske vazdušne snage pod komandom maršala Koningema (Coningham), a komandu nad sveukupnim savezničkim vazduhoplovstvom u Sredozemlju preuzeo je vrhovni maršal avijacije, Englez Teder (Tedder).

Nakon što se Romel povukao sa Kasrina, saveznički bombarderi počeli su da ruše odbranu Maretove linije uz tripolitansku granicu. Romel još uvek nije popuštao i 16. marta pokušao je da izvede napad u pravcu Medenine, ali je doživeo potpuni neuspeh. Bolestan i očajan vratio se u Nemačku, a njegov položaj je preuzeo italijanski general Mese (Messe), dok je vrhovnu komandu nad silama Osovine u Africi preuzeo general fon Arnim (von Arnim), koji je bio i komandant svih jedinica u severnom Tunisu. U noći između 20. i 21. marta britanska 8. armija je napala Maretovu liniju i nakon četiri dana borbi, tokom kojih su veliku ulogu odigrale formacije lovaca-bombardera Pustinijske avijacije što su uništile skoro sve položaje nemačke protivtenkovske artiljerije, primorala je Nemce i Italijane na povlačenje. Početkom aprila, prva odeljenja 8. armije srele su se sa američkim jedinicama na središnjem delu ratišta, a teritorija sila Osovine počela je naglo da se sužava ka mostobranu oko Tunisa i Bizerte.

Gore levo: Douglas boston 24. grupe južnoafričke avijacije osoblje pustinijskog aerodroma priprema za polaganje. Ovi laki bombarderi američkog porekla dobro su se pokazali u borbama na Sredozemlju.

Sasvim gore: Engleski bombarder martin maroder je napao nemački šestomotorni avion Me 323 negde iznad Sardinije.

Gore: Oružari čiste top meseršmita Bf109F na aerodromu u Tunisu.

Levo: Spitfajer MK Vb na pustinijskom aerodromu. Može se lako uočiti filter protiv peska, nužan deo opreme svih aviona na severnoafričkom ratištu bez kojeg bi uvućeni pesak uništio motore.

Desno: Posledice napada na nemački aerodrom Sidi Ahmed kod Bizerte. Eksplozija bombe je dva foke vulfa prevrnula na leđa i uništila jedan tromotorni junkers Ju52.



Operacija »Fleks«

Položaj jedinica sile Osovine postao je neizdržljiv, no Hitler je početkom aprila naredio da moraju da se bore do poslednjeg čoveka. Kako te jedinice nisu imale dovoljnih zaliha municije i goriva, a saveznici su bili presekli sve morske puteve, snabdevanje im je doturano velikim formacijama transportnih aviona. Da bi onemogućili i taj transport, saveznici su 5. aprila započeli operaciju »Fleks« (lan) tokom koje je trebalo da saveznički lovci neprekidno patroliraju nad uobičajenim vazдушnim putevima između Sicilije, Sardinije i Tunisa. Prvo su operisali sa lovcima P-38, što su Nemci pokušali da spreče intenzivnijim napadima svojih aviona na savezničke aerodrome — tako da su se i bitke u vazduhu nad Tunisom snažno rasplamsale. Činjenica je da su Nemci nekoliko svojih jedinica povukli preko mora, ali su u Tunis uputili nove jedinice lovaca-bombardera, koji su se tokom svih ovih borbi pokazali kao najsnažnije oružje. U bitke je upućeno i nekoliko oklopnih protivtenkovskih *henšela HS 129* i *meseršmita Me 210*. Morali su da povuku i sve *štuke Ju 87* jer su doživele prevelike gubitke. Nakon što su Amerikanci 9. aprila uništili veliku formaciju *junkersa Ju 88*, nemački bombarderi su se veoma retko danju pojavljivali nad Tunisom.

Za to vreme operacija »Fleks« je postigla svoj cilj. Petog aprila američki P-38 oborili su 31 transporter, 10. aprila još jedanaest a 11. aprila još 18 aviona. Sledećih dana avioni *kitihauk* i *spitfajeri* postigli su još veće uspehe oborivši 18. aprila 59 *Ju 52* i 16 pratećih aviona, a 19. aprila 17 *Ju 52* i lovaca iz pratnje. Nakon toga, 22. aprila, od 20 *Me 323* oborili su 16 tih ogromnih šestomotoraca. Ovi gubici su tako pogodili Nemce da su od toga dana prekinuli vazdušni most a vezu sa Tunisom održavali su tek pojedinačni avioni koji bi leteli jedino noću. Sile Osovine su se sada, sa većinom svojih lovačkih jedinica, povukle na Sardiniju i Siciliju, a u Tunis su ostali jedino nemački 77. lovački puk i jedna italijanska lovačka grupa. Poslednji upotrebljivi avioni ovih jedinica su se nakon zauzimanja Tunisa i Bizerte povukli na jedini aerodrom koji je još ostao na poluostrvu Kap Bon, odakle su 8. maja preko mora preleteli u Italiju.

Tokom sledećih dana tek povremeno neki nemački ili italijanski avion bi sleteo na ovaj aerodrom, no vazdušni prostor iznad poslednjeg mostobrana sile Osovine u Africi bio je tako pun savezničkih aviona da više niko nije uspeo da se spase preko mora. Trinaestog maja 1943. sile Osovine u Tunis su kapitulirale, nakon što su u Africi izgubile 250.000 ljudi.



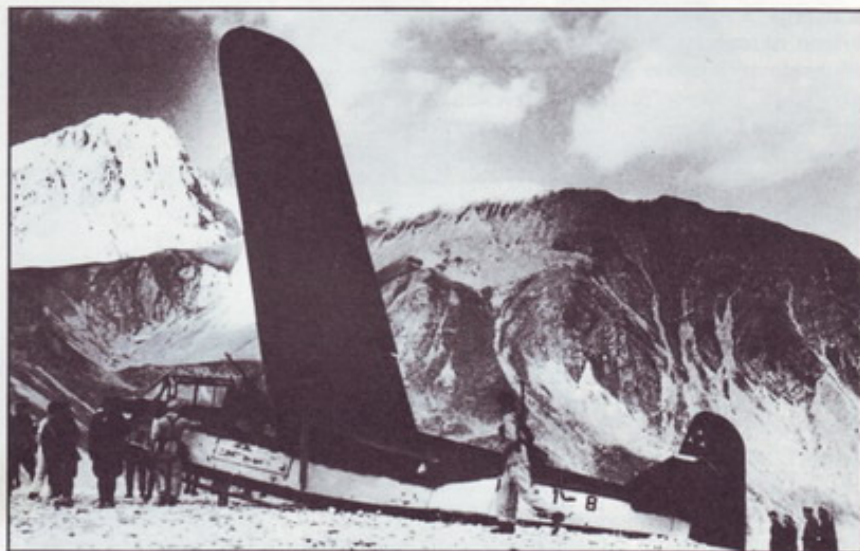
Desno: Na nekom tuniskom aerodromu američki vojnici razgledaju napušteni nemački transportni avion junkers Ju 90.

VAZDUŠNI RAT NA SREDOZEMLJU

Savezničke vazdušne snage igrale su veliku ulogu prilikom napredovanja kroz Italiju

Kada su saveznici zauzeli Siciliju sredinom avgusta 1943. vazdušne snage sila Osovine su tamo strahovito stradale i od toga se nikada više nisu oporavile. Savezničke vazdušne snage su dostigle svoj vrhunac i predstavljale su najodlučnije preimućstvo u borbama u oblasti Sredozemlja. Sve aerodrome na Siciliji, Malti i u severnom Tunisu zauzele su savezničke taktičke vazdušne snage, kombinovane anglo-američke lovačke snage, lovci bombarderi, laki i srednji bombarderi i izviđački avioni — sve u svemu dobrih 100 eskadrila avijacije. Njih su podržavale i savezničke strategijske snage avijacije u severnoj Africi, koje su imale 24 eskadrile američkih teških bombardera za dnevna dejstva i 8 britanskih eskadrila noćnih teških bombardera. Tome treba dodati snage obalnih vazdušnih jedinica sastavljenih od lovaca-bombardera i mornaričkih aviona za patroliranje, koji su bili stacionirani duž obale Afrike, na Malti i na Siciliji.

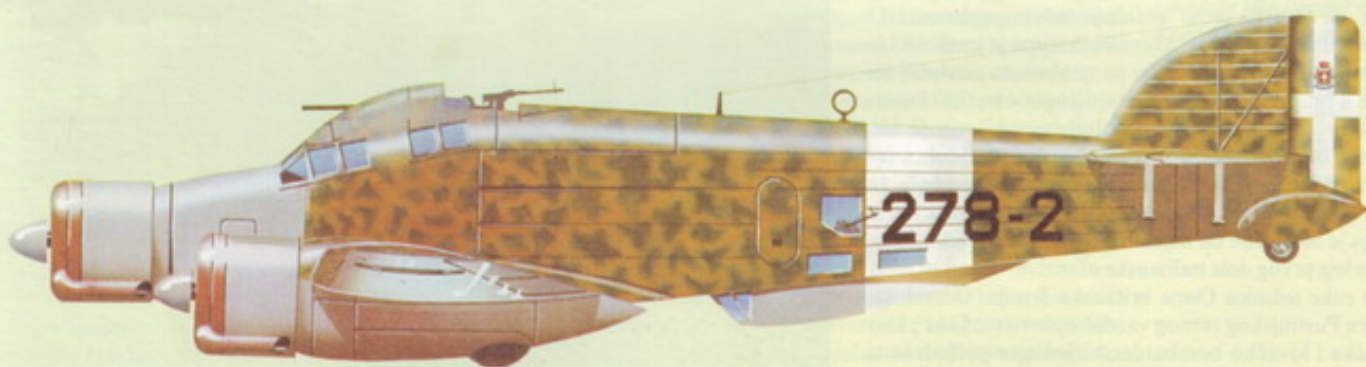
Nasuprot ovim moćnim snagama, koje su uključivale 1.395 lovačkih aviona, 703 srednjih i lakih bombardera, zatim 461 teški bombarder i 162 noćna bombardera (sa 406 transportnih aviona za podršku), nalazili su se razbijeni ostaci italijanskih vazdušnih snaga (*Regia Aeronautica*) i Luftvafe iz 2. vazdušne flote. Ova poslednja je uključivala šest grupa lovačkih aviona, četiri grupe lovaca bombardera i nekoliko grupa bombardera *juнкer-са Ju-88* sa izviđačkim avio-jedinicama. Deo ovih snaga bazirao je na Sardiniji, ali sve jedinice su imale nepotpuno brojno stanje. Jedina pomoć na koju su Nemci mogli



da računaju bile su bombarderske snage u Francuskoj. U početku septembra 1943. teški saveznički bombarderi *B-17* i *B-24* strategijskih vazdušnih snaga sa srednjim bombarderima *nort ameriken B-25* i *martin B-26* maroder već su napadali ciljeve u južnoj Italiji, kao i dalje na severu sve do Rima — obično uz podršku lovačke pratnje aviona *lokid P-38 lajtning*. Taktičke vazdušne snage

Nemački komandosi koji su oslobodili Musolinija iz njegovog zatvora smeštenog visoko na planini, 22. septembra 1943, nakon sletanja sa transportnim jedrilicom DFS-230 C-1.

Savoja marketi SM 97-II



SM-79 bio je najuspešniji italijanski bombarder.

(TAC) bile su podeljene u dve posebne komande — Pustinjsko ratno vazduhoplovstvo (DAF), za podršku Montgomerijeve Osme britanske armije i Dvanaesta taktička vazduhoplovna komanda za podršku Mark Klarkove Pete američke armije (u stvari anglo-američka formacija, uprkos njenog naziva).

Iskrcavanje savezničkih snaga

Jedinice Osme britanske armije prešle su tesnac kod Mesine, iskrcale se na »prst« Italije u oblasti Redo Kalabrija, 3. septembra 1943. a sledećeg dana bilo je izvršeno iskrcavanje kod Taranta. Pustinjsko ratno vazduhoplovstvo je bilo preuzelo da štiti i podržava ovu akciju, ali je otpor pružio tek izvestan broj italijanskih lovaca i lovaca-bombardera. Nemački lovci su bili angažovani protiv teških američkih napada, u toku kojih je vođena žestoka borba između *lajtninga* iz lovačke zaštite i nemačkih *meseršmita Bf-109G* iz 53. i 77. lovačke grupe. Ova bitka je donela posebno veliki uspeh nemačkim lovcima jer su oborili 23 *lajtninga*.

Kasnije, 8. septembra, objavljena je kapitulacija Italije, a idućeg jutra izvršeno je iskrcavanje Pete armije kod Salerna, na zapadnoj obali blizu Napulja. Iako nije bilo otpora od strane Italijana, nemačke jedinice su se grčevito branile i Luftvafe je u tome učestvovala koliko je samo mogla. Britanska ratna mornarica je obezbedila zaštitu sa svojih nosača aviona, koji su bili postavljeni uz obalu. Dotle su avioni *P-38*, *P-40*, *nort ameriken A-36* i *spitfajeri* sa Sicilije patrolirali na ovoj relaciji tokom čitavog dana, a *bristol bofajteri* i *D. H. moskiti* leteli su nad tim područjem od sumraka do svitanja. Ponovni manji napadi nemačkih lovaca-bombardera *foke vulf Fw-190* sa aerodroma iz rejonu Fode, nisu postigli mnogo, a i avioni *Do-217* naoružani »planirajućim radio vođenim bombama« marke *henšel Hs-293* iz južne Francuske nisu prčinili neke ozbiljnije gubitke savezničkim brodovima pored obale. Oni su, međutim, potopili jedan bojni brod italijanske ratne mornarice dok se, prema odredbama primirja, nalazio na putu za Maltu.

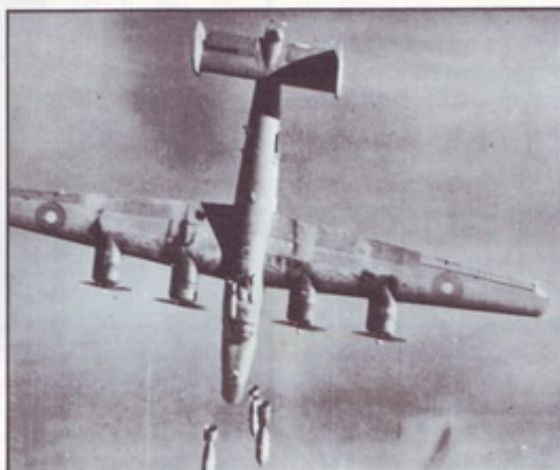
Nemački protivnapad preduzet sa obale zapretio je, međutim, da savlada saveznički mostobran i baci ga u more. No, u toku prvih časova 14. septembra, jake formacije američkih padobranaca su se spustile u ovo područje, što se ponovilo i sledeće noći. U sadejstvu sa lovcima bombarderima i podržani vatrom iz topova brodske artiljerije, oni su omogućili Osmoj britanskoj armiji da zadrži svoje položaje na mostobranu. U međuvremenu, spajanje savezničkih trupa je izvršeno 16. septembra. Posle toga Nemci su se ubrzano povlačili ka severu a pratio ih je kombinovani anglo-američki front, koji se protezao kroz čitavo poluostrvo. Napulj je bio zauzet 1. oktobra, pošto je u toku noći 3/4. oktobra izvršeno iskrcavanje kot Termolija na istočnoj obali. U ovom regionu bilo je više aerodroma u ravnici oko Fode — koja je bila jedan od najznačajnijih savezničkih ciljeva tokom tog prvog dela italijanske ofanzive — koji su sada pali u ruke jedinica Osme britanske armije. Odmah su jedinice Pustinjskog ratnog vazduhoplovstva, DAF, kao i lovačke i lovačko bombarderske jedinice prebačene u Fodu, a uskoro su pristigli i laki i srednji bombarderi, pa i povećani broj teških bombardera vazdušnih snaga i njihova pratnja. Stigle su i eskadrile iz sastava obalnih vazdušnih snaga iz Napulja, predviđene za vazdušnu odbranu i za operacije iznad pomorskih puteva.

Kolona »fijakera«

Lovci bombarderi pustinjskog ratnog vazduhoplovstva, sa aerodroma Foda, izveli su novu operaciju takozvanu »kolona fijakera«, koja je imala za cilj neposrednu podršku jedinicama Osme britanske armije u toku nje-

nog prelaska preko reke Trinjo. Korišćen jedino u periodu velikih aktivnosti na zemlji, ovaj sistem »fijakera« je predstavljao neprekidno patroliranje lovaca-bombardera iznad jedinice u nastupanju. Ovi avioni su u međuvremenu mogli da budu usmeravani na bilo koji željeni cilj posredstvom oficira za navođenje avijacije, koji se nalazio dole, sa trupama.

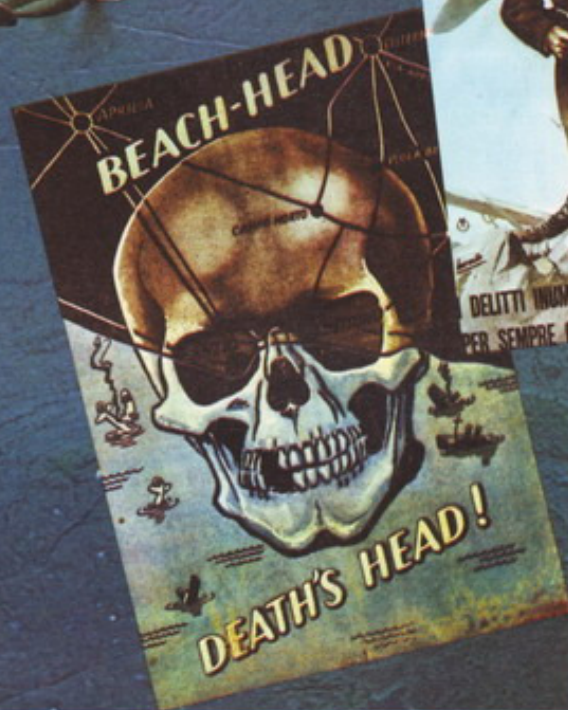
Početkom novembra 1943. Petnaesta američka vazdušna armija je bila formirana u rejonu Fode radi usmeravanja vazdušnih operacija danju. Iako su mnogi napadi bili planirani da se vrše na ciljeve u Italiji, bombarderi koji su ovde bazirali odlazili su i na druge ciljeve u Austriji, južnoj Nemačkoj, Francuskoj, Jugoslaviji, Mađarskoj, Rumuniji i Bugarskoj. Četiri lovačke grupe su tako postale stalni prateći sastavni deo tih vazdušnih snaga —



tri naoružane avionima *P-38* i jedna avionima *republik P-47 tanderbolt*. Prvi lovci *tanderbolt* bili su uključeni u taktičke vazdušne snage krajem iste godine, i to u 57. lovačku grupu u sastavu Pustinjskog ratnog vazduhoplovstva. Uskoro je ovaj avion postao standardni američki lovac-bombarder u Italiji.

Smanjene aktivnosti Luftvafe posle nemačkog odstupanja iz južne Italije, dovele su do nekih redukcija u savezničkim vazdušnim snagama koje su upućene na druga ratišta. Krajem te godine, dve eskadrile *spitfajera*

Gore: Jaka kiša koja je aerodrome pretvarala u plitka jezera često je pravila neprilike savezničkim pilotima na italijanskom ratištu.



Gore: Propagandni plakat kojim su Italijani i Nemci želeli da podstaknu stanovništvo na otpor protiv saveznika. Italijanski gradovi nisu mnogo stradali od strategijskog bombardovanja, ali borbe na zemlji su bile među najkrvavijim u drugom svetskom ratu, zbog čega su savezničke snage sporo napredovale.

Gore, sasvim levo: Za vreme vazdušnog napada na Monfalcone, jedan britanski liberator pogodio je bombe bombardera koji je leteo iznad njega. No, bombe nisu eksplodirale, posade su ostale nepovredene a oštećeni se bombarder vratio u svoju bazu.

Gore, levo: Supermarin spitfajeri Mk IX iz 241. eskadrile lete iznad Vezuva. Kada su sile Osovine smanjile aktivnosti u vazduhu, lovci RAF-a su bili angažovani za taktičku podršku snagama na zemlji.



su prekomandovane za Indiju, a četiri poslate za Siriju na oporavak. Na kraju 1943. došlo je do reorganizacije: severozapadne afričke savezničke vazdušne snage postale su Sredozemne savezničke vazdušne snage. Sledstveno tome, u januaru 1944. mnogi od savezničkih najboljih oficira su otišli u Englesku da preuzmu komandu nad novim invazionim snagama koje su se formirale, tako da su skoro potpuno zamenjeni svi komandanti armijskih i vazdušnih snaga.

Nakon što su saveznici prešli reke Trinjo, Voltorno i Sangro, savezničke armije su se našle pred snažnom odbranom na takozvanoj Gustavovoj liniji, južno od Rima, sa središtem u snažno branjenom Monte Kasinu.

Žestokoj nemačkoj odbrani pridružile su se i pojačane akcije lovaca i lovaca bombardera Luftvafe. Spitfajeri RAF-a koji su ovde patrolirali, većinom Mk VIII, imali su teških vazdušnih borbi u to vreme, kao i dve američke lovačke grupe, takođe sa spitfajerima. Nemci su pretrpeli teške gubitke, posebno takozvane jurišne grupe naoružane avionima vulf Fw-190.

»Operacija šišanja«

Da bi se ubrzalo slamanje nemačkog otpora na Gustavovoj liniji i omogućilo napredovanje ka Rimu, planirano je novo savezničko iskrcavanje na zapadnoj obali pod nazivom — »Operacija šišanja«. Iskrcavanje je trebalo da krene u području Ancija-Netuno, 60 kilometara južno od Rima. Savezničke lovačke patrole potpuno su onemogućile nemačke izviđače i 22. januara 1944. iskrcavanje je izvršeno sa potpunim taktičkim iznenađenjem. Radi podrške ovom poduhvatu, većina snaga Pustinjskog vazduhoplovstva je prebačena na zapadnu obalu, gde su se udružile sa Dvanaestom taktičkom vazduhoplovnom komandom, tako da je oko 850 aviona bilo prikupljeno u rejonu Napulja.

Nemački bombarderi i torpedni avioni iz južne Francuske očajnički su napadali savezničke snage, ali im to nije pomoglo. Poslali su čak pojačane lovačke snage u Rim, koje su odmah uključene u neke od najtežih vazdušnih borbi koje su ikada bile vođene iznad Italije. Nova fašistička italijanska vlada koja je bila obrazovana na severu Italije, pod kontrolom Nemaca, je takođe formirala novo italijansko ratno vazduhoplovstvo i dve lovačke eskadrile bile su uključene u borbe. Krajem januara 1944. Peta armija je započela svoju ofanzivu preko reke Gariljano i na Kasino, ali bez velikog uspeha. Snažno bombardovanje Monte Kasina 15. februara nije učinilo mnogo da se oslabi odbrana pa i napadi koji su potom sledili. Tokom februara Nemci su prešli u protivnapad

Levo: Italijanske ulice koje su Nemci preimenovali prema njihovim čuvenim pilotima. Ironijom slučaja, aktivnost lovaca Luftvafe u Italiji bila je minimalna.

kod Ancija, ali su vazdušne snage obavile svoj zadatak i razbile koncentraciju nemačkih jedinica, onemogućile njihovo snabdevanje i svojim učesćem u borbama pružile podršku jedinicama na mostobranu i pomogle da se one održe. Drugi masovni bombarderski napad na Monte Kasino koji su, u toku marta, preduzele strategijske i taktičke vazdušne snage bombardera i lovaca-bombardera, nije bio ništa uspešniji od prvog i saveznici nisu mogli da zauzmu taj položaj. Toga meseca, međutim, započelo je uspešnije angažovanje vazdušnih snaga u »Operaciji kravata«. Ovi masovni rušilački napadi lovaca-bombardera, lakih i srednjih bombardera bili su usmereni na rušenje mostova, železničkih pruga i drugih komunikacija kako bi se drastično smanjilo snabdevanje nemačkih jedinica opremom i municijom.

Ubrzo nakon invazije Italije, Nemci su se povukli sa Sardinije a pre kraja 1943. savezničke snage su se iskrcale i na Korzici. Ovo ostrvo je postalo sve značajnija vazduhoplovna baza i mnoge jedinice su tu prebačene tokom zime. Avioni *ripablik P-47* su sa ostrva Korzike mogli da napadaju ciljeve dosta severnije od Rima, bez preletanja linije fronta, a njima se uskoro pridružila većina srednjih američkih bombardera. Potrebe drugih ratišta i potcenjivanje italijanskog od strane američke vrhovne komande dovelo je do daljeg smanjenja vazdušnih snaga. Dve lovačke grupe američkog ratnog vazduhoplovstva i jedna grupa srednjih bombardera bile su tako prekomandovane za Indiju, dve grupe američkih *spitfajera* su prenaoružane američkim lovcima *nort ameriken P-51 mastang* i prebačene u vazdušne snage Petnaeste američke vazdušne armije na strategijske zadatke. Da bi popunila ovaj gubitak komanda RAF-a je uputila dva puka *spitfajera Mk IX* sa Srednjeg istoka na Korziku gde su dejstvovali u sklopu Dvanaeste taktičke vazduhoplovne komande (TAC). Ova je sada objedinjavala i *spitfajere* i *P-47 tanderbolte* francuskog ratnog vazduhoplovstva sa aerodroma u severnoj Africi.

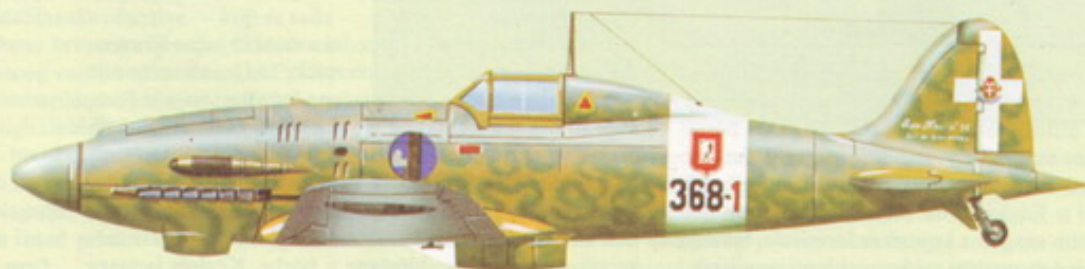
Pad Rima

Na istočnoj obali, jedinice Pustinjskog ratnog vazduhoplovstva su podržavale 8. britansku armiju i nisu nailazile na značajan otpor u vazduhu. Operisale su sve češće iznad Jugoslavije, gde je Narodnooslobodilačka vojska vodila sve žešće i sve veće borbe sa Nemcima. U to vreme izvestan broj jedinica lakih bombardera RAF-a promenio je svoju ulogu i prešlo od dnevnih bombarderskih formacija na noćne diverzantske zadatke, jer su smatrali da će takvi napadi doneti više uspeha. Četiri jedinice noćnih lovaca RAF-a i dve jedinice američkog ratnog vazduhoplovstva sada su letele nad Italijom, i sukobljavale se sa nekoliko jedinica *Ju-88* koje su se zadržale na severu. Saveznički lovci nisu uvek uspevali da Nemce spreče da se probiju preko fronta i tako su, u toku noći između 2. i 3. decembra 1943. uz korišćenje aluminijumskih traka bačenih iz vazduha radi stvaranja konfuzije na radarskim ekranima branioca, snage *Ju-88* iz borbenih grupa 54. i 76. bombardovale luku Bari gde je 14 brodova buknuo u požaru i bilo je mnogo žrtava.

Saveznici su pak izveli veoma uspešan vazdušni napad 5. maja 1944. kada su lovci bombarderi *kitihouk* i *mastanzi* 239. Pustinjskog ratnog vazduhoplovstva (DAF) porušili branu kod Peskare i to bez ijednog izgubljenog aviona. Na dan 11. maja, saveznička prolećna ofanziva je počela duž fronta, potpomognuta masovnom neposrednom podrškom iz vazduha. Gustavova linija je ubrzo bila probijena, dok je uporna odbrana Kasina konačno pala 18. aprila, pod jurišima poljskih trupa. Nakon toga napredovanje saveznika je brzo krenulo, uskoro je došlo do spajanja jedinica kod Ancija, a Rim je zauzet 5. juna 1944. Idućeg dana su stigle vesti o iskrcavanju saveznika u Normandiji, pa su već retke nemačke jedinice lovaca i lovaca-bombardera počele da se povlače. U roku od samo jednog meseca, na ratištu su ostale samo italijanske lovačke eskadrole, nešto malo izviđačkih jedinica Luftvafe i jedna jedina jurišna grupa za noćne napade.

Dole: Američki P-51 je kao prateći avion gospodario nebom iznad Italije. Među najboljim italijanskim lovcima nalazio se maki C202.

Nort-ameriken P-51 D



Maki C 202 folgore

Savezničko napredovanje se nastavilo severno od Rima, smanjenom brzinom, jer su Nemci ostavili za sobom izvestan broj zaštitnica, kako bi svojom ogorčenom odbranom omogućile glavnini jedinica da se povuče u planine nad južnim rubom severno-italijanske nizije. Gotska linija, uspostavljena preko severnih obronaka Apeninskih planina, pokazala se kao veoma teška prepreko pred kopnenim snagama saveznika. Britanci su u stvari želeli da se probiju kroz severnu Italiju, pa dalje istočno preko Slovenije ka nizijama Mađarske, dok su Amerikanci bili uporni u svojim nastojanjima da se skoncentrišu za glavni udar na zapadu. Za podršku ovim akcijama oni i Francuzi su planirali sprovođenje invazije južne Francuske, i u toku jula su stvarno sve taktičke jedinice američkog vazduhoplovstva u Italiji, uz neke pukove *spitfajera* RAF-a prebačene na Korziku. Odatle su avioni u početku i dalje napadali ciljeve u Italiji, no, od sredine avgusta oni su isključivo korišćeni nad južnom Francuskom. Pustinjsko ratno vazduhoplovstvo (DAF) bilo je zaduženo za podršku čitavom frontu u Italiji, sa snagama koje su već bile iscrpene u vreme kada je bila pripremana prva faza ofanzive protiv Gotske linije.

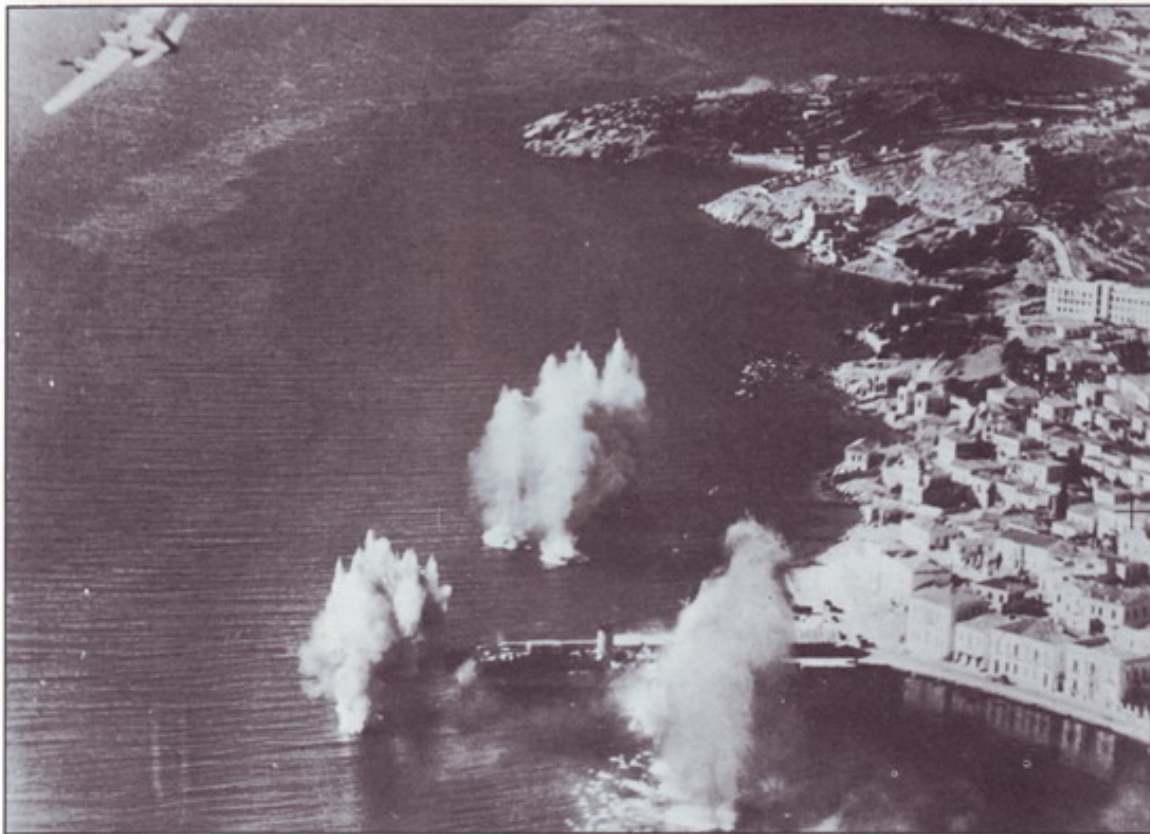
Napad na Gotsku liniju

Napad je započeo septembra 1944, ali usled nedostatka pešadije i zbog nailaska jesenjeg nevremena, sprečen je proboj, iako su dotle bile zauzete neke teritorije. Za vreme ovih borbi, pet grupa *P-47* američkog vazduhoplovstva i tri puka britanskih *spitfajera* vratili su se u Italiju iz južne Francuske. Američki srednji bombarderi ponovo su preuzeli napade na italijanske ciljeve a ujedno je nova Dvadeset i druga taktička komanda (TAC) došla da smeni Dvanaestu (TAC), koja je sada stalno bila bazirana u Francuskoj. Pošto je otpor u vazduhu bio zaista beznačajan, sve raspoložive jedinice iz Pustinjaškog ratnog vazduhoplovstva — pa čak izričito lo-



vačke eskadrile *spitfajera Mk VIII* — počele su da nose bombe i da pružaju podršku trupama na zemlji, što je postao njihov osnovni zadatak. Tokom zime saveznička avijacija napadala je ciljeve iza Gotske linije i na prelazu kod Brenera. Početkom 1945. dve američke grupe *P-47* i sve jedinice bombardera *martin B-26*, bile su prebačene u Francusku, a nekoliko britanskih jedinica je raspušteno. U aprilu 1945. međutim, sve je bilo spremno za početak napada na Gotsku liniju. Petnaesta vazдушna armija američkog ratnog vazduhoplovstva sada je krenula u bombardovanje na tom području, jer je imala svega nekoliko zaostalih stratejskih ciljeva u zaleđu. Snažno bombardovanje na sektoru Osme britanske armije a potom na odseku fronta Pete američke armije prokrcilo je put kroz neprijateljski artiljerijski baraž. Stalno zimsko bombardovanje sada se zaista isplatilo jer se nemačka odbrana pokazala iznurenom, bez opreme i municije, tako da je njen totalni slom ubrzo usledio. Savezničke trupe su jurišale kroz severnu Italiju, zauzimajući grad za gradom, dok su dve nemačke armije odstupale. Na dan 2. maja 1945. bila je potpisana безусловna nemačka predaja u ovoj oblasti.

Gore: Britanski douglas dakota operisali su iz Italije u sklopu tzv. Balkanskih vazdušnih snaga (ABAAF), koje je trebalo da snabdjevaju NOV tokom njenih borbi protiv Nemaca u okupiranoj Jugoslaviji. Ovim avionima stizao je ratni materijal i oružje a na povratku preuzimali su ranjenike radi evakuacije.



Levo: Avioni bristol bofajteri potapaju jedan neprijateljski brod u luci Vati, na Samosu, u Egejskom moru. Godine 1944. bofajteri iz 46. eskadrile su skoro svakodnevno leteli nad Egejskim morem i napadali brodove i pristaništa.

VAZDUŠNI RAT NAD JUGOSLAVIJOM

Oslobodilačka borba jugoslovenskih naroda je na ovom ratištu vezala mnogo neprijateljskih vazduhoplovnih snaga

Vazdušni rat koji se od leta 1941. do maja 1945. godine vodio nad teritorijom Jugoslavije predstavljao je deo ukupne borbe zaraćenih strana u Evropi, ali se odlikovao mnogim posebnostima partizanskog ratovanja.

U početku, posle kapitulacije stare Jugoslavije, Nemci i Italijani prebacili su najveći deo svojih vazduhoplovnih efektivna na druge frontove, a nastalu prazninu nastojali su da popune formiranjem vazduhoplovstva takozvane Nezavisne države Hrvatske, koje je bilo naoružano avionima zarobljenim od bivše jugoslovenske vojske.

Već posle prvih uspeha narodnooslobodilačkog pokreta, neprijatelj je bio primoran da u borbi protiv partizana upotrebi i svoje vazduhoplovne snage stacionirane kako u Jugoslaviji tako i u susednim zemljama.

Krajem 1941. protiv naših jedinica dejstvovalo je oko 250 neprijateljevih aviona različitih tipova, koji su pored izviđanja, dotura materijala opkoljenim neprijateljskim garnizonima i drugih pomoćnih zadataka, vršili intenzivnu vatrenu podršku svojim snagama i često su napadali i nezaštićene zbegove i naselja na oslobođenim teritorijama, nanoseći velike žrtve civilnom stanovništvu. Istovremeno sa jačanjem NOP-a i rasplamsavanjem borbi, povećavan je i broj angažovanih neprijateljevih aviona, koji su često prebacivani i sa istočnog fronta. Polovinom 1942. u Jugoslaviji je dejstvovalo oko 350 aviona, uključujući i bugarske, da bi se taj broj tokom 1943. povećao na 600, koji su posebno intenzivno bili angažovani u 4. i 5. neprijateljskoj ofanzivi, kada je glavnina jedinica Narodnooslobodilačke vojske bila skoncentrisana na usku teritoriju oko Neretve i Sutjeske.

Od početka 1944. zbog sve snažnijeg dejstva savezničkog vazduhoplovstva sa baza u Italiji i na Visu broj fašističkih aviona angažovanih na ratištu u Jugoslaviji, naglo se

smanjuje, tako da ih krajem 1944. ima oko 250 a početkom 1945. oko 100. Tada su već izbegavali svaki susret sa savezničkim i našim lovcima, dejstvujući samo u jutarnjim i večernjim časovima. Poslednju veliku operaciju vazduhoplovnih i desantnih snaga u Jugoslaviji Nemci su izveli neuspešnim desantom na Drvar. U periodu potpune nemačke prevlasti u vazduhu, u jedinicama NOVJ pronalazeni su različiti oblici odbrane: tako, pored maskiranja i drugih mera pasivne zaštite, raspoloživim lakim naoružanjem naše jedinice su u toku rata uspele da obore preko 300 neprijateljevih aviona, a u oko petnaest iznenadnih napada na aerodroma i isturena letelišta uništeno je još preko 250 aviona, jedrilica, znatne količine goriva, aviobombi i drugog vazduhoplovnog naoružanja, opreme i instalacija, što je u izvesnim područjima znatno umanjivalo dejstva neprijateljske avijacije. Posebno je delotvorno izveden noćni napad Prve krajiške brigade na aerodrom Rajlovac u blizini Sarajeva u noći između 10. i 11. avgusta 1943. u kome su uništena 34 aviona i ubijen veći broj neprijateljskih vazduhoplovaca. Sličan napad izvršili su i slovenački partizani na nemački aerodrom kod Udina.

Partizanska avijacija

Osnivanje sopstvenih vazduhoplovnih jedinica u uslovima partizanskog načina ratovanja u Jugoslaviji bilo je otežano, međutim, zahvaljujući sistematskim nastojanjima KPJ, stvoreno je među pripadnicima vazduhoplovstva NDH više grupa simpatizera i aktivnih saradnika narodnooslobodilačkog pokreta, od kojih su neki bili spremni da avionima prelete na oslobođenu teritoriju i priključe se NOV. Posle dva neuspela pokušaja krajem 1941. godine, piloti Franjo Kluz i Rudi Čajavec i



Major Franjo Kluz, narodni heroj, bio je prvi partizanski pilot i 1944. pilot spitfajera u Prvoj eskadrili NOV. Poginuo je 14. septembra 1944. prilikom napada na neprijateljske položaje kod Omiša.

Dole: Brege 19, sa motorom gnom-ron jupiter (420—450 KS) kojim je Rudi Čajavec sa mehaničarem Milutinom Jazbecom 23. maja 1942. preleteo na oslobođenu teritoriju (crtež Daniel Frka).



Brege 19

mehaničar Milutin Jazbec, uspeali su da avionima *potez 25* i *brage 19*, prelete 23. maja 1942. godine iz Banja Luke u oslobođeni Prijedor, čime je simbolično obeleženo stvaranje vazduhoplovstva NOVJ. Sa letelišta kod Prijedora i u selu Međuvođu na Kozari ovi partizanski piloti izvršili su prve borbene letove 4. juna 1942. Prethodno je Kluz, sa mehaničarem Mitračićem, opremio prilagođenim mitraljezom *šarac* do tada nenaoružani *potez*, a u rudniku Ljubija od vodovodnih cevi su izradene bombe koje su se ručno bacale iz aviona. Čajavec je poginuo već na prvom zadatku, nadletajući izazovno Banja Luku i neprijateljski aerodrom, a Kluz je uspeo da bombama i mitraljeskom vatrom izvrši još tri napada na neprijateljske kolone i garnizone, pre nego što je 6. jula njegov avion na letelištu kod Luči Palanke uništio jedan nemački lovac.

Uslovi za formiranje novih jedinica partizanske avijacije stvoreni su tek posle kapitulacije Italije u septembru 1943. Tako, od većeg broja aviona koji su zaplenjeni u Gorici, jedan je uspešno korišćen za potrebe Operativnog štaba primorske zone, dva zarobljena aviona uključena su u sastav vazduhoplovne baze Glavnog štaba Hrvatske u Lici, a posebno je bila interesantna upotreba jedinog zarobljenog hidroaviona koji su Italijani ostavili neoštećenog u hidrobazii Divulje kod Splita. Ovaj mali trenažni hidroplan predratne jugoslovenske hidroavijacije tipa *flit* kome je pridodat i jedan brodić za snabdevanje, partizani su danju vešto sakrivali u uvalama kod Trogira i na ostrvima, a noću je pilot Ciril Vrabčić uspeo da od 11. septembra do 6. oktobra 1943. izvrši preko 30 borbenih letova izviđajući pokrete neprijatelja na kopnu i moru, prevozeći kurire i napadajući bombama neprijateljske kolone i uporišta od doline Neretve pa sve do Šibenika. U toku oktobra i novembra 1943. na oslobođenu teritoriju preletela su još dva aviona iz vazduhoplovstva NDH, od kojih je jedan služio za obuku ljudstva Prve vazduhoplovne baze NOVJ, a drugi, bombarder *Do-17*, trebalo je da kod saveznika prebaci delegaciju Vrhovnog štaba na čelu sa Ivom Lolom Ribarom, ali je avion uništio nemački izviđač na poletanju 27. novembra 1943. kada je poginuo i Ivo Lola Ribar.

Partizanskoj avijaciji su pripadale i dve manje vazduhoplovne jedinice koje su deystvovala tokom 1944 i 1945. a bile su naoružane uglavnom avionima preotetim od neprijatelja. Jedna od njih, Eskadrila za vezu Vrhovnog štaba, formirana je na otoku Visu 18. avgusta 1944. Služila je uglavnom za održavanje veze sa jedinicama u unutrašnjosti Jugoslavije, a po prelasku za Beograd, polovinom novembra, kada je u svom sastavu imala i jedan tromotorni *junkers JU-52* zarobljen u međuvremenu u Nikšiću, izvršila je još oko 1200 letova. Druga jedinica, Eskadrila Petog korpusa, formirana je 21. septembra 1944. od aviona koji su iznenadnim napadom jedinica Petog korpusa zarobljeni na aerodromu Zalužani kod Banja Luke. Među njima se našlo i nekoliko lovaca *moran 405* i dvomotornih *kapronija* pored školskog *bikera* i sportskih *BE-51*. Svi ovi avioni učestvovali su istog dana u napadu na tvrđavu u Banja Luci u kojoj su se zabarikadirale opkoljene ustaše, a kasnije, kada su Nemci uspeali da potisnu partizane, eskadrila je nastavila uspešna dejstva sa različitih letelišta u zapadnoj i istočnoj Bosni, izvršivši preko 80 borbenih letova. Zarobila je još dva neprijateljska aviona, jednu *štuku JU-87* i *FP-2*. Tokom ovih operacija, jedini izvori snabdevanja gorivom, rezervnim delovima i drugim potrebama, nalazili su se na samom terenu na kome je deystvovala Peti korpus, što potvrđuje tezu da je moguće i u uslovima partizanskog načina ratovanja koristiti avijaciju za borbu protiv neprijatelja. Stvarni rezultati dejstava ove partizanske eskadrile i nisu tako veliki, ali je za razvoj NOB-a pojava partizanskih aviona imala veliki moralni značaj.

Stvaranje regularnih vazduhoplovnih jedinica NOVJ

Snažan razvoj narodnooslobodilačke borbe krajem 1943. godine i iskrcavanje saveznika u Južnoj Italiji, omogućili su da u to vreme Vrhovni štab NOVJ preduzme niz mera za formiranje većih vazduhoplovnih jedinica koje bi se oslanjale na materijalnu i operativnu pomoć saveznika. Pri Vrhovnom štabu formirano je 16. septembra Odeljenje za vazduhoplovstvo, a početkom oktobra upućen je poziv preko radio-stanice »Slobodna Jugoslavija« svim vazduhoplovcima koji su se nalazili na Srednjem istoku i u kvistlinškim formacijama, da se priključe NOB, a u jedinicama NOVJ otpočelo je prikupljanje vazduhoplovaca koji su upućivani u područje Livna, gde je 14. oktobra formirana Prva vazduhoplovna baza Narodnooslobodilačke vojske Jugoslavije.

Ubrzo po formiranju okupilo se preko šezdeset vazduhoplovaca, ali kako u zemlji tada nisu postojali uslovi za sistematsku obuku i formiranje letaćkih jedinica, Vrhovni štab je u dogovoru sa saveznicima bazu početkom januara 1944. prebacio u Italiju gde je u blizini Barija nastavljeno školovanje sada već znatno uvećane grupe od preko 220 vazduhoplovaca svih specijalnosti.

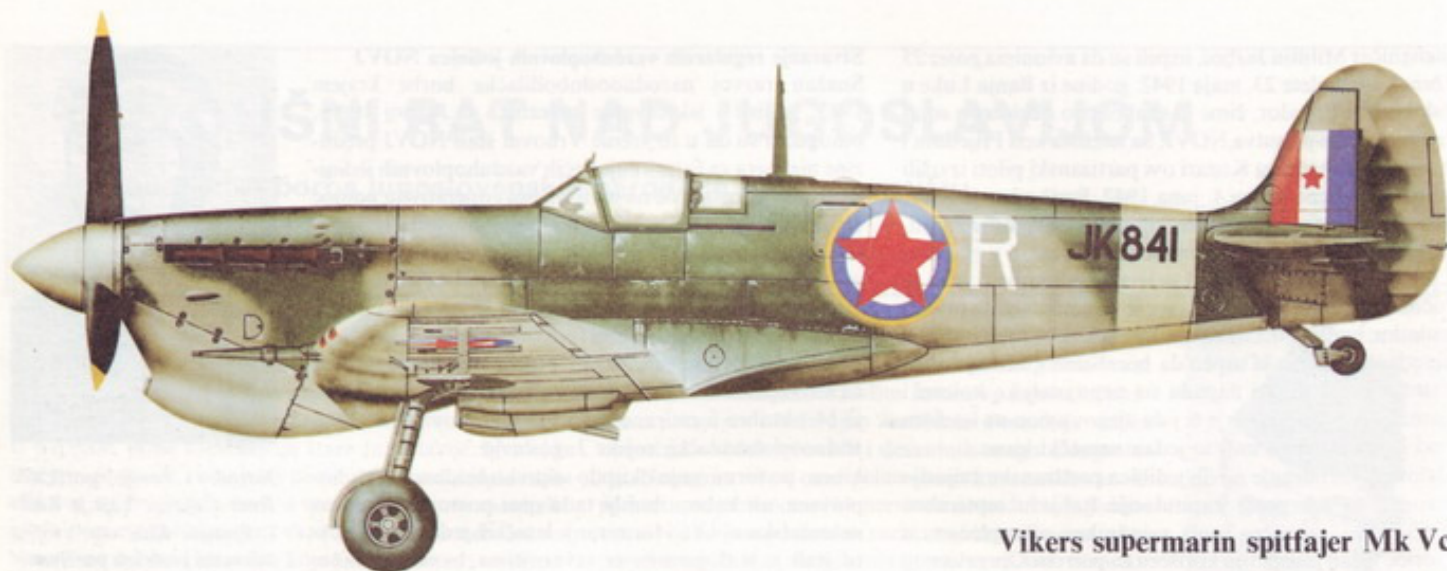
Početkom marta 1944. Vrhovni štab je sklopio ugovor sa britanskim vojnim predstavnikom generalom Maklinom o obuci i formiranju vazduhoplovnih jedinica u sastavu RAF-a. Okupljeni jugoslovenski vazduhoplovci krenuli su tada u Severnu Afriku, gde je na aerodromu Benina blizu Bengazija u Libiji 22. aprila formirana Prva lovačka eskadrila NOVJ/352 skvadron RAF-a, a 1. jula i Druga eskadrila (351. skvadron RAF-a), koje su posle intenzivne obuke naoružane sa po 16 aviona *spitfajer V* i *hariken IV*. U ovim eskadrilama našao se i znatan broj pilota i drugih vazduhoplovnih stručnjaka iz sastava bivšeg jugoslovenskog vazduhoplovstva, koji su dotle leteli u raznim jedinicama britanskog i američkog vazduhoplovstva, što je omogućilo da se ove jedinice mnogo brže osposobe za borbena dejstva koja je, kako je to bilo



Narodni heroj poručnik Rudi Čajavec koji je kada i Franjo Kluz sa svojim avionom preleteo partizanima. Na prvom borbenom letu je ranjen i morao je da se prisilno spusti sa oštećenim avionom. Da ne bi pao u ruke neprijatelju, pucao je u sebe.

Dole: Razbijeni breg 19 Čajaveca, kod sela Kadinjača, 4. juna 1942. Strelac Miša Jazbec je zarobljen i u Zagrebu pogubljen.





Vickers supermarin spitfajer Mk Vc

predviđeno u ugovoru sa saveznicima, trebalo da se odvijaju isključivo nad teritorijom Jugoslavije.

Spitfajeri prve eskadrile izvršili su prvi borbeni let 18. avgusta 1944. polećući sa aerodroma Kane u Italiji i posle leta preko Jadranskog mora napali su neprijatelja u području poluostrva Pelješca. Pratilac komandira eskadrile Mileta Protića bio je narodni heroj Franjo Kluz što je ovom letu davalo posebnu simboliku. Do kraja rata eskadrila je izvršila 364 borbeno zadatka sa 1.208 letova. Visok borbeni moral i želja da se nanese što veći gubici neprijatelju doprineli su i da gubici eskadrile budu veoma teški. Od 21 pilota koji su završili obuku, poginulo ih je sedam a neprijateljska protivavionska odbrana oborila je još devet aviona dok je četiri oštetila.

Druga eskadrila NOVJ je na specijalnom kursu u Egiptu osposobljena za izvođenje napada raketama koje su činile osnovno naoružanje *harikena MK IV*. Dejstva su otpočela 13. oktobra i do kraja rata piloti eskadrile izvršili su 978 borbenih letova napadajući obično čvrsto branjene objekte, neprijateljske kolone, brodove i artiljerijske položaje, sadejstvujući sa jedinicama NOVJ u mnogim značajnim operacijama. U izvršavanju ovih zadataka poginula su tri pilota a izgubljeno je devet aviona eskadrile.

Polećući u početku sa aerodroma u Italiji, obe eskadrile NOVJ prebazirale su se kasnije na aerodrom Vis a početkom 1945. godine na aerodrom Skabrnje kod Zadra, što je omogućilo lakše dolaženje do ciljeva u unutrašnjosti Jugoslavije. Do kraja rata ukupan borbeni učinak eskadrila bio je imponozantan: uništeno je preko 270 motornih vozila, 29 lokomotiva, 172 železnička va-

gona, 100 zaprežnih vozila, 52 plovna objekta a razoreno je 6 železničkih stanica, dva mosta i jedna električna centrala. Odlukom Vrhovnog komandanta Jugoslovenske armije 18. maja 1945. obe eskadrile izašle su iz sastava RAF-a i formirale su 1. lovački avijacijski puk.

Približavanjem Crvene armije istočnim granicama Jugoslavije, stvoreni su uslovi za formiranje većih vazduhoplovnih jedinica i uz pomoć Sovjetskog Saveza, nakon dogovora maršala Tita sa sovjetskim rukovodstvom septembra 1944. godine. Ugovor kojim su utvrđeni detalji sporazuma, potpisali su u Beloj Crkvi 16. oktobra 1944. maršal Tito i komandant Trećeg ukrajinskog fronta, maršal Tolbuhin. Njime je bilo predviđeno da 10. jurišna i 236. lovačka divizija iz sastava 17. sovjetske vazdušne armije sa 122 jurišnika *iljušin IL-2* i 113 lovaca *JAK* nastave tokom novembra i decembra 1944. dejstva protiv neprijatelja nad Jugoslavijom i da istovremeno pomognu u preobuci pilota i formiranju vazduhoplovnih jedinica Narodnooslobodilačke vojske Jugoslavije, koje je trebalo postepeno da se osamostale u izvršavanju ratnih zadataka, a na kraju da ih i potpuno preuzmu.

U Pančevu i Zemunu formirani su sabirni centri u kojima su se iz jedinica NOVJ i sa oslobođene teritorije prikupljali letaći i drugi vazduhoplovni stručnjaci koji su vazduhoplovnju obuku većinom završili još pre rata, tako da je posle odgovarajuće selekcije bilo moguće već krajem novembra organizovati preobuku specijalista a od 10. decembra i pilota. Već polovinom decembra otpočelo je formiranje tri jurišna i tri lovačka avijacijska puka, a januara 1945. formirani su i štabovi 42. jurišne i 11. lovačke divizije.

Gore: Vickers-supermarin spitfajer Mk Vc Prve lovačke eskadrile NOVJ (352 Squadron—Yugoslav) smeštene na Visu, ujesen 1944 (crtež Daniel Frka).

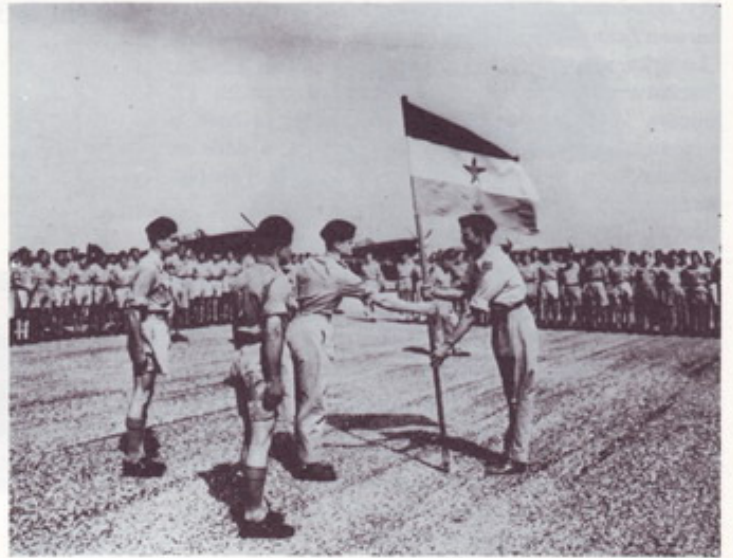
Gore desno: Maršal Tito je 2. septembra 1944. na aerodromu na Visu izvršio smotru naših pilota i njihovih aviona.

Gore, sasvim desno: Svečanost prilikom formiranja Prve eskadrile NOVJ na aerodromu Benina u severnoj Africi, 22. aprila 1944. Komandant eskadrile Mileta Protić predaje zastavu Josipu Klokočovniku.



Levo: Harikeni Mk IV Druge eskadrile NOV naoružani raketama, pre uzletanja sa aerodroma Kana u Italiji.

Desno: Izuzetan snimak napada raketama aviona bofajter 16. južnoafričke grupe na neprijateljske položaje u Žužemberku, početkom 1945.



Prvi aerodromi novoosnovanih vazduhoplovnih pukova bili su u Zemunu, Rumi, Novom Sadu, Velim Radincima i Lačarku, a do maja 1945. uređeno je još devet letelišta. Jugoslovenski letaći su borbena dejstva otpočeli 17. januara 1945. Do kraja marta naši piloti su leteli u mešovitim grupama sa sovjetskim pilotima, a onda su vazduhoplovne jedinice imale već dovoljan broj osoblja sposobnog za samostalno izvršavanje zadataka.

Glavni zadatak vazduhoplovnih divizija bio je da sadejstvuju u operacijama 1, 2. i 3. jugoslovenske armije u Sremu, Baranji, Bosni i Slavoniji. Januara 1945. pružena je snažna podrška u odbijanju neprijateljske protivofanzive u Sremu. Januara i februara nastavljena su dejstva protiv opkoljene nemačke grupe u području Zvornik—Bijeljina, a početkom marta, kada je neprijatelj izvršio forsiranje Drave u području Valova i Donjeg Miholjca *jurišnici IL-2* i lovci *JAK* usredsredili su svoja dejstva na sprečavanje prevoza novih neprijateljskih jedinica na levu obalu Drave, na napade na mostobran i paralisanje dovoza ratnog materijala neprijatelja.

U toku priprema za veliku ofanzivu jugoslovenske armije u Sremu, Slavoniji i Bosni, kojom je probijen sremski front, vazduhoplovni pukovi su prebazirani bliže predviđenim ciljevima, i 12. aprila više od 180 naših aviona izvršilo je udar po prednjim delovima neprijateljske odbrane, a istovremeno i po njegovim rezervama. Po izvršenom probouju, avijacija je tukla pojedine tačke nemačkog otpora, artiljerijske položaje, saobraćaj i štabove. Tokom operacija jedan jurišni i jedan lovački puk prebazirani su na sever, kod sela Modermečke u Mađarskoj odakle su učestvovali u operacijama za oslobođenje Zagreba i napadali neprijateljske kolone u odstupanju. Osmog maja 1945. iz sastava 421. puka izdvojena je grupa *jurišnika IL-2*, koja je sa aerodroma Rajlovac blizu Sarajeva učestvovala u uništavanju četničkih formacija u predelu Sutjeske, i ustaških grupa koje su bile opkoljene u severnoj Bosni. Jurišnicima se priključila i novoformirana eskadrila sastavljena od trofejnih aviona, pa su zajedno nastavili da dejstvuju protiv zaostalih grupacija domaćih izdajnika sve do 25. maja 1945. godine, kada je i za jugoslovensko vazduhoplovstvo konačno završen drugi svetski rat.

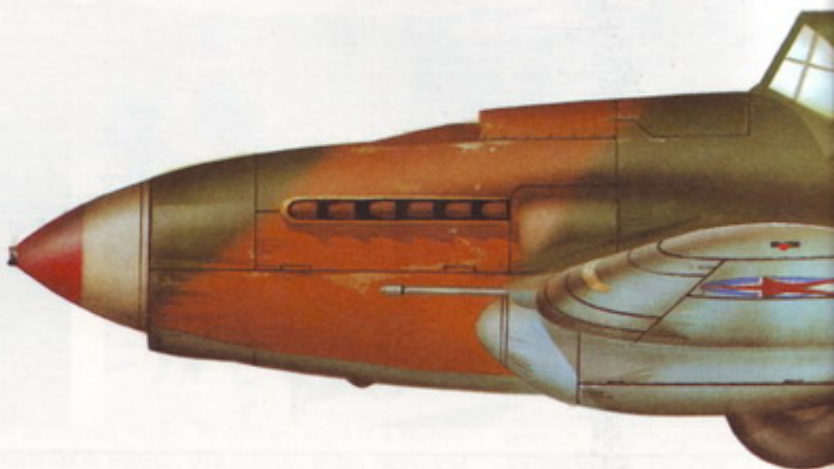
Od 17. januara pa do 25. maja 1945. godine, jedinice vazduhoplovnih divizija izvršile su 4.568 borbenih letova od čega su naše posade izvršile oko 1500, a uništile su: 36 topova, 11 PA mitraljeza, 25 lokomotiva, 177 vagona, 332 kamiona, 93 automobila i ubili preko 320 neprijateljskih vojnika i oficira, izazvali 284 požara i 16 eksplozija, razrušili 126 kuća u kojim su bili smešteni štabovi neprijatelja i vojnici. U toku borbenih dejstava poginulo je šest pilota i tri strelca.

Saveznici nad Jugoslavijom

Međunarodno priznanje NOB do koga je došlo na sastanku voda savezničke koalicije krajem novembra i početkom decembra 1943. u Teheranu i približavanje zona ratnih operacija granicama Jugoslavije, omogućili su znatno angažovanje savezničkih vazdušnih snaga na njenoj teritoriji. U sastavu RAF-a formirana je i posebna vazduhoplovna formacija za dejstva na Balkanu, koja je u septembru 1944. raspolagala sa devet pukova, uglavnom lovaca i lakih bombardera.

Već prvog oktobra 1943. godine sa aerodroma oko Fode u Južnoj Italiji, poletele su prve formacije 15. američke vazdušne armije na bombardovanje Bečkog Novog Mesta. Do kraja rata 15. armija je bombardovala objekte u Južnoj Nemačkoj, Rumuniji, Mađarskoj, Bugarskoj i Južnoj Francuskoj, a veći deo maršrute formacija od više stotina bombardera *B-17*, i *B-24* sa jakom lovačkom pratnjom, vodio je preko naše zemlje. Američke forma-

Iljušin Il-3M3



cije bombardovale su i više desetina gradova i drugih ciljeva u našoj zemlji, i to naročito velike saobraćajne čvorove kao što su Beograd, Niš, Leskovac, Slavonski Brod i druge, ali su često napadana i mnoga manja mesta koja nisu imala izrazito strateški značaj kao Zadar i Podgorica (Titograd). Bombardovanja su većinom vršena sa velikih visina i zbog toga nisu bila precizna, što je dovelo do velikih civilnih žrtava i nepotrebnih razaranja tako da je Vrhovni štab NOVJ često ulagao proteste kod savezničkih komandi i zahtevao da se ciljevi u našoj zemlji bombarduju samo uz njegovu saglasnost.

Strateški značaj imalo je i polaganje mina u Dunav koji je neprijatelj koristio kao važnu saobraćajnu arteriju. Miniranje je vršila specijalna jedinica RAF-a i to noću sa malih visina. To miniranje je bilo veoma efikasno. Dejstva Taktičkog vazduhoplovstva u Jugoslaviji bila su najvećim delom usmerena ka uništenju saobraćajne mreže. U početku ovi napadi nisu imali direktne veze sa operacijama NOVJ, ali je saradnja u mnogome popravljena kada su pri višim štabovima NOVJ postavljeni saveznički oficiri koji su imali zadatak da sinhronizuju dejstva. Do neposredne saradnje između savezničke avijacije i kopnenih jedinica NOVJ došlo je oktobra 1943. prilikom nemačkog pokušaja iskrcavanja na Pelešac, zatim neposredno posle nemačkog desanta na Drvar, kada je za sedam dana napadajući nemačke aerodrome, kolone koje su prodirale na oslobođenu teritoriju i druge ciljeve. Takođe, do uspešnog sadejstva došlo je prilikom oslobođenja Mostara, u bihačko-gospičkoj operaciji i borbama za Knin, Senj, ostrvo Pag i druga dobro utvrđena mesta. Septembra 1944, kada je otpočelo masovno povlačenje nemačkih trupa iz Grčke i Bugarske, saveznici su uz puno sadejstvo naših jedinica otpočeli operaciju »Retvik« (nedelja pacova), koja je imala za cilj rušenje komunikacija kroz Jugoslaviju a posebno železničkih pruga Ljubljana—Beograd—Niš—Skoplje—Solun i pruga koje su iz doline Save vodile ka Jadranskom moru. Saveznički avioni su napadali danju a jedinice NOVJ uglavnom noću. Poseban vrlo značajan vid dejstava savezničkog vazduhoplovstva predstavljale su akcije transportne avijacije koja je doturala materijalnu pomoć NOVJ, a u povratku je odvozila ranjenike i bolesnike. Na primer, samo 22 avgusta 1944. u jeku durmitorske operacije, ispred samih neprijateljskih jedi-

Gore: Oklopljeni iljušin Il-2M3 42. jurišne divizije jugoslovenskog vazduhoplovstva u proleće 1945. u Sremu (crtež Daniel Frka).



nica, sa improvizovanog letelišta kod sela Brezne, 36 transportnih aviona C-47 pod zaštitom 50 lovaca, evakuisalo je u bolnice u Italiji 1095 ranjenika i 16 savezničkih vazduhoplovaca, a marta 1945. sa letelišta kod Metlike evakuisano je oko 2000 izbeglica. Od proleća 1944. godine transportnim jedinicama zapadnih saveznika pridružio se i jedan sovjetski detašman od 12 aviona C-47 sa pratnjom od 12 lovaca JAK-9, koji je održavao vezu sa sovjetskom vojnom misijom pri Vrhovnom štabu i učestvovao u snabdevanju NOVJ. Od dolaska u Bari ovaj detašman je bio operativni deo BAF-a. Jedan avion iz ove jedinice je posle desanta na Drvar prevezao maršala Tita i deo članova Vrhovnog štaba iz zemlje u Italiju. Do kraja rata saveznički transportni avioni izvršili su preko 10.100 letova, prevezli 16.400 tona raznovrsnog ratnog materijala i lekova i evakuisali oko 14.000 ranjenika i ugroženih civila. Da bi omogućile sletanje transporterata, jedinice NOVJ su uredile preko pedeset privremenih letelišta u Jugoslaviji.

U sklop vazdušnih operacija nad Jugoslavijom treba uključiti i aktivnost italijanskog vazduhoplovstva, koje se posle kapitulacije Italije priključilo saveznicima. Sa preko 200 italijanskih aviona različitih tipova ovo novostvoreno vazduhoplovstvo je izvršilo nad našom zemljom počev od oktobra 1943. više od 3000 borbenih zadataka sa oko 9.000 letova. Pri tome je izgubilo oko 50 aviona i 70 članova posada.

U jesen 1944, u zajedničkim operacijama Crvene armije i snaga NOVJ u Srbiji i Vojvodini, aktivno je učestvovala i sovjetska avijacija koju je činila 17. vazdušna armija i delovi 5. vazdušne armije. Od 13. do 30. septembra 17. vazdušna armija je žestoko napadala komunikacije kojima se iz Soluna ka Beogradu povlačila nemačka Grupa armija »E«. Pošto su isti pravac napadale i snage Sredozemnog vazduhoplovstva i jedinice NOVJ, neprijatelj je bio primoran da povlačenje izvodi zaobilaznim putem preko Kosova i Bosne, što je usporavalo povlačenje i izazivalo nove gubitke. Početkom oktobra sovjetska avijacija je potpomagala jedinice Crvene armije i NOVJ koje su oslobadale jugoistočnu Srbiju, a kada su otpočele borbe za Beograd jedinice 17. vazdušne armije učestvovala su u uništenju jake nemačke motomehanizovane kolone od 18.000 vojnika koja je pretela da se probije u grad i pojača njegovu odbranu. Snaga koncentrisanih napada jurišnika naročito je došla do izražaja pri zauzimanju mosta na Savi u Beogradu, koji jedinice 4. gardijskog mehanizovanog korpusa i NOVJ nisu mogle da osvoje sve dok avijacija nije napala neprijateljsku artiljeriju i prikovala za zemlju pešadiju. Nakon oslobođenja Zemuna i istočnog Srema, sovjetske vazduhoplovne jedinice, izuzev divizija koje su dodeljene NOVJ, usmerene su u pravcu Mađarske i samo povremeno su upotrebljavane na delu savezničkog fronta koji su držale snage jugoslovenske armije.

Stajanka

Svi snimci uz ovo poglavlje su iz fotografskog arhiva Muzeja jugoslovenskog vazduhoplovstva u Beogradu osim fotografije sa Visa koja je iz arhiva Muzeja narodne revolucije u Splitu.

Dole: Stajanka lovaca JAK na sremskom frontu, u proleće 1945.



PODRŠKA IZ VAZDUHA ZA »OVERLORD«

Savezničku invaziju u Evropi, juna 1944,
podržavao je veliki broj aviona

Pripreme za operaciju »Overlord«, invaziju i oslobodenje Evrope, trajale su nekoliko meseci. Snimanje obala i bombardovanje radara na obali trebalo je što više »rastegnuti« kako neprijatelj ne bi posumnjao na kom se ona području planira. U stvari, veća količina bombi je čak bačena na područje Pa de Kaleja da bi se Nemci obmanuli da se invazija sprema za taj deo obale gde je Lamanš najuži.

Bio je planiran masovni vazdušni »kišobran« prilikom iskrcavanja, pod kodiranim nazivom operacija »Neptun«, sa serijom manjih operacija u okviru tog opšteg plana. Neposrednu podršku kopnenim snagama imale su da vrše savezničke ekspedicione vazdušne snage (AEAF) sa 9. lovačkom, 9. bombarderskom i 9. i 19. taktičkom vazduhoplovnom komandom iz 9. američke vazdušne armije, isto tako i sa eskadrilama britanskog vazduhoplovstva iz 2. taktičke vazduhoplovne komande (2 TAF), koja je trebalo da pruži neposrednu zaštitu za vreme iskrcavanja i kasnije da pređe na kontinent, čim bude izgrađen potreban broj aerodroma. Pod komandom glavnog vazduhoplovnog maršala ser Traforda Li-Malorija (Sir Trafford Leigh-Mallory), sve te savezničke ekspedicione vazdušne snage uključujući i u Britaniji baziranu 9. komandu grupe nosača aviona 9. vazdušne armije i 38. i 46. (transportne) grupe RAF-a, trebalo je da se pobrinu za vazdušni most za američke i britanske vazdušnodesantne trupe i za obezbeđenje bokova desanta u rejonu iskrcavanja. Isto tako, privremeno je pod komandu AEAF-a stavljena i Lovačka komanda RAF-a, poznata u tom periodu kao vazdušna odbrana Velike Britanije, da bi odbijala očekivane napade Luftvafe na invazione luke.

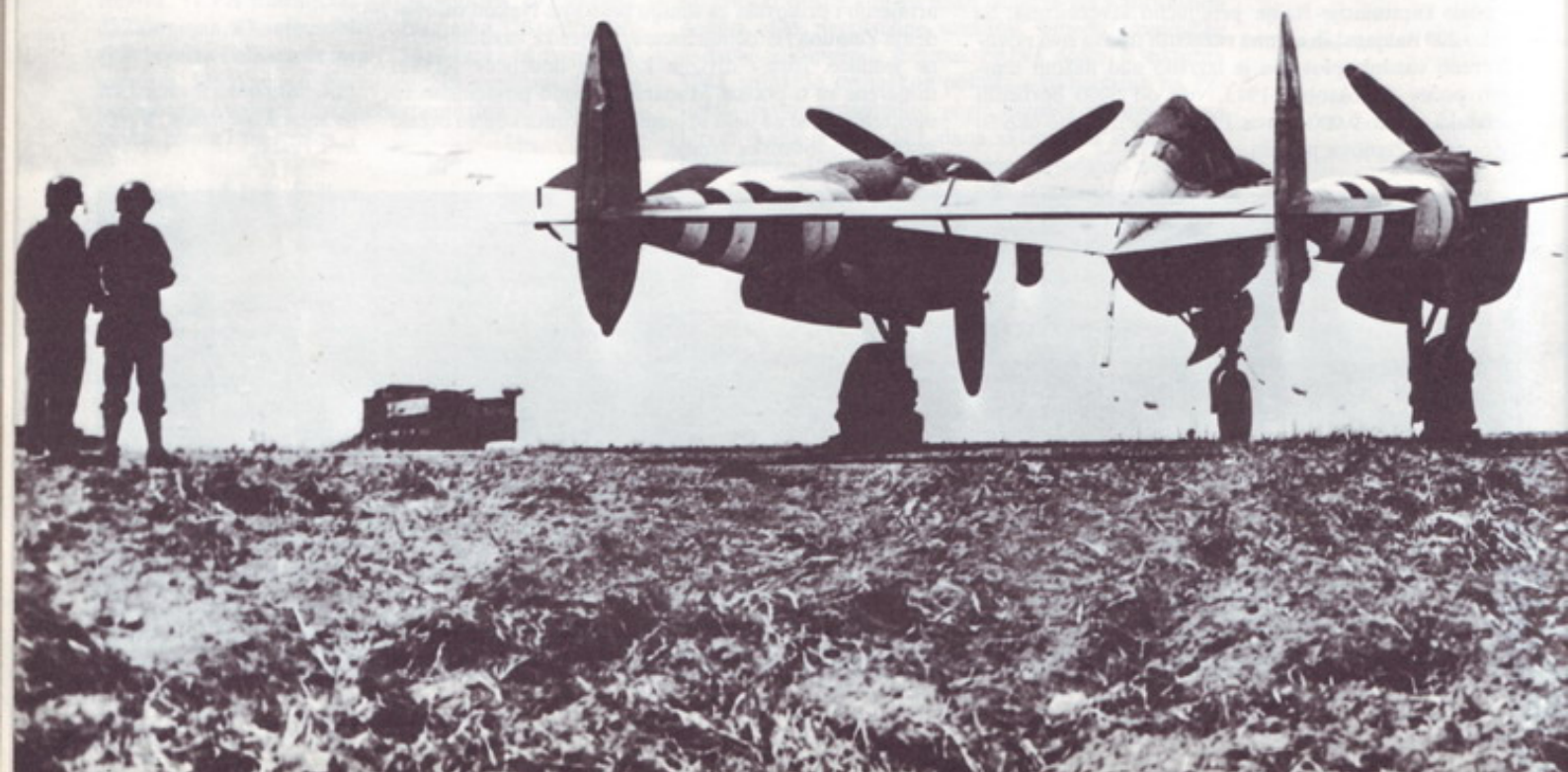
Specijalno obeležavanje aviona

Da bi predupredili pogrešnu identifikaciju za vreme operacija, bilo je naređeno da avioni iz sastava AEAF-a moraju da nose upadljivo vidljive bele i crne trake oko krila i trupa. Pošto je to bilo u potpunoj koliziji sa propisanim sigurnosnom kamuflažom aviona, instrukcija je data za to tek uveče 3. juna 1944. s tim da sutradan svi avioni predviđeni za invaziju budu tako obojeni. Ovakvo obeleženi avioni nisu smeli da preleću preko neprijateljske obale do samog D-dana (dana početka invazije) koji je bio planiran za 5. juni 1944. Međutim, nepovoljni meteorološki izveštaji doveli su do odlaganja invazije za jedan dan.

Bombarderi strategijskih vazdušnih snaga nisu bili obavezni da budu tako obeleženi, iako su bili taktički iskorisćeni tokom iskrcavanja, da bi tako maksimalno doprineli invazionim snagama. Jedinice AEAF-a su planirale raspored bez presedana, sa četiri borbena leta dnevno po posadi. Za preko 10.000 aviona bio je uveden specijalni kombinovani kontrolni centar, koji je postavljen u štabu 11. lovačke divizije u Oksbridžu u Midlsekusu, sa pomoćnom stanicom kod Venora, na ostrvu Vajtu. Kontrola i tehnika izveštavanja, razvijena u Lovačkoj komandi za odbranu Velike Britanije, bila je sada upotrebljena za kontrolu najveće koncentracije vazdušnih snaga za koju je svet ikada znao.

Britanska Bombarderska komanda se pridružila operaciji i bacila težište na razaranje sistema železničke mreže u severnoj Francuskoj i odbrambenih objekata na obalama Francuske. Uveče pre invazije, većina posada, izuzev onih koje su na avionima *moskito*, njih 31, određene za vazdušni napad na Osnabrik, bile su na pripremi za

Dole: Lokid P-38 lajtning na stajanci, na priobalnom aerodromu u Normandiji sa vidljivim posebnim oznakama D-dana.



napad obalnih ciljeva te noći. To su bile prve savezničke vazdušne snage koje su operisale na početku D-dana. Noć je bila sa mesečinom, sa tek nešto oblaka, kada su *moskiti* sa ugrađenim radarima *oboe* za slepo bombardovanje bacili svoje drečeće crvene markirne bombe za obeležavanje ciljeva na La Pernel, St. Martu, Hugat, Uistrehan i Poant d'Oe gde su bili položaji obalnih baterija na relaciji između Ruana i Šerbura. Oblačnost se povećala za vreme napada. Samo je nekoliko bombi pogodilo svoje ciljeve, ali se zato nekoliko litica obrušilo uništivši tom prilikom neke manje odbrambene punktove. Stotinu *avro lankastera* određeno da bombarduju važnu obalnu bateriju kod Mervila, i to deset minuta pre desanta, promašili su cilj. Malo je aviona izgubljeno — protivavionska odbrana srušila je jedan *hendli-pejdž halifaks* iznad Mon Flerija, dva druga aviona su primećena kako padaju prilikom napada iznad Kaena i Lizijea, a tri bombardera su jednostavno nestala. Jedan *halifaks* se probio do baze razbivši se prilikom sletanja a drugi je uništen u sudaru prilikom vožnje po zemlji.

Bombardovanje plaža

Kada je svanulo, udarnu ulogu je preuzela moćna Osma američka vazdušna armija. Američki bombarderi, 659 *boing B-17 leteće tvrđave* i 543 *konsolidated B-24 liberatora*, grupisalo se u vazduhu već u prvim časovima dana iznad Midlenda, i leteći na jug po planiranom vazdušnom koridoru, preletelo obalu između Selsej Bila i Biči Hida. Leteli su pravo preko Lamanša i stigli do obale Normandije u 06.00 časova. Američki bombarderi, u tri glavne formacije, bacili su preko 3.000 tona bombi na nemačku odbranu duž obale, a potom okrećući u desno preko poluostrva Šerbur, ušli su u britanski vazdušni prostor iznad Portland Bila. Lovačku zaštitu nisu imali jer je bila nepotrebna, ali je u tom trenutku 1.347 lovaca iz Osme američke vazdušne armije — *lokid P-38 lajtning*, *ripablik P-47 tanderbolt* i *nort ameriken P-51 mastang* — bilo raspoređeno iznad Francuske, od Sene do Loare, napadajući neprijateljske aerodrome. Ovakav napad je bio najbolji metod odbrane, pa je svega jedan bombarder *B-24* razoren u akciji, a dva su izgubljena u sudaru. Kasnije, u toku dana, još su triput izvršavani teški napadi na ciljeve duboko u unutrašnjosti kopna a



ukupno je izvršeno 2.326 letova. Treba pomenuti tri poletanja *letećih tvrđava*, koje su bacale letke na Turiharkurt, st. Lo i Kaen, da bi upozorile rancusko stanovništvo da napusti ugrožena područja.

Srednji bombarderi *martin B-26 maroderi* i *daglasi A-20 havok* iz 9. američke bombarderske komande, i *daglas bostoni*, *nort ameriken mičeli* i *moskiti* iz 2. taktičke vazduhoplovne komande — bombardovali su ciljeve na obali već od 03.43 časa ujutro radi neposredne podrške trupama koje su se iskrcale na francusko tle. Najveća korist od ovih napada bila je da su pre vremena eksplodirala minska polja. Američki *P-38 lajtninzi* su leteli kao

Sasvim gore: Baražni baloni lebde iznad invazione flote radi sprečavanja nemačkih vazdušnih napada. U stvari, reakcija Luftvafe na savezničko iskrcavanje bila je minimalna.

Gore: Jedan tanderbolt 9. američke vazdušne armije morao je prisilno da sleti na pustoj obali.



neposredna lovačka zaštita iznad invazione flote. Sa svoja dva karakteristična trupa ovaj tip aviona uopšte nije ličio na nemačke avione, pa ga je svaki brodski artiljerac lako prepoznavao kao saveznički avion.

Spuštanje padobranaca

Pošto su bombarderi izrovali obale, započela je i faza spuštanja padobranaca u operaciji »Neptun«. Osnovni zadatak ovih snaga bio je da zatvore područje napada i da štite njegove bokove, pre svega zauzimanjem jakih tačaka nemačke odbrane i dizanjem mostova u vazduh, kako bi se sprečilo nadiranje nemačkog pojačanja. Bilo je šest minuta do ponoći kada su prvi američki vazdušni transportni avioni iz 9. vazdušne komande za prevoženje trupa poleteli iz svojih baza u jugozapadnoj Engleskoj. Većina od 770 angažovanih *daglasa C-47* (u britanskoj službi zvan *dakote*), prevozila je 82. i 101. američku padobransku diviziju.

Dve divizije padobranaca trebalo je da zauzmu položaje preko poluostrva Kotanten i 101. divizija je prva iskočila ka cilju u 01.30 časova. Nesrećom, zbog greške u navigaciji i povećane oblačnosti 6.600 vojnika je raštrkano po čitavom Kotantenu a samo 1.100 se spustilo u područje cilja. Štaviše, preko polovine njihove opreme je bilo izgubljeno. I 82. padobranska divizija, koja je počela da se spušta počev od 02.30 časova, bila je takođe raštrkana, a jedan njen padobranski bataljon koji je naleteo na neprijatelja bio je kompletno uništen. Srećom, Nemci su isto bili zbunjeni tom raštrkanošću desanta i to je Amerikancima omogućilo da se brzo pregrupišu. Većina opreme iz početnog talasa stigla je u 102 transportne jedrilice — američkim *vako CG-4 A hadrian* i britanskim *erspid hors*. Kao delovi 9. vazdušne armije transporteri su uživali zaštitu svojih lovaca, ali, ta je zaštita bila zasnovana na pogrešnoj taktici »hvatanja neprijatelja u sopstvenom brlogu« umesto da se išlo na tesnu pratnju transportera pri povratku u svitanje dana. U 23.03 časova 5. juna šest *armstrong vitvort albemarla* poletelo je sa aerodroma Harvel u Jorkširu predvođeni britanske vazdušnodesantne snage. Iz njih je trebalo da iskoči više padobranaca čiji je zadatak bio da signalnim znacima i vatrama za orijentaciju usmeravaju padobranske jedinice u transportnim jedrilicama. Vazduhoplovni vicemaršal L. N. Holinghurst (L. N. Hollinghurst) koji je planirao ovu vazdušnodesantnu operaciju nazvanu *Tonga*, nalazio se u jednom od transportnih aviona, ali to nije sprečilo operaciju da zapadne u teškoće. Nesrećnim slučajem jedan od šestorice pilota je pogrešno izabrao zonu spuštanja padobranaca i nesvesni greške, padobranici su upalili, po pristanku, svoja svetleća sredstva i time zbunili i sledećih nekoliko aviona. Druga zona je bila korektno identifikovana iz vazduha, ali se pokazalo da je neprikladna jer je bila delimično poplavljena, pa su dati signali opet samo škodili.

Albemarlesi su vukli jedrilice do područja Kaena sa jedinicama za zauzimanje mostova, noseći takođe i bombe za napad na fabriku baruta blizu Kaena, čime je trebalo da se maskira prebacivanje trupa. Iako su Nemci tu imali razmeštenih 68 osmatračkih obalnih stanica, postignuto je potpuno iznenađenje i uhvaćeni su mnogi zarobljenici, među prvima posada osmatračke službe koja se nalazila u stanici br. 60 u St. Obenu.

Vojnici u tri transportne jedrilice koje su šlepovali *albermarlesi*, imali su specijalni zadatak da učukaju topove obalnih baterija na obali kod Mervila koji su ugrožavali plažu. Trebalo je da se spuste blizu ovih baterija, napadnu posade i onesposobe topove. Na nesreću, u jednoj jedrilici otkinulo se uže za šlepanje još iznad Engleske, dok su druge dve oštećene protivionskom odbranom iznad francuske obale. Dim od

bombardovanja zaklanjao je vidik pilotima i jedan od njih se spustio prilično daleko, dok je drugi ipak uspeo da to učini pored samog položaja baterije topova. Uprkos ovom hendikepu, operacija je uspeła i baterija je bila paralisana do 04.45 časova.

Uspešna obmana

Nemci, iako su očekivali invaziju saveznika, nisu mogli da dokuče gde saveznici nameravaju da se iskrcaju. Operacija nazvana »Taksejbel« u izvođenju Bombarderske komande RAF-a, trebalo je još više da omete Nemce u tome. Pošto je odlučeno da se glavni udar invazije izvede u Normandiji, trebalo je taj napad izvršiti tako kao da se radi o obmani, i Nemce uveriti da će glavni udar ići u pravcu Pa de Kalea, na severu, na najužem delu Lamanša. Zato su *lankasteri* iz čuvene 617. eskadrile (napad na brane) dobili svoj precizirani zadatak. Svaki *lankaster* je dobio još pet članova dodatne posade: pomoćnog pilota, pomoćnog navigatora, da bi pomogli tačno letenje po maršruti tokom tri i po sata, kao i tri »dispečera« za sejanje metaliziranih listića pod kodiranim nazivom »prozor«, koji su izbacivani kroz kanal za rakete, u intervalima od po četiri sekunde. Kada je jedan simboličan konvoj krenuo prema neprijateljskoj obali, *lankasteri* su leteli nad njim u tako komplikovanim krivuljama da su se istom brzinom bližili francuskoj obali, sve vreme sejući listiće. Postignut je željeni efekat na ekranima radarskih pokazivača kod Nemaca, jer je stvoren utisak da se veliki konvoj približava ušću Sene. Obmana je bila tako uspešna da su topovi usmeravani pomoću radara otvorili vatru na nepostojeće brodove. U međuvremenu i avioni *šort stirling* su bacali svoje listiće zapadno od zone invazije, što je još više zbunilo Nemce i skrenulo im pažnju sa američkog transporta.

I operacija »Titanik« bila je deo plana za obmanjivanje. Uključivala je preko stotinu britanskih *lankastera*, *halifaksa*, *stirlinga*, *letećih tvrđava* i *moskita*. Neprijateljski radio su ometali svojim predajnicima, padobranske lutke su izbačene na širokom području uz manje grupe specijalno obučanih komandosa (special air service — SAS). Drugi manji deo SAS iskočio je u Normandiji, da preseče železničke pruge. Ove mere, kao i akcije lovaca iz vazdušne odbrane Velike Britanije bile su skoncentrisane na predeo Pa de Kalea i trebalo je da Hitlera podupru u njegovom ličnom ubedenju da će invazija krenuti direktno preko tesnaca kod Dovera. Posledica toga je bila da su nemačke oklopne jedinice, koje su mogle da budu upotrebljene za odbranu područja mostobrana u Normandiji, čekale u pozadini zadržane još nekoliko dana pre nego što su upućene ka mostobranu.

Saradnja sa ratnom mornaricom

Mornarička obaveštajna služba procenila je da se pet nemačkih razarača, pet torpednih brodova i 50 podmornica nalazi raspoređenih između Ijmuidena u Holandiji i Šerbura u Francuskoj, i svi oni bi mogli da zaprete savezničkoj armiji prilikom prelaska preko Lamanša i potom njenom snabdevanju. Bilo je zato dogovoreno da će od trenutka kada bude dat signal za »Overlord«, obalna komanda intenzivno patrolirati širom Lamanša da bi blokirala obe strane savezničkih pomorskih linija preko kanala. Primećena su tri nemačka razarača koja su hitala u područje invazije, pa su praćeni i napadnuti pomoću aviona *bofajtera* iz Vika koji su operisali i na jugu. Napadi na nemačke razarače izvršeni su raketama i vatrom iz topova, a zaštitu su vršili avioni *moskito*. Potom je usledio napad torpedima koji su *bofajteri* izvršili pri svetlu mesečine. Međutim, uprkos pogocima nisu uspeali da potope razarače, što je kasnije uspeło tek britanskoj ratnoj mornarici.

Dole: Hoker tajfun 1. taktičke vazduhoplovne komande, prikazan na slici Frenka Vutona.



Vazдушna osmatračka stanica u Li-on-Solentu postala je zbirno mesto podataka koje su sakupili izviđački avioni, kojima je trebalo da se procenjuje efikasnost pogodaka bojnih brodova na nemačke obalne baterije. U toj jedinici bile su četiri eskadrile obalne mornaričke avijacije, koje su letele avionima *supermarin spitfajerima* i *supermarine sifajerima*, zatim dve eskadrile *spitfajera* RAF i VCS-7, jedna eskadrila američkog mornaričkog vazduhoplovstva koja je letela na *spitfajerima*, formirana za izviđanje iznad zapadnih mornaričkih snaga flote, koja se većinom sastojala od američkih ratnih brodova. Reagovanje Luftvafe na savezničko iskrcavanje bilo je jedva primetno. Saveznička obaveštajna služba je smatrala da su snage nemačke 3. vazdušne flote u Francuskoj jačine negde oko 800 aviona, od kojih oko 600 mogu da budu upotrebljeni za suprotstavljanje iskrcavanju. Međutim, kako su pokazala posleratna istraživanja, takva je procena bila previsoka. U stvari, Luftvafe je na dan invazije izvršila svega oko stotinu letova, većinom lovaca. Četiri *junkersa Ju-88* pokušala su da napadnu brodove ali su oborena, a jedan *foke vulf Fw-190* je pre nego što se srušio u more, pogodio i oštetiio britanski brod *Bulolo*, jedan od brodova za kontrolu vazdušnog prostora, koji

je patrolirao uz obalu i po potrebi tražio podršku lovaca. Bilo je planirano da se takva osmatračnica organizuje na samom obalnom pojasu. Međutim, vatra iz teških mitraljeza je sprečila jedinicu da se ujutro iskrca, a posle podne se većina njenih vozila sa opremom zaglibila u vodi, tako da još narednih nekoliko dana ova jedinica nije mogla da učestvuje u operacijama.

Nemačka aktivnost je narasla nakon pada mraka, kada su bombarderi velikog radijusa dejstva i torpedni avioni napali obalni pojas u Normandiji. Za to vreme saveznička protivavionska odbrana je već uspostavljena na obali, a vatreni baraž povećavali su i brodovi ispred obale. Štaviše, posade nemačkih flakova u nastojanju da odbiju nailazeće savezničke vazdušne snage, napadale su greškom svoje sopstvene avione.

Već uveče prvog dana, kada se mostobran na obali stabilizovao, stupio je u dejstvo plan za pojačanja — operacija nazvana »Divlja patka« kojom je trebalo da stigne ostatak 6. vazdušnodesantne divizije. Transportni avioni su tada bili aktivirani kao tegljači za 226 transportnih jedrilica koje su prevozile jedinice i džipove, minobacače i drugo, i za 30 velikih transportnih jedrilica *dženeral ercraft hamilkar*, za prevoz tenkova i artiljerije.

Na sledećoj strani gore: Nort ameriken mastang, taktički lovac i izviđač, preleće nad desantnim čamcima (slika Erika Aldvinkla »Invazioni prizor«, Normandija).

Na sledećoj strani dole: U prethodnici za iskrcavanje u Normandiji, bile su vazdušnodesantne trupe američke armije, 82. i 101. padobranska divizija. Dva padobranca tzv. »obrušavajućih orlova«, kako je nazvana 101. divizija, maskiraju se pred ukrcavanje u daglas C-47 skajtren.





Sada su vremenski uslovi bili povoljniji i svega deset jedrilica nije se spustilo u označenim rejonima. Dve jedrilice su pale u Lamanš, jedna je nestala, a neke su zbog prekinutih vučnih sajli sletele u Engleskoj ili u Francuskoj van obalnog rejona. Jedini gubitak koji su zadali Nemci bila je jedna *dakota*, tegljač transportne jedrilice. Dalje snabdevanje je trebalo da obezbedi 50 *dakota* i one su izbacile na mostobran 116 tona municije, hrane i opreme u operaciji nazvanoj »Rod Roj«. Kada su se ove *dakote* polako približavale s mora u svojoj snabdevačkoj misiji, na mostobranu su pogrešno pomislili da je to nov nailazeći talas nemačkih dvomotornih bombardera koji su upravo bili napali brodove. Snažna protivavionska vatra je prouzrokovala razbijanje ove formacije, prinudivši neke avione da se vrate oštećeni nazad u bazu. Jedna *dakota* je pala u Lamanš a pet ih je nestalo. Prihvaćeno je manje od četvrtine upućenog snabdevanja.

Sve u svemu, tokom prva 24 časa invazije u akcijama je učestvovalo 9.210 savezničkih aviona AEF-a koji su podržani od strategijskih bombardera, mornaričke avijacije i aviona iz obalne komande. A bilo je spremno još oko 100 spasilačkih aviona koji je trebalo da spašavaju brodolomce u Lamanšu. Bilo je zaista nekoliko puta potrebno priskočiti u pomoć brodolomcima koji su se našli u moru, jedan *halifaks* je svoju akciju čak izveo pod dramatičnim okolnostima — ali ipak je toga dana tek neočekivano mali deo aviona koji su obavili ukupno 14.647 borbenih letova, palo u vode Lamanša.



BORBENI FRANCUZ

Agresivnim napadima u vazдушnim borbama, Pjer Klosterman je stekao više odlikovanja

Jedan od najpoznatijih pilota lovaca iz drugog svetskog rata, Pjer Klosterman (Pierre Clostermann), krenuo je na prve borbene letove svojim *spitfajerom* u okviru britanskog lovačkog puka iz Bigin Hila, početkom 1943. Pred kraj rata u Evropi, on je bio komandant lovačkog puka koji je imao avione *hoker tempest* i samo nekoliko nedelja pred slom Nemačke, učestvovao je u nekim od najtežih vazдушnih borbi u svojoj karijeri.

Rođen je 1921. kao sin diplomata u Brazavilu u tadašnjem Francuskom Kongu i ubrzo nakon kapitulacije Francuske prešao je u Veliku Britaniju. Primljen je u pilotsku školu u Kranvelu, a 1942. u 61. operativno-trenažnu jedinicu u Rendalu, da bi 21. januara 1943. u činu narednika bio raspoređen u 341. eskadrilu (Alzas) Slobodne Francuske. Pod komandom Rene Mušota (René Mouchotte) eskadrila je tada bila u Škotskoj, ali je uskoro bila prebačena za Bigin Hil, da bi izvršavala zadatke leteći na lovcima *supermarin spitfajer IX*.

Klosterman je stekao korisna iskustva na svojim prvim letovima iznad Francuske u proleće 1943. i onda je prvi put izvestio o vazdušnoj pobi, 17. juna, kada je pogodio i ošteti nemački *meseršmit Bf-109*. Potom, na dan 27. jula, njegov lovački puk je pratio američke dnevne bombardere tipa *martin maroder* u napadu na Trikvil. Kada su bombarderi okrenuli za povratak kući posle izvršenog napada, neprijateljski avioni su se pojavili približavajući se sa jugoistoka. Piloti 341. eskadrile okrenuli su ulevo da pođu u penjanje, »ka suncu« no odmah zatim morali su da priskoče u pomoć 485. eskadrili jer je ona napadnuta. Počelo je preganjanje po nebu i borba na visini od 6.400 m sa Mušotom na čelu, koji je poveo svoje pilote protiv 14 nemačkih lovaca *foke vulf Fw-190*. Kapetan L. C. Martel (Martell) i njegov pratilac Klosterman oborili su svaki po dva *foke vulfa*. Tačno mesec dana kasnije, 341. eskadrila je pratila američke bombardere *leteće tvrđave B-17* u napad na brodogradilišta u Sen Omeru. Tokom borbi *spitfajeri* su

se raspršili a Klostermana je napalo osam nemačkih *foke vulfova*. Uspeo je da jednoga obori a potom da umakne svojim gonocima. Ali se Mušot nije vratio sa te akcije. Klostermanova poslednja vazдушna poba u 341. eskadrili, bio je *meseršmit Bf-109* koji je oborio 26. oktobra. Pri napadima na ciljeve na zemlji, on je uništio dva železnička voza i pet kamiona, a i kasnije se posebno istakao u napadima na slične ciljeve.

Iskrčavanje u Normandiji

Na dan 28. oktobra 1943. Klosterman je prešao na dužnost u 602. eskadrilu, i izvršio je nekoliko letova u napadima protiv neprijateljskih lansirnih rampi i stanica sa letećim bombama *Fau-1*, koje su Nemci ubrzano gradili u području Pa de Kalea. Klosterman je izvršio 22 takva napada na lansirne rampe letećih bombi, a u drugim napadima iz niskog leta pogodio je jedan patrolni brod i železnički voz, kao i nekoliko kamiona. Potom, u januaru 1944. njegova 602. eskadrila je prebazirana za Orknej, gde je jedino uzbuđenje predstavljao lov na nemačke izviđačke avione koji su leteli na velikim visinama. Međutim, 602. eskadrila se vratila nazad upravo na vreme da bi uzela učešća u operacijama iskrčavanja u Normandiji, 6. juna 1944. godine.

Devetog dana invazije, Klosterman i njegov prijatelj Žak Remlinže (Jacques Remlinger), leteli su blizu aerodroma Droa, kada su se sukobili sa nekoliko neprijateljskih aviona. Klosterman je uništio jedan *Bf-109* a Remlinže je pogodio drugoga a trećega »verovatno uništio«. Te večeri Pjer Klosterman je sleteo svojim *spitfajerom* u rodnu Francusku, jer je 602. eskadrila prebazirana u novu vazduhoplovnu bazu na mostobranu u Normandiji. Devet dana kasnije, kada je nekoliko *Fw-190* izvršilo brzi napad na mostobran, Klosterman je uništio jednog a verovatno i drugog *Bf-109 B*. Dva dana kasnije on je zasuo vatrom tri kamiona, jedan štabni automobil i zgradu nemačke komande za vreme oružanog izviđa-



Desno: Potporučnik Klosterman (levo) snimljen sa poručnikom pilotom Ken Černijem dok je leteo u 602. eskadrili. Jedinica je bila naoružana avionima tipa *spitfajer IX*.



nja između Kana i Faleza. Sledeće večeri, on je oborio jedan *foke vulf* Fw-190, a dva dana kasnije prijavio je još jedan verovatno uništen neprijateljski avion.

Leteći u jednoj misiji blizu Briuza, popodne 30. juna, on je primetio izvestan broj aviona Bf-109 u niskom letu; odmah je izvršio napad i jednoga od njih verovatno uništio. U toku tog perioda napada na zemaljske ciljeve, 602. eskadrila je postigla brojne pogotke u nemačke tenkove, motorne transportere i trupe.

Sedam pilota iz 602. eskadrile poletelo je 2. jula, u nedelju, ali ih je dočekalo 40 lovaca Fw-190 i Bf-109 jugoistočno od Kana. U ogorčenoj vazdušnoj borbi Klosterman je uništio dva *foke vulfa*. Uskoro posle toga Klosterman je bio odlikovan Avijatičarskim krstom za zasluge u borbi i vratio se u Englesku na odmor.

U Engleskoj se upoznao sa avionima *hoker tajfun* i novim tipom aviona *tempesta V*. Posle nekoliko zahteva za premeštaj bio je prekomandovan u 274. eskadrilu 122. puka *tempesta*, koji su bazirali na aerodromu Volkel u Holandiji. U to vreme, dok je bilo potrebno još samo nekoliko nedelja do završetka rata, aktivnosti poručnika pilota Klostermana su bile gotovo nepoznate, ali u toku ovih poslednjih dana rata to se izmenilo.

Operacije na tempestim

Klosterman je u svoju prvu operaciju na *tempestu* krenuo 2. marta 1945, a njegova skoro neverovatna serija vazdušnih pobeda počela je 5. marta, kada je poleteo da isproba vatrenu moć svojih avionskih topova. Blizu Hengloa on je otkrio četiri *meseršmita* koji su bili u niskom letu i obrušio se na njih i otvorio vatru, a potom uronio u oblake. Izronivši napolje sa druge strane on je primetio jedan Bf-109 kako gori na zemlji. Na dan 14. marta uništio je još jedan Bf-109, a drugoga je tukao vatrom iz topova i verovatno uništio, dok je trećeg ošteti. Potom je Klosterman prekomandovan u 56. eskadrilu i 28. marta, kada je leteo na 13 km jugozapadno od grada



Minstera, na oružano izviđanje, primetio je jedan mali avion *fizeler Fi-156 štorh* (roda) na stajanki. Avion se nalazio između dve zgrade na ivici velike travnate poljane, dok je u blizini aviona stajalo troje štabnih kola i izvestan broj Nemaca. Klosterman je preveo svoga *tempesta* u blago poniranje i otvorio vatru; nemački avion je buknuo u plamenu, zapaljeni benzin je zapalio i jednu od zgrada. Kada je avion izvukao iz napada, primetio je da se *Fi-156* ruši.

Za vreme leta iznad područja Bremen-Hanover na dan 2. aprila, zapalio je nekoliko nemačkih kamiona, a onda je primetio dva Fw-190 kako poleću sa obližnjeg aerodroma Alhorn. Napravio je zaokret i našao se iza jednog od Nemaca, približio mu se sa zadnje strane i otvorio vatru gadajući dugim rafalom od tri sekunde Njegovi pogoci, su prvo pršali po pisti a onda su počeli da se penju prema lovcu koji je poletao i oborili ga. Ulje pogođenog Fw-190 je poprskalo staklo vetrobana Klostermanove kabine, što ga je omelo da pođe u napad na drugi *foke vulf*. Kasnije je primetio nekoliko bombardera *junkersa Ju-88* na zemlji, otvorio vatru i tom prilikom u prolazu ošteti dva nemačka aviona. Na putu ka bazi, on je napao železnički voz i još neke kamione.

Sledećeg dana, njegova eskadrila je napala vozove i nemačke vojne transporte, a ujutro 5. aprila Klosterman je oborio jedan *junkers Ju-88*. Zatim, popodne je 56. eskadrila bila angažovana u borbi sa 16 neprijateljskih lovaca iznad jezera Dimer, kada je Klosterman učestvovao u uništavanju dva nemačka aviona i sam ošteti još dva. Lenta za orden Avijatičarski krst za zasluge u borbi bila mu je uručena nekoliko dana kasnije.

Napadi iznad Nemačke

Klosterman je ponovo bio postavljen, ali ovoga puta za komandanta »A« eskadrile 3. grupe. Na dan 19. marta on je napadao vozove i vojni transport blizu Hamburga, a u toku popodneva je vodio svoje pilote u napad na aerodrom Rotenburg. Nailazeći u niskom letu, napao je nekoliko aviona *hajnel He-177*, verovatno uništio dva, i dobro izrešetao još dva druga aviona. Kada je sutradan poveo osam *tempesta* u napad iznad Šverina, pomogao je u obaranju velikog *junkersa Ju-290* iznad moreuza Skageraka. Do sumraka toga dana on je leteo na još jedan zadatak. No, u pljusk kuje izgubio je svoje avione, a jugozapadno od Hamburga primetio je neku protivavionsku vatru koja je dolazila od savezničke oklopne kolone, jer je jedan od nervoznih artiljeraca opalio po njemu i delimično zakačio njegov avion, tako da mu je parče granate okrnulo nogu. Gotovo istog trenutka on je primetio šest Fw-190 u niskom letu, koji su napadali tu kolonu — što je bilo objašnjenje za savezničku paljbu. Klosterman ih je napao i sam pao pod paljbu novih šest *foke vulfa* koji su mu se u obrušavanju približavali. Francuz je napravio zaokret za najbližim Fw-190, opalio dva duga rafala sa daljine od 230 m. Veliki trag plamena je izbio iz nemačkog aviona, koji se okrenuo na leđa i pao na zemlju. Povukao se sa tog vrućeg terena ka bremenskoj luci i u niskom letu najednom je bio poteran od šest Fw-190. Izbegavajući njihove pogotke, naišao je na žestoku vatru nemačke lake protivavionske artiljerije. Sledećih nekoliko minuta je proteklo u konfuznom preganjanju sa nemačkim Fw-190, njegov *tempesta* je bio pogođen, i konačno je Klosterman uspeo da pogodi jednog neprijatelja severno od Bremena. Nemač je sigurno mislio da mu ne preči nikakva opasnost, jer je mirno leteo u ravnoj liniji, ali Klosterman mu se primakao s repa i otvorio vatru sa daljine od tek 365 m. Nemački pilot je u međuvremenu krenuo na prinudno sletanje, ali da bi Klosterman bio siguran u pun pogodak, ponovo ga je napao i zapalio ga.

Levo: Snimak načinjen foto-mitraljezom britanskog aviona — nemački pilot iskače iz pogođenog *foke vulfa* FW-190.



Gore: Pjer Klosterman je bio jedan od najuspešnijih pilota lovaca Slobodne Francuske u drugom svetском ratu.

Levo: Klosterman u razgovoru sa ser Arčibaldom Sinklerom, ministrom britanskog vazduhoplovstva, za vreme ministrove posete 602. eskadrili u Francuskoj, uskoro posle iskrcavanja saveznika u Normandiji.

Hoker tempest Mk-V



Uskoro po svanuću 3. maja 1945. Klosterman je poveo odeljenje pod nadimskom »Blek« (crno) radi oružanog izvidanja u području grada Kila. Osam kilometara istočno od Oldenburga primetio je nekoliko aviona na aerodromu i ustremio se da to i proveri. Tada je prebrojao osam Fw-190 koji su bili crno obojeni a nosili su podvešene žuto obojene bombe. Prišao im je bliže da bi ih napao i jedan od ovih lovaca bombardera je buknuo u plamenu, dok je druga dva teško oštetio. Toga popodneva Klosterman je poveo svoje avione u napad u području Plema, a onda je krenuo da izvrši izvidanje uz dansku obalu. U Ager fjordu otkrio je i izvršio napad na podmornicu od 500 BRT, koju su gadali sve dok nije potonula. Kasnije su poleteli u napad na aerodrom i hidrobazu u Grosemorborde, blizu Helgenhafena. Posmatrajući cilj sa visine od 1.220 m, Klosterman je nabrojao gotovo stotinu aviona različitih tipova, od kojih su neki bili na navozu pred spuštanje u vodu, a drugi na kopnenom delu aerodroma. On se obrušio predvođeci svoje *tempeste* u napad leteći pravcem od severa prema jugu, rafalima pogodio dva hidroaviona tipa *blom* i *vos Bv-138* koji su se nalazili na površini vode, i jedan *dornije Do-24* koji se nalazio na navozu. *Dornije* se uzdrmao pod udarima *tempestovih* topovskih pogodaka, pao u vodu i prelomio se na dvoje. Svojim rafalima potopio je i sledeći *dornije Do-24* koji se nalazio na sidrištu. Okrećući avion nazad, on je utvrdio da protivavionci ne deluju i odlučio da se ponovi napad, međutim, ovoga puta pravcem od severa prema jugu. Sada je odabrao ciljeve na aerodromu i njegova topovska vatra je pogodila dva aviona tipa *arado Ar-234* i *junkers Ju-352*. Ovaj poslednji se prelomio nadvoje a njegovo levo krilo se iskrivilo i prelomilo. Još uvek nije bilo protivavionske vatre, međutim, umešali su se nemački lovci i piloti *tempesta* su se borili sa ono malo municije koja im je preostala. Klosterman je uništio lovce *Fw-190* i *Bf-109*.

Komandant puka

Posle ove uspešne operacije Klosterman je sledećeg dana poveo ceo puk u napade na području Kila. Međutim, nisu otkrili neke naročite ciljeve. Posle podne je ponovo vodio svoje pilote, ovoga puta do danske granice, do aerodroma i hidrobaza u pokrajini Šlezvig-Holštajn. Tada je Klosterman primetio dva hidroaviona *dornije Do-18*, koji su bili na površini vode i napao ih; jednoga je potopio dok je drugi bio zahvaćen požarom, a još dva aviona je oštetio.

Rat se završio četiri dana kasnije. Klosterman je dobio orden za izuzetne zasluge u službi, kao i francuska odlikovanja Legiju časti, Krst slobode i Ratni krst sa 27 palmi. Sva ova odlikovanja učinila su ga jednim od najviše odlikovanih Francuza u drugom svetskom ratu.

Klostermanovi borbeni rezultati su zaista impresivni. Uništio je 19 neprijateljskih aviona i učestvovao u uništavanju još 14 drugih aviona, sa ukupno 33 priznate vazdušne pobeđe. Ovome treba dodati da je imao još pet »verovatno uništenih« aviona i osam oštećenih. Učestvovao je u razaranju još tri aviona, verovatno uništio još tri, a oštetio 13 aviona. U napadima na druge ciljeve na zemlji on je zasipao topovskom vatrom 72 železničke kompozicije, 225 motornih vozila, pet tenkova, dva patrolna broda, jednu rafineriju nafte i učestvovao u uništavanju jedne podmornice. Sve je to bilo obuhvaćeno u 432 borbena poletanja.

Prilikom svečanog vazdušnog defilea, 12. maja 1945. u Bremerhafenu, on je pilotirao jednim od četiri *tempesta* koji su se tom prilikom sudarili u vazduhu, i bio je jedini koji je preživeo ovaj tragični događaj. Njegov puk je potom prebaziran u Kopenhagen. Tada je Klosterman još jednom izbegao smrt, 1. jula 1945. kada je otkazao njegov motor. Iz RAF-a je izišao u avgustu 1945. i vratio se u svoju domovinu. Kasnije je napisao svoje dve knjige, »Veliki cirkus« i »Ognjevi sa neba«.



Gore: Znak 341. francuske lovačke grupe RAF-a.

Sasvim gore: Hoker *tempest* Mk V, nazvan »Le Grand Charles«, na kome je Klosterman leteo na kraju drugog svetskog rata. Oznake su iz 3. grupe, u koju je Klosterman stupio kao komandir »A« eskadri-
le u aprilu 1945. godine.

OSVETA RAJHA

Strašno oružje nacističke Nemačke, Fau-1 i Fau-2, dovelo je do dramatične završne scene rata u Evropi

Nemački raketni eksperimentalni centar Penemunde, planiran već 1935, počeo je da radi u aprilu 1937. Na tom jezičku kopna ispruženog u Baltičko more, 96 km severozapadno od grada Štetina, jedna ekipa naučnika predvođena Vernerom fon Braunom (Werner von Braun) stvarala je raketna oružja pod upravom generala Valtera Dornbergera (Walter Dornberger). Braunovo glavno interesovanje je još godinama pre toga bilo istraživanje svemira što su nacisti podsticali zbog tehničkog nacional-

nog prestiža. Međutim, kada je došao rat rakete su za naciste postale potencijalna artiljerija velikog dometa. Prvi eksperimenti su pokazali skromne rezultate, sve do pojave rakete A-4, 3. oktobra 1943, rakete sa stabilizatorima koja je već postigla visinu od 85 km.

Leteća bomba se propulzivnim pogonom prvo je bila projektovana u fabrici motora Argus, a razvijena kod Fizelera, i pod imenom Fi-103 je poslata u Penemunde na poligon za testiranje kao FZG 76 (uređaj za daleke



Levo: Hoker tempest Mk V približava se odozgo svojoj žrtvi letećoj bombi Fau-1 iznad južne Engleske. Samo najbrži lovački avioni kao što su bili tempest, nort ameriken P-51 mastang, ripablik P-47 tanderbolt i supermarin spitfajer Mk XIV, mogli su da budu korišćeni za presretanje brzih Fau-1.

ciljeve). Prve eksperimentalne primerke su u decembru 1942. ispitivali u vazduhu tako što bi ih podvesili ispod trupa četveromotorca *Focke Wulf Fw-200 A* i zatim ih otkačivali. U julu 1943. postignuto je preletanje od 246 km sa dobrom preciznošću pogotka što je podstaklo budući razvoj. Ta letuća bomba, koju su Nemci nazvali *Fau-1 (V-1)*, odnosno oružje za odmazdu broj jedan, počela je da se serijski proizvodi u fabrici Folksvagen u Falerslevenu.

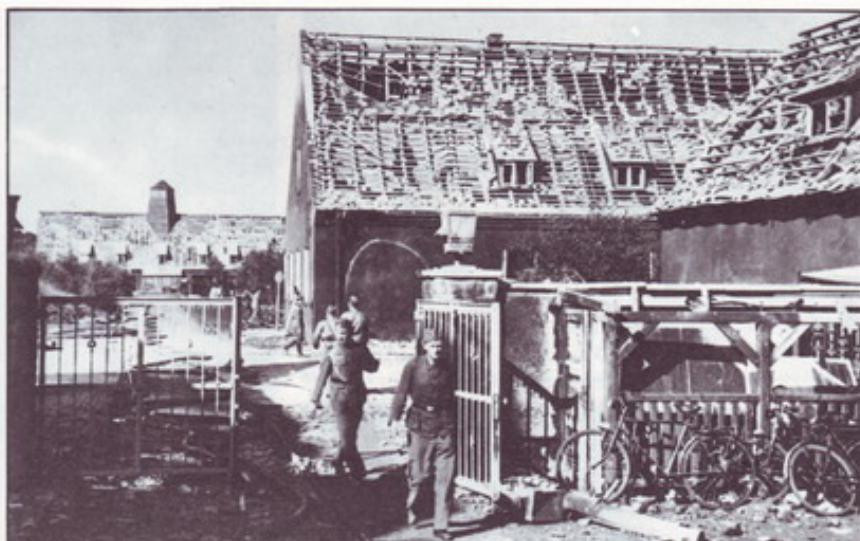
Eksperimentalna lansiranja

Fau-1 je trebalo da isproba nova operativna jedinica protivavionske odbrane — protivavionski artiljerijski puk br. 155. Jedinicom je komandovao M. Vahtel (Wachtel). Prva lansiranja počela su u Zempinu, jednom selu blizu Peneminda, a onda su rakete prebačene u severnu Francusku, gde su ubrzano građeni hangari i rampe za lansiranje za letuće bombe. Napravljen je plan za lansiranje *Fau-1* po kome je već krajem 1943. trebalo da počnu napadi na Englesku i to sa 1.000 ovih projektila dnevno — iz manjih baza (sa po 20 letućih bombi) i većih (sa po 250 *Fau-1*).

Još novembra 1939. britanska obaveštajna služba je upozorena na eksperimente raketama u Penemindu u izveštaju koji je bio dostavljen iz britanske ambasade u Oslu. Ispitivanjem nemačkih zarobljenika i izbeglih poljskih rodoljuba dobijena je potvrda tog izveštaja o nemačkim eksperimentima sa raketama velikog dometa. Međutim, fotografskim izviđanjem iz vazduha dugo nije mogao da se dobije neki vidljivi dokaz. Sve dok potpuno slučajno dokaz nije pružio let jednog izviđačkog *spitfajera*, 15. maja 1942. Tada je pilot poručnik D. V. Stiventon (Steventon) otkrio jedan nepoznati aerodrom i priličnu aktivnost blizu ušća reke Pen, i uključio je svoje fotokamere. Od toga trenutka ovo dotad nepoznato područje je stalno motreno i snimano.

Kada je izveštaj obaveštajne službe bio konačno kompletiran, vazduhoplovni maršal Haris je naredio operaciju »Hidra«, u kojoj je snagama od 600 bombardera izvršen vazdušni napad na Peneminda u noći između 17. i 18. avgusta 1943. i to pri svetlu punog meseca, što je omogućilo tačno lociranje pojedinih građevina koje su bile razbacane po pošumljenom zemljištu. Pošto je maršruta ka cilju bila ista kao i dve prethodne za napad na Berlin, bio je izveden i diverzioni napad na nemački glavni grad, sa avionima *de hevilend Moskito*. Nekoliko aviona je bilo prinuđeno da odustane, a glavina od 597 teških bombardera je krenula ka cilju. Nešto pre toga uvedena tehnika dirigovanog bombardovanja korišćena je tom prilikom, a njen uspeh je povećan prethodnom identifikacijom rejonu cilja, pre nego što su puštene zaštitne dimne zavese za pokrivanje ciljeva. Među 27 uništenih zgrada iz ovog kompleksa, bila je i stambena zgrada za više oficire a ubijen je i jedan od vrhunskih naučnika za raketno oružje. Dok su Nemci shvatili da je cilj Peneminda, bombarderi su se već vraćali kući po izvršenom zadatku. Međutim, nemački noćni lovci su uz pomoć mesečine za vreme napada uspeali da obore 30 teških bombardera, tako da je u ovoj akciji ukupno izgubljen 41 saveznički avion.

Ovaj vazdušni napad je ozbiljno uticao na razvoj i isprobavanje oružja *Fau*, međutim, rad na izgradnji lansirnih rampi se nastavio bez problema u bazama u Francuskoj. Uskoro je aerofoto izviđanjem severne Francuske otkrivena serija lansirnih rampi u obliku skija, kojih je, prema podacima dobijenim od francuskog Pokreta otpora, bilo na nekih 80 lokacija, a sve su postavljene unutar kruga na udaljenosti od 217 km od središta — Londona. Fotodešifranti, među kojima je bila i Konstans Babington Smit (Constance Babington



Smith) iz Ženske službe britanskog ratnog vazduhoplovstva, otkrili su mali tip aviona na nekim od tih rampi. Te avione i rampe uporedili su sa snimcima iz Peneminda i zaključili su bili zloslutni, pa su odmah planirane odbrambene mere pod kodiranim nazivom »Samostrel«, a kodirana reč »Gnjurac« je data samom oružju *Fau-1*.

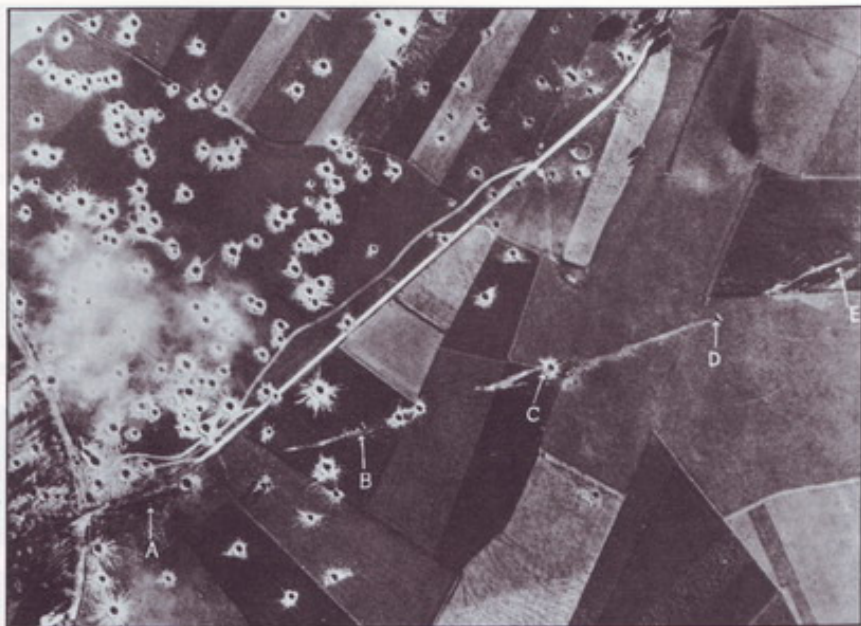
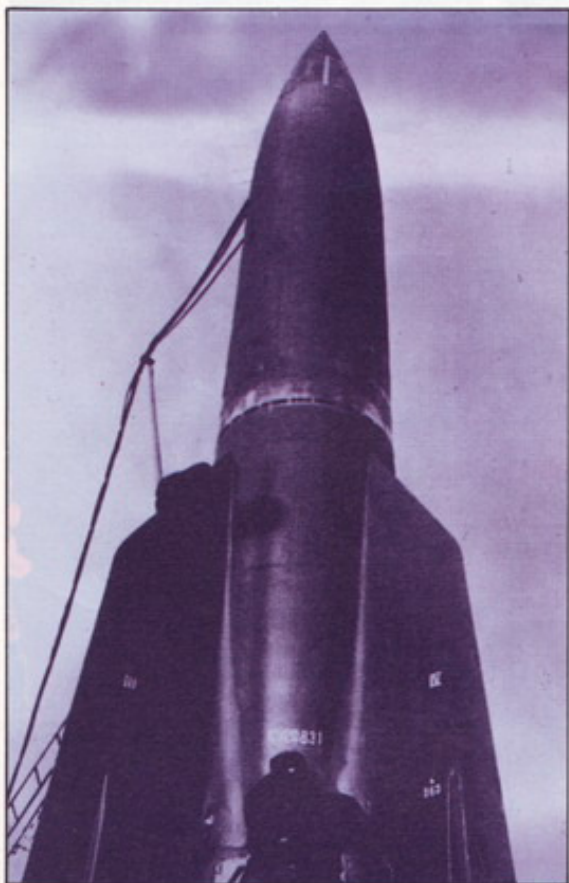
Ciljevi »NOBOL«

Napadi teškim britanskim bombarderima i srednjim bombarderima *Martin Maroder* iz Devete vazdušne armije američkog ratnog vazduhoplovstva na lansirne rampe i skladište letućih bombi, nazvani »Nobol« (nevažee bacanje kod kriketa), započeli su 20. decembra 1943. U ove akcije su se uključili i »teški« bombarderi iz Osme vazdušne armije američkog vazduhoplovstva. Između aprila i juna 1944. Bombarderska komanda RAF-a, koja se pripremala za invaziju kao i za održavanje vazdušne ofanzive protiv nemačkih gradova, odvojila je 13 odsto svojih kapaciteta za napade na lansirne rampe i skladišta letućih bombi *Fau-1*, smeštena pored njih, kojom prilikom je pretrpela gubitke od 38 aviona.

Nedelju dana nakon invazije u Normandiji, u prvim časovima 13. juna prve letuće bombe *Fau-1* lansirane su

Sasvim gore: Bombarderska komanda je napadom na Peneminda, u noći između 17 i 18. avgusta 1943 ozbiljno omela intenzivna ispitivanja *Fau-1*.

Gore: *Fau-1* nakon lansiranja. Brojni *Fau-1* su takođe lansirani sa bombardera hajnel *He-111*.



početku su bili donekle modifikovani kako bi mogli postizati što veće brzine. Skinute su i oklopne ploče, jer nije postojala opasnost od protivničke vatre, zatim je skinuta i sva kamuflaža, a avioni su spolja ispolirani da bi se smanjio vazdušni otpor. Otvaranje vatre iz neposredne blizine na *Fau-1*, pilotima je značilo i to da rizikuju da sami budu uništeni nastalom eksplozijom. Ubrzo su utvrdili da je dovoljno da bomba padne pre nego što stigne do cilja, mahom Londona, i eksplodira negde u moru ili na pustom mestu. Tako je, 23. juna, jedan pilot *spitfajera* leteo uz jedan *Fau-1*, sasvim mu se približivši da bi na kraju potkačio krilo bombe vrhom krila svoga aviona. Povećao je brzinu i zaneo *Fau-1* i pre nego što je automatski pokazivač pravca reagovao, bomba se razbila na zemlji. Četiri dana kasnije jedan *tempest*, koji je leteo iznad leteće bombe, pošao je u pikiranje i prošao ispred *Fau-1*. Nastala jaka vazдушna turbulencija iza zbog *tempesta* poremetila je ravnotežu *Fau-1* i oborila ga. Uskoro su lovački piloti primenjivali sve ove metode u svakodnevnim napadima na *Fau-1*, a *spitfajeri* MK IX i XII, zatim dnevni lovci *hoker tajfun* i *moskiti* kao noćni lovci isto su korišćeni za okršaje.

Uprkos zajedničkim uspesima u odbrani, ipak je oko polovine svih lansiranih *Fau-1* uspeo da stigne do Londona. One su napravile strašnu pustoš. Leteće bombe su uzimale svoj kurs leta počev od starta sa raketne rampe, i padale bi ka cilju kada bi potrošile tačno određenu količinu goriva. Prilikom udara bojeva glava sa 850 kg eksploziva trialena eksplodirala bi rušeći zgrade u neposrednoj blizini i prouzrokujući oštećenja u velikom prečniku. Do sredine jula 1944. oko 4.000 civila je izgubilo život od ovog oružja, a još mnogo više je bilo ranjenih.

Protivavionska odbrana

Ogromna količina borbenih sredstava je krenula 17. jula u novom pokušaju da se drukčije planiranom odbranom dostigne bolji uspeh u borbi protiv letećih bombi. Masa topova protivavionske komande generala ser Frederika Pila bila je prebačena na obalu, gde je imala bolje uslove u pogledu preglednosti radarskog prijema. Neki topovi su postavljeni i da štite Bristol od napada sa lansirnih stanica u blizini Šerbura, međutim, ta je opasnost ubrzo minula jer su saveznici zauzeli ovu oblast, i tako se tim topovima mogla ojačati odbrana na obali između zaliva St Margaret i Biči Hida u Saseksu. Uskoro su topovi dobili na korišćenje blizinske radarske upaljače na

na jugoistočnu Englesku. Osmatrački britanski korpus M2, odnosno pripadnici njegove službe, jedini su javili svojoj centrali da su ugledali »gnjurca« (dajver), a svi drugi o tome očigledno nisu bili pravovremeno informisani, jer su javljali da neki neobični objekti dolaze preko mora, sa tragovima plamena i dima za sobom, a prave buku kao motori dvotaktaši. Prvi od četiri *Fau-1* pao je na Stevanskomb u Kentu, dok je jedan stigao do Londona i pogodio železnički most kod Betnal Grima ubivši tom prilikom šestoricu ljudi. Potom je došlo do kratkog zatišja, jer Nemci nisu mogli da nastave lansiranje. Međutim, dve noći kasnije počelo je iznova i to ozbiljnim napadom. U međuvremenu, vazduhoplovni maršal ser Roderik Hil (Roderic Hill), komandant vazdušne odbrane Velike Britanije, aktivirao je svoj »anti-dajver« plan i operacija je započela. Jedinice sa zaprečnim balonima su bile premeštene radi zaštite južno od Londona, rasporedene od Sarija do Kenta i dalje na jug, a protivavionske baterije su premeštene na nove položaje duž Nort Dauna, dok su lovci činili odbranu duž obale i na moru. Za lovce je susret sa letelicama bez pilota što su letele do 644 km na čas predstavljao niz problema. *Spitfajeri* Mak XIV i *tempesti* Mak V u sastavu šest eskadrila, na

Dole: *Fau-2*, koji su saveznici zaplenili u Francuskoj, 1945. izložen je na Trafalgar skveru u Londonu. Britanci nisu mogli da se odbrane od *Fau-2* koji se



Levo, gore: Supermarin spitfajer koristi jednu od metoda za uništavanje Fau-1 — izbacujući ga sa pravca leta podizanjem njegovog krila, kako bi poremetio žiroskop na Fau-1.

Dole levo: Tehničar priprema raketu Fau-2 za lansiranje na Englesku.

Levo: Lansirna stanica Fau-1 (obeležena sa »A«) u Pa de Kaleu posle jednog savezničkog vazdušnog napada. Od »B« do »E« pokazatelja su krhotine Fau-1 posle neuspelog lansiranja.

približavao na velikoj visini i brže od zvuka. Ipak, Nemci ih na sreću nisu imali dovoljno da tim raketama stvore onu pustoš i paniku kao što se Hitler nadao.



granatama pa su tako obarali više Fau-1 nego lovci. Sa svojim plamenim repom, Fau-1 su bili lako uočljivi po mraku, pa se tako i noću nastavljala lovačka odbrana koja je krenula ofanzivno, no jedino u područjima gde nije bilo koncentracije protivavionskih topova. Jedna eskadrila lovačkih aviona *nort ameriken mastang Mk III* iz poljske 316. grupe bila je određena za te zadatke i pokazala se tako efikasnom, da je i jedan puk *mastanga* iz Druge taktičke komande vazdušnih snaga bio uključen u ove zadatke. Prva jedinica sa mlaznim avionima RAF-a, 616. eskadrila, uključena je od 14. jula i njeni *gloster meteori Mk I* su oborili 13 letućih bombi. Uključene su takođe eskadrile *moskita*, a među njima i 98, čiji je komandir bio Fransis Melerš (Francis R. L. Mellersh). Ona je postigla svojevrstan rekord oborivši devet Fau-1. U tim akcijama stradalo je više pilota, među njima i francuski kapetan Žan-Mari Meridor (Jean-Marie Maridor), koji je leteo u 91. eskadrili RAF-a, a poginuo je od eksplozije prilikom uništavanja svoje jedanaeste letuće bombe Fau-1.

Uveče 2. avgusta 1944. eskadrila *mastanga P-51 D* iz 4. lovačke grupe američkog vazduhoplovstva napala je jedan voz koji je otkriven na sporednom kološeku u Remiju, dok je druga eskadrila iz ove grupe letela iznad nje kao zaštita. Nakon preletanja i mitraljiranja jako maskiranih vagona nastala je tako snažna eksplozija, da su se čak i avioni koji su bili u zaštiti uzdrmali zbog snažnog udarnog talasa. Mnoga polja je zahvatio požar od ove eksplozije a zgrade u okolnim selima bile su oštećene. Naime, ovaj železnički transport je prevozio nove zalihe letućih bombi Fau-1.

Od jula do septembra 1944. Bombarderska komanda je bacila 44.335 tona bombi na lansirne rampe Fau oružja, što predstavlja 25 odsto svih ukupno bačenih bombi u tom periodu. Osmo vazdušna armija američkog ratnog vazduhoplovstva je izvršila napad na Penemunde danju, kao i 16.272 leta protiv ciljeva »Nobol-a«, izgubivši pritom 63 bombardera B-17 i B-24. Svoje napade prekinuli su 30. avgusta, ali ih je Deveta američka vazdušna armija nastavila i u 1945. godini.

Prelomna tačka je dostignuta u noći između 27. i 28. avgusta 1944. kada je od ukupno 97 lansiranih bombi Fau-1, prodrlo i palo na London samo 10 bombi. Lansiranje iz baze u Francuskoj je konačno prestalo 2. septembra, dolaskom saveznika. Do tog vremena saveznički lovci su uništili 1.900 Fau-1, protivavionska artiljerija ih je uništila 1.560, a na baraznim balonima i sajlama za zatezanje eksploziralo je 278 Fau-1. Potom je nastupilo privremeno zatišje. Međutim, Nemci su nastavili ofanzivu sa bombama Fau-1 i do noći između 4. i 5. septembra lansirali su ih iz vazduha, sa dvomotornih bombardera *hajnkeli He-111*, koji su poletali iz svojih baza u Holandiji, a iz baza u Nemačkoj od sredine septembra. Ovi bi avioni poletali uzimajući kurs ka Severnom moru, tamo se približno usmerili ka Londonu ili drugom zadatom cilju i onda upalili pulsirajući reaktivni motor letuće bombe koju su nosili pod krilom.

Raketa Fau-2

Tada je, međutim, Engleskoj zapretila još veća opasnost od napada iz daljine, protiv kojih više nije bilo odbrane. Nakon izrade oko 250 raketa tipa A-4 (Fau-2), u Penemundeu, započela je velika serijska proizvodnja u fabrikama koje su bile smeštene u planinskim oblastima Harc. Betonske strukture u Francuskoj, planirane za lansirne baze Fau-2, privukle su toliko pažnju zapadnih saveznika, da su Nemci umesto njih radije koristili dugačke pokretne tegljače s rampom na kojoj je 14 m dugačku raketu pre lansiranja bilo moguće podići uspravno, a svi potrebni kontrolni instrumenti bili su u

pratećem oklopnom vozilu. Zaključna faza razvoja Fau-2 prebačena je u Poljsku iz bezbednosnih razloga, no i to nije mnogo pomoglo. Ostaci raketa pali su u ruke poljskim partizanima, koji su o tome obavestili britanske obavestajce. Jedan transportni dvomotorac *daglas dakota* snabdeven dopunskim rezervoarom za gorivo, iz 267. eskadrile, poleteo je iz Brindizija u Italiji, i tri puta je sletao na jedno privremeno uređeno letelište u okupiranoj Poljskoj, ukrcao delove rakete i letućih bombi za naučnu analizu.

U 18.43 časova, 8. septembra 1944. prve dve raketne bombe Fau-2 pale su na Britaniju. Prva nije prčinila štete u Epingu, a druga je pala na Čisvik i prouzrokovala smrt 13 ljudi. Lansirne baze bile su u okolini Haga, u Holandiji. Odmah su krenuli izviđački i borbeni avioni iz Britanije, kao i lovci savezničkih ekspedicionih snaga u Francuskoj, usmeravajući težište napada duž linije za snabdevanje tih lansirnih mesta. Pošto u saveznicima napredovali, nemačke lansirne stanice bile su premeštene u Friziju i usmerene protiv Norviča. Nakon savezničkog zastoja kod Arnhema, međutim, lansirne stanice su vraćene do Haga, tako da je London na 320 km opet bio u dometu. Fau-2 je postizao najveću brzinu od 5.580 km na čas u penjanju zatim se skoro zaustavljao, a u silaznoj putanji je opet povećavao brzinu tako da nikakav alarm nije ni mogao biti dat. Njena bojeva glava težine 975 kg, punjena masom eksploziva amatol, pri eksploziji je stvarala velike kratere. Jedna je pogodila veliko skladište kod Kros Gejta u jugoistočnom Londonu, 25. novembra, i ubila 160 ljudi i ozbiljnije ranila još preko stotinu drugih. Kasnije je jedna pogodila stambeni blok na platou Stepni ubivši tom prilikom 134 ljudi.

Sporadični napadi sa letućim bombama Fau-1 lansiranim iz vazduha su nastavljani još nekoliko meseci. Najveći takav napad Nemci su izveli u noći, pred Badnje večer, kada su *hajnkeli He-111* preleteli obalu da bi bacili 30 bombi Fau-1 na Mančester. Međutim, samo je jedan Fau-1 pogodio područje cilja. Među odbrambenim merama koje su bile preduzete, bili su novi artiljerijski položaji duž istočne engleske obale, sa patrolama *moskita* isturenim ispred obale. Poslednje lansiranje letućih bombi iz vazduha protiv Britanije bilo je izvršeno 7. januara 1945. ali to nije bilo i poslednje bombardovanje. Tri lansirne stanice su tokom poslednje ratne zime izgrađene u Holandiji za lansiranje Fau-1 sa povećanim radijusom, odakle je krenulo 25 Fau-1, od kojih je srećom samo 13 palo na London. Većinu su pogodili artiljerici protivavionske odbrane, a dve su oborili protivavionski topovi sa brodova.

Pošto su Nemci sve teže dostizali London, oni su težišta svojih napada prebacili na Antverpen, u nastojanju da spreče da saveznicima koriste kapacitete ove luke. Međutim, sada su lovci savezničkih ekspedicionih vazdušnih snaga budno motrili lansiranje Fau-2. Štaviše, gorivo za rakete je sve teže stizalo do rampi, jer je saveznička avijacija duž železničkih magistrala, puteva i plovnih kanala stalno onemogućavala prevoz.

Poslednji Fau-2 koji je dosegao Britaniju, pao je na Orpington u Kentu, 27. marta 1945. Do tog vremena 517 Fau-2 je palo na London, a 537 na druge delove Engleske, dok je 58 viđeno kako eksploziraju u moru. Mnoge rakete su eksplozirale i u vazduhu. Dva dana kasnije, poslednja od oko 9.000 lansiranih letućih bombi Fau-1 dospela je u Englesku. Većina od ovih letućih bombi je otkazala na samoj lansirnoj rampi ili su se izgubile u moru. Odbrana Velike Britanije je prijavila da se 6.725 Fau-1 u toku čitavog rata približilo britanskom kopnu, a da je samo 5.233 preletelo na britansku teritoriju. Sve nemačke bombe Fau koje su ukupno pale na britansko tle, ubile su 8.994 i ranile 24.504 osobe.

BORILI SU SE UZALUD

Zlokobni pokušaj da se obezbedi prelazak preko mosta na Rajni kod Arnhema



»Teško bi se, u prošlosti, našlo više toliko slavni podviga no što je to bio ep Arnhema, a biće teško i u budućnosti ostvariti nešto što bi bilo hrabrije«.

To je bila poruka koju je izrekao feldmaršal Montgomery (Montgomery) vojnicima koji su učestvovali u nečemu što je trebalo da bude veličanstven saveznički primer u kombinovanim vazдушnim napadima i onima na zemlji, a što se, međutim, izokrenulo u primere taktičkih promašaja, nedostatka komuniciranja između snaga u vazduhu i na zemlji, kao i podbačaja obaveštajne službe. Bitka za Arnhem u septembru 1944. bila je, u stvari, deo šireg napada jedinica i avijacije prve savezničke padobranske armije i njene prve padobranske divizije, uključujući i Poljsku padobransku brigadu, zatim 82. američku padobransku diviziju i 101. američku padobransku diviziju, 52. vazdušnodesantnu i 38. i 46. grupu RAF-a i Devetu američku komandu za prevoženje trupa vazдушnim putem. Njihov zadatak je bio da kombinuju sadejstvo sa kopnenim snagama u napadu i da zauzmu ne samo Arnhem, već Ajndhoven, Grave, Najmehen i — u načelu — mostove na Donjoj Rajni, Valu i reci Nider Rajn, kako bi stvorili otvoreni koridor do Zojderskog mora. Osnovu kopnenih snaga činili su 30. 12. i 8. korpus. Prvim je komandovao general-potpukovnik Brajen Horoks (Brian Horrocks) i trebalo je da napreduje u centru i u pravcu ka vazdušnodesantnim jedinicama, ako, jasno, njihov desant bude uspešan.

Montgomeryjev plan

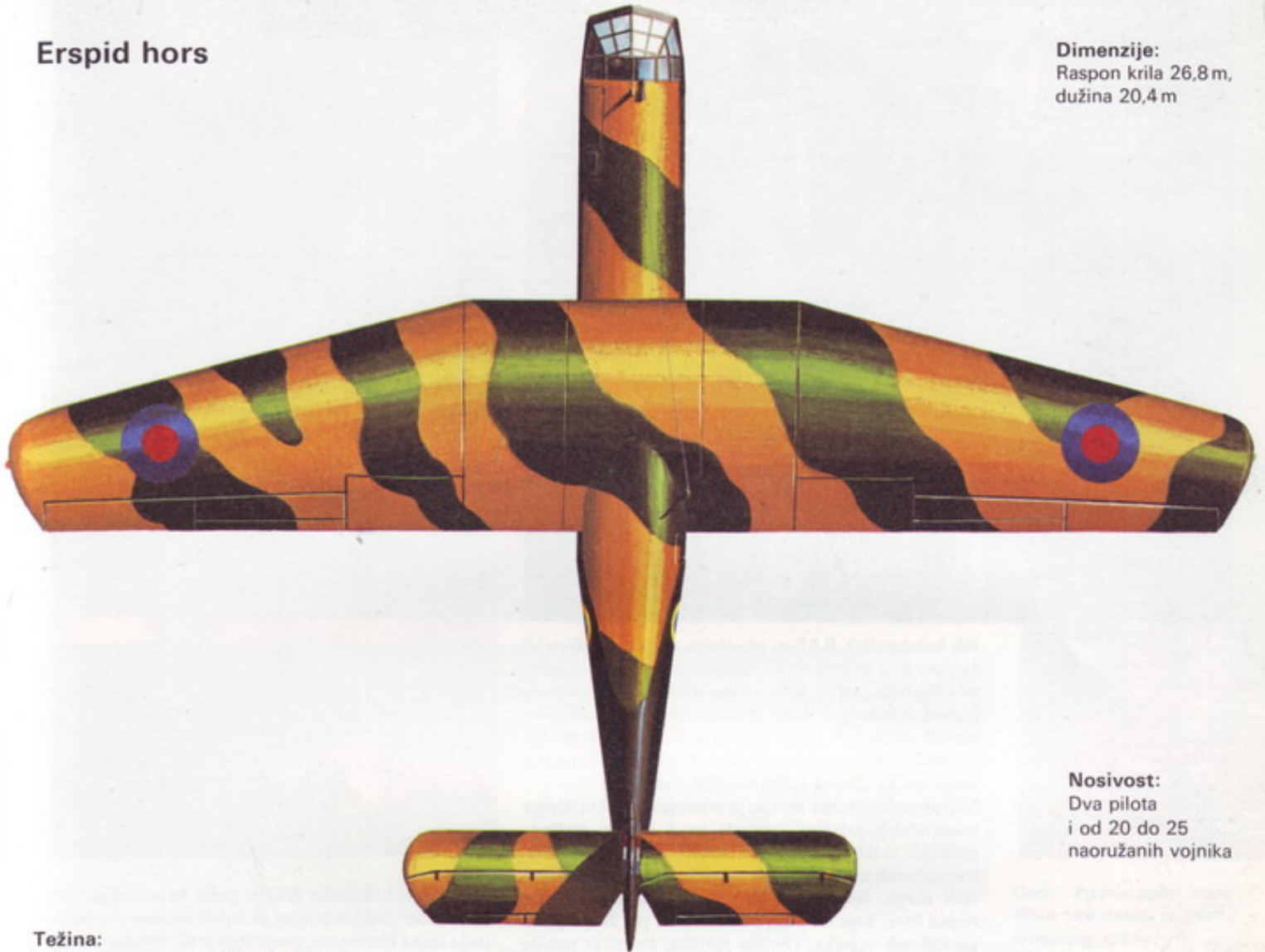
Operacija »Market Garden«, kakav joj je bio kodirani naziv, bila je uglavnom zamisao Montgomeryja i zahtevala je sadejstvo između snaga na zemlji i u vazduhu, sastavljenih od britanskih, poljskih i američkih jedinica. Bilo je neizbežno da su ocene o tome kako da se one najbolje upotrebe bile različite, a nije bilo ni nikakve neposredne međusobne povezanosti između štabova korpusa i taktičkih vazдушnih snaga, koja je bila nužna za izvršenje ovog zadatka. U slučaju uspeha, kako je to smatrao »Monti«, došlo bi do »otvaranja puta« do Berlina, međutim, nikakve strategijske rezerve nisu bile predviđene koje bi taj put mogle da koriste. Konačno, iako su saveznički bombarderi koji su leteli iznad Nemačke primetili povećanje protivavionske odbrane u području Arnhema, obaveštajna služba je propustila da na to upozori pretpostavljene, a nije otkrila ni prisustvo 2. nemačkog oklopnog korpusa koji se tu nalazio.

Vazdušni desant počeo je 17. septembra 1944. Angažovano je 519 aviona za prevoz Prve padobranske divizije, uključujući tu i Poljsku padobransku brigadu, zatim 530 aviona za prevoženje 82. bombarderske divizije i 494 aviona za prevoženje 101. padobranske divizije.

Sve američke snage prevezli su transportni avioni *daglas C-47* Devete transportne vazduhoplovne komande, dok su britanske prebačene u 149 američkih i 130 britanskih transportnih aviona tipa *C-47* kao i u oko 240 adaptira-

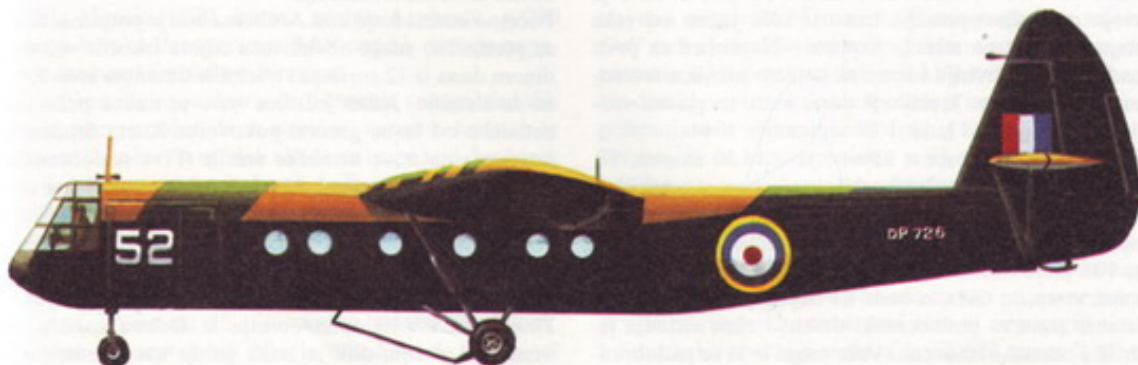
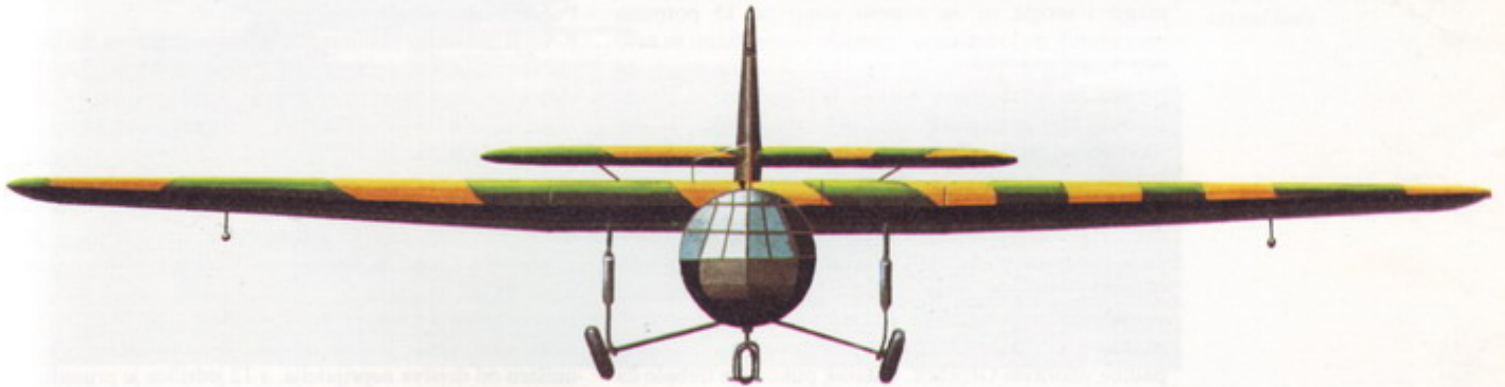
Erspid hors

Dimenzije:
Raspon krila 26,8 m,
dužina 20,4 m



Težina:
Težina praznog aviona 3300 kg,
opterećenog 6960 kg

Nosivost:
Dva pilota
i od 20 do 25
naoružanih vojnika



Performanse:
Brzina planiranja —
160 km na čas



nih bombardera RAF-a, pre svega aviona *hendli-pejdž halifaks* koji su mahom korišćeni kao tegljači transportnih jedrilica, zatim *šort stirling* i nekoliko *armstrong nitford albenarlesa*, koji su bili uspešno korišćeni za prevoženje padobranaca tokom invazije u Normandiji. Lovačka zaštita se sastojala većinom od *spitfajera* i *hoker tempesta*, sa više od 1.200 lovačkih aviona.

Napad padobranaca zavisio je umnogom od korišćenja transportnih jedrilica, premda su i u tom pogledu postojala različita mišljenja. Ukupno je korišćeno 2.800 transportnih jedrilica mahom kod britanskih padobranskih snaga, čiji su komandanti favorizovali jedrilice *erspid hors*, koje su mogle da ponesu po 29 potpuno naoružanih vojnika, i velike jedrilice *hamilkar* najviše korišćene za prevoženje teške opreme.

Američke transportne jedilice tipa *vako CG-4A*, bile su manje i mogle su da ponesu samo po 15 potpuno naoružanih padobranaca. Američki komandanti su zato više voleli transportne avione *C-47*, koji su mogli da ponesu po 19 vojnika. Bilo je tako odlučeno, da će Britanci krenuti sa jedrilicama, a Amerikanci će mahom iskakati, koristeći jedrilice samo u manjem broju. Trebalo je da 101. padobranska divizija jedan puk padobranaca spusti u rejonu Vegela, jugozapadno od Grave, a svi ostali da iskoče severozapadno od Zona, iznad Ajndhovena, odakle bi poslali delove severno i južno da zauzmu mostove. U međuvremenu bi 82. padobranska divizija uputila dva padobranska puka i još deo trupa sa 50 ukrcanih jedrilica sa topovima i opremom da iskoče na padine visoravni Grosbek. Ostatak pukova je trebalo da iskoči severno od reke Mas i istočno od Grave. RAF je svoje područje operacija imao u zoni južno od reke Rajne, uz put na relaciji Arnhem—Najmehen za prvu padobransku diviziju i zonu za sletanje jedrilica severozapadno od reke. Trebalo je da to budu tri glavna vazдушna talasa i to 17, 18. i 19. septembra 1944.

Prvi vazdušni transport krenuo je u 14.30 časova, 17. septembra, sa sedam britanskih i sedamnaest američkih aerodroma u Engleskoj. Manje snage ukrcane u 494 transportna viona *C-47* i 70 transportnih jedrilica *vako*, sa 101. padobranskom divizijom, imali su da lete južnom maršrutom do Gela, a onda da okrenu ulevo radi nadletanja zona za padobranski desant i zone sletanja jedrilica blizu Ajndhovena. Veće snage iz Prve padobran-

Gore: Na putu za desantnu zonu — vojnici sa naoružanjem i rancima vezanim za nogu što je trebalo da spreči da se zakače za padobransku opremu.



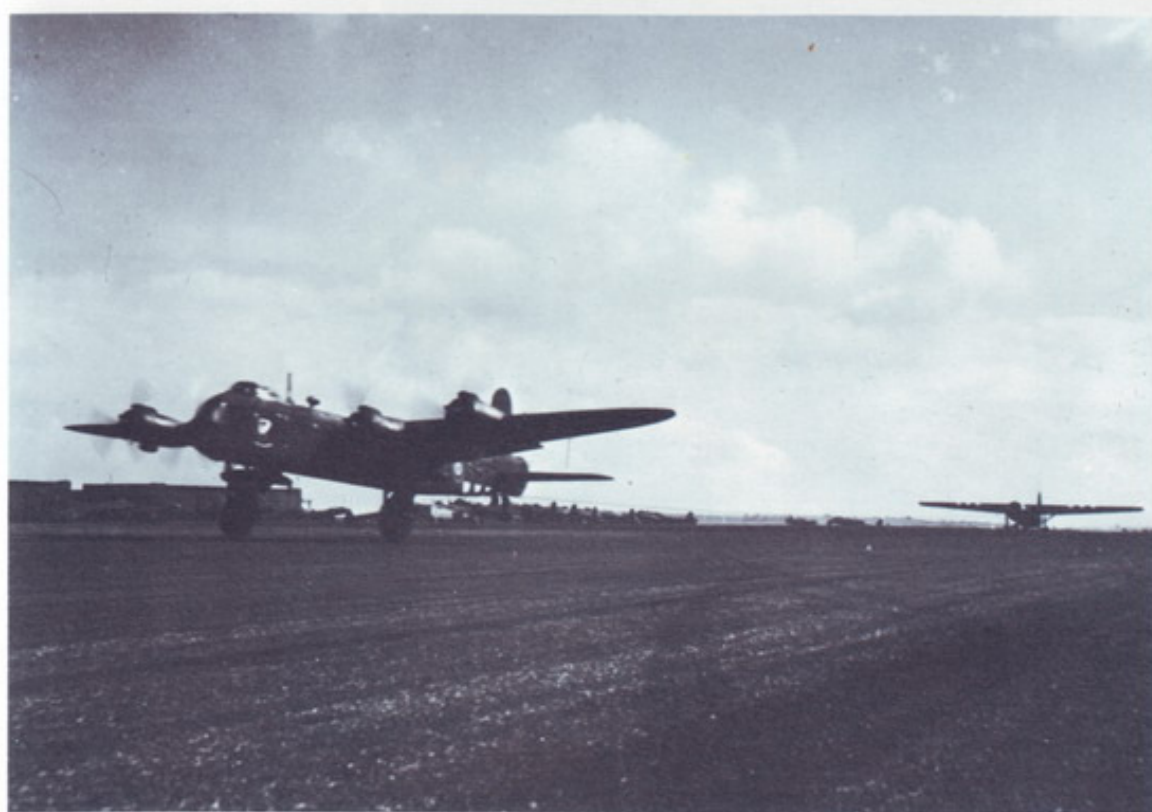
ske i 82. padobranske divizije pošle su severnije, preko holandske obale, a potom okrenule istočno pre razdvajanja iznad Hertogena, posle čega je 82. divizija nastavila let prema Grave i Najmehenu, a Prva divizija za Arnhem.

Početna iznenađenja

RAF je prilikom planiranja akcije insistirao na maksimalnoj zaštiti pri sletanju i kako je autor Moris Tagvel (Maurice Tugwell) zapisao u svojoj knjizi pod naslovom *Iz vazduha u borbu*: »Verovali su da je njihov osnovni zadatak da vojnici stignu živi na cilj i stoga su površinu za sletanje odabrali na srazmerno malom i zaštićenom području«. Zato su piloti učinili sve da izbegnu koncentracije nemačke protivavionske artiljerije i pri tome su zaista više brinuli o bezbednosti jedinica no o svojoj sopstvenoj.

Iz prvog talasa uništeno je 35 aviona *C-47* i 16 jedrilica *vako*, međutim, nijedan od tih transportera nije bio uništen od dejstva neprijatelja, a 12 jedrilica je prinudno sletelo iz različitih razloga.

Početno iznenađenje kod Arnhema bilo je potpuno, iako su prethodno snage obeleživača ciljeva iskočile već sredinom dana iz 12 *stirlinga* i obeležile desantne zone i zone za sletanje. Jedna jedrilica *vako* se naime polomila nedaleko od štaba general-pukovnika Kurta Studenta, komandanta nove nemačke armije (Prve padobranske armije) blizu Hertogena. U odeći jednog poginulog oficira Nemci su pronašli deo naredenja za ovu operaciju i Student je kasnije otkrio da mu je to izuzetno koristilo. Već nakon sat vremena od početka napada, on je bio u poziciji za protivnapad. Drugi SS oklopni korpus u Detinhenu i 9. oklopna divizija iz Delena uskoro su krenuli u akciju, dok je Irska garda kao prethodnica



Gore: Padobranske trupe skaču radi trenaze iz aviona armstrong vitrvort vitli.

Levo: Jedan šort stirling šlepuje na sajli jedrilicu erspid hors.

vodila Horoksov 30. korpus prema Arnhemu, a 200 lovaca-bombardera *tajfun* iz RAF-ove 83. divizije napalo je tenkovske položaje Nemaca.

Postepeno, kako je operacija odmicala tokom sledećih dana, plan je počeo da se napušta, naročito kada su se vremenski uslovi pogoršali i kada su trupe kod Arnhema naišle na snažan otpor. Lovci Luftvafe naneli su teške gubitke transportnim jedrilicama i avionima C-47. Za vreme prva četiri dana izvršeno je više od 4.000 letova avionima i 2.800 jedrilicama. Transportni avioni za snabdevanje RAF-a su hrabro leteli, bez obzira na vatru flakova, i tako su 55 transportna aviona izgubljena. Na dan 21. septembra bilo je odlučeno da se otvori

travnati aerodrom blizu mesta Grave za sletanje aviona C-47 radi evakuacije ranjenika i dotura snabdevanja, no proteklo je još dva dana dok je RAF ostvario tu zamisao. Na dan 25. septembra, ovo letelište je imalo 209 sletanja i poletanja bez udesa, ali već drugog dana više nije bilo sletanja za transportere pošto je 83. grupa koristila ovo letelište za svoje lovce bombardere. Borbeni izveštaj prvog padobranskog korpusa je glasio: »Interesantno je napomenuti da ni 83. grupa ni 2. taktička vazduhoplovna komanda nisu imale nikakve veze sa padobranskim korpusom, a na njegovu ponudu da mu pripreme jedno ili više privremenih aerodroma nisu ni odgovorili.« I u nastavku izveštaja oseća se kritika 83. grupe RAF-a,

Na sledećoj strani dole: Zona sletanja »Z« prekrivena jedrilicama. Neke od njih su se polomile zbog prevelikog opterećenja opremom ili zbog sudara, do kojih je došlo za vreme sletanja.

Na sledećoj strani dole: Priпадници 1. padobranske divizije, počinju sa istovarivanjem transportne jedrilice.



u kome se uz to tvrdilo da je lovačka podrška iz vazduha 23. septembra bila »beznačajna«. Ovome su delimično bili krivi i rđavi vremenski uslovi, ali glavni uzrok je ipak bio u tome što su komandanti ove grupe svojim avionima jednostavno zabranili da lete nad područjem borbi za celo vreme dok je bilo planirano prevoženje trupa i snabdevanja. To je, u stvari, praktično značilo ceo dan. Petog dana bitke za Arnhem, Urkvart je doznao da je situacija postala stvarno beznadežna i da jedinicama u gradu i oko njega preostaje jedino da što duže izdrže. Jedinice su još nekoliko dana bile u stanju da zadrže mostove, međutim, dotle se oklopne divizije nisu mogle probiti do njih, a loša vremenska situacija je sprečavala da potrebno snabdevanje iz vazduha stigne do njih. Prva padobranska divizija je dobila naređenje da se povlači nazad do leve obale na Donjoj Rajni. U noći između 25. i 26. septembra, 2.163 vojnika se prebacilo preko reke. Oni su bili ostatak od 8.900 oficira i vojnika i 1.100 pilota jedrilica koji su se borili sa njima. Poljska padobranska brigada je izgubila 1.000 ljudi a 82. padobranska divizija i 101. padobranska divizija imale su gubitke — prva 1.669 a druga 2.074 poginulih, nestalih ili ranjenih. Oko jedne trećine brojnog stanja sa početka desanta od 34.876 vojnika, izginulo je u ovom »epskom« sukobu koji je bio promašaj.

VOĐA SIVIH BERETKI

Džoni Džonson je bio najuspešniji komandant puka u britanskom ratnom vazduhoplovstvu

Predratni učenik pilot u Rezervi dobrovoljaca RAF-a, Džejs Edgar Džonson (James Edgar Johnson), završio je svoju osnovnu letačku obuku u Kembriđu na početku drugog svetskog rata. U leto 1940. on se osposobio da leti na lovačkom avionu *supermarin spitfajer* u 57. operativnoj trenažnoj jedinici u Havardenu u Čišajru i početkom septembra je unapređen u oficira pilota i raspoređen u 19. eskadrilu u Duksfordu.

Ova 19. eskadrila bila je, međutim, previše zauzeta borbama u bici za Britaniju da bi obučavala još nedovoljno iskusne novodošle pilote, pa je Džonson bio prekomandovan u 616. eskadrilu Pomoćnih snaga ratnog vazduhoplovstva. Ova jedinica je bila desetkovana u teškim vazдушnim borbama u toku septembra 1940. pa je povučena sa linije fronta u Kirton-in-Lindsey na odmor.

Prve vazdušne borbe

Jedan raniji prelom zadobijen u ragbiju počeo je Džonsonu da izaziva tolike bolove za vreme letenja da je u novembru morao u bolnicu, da ga do kraja izleče i vratio se u eskadrilu upravo pred Novu 1941. U januaru je imao svoju prvu vazdušnu borbu dok je leteo kao pratilac već iskusnog potporučnika H. »Koki« Dundasa. Kad su bili iznad Severnog mora, uhvatili su jedan usamljeni nemački dvomotorac *dornije Do-17* koji je bombardovao jedan konvoj brodova. Dundas je prvi napao. Džonson ga je sledio ali je potom prerano otvorio vatru. U svom drugom napadu Džonson se dovoljno približio za napad i otvorio vatru. *Dornijeov* levi motor je počeo da se dimi, međutim, Nemač je pobjegao u obližnji oblak. Tako je Džonsonu priznato pola oštećenog bombardera *dornije*.

Februara 1941. lovačka 616. eskadrila se ponovo vratila i uključila u sastav 11. divizije Lovачke komande RAF-a, bazirane u Tangmereju i opremljene lovcima *spitfajer MK II*. Zajedno sa 145. i 610. eskadrilom ušla je u sastav Tangmerejskog puka, čiji je komandant 18. marta postao Douglas Bader, pilot bez nogu, koji je uvek puk predvodio na čelu 616. eskadrile. Leto 1941. bilo je vreme velikog razočaranja za Džonsona, koji je još uvek leteo kao Dundasov pratilac, a Dundas je inače bio broj tri u Baderovom odeljenju. Dužnost je pratioca u odeljenju da štiti sopstvenom vatrom vođu i nije imao nikakvo pravo da sam napada i obara protivnike. Ipak, Džonsonovo prisustvo na čelu puka, neposredno uz Badera, bilo je za njega dragoceno iskustvo.

Godine 1941. RAF je prešao u ofanzivu. Lovачka komanda RAF-a je razvila niz operacija u kojima su britanski lovci, obično jačine puka, leteli preko Lamanša radi čišćenja neba od neprijatelja ili u zaštiti britanskih bombardera. Cilj ovih letova je bio da izmame lovačke avione Luftvafe u vazduh i tako ih primoraju da rasičaju svoju snagu. Ovakve operacije su se nastavile, uz druge dužnosti, sve do sredine 1944. i stečena su korisna taktička iskustva. Posebno je bilo značajno što je RAF uveo nove formacije odeljenja — borbeni postroj od četiri aviona, koji kad se posmatraju odozgo podsećaju na raspored prstiju ruke pa je formacije nazvana »četiri prsta«. Džonson pripisuje Baderu zaslugu za to novinu. Od maja 1941. puk je započeo sa dejstvima iznad okupirane Francuske, u brišućem letu, napadima zvanim

»rabarber«, a od juna u formaciji »cirkus« (manju grupu dnevnih bombardera prati veći broj lovaca). Do sredine 1941. Džonson je počeo da vodi odeljenje od dva *spitfajera* i tada je postigao svoju prvu »pravu« pobjedu. Jednom prilikom njegov puk su Nemci napali odozgo i u tom iznenađenju puk se raspršio na sve strane. Džonson se našao sam, bez svog pratioca na neprijateljskom nebu. U tom času se jedan *meseršmit Bf-109 E* penjao u zaokretu upravo ispred njega. Džonson je nanišanio u zadnji deo protivničkog aviona i otvorio vatru. Nemač je najednom okrenuo svoj avion na leđa i odbacio krov kabine. Džonson je zatim kružio oko aviona u padu i primetio kako pilot otvara padobran.

Komandir eskadrile

Krajem jula 1941. puk je dobio nove avione sa topovskim naoružanjem, *spitfajere Mk V B*. Prva prilika da nove avione efikasno iskoriste bila je 9. avgusta, kada su leteli u zaštiti bombardera u oblasti Betin u Francuskoj. Bader je vodio formaciju. Francuska je bila prekrivena oblacima do visine od 3.600 m. Pred samim ciljem, Bader je poveo svoje odeljenje dole u napad na formaciju *meseršmita Bf-109* i najednom se razvila žestoka individualna vazdušna borba, za vreme koje je Džonson po-

Dole: Džonson sa svojim psom Sali i supermarin spitfajerom MK IX na isturenom aerodromu u Francuskoj u junu 1944. U to vreme on je već bio pilot sa najvećim brojem vazdušnih pobjeda u RAF-u. Međutim, on je smatrao da njegova funkcija kao vođe puka nije da postiže pobjede, već da obezbedi da njegovi piloti iz puka unište što više neprijateljskih aviona.



novo ostao izolovan, iznenadio jedan usamljeni *Bf-109* i oborio ga. Vrativši se nazad u bazu doznao je da je Bader nestao, a sledećeg dana u eskadrili se saznalo da je Bader pao u zarobljeništvo.

Puk je potom uz novog komandanta nastavio da leti na zadacima »rabarber« i u zaštiti bombardera. Sredinom septembra Džonson je unapređen u čin kapetana avijacije i dobio je postavljenje za komandira »B« eskadrile 161. lovačke grupe. Uskoro posle toga, ova eskadrila je povučena radi oporavka u Kirton-in-Lindsay.

Početkom 1942. Džonson je bio unapređen u čin majora i postavljen za komandira 610. grupe bazirane na aerodromu Ludam u Norfolku, pri 12. diviziji. Međutim, Džonson je bio odlučan tražeći da se eskadrila prekomanduje u 11. diviziju, gde su se očekivale borbene akcije, ali u tom periodu ratovanja, svojim pilotima nije mogao da ponudi ništa bolje osim omražene »rabarber« akcije.

Za vreme izvođenja operacije »Jubilej« — desant kanadskih trupa u Dijepu, 19. avgusta 1942. učestvovala je i 610. lovačka eskadrila kao deo snaga RAF-a za zaštitu reiona iskrcavanja iz vazduha. Toga dana Džonson se prvi put sreo sa nemačkim lovcem *foke wulf Fw-190*. Ovaj opasan protivnički lovac je skoro u svakom pogledu bio bolji od *spitfajera* i zato je u toku leta 1942. Džonson izgubio mnogo pilota.

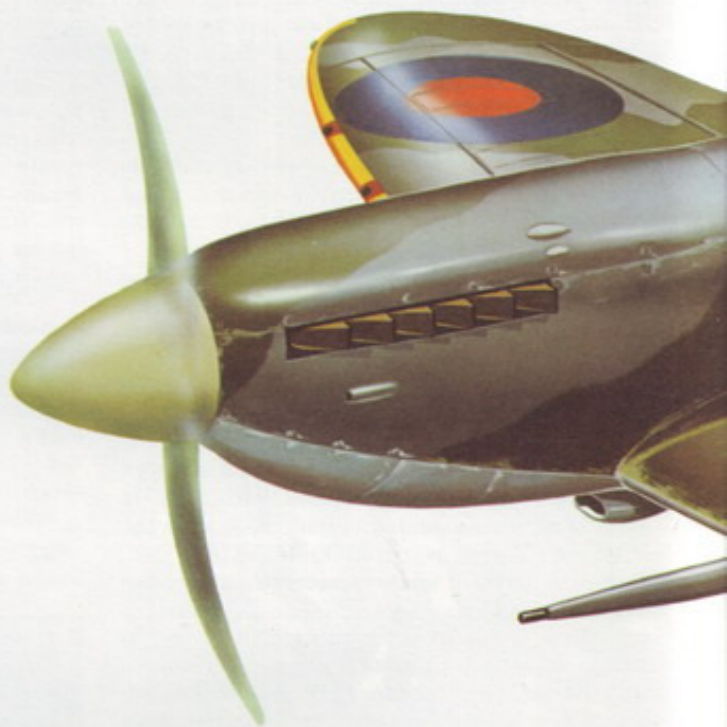
Sredinom marta 1943. Džonson je unapređen u čin potpukovnika i dobio je komandu nad kanadskim pukom u Konliju, sastavljenim od 403. 411. i 421. eskadrile Kanadskog ratnog vazduhoplovstva (RCAF). Uskoro su dobili nove lovačke avione *spitfajere Mk IX*, koji su imali znatno snažnije motore nego *Mark V*, i bili su u mnogo čemu ravnima nemačkom *Fw-190*, a u ponečemu i bolji. Džonson je vodio puk i dalje na zadatke brišućeg leta, međutim, pošto Luftvafe više nije reagovao na ove izazove, trebalo je smisliti neku novu taktiku. Tako su *tajfuni* napadali nemačke aerodrome da bi izazvali lovce *Fw-190* da se dignu u vazduh, gde bi ih čekali *spitfajeri*. Prvom prilikom kada je Džonson poveo svoj puk u jednu ovakvu operaciju, uspeo im je da iznenade formaciju od 22 lovca *Fw-190*, i uz gubitak od samo jednog sopstvenog pilota, uspeli su da obore šest nemačkih, od kojih je jednoga oborio Džonson, povećavajući svoj ukupan broj vazdušnih pobeda na devet.

Džonson je sada sa razočarenjem pratio razvoj dnevnih vazdušnih borbi koje je vodila 8. američka vazдушna armija iznad Evrope, iz kojih su bili isključeni *spitfajeri* RAF-a zbog nedovoljnog radijusa dejstva. Međutim, aktivnost za njih je još uvek bila intenzivna na nebu iznad Holandije, Belgije i severne Francuske, gde je neprijatelj dejstvovao sa velikim lovačkim formacijama. Džonsonov puk je izvršavao naporene letove i postigao zapažene rezultate u borbama, pa je pre sredine leta te godine Džonson postigao svoju dvadesetu vazdušnu pobedu.

Druga taktička vazduhoplovna komanda

U avgustu je Džonsonov puk bio prebaziran iz Konlija u Drugu taktičku vazduhoplovnu komandu (TAF), da bi bio preimenovan u 127. puk i ušao u sastav 83. taktičke grupe. Puk je mesec dana poletao sa neravne poletno-sletne staze u Kentu, da bi se navikao na nepovoljne uslove koji se javljaju kod taktičkih jedinica. Marta 1944. postavljen je u komandu novoformiranog 144. kanadskog puka, 2. TAF, opremljenog lovcima *spitfajer Mk IX*. Puk je imao u svom sastavu 441. 442. i 443. eskadrilu RCAF. Kroz tri nedelje puk je prebaziran na aerodrom Tangmerej gde je kao lovačko-bombarderski puk od maja meseca bio angažovan na zadacima bombardovanja ciljeva iz obrušavanja i iz brišućeg leta, ali isto tako i na pratnji bombardera i u operacijama čišćenja vazdušnog prostora, što je bio deo koordinira-

Vickers supermarin spitfajer Mk XIV



nog plana za uništenje neprijateljskih komunikacija i radarskih stanica na okupiranoj teritoriji preko Lamanša. Krajem maja 1944. puk je prebaziran u Ford u Saseksu. Na D-dan (prvi dan savezničkog iskrcavanja u Normandiji) 6. juna, Džonsonov puk je patrolirao iznad obale istočne Normandije, međutim, toga dana, a ni u toku sledeća dva dana, nije bilo nekih znakova o pojavi Luftvafe. To je bio pravi šok za pilote koji su očekivali teške borbe. Međutim, 8. juna 1944. Džonson je svoj 144. puk odveo u Francusku, na aerodrom mesta Kroa sir Mer, i na taj način ova jedinica je bila prva iz RAF-a koja je operisala sa francuskog tla već u junu 1944. godine. Pojačanje za Luftvafe počelo je, međutim, da pristiže iz Nemačke kroz nekoliko dana, i 2. taktička vazduhoplovna komanda se sukobljavala sa nemačkim lovcima *Bf-109* i *Fw-190* u gotovo svakodnevnom vazdušnim borbama danju iznad Normandije. Devetog juna Džonson je postigao svoju 28. pobedu uništivši jedan *Fw-190*, a krajem meseca oborio je još tri *meseršmita Bf-109*. Februara 1945. Džonson je unapređen u čin pukovnika avijacije i bio je postavljen u 125. puk, koji je leteo na novim *spitfajerima Mk XIV* opremljenim motorima marke *grifon*. Džonsonov ukupan broj vazdušnih pobeda u toku rata bio je 38 priznatih, što je značilo da je zvanično bio pilot RAF-a sa najvećim brojem pobeda (iako je major M. T. St. J. Petl (Pattl), nezvanično imao na listi 40 pobeda). Džonson je ostao u RAF-u i posle rata i pensionisan je u činu vazduhoplovnog vice-maršala 1965.

Gore: Komandanti puka su imali posebno pravo da svoje avione obeleže svojim inicijalima umesto kodom jeddice. Kada je Džonson preuzeo komandu kanadskog puka u Kinliju u martu 1943. on je izabrao radio poziv »Grejkep« (siva beretka) koji je zadržao kroz čitavu svoju borbenu karijeru.



Desno: Džonson (u pozadini) komandni oficir RAF-a u Vildernatu u Zapadnoj Nemačkoj, između 1951. i 1954, gde su Britanci imali svoj prvi puk sa mlađim avionima nort ameriken sejbr. Pre toga bio je oficir RAF-a za vezu u ratnom vazduhoplovstvu Sjedinjenih Američkih Država između 1948. i 1951. i leteo čak izvesno vreme u Koreji kao pilot američkog ratnog vazduhoplovstva.



NOĆ JE BILA NJIHOVA

Tajni letovi na okupirane teritorije bili su posebno poglavljje u savezničkim operacijama u drugom svetskom ratu

Desno, gore: Vestland lisander za specijalne zadatke leteo je u 357. eskadrili sa aerodroma Rouda u Burmi, sredinom 1945.

Kada je nemačka armija 1914. okupirala severnu Francusku, francuske vlasti su pozvale stanovništvo sa okupiranih teritorija da pomognu otpor špijunažom i sabotazama. Pošto su kontakti sa tim ljudima bili onemogućeni zbog neprijateljske linije fronta, od 1915. francuska armija je koristila svoje avione da spusti agente iza neprijateljskih linija. I drugi saveznici kao i neprijatelji činili su slično, no u manjem obimu, zadovoljavajući se povremenim spuštanjem agenata, dok su specijalne misije postale redovna aktivnost francuske avijacije između 1915. i 1918. godine.

Saboteri iz vazduha

Tako, već 1915. Italijani su spustili jednog obaveštajca iza austrijskih linija fronta. Jedan od najuspešnijih italijanskih obaveštajaca je iskočio padobranom u maju 1918. iz aviona dvokrilca SP-4, kojim je pilotirao major V. G. Barker (Barker), sa navigatorom kapetanom Vedžvud Benom (Wedgwood Ben). Jednu od najsmeljih misija radi sabotaže iz vazduha su izvela dva nemačka oficira pomažući Turskoj u Palestini, spuštajući se iza savezničkih linija fronta, da bi digli u vazduh cevovode koji su vodom snabdevali britanske jedinice.

U drugom svetskom ratu, kada su nemačke snage okupirale Francusku, Belgiju i Holandiju, u Velikoj Britaniji ukazala se potreba da se formiraju specijalne jedinice opremljene avionima koji mogu da poleću i da sleću sa kratkih terena da bi održavali vezu sa tajnim antinacističkim organizacijama na okupiranim teritorijama. U tu svrhu formirana je 419. eskadrila, (kasnije preimenovana u 1419.) u Nort Vildu u Eseksu, u avgustu 1940. a opremljena je avionima vestland lisander. Jedinica je bila pod komandom Uprave za specijalne operacije (SOE), odeljenja britanske obaveštajne službe, stvorenog da koordinira subverzivne akcije i sabotaže na okupiranim teritorijama. Kako je otpor protiv okupatora svugde rastao, tako se povećavala potreba da se šalju obaveštajci, da se neke osobe prebace na sigurno i da se obezbedi doprema potrebne opreme i oružja.

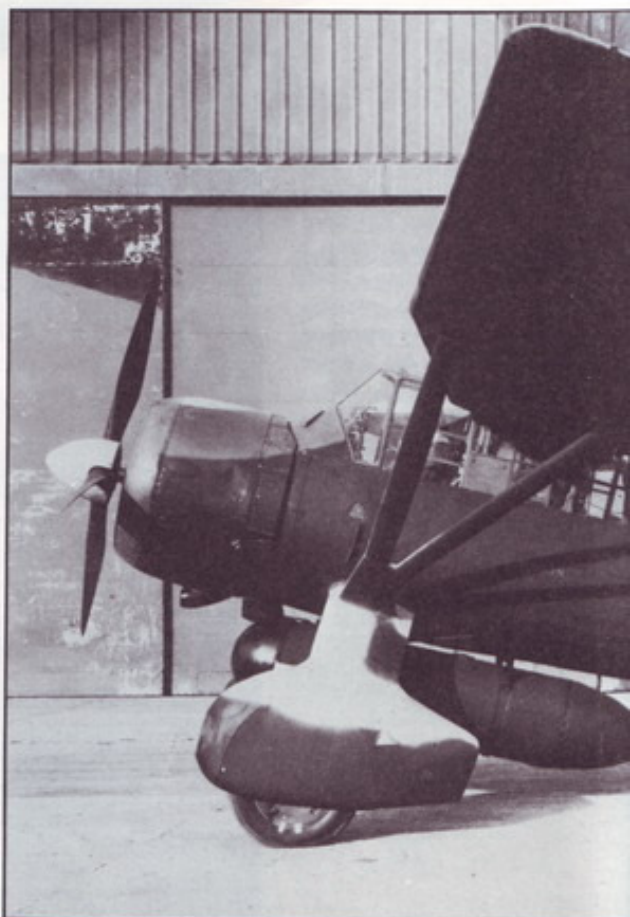
Eskadrila za specijalne zadatke razvila se u 138. grupu za specijalne zadatke u Njumarketu u Safolku aprila 1941. Radni zadaci su se povećavali u skladu sa sve obimnijim akcijama pripadnika francuskog partizanskog Pokreta otpora (maki — po imenu žbuna što raste u južnoj Francuskoj, gde je pokret započeo), a dolazilo je i do sve većeg broja kontakata sa udaljenijim okupiranim zemljama — Čehoslovačkom, Poljskom i Jugoslavijom. Još jedna jedinica za specijalne zadatke, 161. eskadrila, formirana je u Njumarketu početkom 1942. Obe eskadrile su se zatim premestile u Tempsford u Bedfordšajru, u posebnu bazu, sa kojom je rukovodilo ministarstvo vazduhoplovstva u saradnji sa SOE.

Dopremu snabdevanja i drugog materijala vršili su avioni armstrong vitvort vitli i šort stirling, a kasnije i avioni hendli pejdž halifaks, koristeći za to specijalne posebno obložene limene kontejnere sa padobranima. Sav osetljiviji materijal je bacan na ovaj način (radio-stanice, oružje i municija, hrana i odeća). U početku su sve obaveštajce i beguncu prebacivali lisanderima poseb-

Desno, sredina: Lisander Mark III (SCW) leteo je na izvršenje preko 400 zadataka u 138. i 161. eskadrili RAF-a između avgusta 1941. i kraja 1944.

Sasvim desno: Francuski rodoljubi u Šatodinu u Normandiji prikupljaju oružje koje je bačeno padobranima uoči D-dana iskrcavanja saveznika.

no prilagođenim za taj zadatak. Oni su imali poseban dodatni rezervoar za gorivo od 680 litara, ispod trupa aviona, da bi povećali svoj radijus leta. Da bi bilo kompenzirano dodatno opterećenje gorivom, skinuto im je sve naoružanje kao i zaštitni oklop. Donje površine aviona su bile tako obojene da pružaju čadavu nerefleksnu površinu pri osvetljavanju reflektora sa zemlje, a lestvice za ulaz u kabinu bile su jasno istaknute svojom limunžutom bojom, da bi olakšale brz ulazak po mraku. Ovi avioni su mogli udobno da ponesu dve osobe, pa i tri ako je bilo neophodno, a u krajnjoj nuždi i četiri. Prvo su avione vodile signalne vatre, a kasnije su vođeni radio-talasima, sve do zone bacanja padobrana. Tehnika sletanja noću bila je mnogo složenija. Zemljište za sletanje su obično pripremali članovi pokreta otpora, vodeći računa o tome da to bude što ravnija površina bez prepreka u blizini. Prilikom jednoga od prvih prihvatanja aviona, jedan lisander je posle poletanja sa poljane udario u vodove visokog napona, što je pilotu odmah postalo jasno po zaslepljujućem bljesku koji je nastao. Tek kada je sleteo u Engleskoj otkrio je da su mu se umotale žice oko trupa. Bila je potrebna velika stručnost da bi se našao teren i izvršilo sletanje na nabrzinu pripremljene poljane, i to po mraku. Kada bi se avion približio, aerodrom bi sa zemlje obeležili zapaljenim ručnim baterijama postavljenim u obliku slova »L« — da bi označili dužinu i širinu sletne staze. Lisanderi su takođe prevozili grupe za obavljanje sabotaža i specijalni materijal, kao na primer plastični eksploziv.

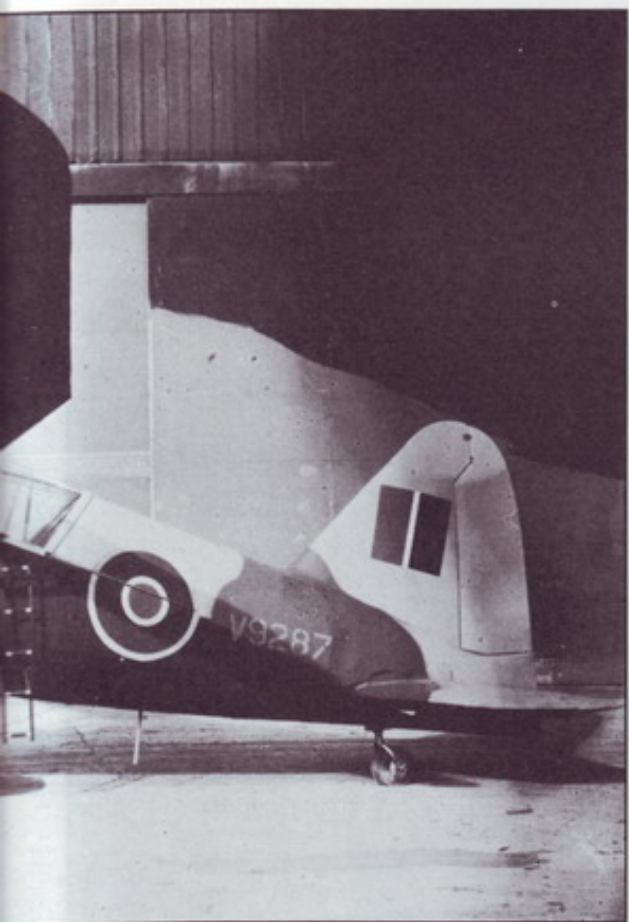




Vestland lisander Mk III

Eskalacija aktivnosti

Sve do 1943. sva tajna spuštanja i prikupljanja su obavljena avionima *lisander*. Međutim, kako je trebalo spašavati sve više ljudi u bekstvu pred Gestapoom i prihvatiti sve veći broj oficira i vojnika radih da stupe u Degolovu armiju Slobodne Francuske, postali su potrebni veći avioni. Korišćeni su dvomotorci *lokid hadson* kojima je 1943. iz Francuske prebačeno 119 lica — više nego što su *Lisanderi* prebacili za tri godine. I američko ratno vazduhoplovstvo je priskočilo u pomoć dodelivši četiri dvomotorna transportna aviona *daglas C-47* u tu svrhu. Ovim operacijama SOE prebačena su 293 obaveš-







Levo, gore: Niz padobrana sa kontejnerima za oružje koje je Osmo američka vazдушna armija bacila iznad Varšave. Uprkos hrabrosti Poljaka i velikom obimu savezničkih vazдушnih operacija ustanak je bio ugušen.

Gore: Posada aviona iz 1585. poljske eskadrole britanskog ratnog vazduhoplovstva, koja je, dejstvujući iz Italije, prenosila snabdevanje u opkoljenu Varšavu svojim liberatorima B-24.

Levo: Brigadni general Frenk Meril (Frank Merrill), komandant »Merilovih razbojnika«, kontrolise bacanje opreme njegovim ljudima koji su, dejstvujući iz japanskih linija, pružali podršku napredovanju generala Stajvela (Stiwell) prema Mitkini u Burmi 1944.

tajca, od kojih 13 žena, a evakuisana su 554 muškarca i 5 žena, uz gubitak od svega dva *lisandera*. Ali, bilo je žrtava i zbog nesreća u toku obuke.

Veći broj obaveštajaca iskakao je padobranima iz aviona 138. i 161. eskadrole. Kako se bližio dan iskrcavanja u Normandiji, data je i posebna pomoć u avionima *stirling* i *armstrong whittort albemarle* iz 38. vazduhoplovne grupe, zaduženim za prebacivanje padobranskih snaga. U isto vreme stiglo je i mnogo američkih aviona. Američka služba za strategijske zadatke se pridružila SOE da bi ustanovili zajedničku komandu specijalnih snaga. Eskadrole američkog vazduhoplovstva su se ipak pre svega bavile bacanjem letaka, a tek u noći između 4. i 5. januara 1944. su započele sa bacanjem opreme za pripadnike pokreta otpora i to prvenstveno u oblasti severno od reke Loire. Uz četiri eskadrole: 856, 857, 858. i 859. koje su u početku korišćene u tim »koferaškim« zadacima, pridružile su se 788. i 850. eskadrole i sve su one letele avionima *liberator B-24*. Ovi avioni su bili iznutra izmenjeni sa sedištima za »Džoja« i »Džejn« (kako su nazivani obaveštajci zavisno od pola). Otvor za iskakanje padobranom bio je napravljen na dnu trupa aviona, a turela sa mitraljezom ispod trupa aviona je bila premeštena tako da je dopuštala da se otvaraju vrata za izlaz. Uređaji za navođenje aviona zvani *rebeka*, bili su ugrađeni tako da reaguju na emitovanje radio-fara *eureka*, koji je bio među prvim stvarima koje su bačene partizanima, pošto se veoma lako mogao da smesti u limene kontejnere za izbacivanje.

Četvoromotorni bombarderi koji su korišćeni za doturanje snabdevanja i opreme obično su nosili po dvanaestak kontejnera u prostoru za bombe. Karakteristični teret koji je nosio jedan bombarder radi snabdevanja bio je: 36 pušaka, 27 automata *sten*, šest puškomitraljeza *bren*, 5 pištolja, 40 ručnih bombi modela *mils*, plastični eksploziv sa lepljivom pantljkikom i preko 20.000 metaka kalibra 7.7 i 9 mm. Samo iznad Francuske Britanci su bacili 53.725 takvih kontejnera, a Amerikanci 20.193, a uz to i preko 10.000 paketa. Bačeno je i preko 315 miliona franaka da bi se finansirale razne subverzivne delatnosti. Ova aktivnost je pomogla da se nakon iskrcavanja saveznika u Normandiji pojača delatnost francuskog Pokreta otpora. Pored već 16.000 organizovanih partizana, tokom borbi koje su vođene na francuskom tlu pridružilo im se još 80.000 vojnika. Da bi se dostavile velike količine traženog oružja pozvane su u pomoć i glavne bombarderske snage. Posle čekanja od nekoliko dana na pogodne vremenske uslove, 180 letećih tvrđava *boing B-17* su natovarene i startovale u zoru 25. juna u operaciji zvanoj »Zebra«.

Juli mesec 1944. je bio vrhunac tih specijalnih operacija. Izvršeno je 397 poletanja u kojima je bačeno 4.680 kontejnera i 62 »Džoja«, uz učestvovanje u operaciji »Kadilak« koja je obuhvatala devet bombarderskih pukova, svaki sa po 36 aviona *B-17* i preko 500 lovaca *ripablik P-47* i *nort ameriken P-51* za zaštitu pomenutih bombardera. Prebačeno je 500 tona materijalnih sredstava za francuske makizare. Završna masovna vazдушna operacija »Buik«, izvršena je 1. avgusta. Do tog vremena popriličan deo Francuske bio je već oslobođen pa je američko ratno vazduhoplovstvo sa četiri *C-47* prevozilo obaveštajce u neposrednu pozadinu fronta.

I služba OSS koristila je američki vazdušni transport u vremenu između jula i septembra 1944. da bi isporučila vazdušnim putem 120 tona opreme norveškom Pokretu otpora. Šest crno obojenih *liberatora B-24* korišćeno je na ovim zadacima. Premda su bili napadnuti na 15 borbenih letova, od 64 obavljena, nijedan nije bio oboren. Međutim, dva *liberatora B-24* sa 12 članova posade su bila izgubljena zbog rdavih vremenskih uslova.

Operacije na Sredozemlju

Potreba za operacijama specijalne namene na ratnoj pozornici u Sredozemlju je brzo narasla kako je rat odmicao. U početku je »X« eskadrola opremljena *liberatorima B-24* prebacivala opremu namenjenu partizanima na Balkanu polećući iz Gambuta u severnoj Africi. Ova jedinica je 14. marta 1943. pojačana i postala 148. eskadrola za specijalne zadatke. Trebalo je da dotura oružje i drugu opremu u Albaniju, Grčku i Jugoslaviju. Posle njenog premeštanja u južnu Italiju januara 1944. ova grupa je dobila avione *hendli pejdž halifaks* i, još eskadrolu *lisandera* za spuštanje vojnih misija na teren i prikupljanje partizanskih predstavnika. U međuvremenu, 624. eskadrola je formirana i uključena u grupu sa *halifaksima* iz 1575. eskadrole, pa su svi prekomandovani i priključili se 148. grupi koja se nalazila u Blidi kod Alžira. Uz američki 62. transportni vazdušnodesantni puk za specijalne operacije, i jedinicu italijanskog savezničkog vazduhoplovstva sa avionima *savoja marketi SM-82*, sve ove jedinice su grupisane u novi 334. puk za specijalne zadatke.

Jedinice mornaričke avijacije na Malti su takođe bile korišćene za tajne zadatke u operacijama protiv višijejske severne Afrike, pošto su njihovi avioni dvokrilci *fajrej svordfiš* mogli da poleću i sleću koristeći kratke terene. Jednom prilikom vazduhoplovna komanda na Malti je doznala da će dva obaveštajca biti prebačena železnicom do mesta pogubljenja. Preko radio-veze sa drugim obaveštajcima doturena im je poruka da noću iskoče iz voza pre ulaska u stanicu Enfidavil i nastave da trče preko poljana prema moru. Tu ih je čekao *svordfiš* koji je još uveče sleteo a da ga niko nije otkrio.

U Poljskoj su rodoljubi sa puno nada da će time ubrzati oslobođenje i napredovanje sovjetskih jedinica sa istoka, podigli varšavski ustanak protiv okupatora, početkom avgusta 1944. I dok su Nemci nastojali da slome ustanak, sovjetske jedinice su usporile svoje napredovanje, tako da su ustanici ostali izolovani pa je njihova situacija postala kritična. Saveznička pomoć je očajnički tražena, tako da je 1585. poljska eskadrola sa četvoromotorcima *halifaks* i *liberator* bacila iz vazduha najnužniju opremu ustanicima, polećući iz Italije u noći između 8. i 9. avgusta 1944. Od tada, tokom tri nedelje, koliko su to vremenski uslovi i mesečina dozvoljavali, avioni iz 334. puka su preletali 2.800 km puta svake noći. Nad gradom su leteli veoma nisko, gotovo iznad samih krovova kuća, da bi pronašli zonu za bacaje, orijentišući se prema mostovima i tornjevima crkava, bacajući tone neophodnog materijala uprkos snažne nemačke protivavionske vatre. I avioni iz 31. američkog i 178. puka RAF-a pozvani su da pomognu u prevoženju i bacanju kontejnera sa mitraljezima, puškama i britanskom i nemačkom municijom, ovu poslednju za ustanike koji su imali zaplenjeno nemačko naoružanje. Ustanak je ipak krvavo ugušen, a izgubljeno je i trinaest savezničkih aviona.

Snabdevanje za partizane

Za pojačanje jedinica na specijalnim zadacima u oblasti Sredozemlja OSS je od 12. vazdušne armije dobila 68. izviđački puk, a od Britanaca i 122. eskadrolu. Dejstvovali su avionima *liberator B-24* sa aerodroma Blide. Sredozemne taktičke vazdušne snage su dobile zadatak, krajem novembra 1944, da snabdevaju italijanske partizane sa 550 tona mesečno, da bi ih podsticali na sabotaže i iznenadne napade na Nemce iz pozadine. U prvo vreme, pogoršana meteorološka situacija je ograničavala provođenje tih operacija, a kada su nastupili bolji uslovi i vreme se račistilo, bilo je premalo *dakota* na raspolaganju da bi se izvršavali i ovi zadaci. Zato su Sredozemne strategijske vazdušne snage izvršile neke od tih akcija. U

globalu uzev, italijanskim partizanima je bačeno 6.500 tona borbene tehnike i ratne opreme.

Još obimnija bila je pomoć koju su saveznici vazdušnim putem dopremili jugoslovenskoj narodnooslobodilačkoj vojsci. Prvi aerodromi na koje su, početkom 1943, počeli da sleću saveznički avioni nalazili su se u Livnu, Glamoču, Bosanskom Petrovcu, Beranima, Pljevljima i Šahovićima. Kada su »velika trojica« na konferenciji u Teheranu odlučili da je »partizanima u Jugoslaviji potrebno u što većoj meri pomoći vojnim materijalom pa i akcijama savezničkih komandosa« na oslobođenoj teritoriji počeli su ubrzano da se pripremaju aerodromi i tereni za prihvatanje opreme bačene padobranima. Tako je NOV u ratu osposobila ili izgradila oko 60 aerodroma i pripremila oko 140 terena sa ekipama za preuzimanje materijala bačenog iz aviona. Saveznici su od novembra 1943. do maja 1945. u 8.813 letova dovezli 14.563 tone materijala za NOV, a od toga su iz Barija sovjetski avioni u 1.460 leta dovezli oko 3.000 tona.

Od marta 1944. saveznički avioni koji su pristajali na našim aerodromima više nisu odletali prazni. Do maja 1945. prebačeno je u južnu Italiju 19.575 ranjenika, bolesnika, žena, dece i starih osoba. Mogu da se pomeću dva od tih letova obavljena u danima kada se rat u Evropi primicao kraju. Dana 25. i 26. marta 1945. *dakote* 51. grupe su odvezle sa aerodroma Otok i Krasinec oko 2.000 ranjenika, žena, dece i starih u južnu Italiju. Na oba leta štitili su ih lovci *spitfajeri* naše 1. eskadrile. Prvi let je prošao bez uzbuđenja, a drugog dana, dok su se *dakote* iznad Metlike razrstavale u propisani raspored, napali su ih nemački *foke vulfovi*. Naši *spitfajeri* su se brzo umešali i oterali neprijatelja.

Prva letaćka jedinica za spašavanje pilota formirana je sredinom 1944, i ona je izvršila poseban zadatak u noći između 2. i 3. avgusta 1944. kada je ekipa stručnjaka iskočila padobranima na oko 80 km jugozapadno od Beograda da bi partizanima pomogla na pripremi aerodroma. Nedelju dana kasnije već su stigli prvi avioni —

četiri transportna aviona C-47 da pakuje prvu grupu oborenih članova posada savezničkih aviona kojima su pripadnici NOV pomogli da uteknu Nemcima. Sa ovog letišta ukupno je evakuisano 226 vazduhoplovaca i 42 izbeglice, a sa njima je krenulo i više oficira NOV radi održavanja veze sa saveznicima. Kasnije, u septembru, u toku zatišja nastalog zbog povlačenja Nemaca iz Rumunije, saveznici su leteli *letećim tvrđava B-17* na rumunske aerodrome da bi preuzeli posade aviona koje su bile oborene za vreme napada na rumunske izvore nafte u Ploestiju.

Na Dalekom istoku SOE je organizovala specijalne operacije na Malaji (sada Malezija) polećući iz baza na Cejlonu (sada Šri Lanka), koristeći za ovo četvomotorne britanske *liberator*e radi ubacivanja obaveštajaca i prevoženja snabdevanja. Tehnika direktnog sletanja na teren u ovoj oblasti prvi put je pokušana na dan 31. oktobra 1944. kada je organizovana operacija »Ovsena kaša«. Trojica Malajaca dopremljeni su hidroavionom blizu ostrva Trengani. Na žalost, pošto nije bilo čeonog vetra, avion *konstelejšn katalina* nije mogao opet da poleti, tako da su pri dugom zaletanju podigli strašnu buku avionskim motorima, uzburnili Japance, koji su potom zarobili obaveštajce.

U severnoj Burmi, 101. odred OSS je koristio bombardere Desete američke vazdušne armije da bi organizovao veliku združenu jedinicu od kačinskih komandosa, pozadi neprijateljskih linija. Poslali su hiljadu ljudi i 10.000 tona opreme. Na južnom delu Tihog okeana Australijanci su organizovali obalnu osmatračku službu koja je obezbeđivala dragocene obaveštajne podatke iz područja daleko iza japanskih linija. Ona je povremeno snabdevana materijalom letovima aviona *katalina* i *liberator B-24* iz sastava australijskog ratnog vazduhoplovstva. Specijalne operacije su dostigle svoj vrhunac u avgustu 1945. nakon kapitulacije Japana, kada su njeni članovi obezbedili prve kontakte sa Japancima koji se nisu hteli predati, što je na kraju dovelo do njihove predaje.

Desno: Glavni štab vrhovnog komandanta armije na zapadu fon Rundšteta, razoren napadom savezničkih bombardera.

Desno, dole: Intenzivna barajna vatra protivavionske odbrane nad nemačkim gradom za vreme noćnog bombarderskog napada Saveznika.



Levo: Aktivnosti pokreta otpora u okupiranoj Evropi podupirane su i snabdevanjem oružja i opremom pomoću padobrana. Avioni vitvort vitli, hendli pejdž halifaks (na slici) i šort sanderlend su obično korišćeni u ove svrhe.

BORBA ZA RAJH

Luftvafe je uporno branila nemačku teritoriju i tako odložila završetak drugog svetskog rata u Evropi

Kada se drugi svetski rat približio svojoj završnoj fazi u Evropi, a nemačke odbrambene linije svele se na njene istorijske granice, vazdušni rat iznad Nemačke ušao je u surovu fazu koja je značila »samrtnički ropac« nekada silne Luftvafe. Što su u tim borbama savezničke vazdušne snage doživele tolike gubitke — uprkos svojoj velikoj nadmoći u toku poslednjih šest meseci rata — bio je dokaz odlučnosti pripadniku Luftvafe u njihovim fanatičnim poslednjim nastojanjima da zaštite svoje domove i porodice.

Opšta vazдушna ofanziva protiv nemačke ratne mašine, američka danju i britanska noću, zvanično je počela zaključkom formulisanim 21. januara 1943. na Konferenciji u Kazablanki, koji je bio upućen komandantima savezničkih vazduhoplovnih snaga i glasio je:

»Vaš primarni zadatak treba da bude progresivno razaranje i onemogućavanje nemačkih vojnih i industrijskih privrednih sistema, i potkopavanje morala nemačkog



naroda do te tačke kada će sudbinski da utiče na njihovu sposobnost za oružani otpor».

Godine 1943. obim savezničkih vazdušnih napada na teritorije koje su Nemci okupirali stalno se povećavao. Avioni su poletali iz vazduhoplovnih baza u Britaniji a potom u severnoj Africi, uz izvođenje bombardovanja »tepihom« (svi bacaju bombe odjednom). U toku kasnijih operacija, bombarderske formacije su poletale iz Britanije, kako bi napadale ciljeve u unutrašnjosti Nemačke a onda odlazile na aerodrome na Bliski istok, vraćajući se nekoliko dana kasnije i usput opet bombardirajući ciljeve u Nemačkoj.

U 1944. godini, već je izgledalo da će udruženi saveznički napadi sasvim da onemoguće nemačku protivavionsku odbranu, posebno kada je američko ratno vazduhoplovstvo uvelo za pratnju i zaštitu bombardera lovce velikog radijusa dejstva, *nort ameriken mastang*. Ipak, evropsko kopno, sa izuzetkom južne Italije, i dalje je bilo pod nemačkom kontrolom u toku prve polovine te godine,

pa su ta granična okupirana područja amortizovala udarce protiv same Nemačke. Čak i slom Italije u septembru 1943, zatim invazija Normandije u junu 1944. nisu odmah obezbedili upotrebljive aerodrome za teške bombardere saveznika bliže nemačkoj granici, kako bi mogla da se započne erozija »tvrđave Evrope« (Festung Europa). Međutim, to savezničko napredovanje lišilo je Luftvafe nekih radarskih stanica i isturenih lovačkih aerodroma, što je skratilo trajanje nemačkih napada na savezničke formacije bombardera.

Nakon invazije u Francusku, prvo na severu pa na jugu, saveznički štabovi su se, pre svega, zalagali za podršku operacijama na zemlji, a onda je težište bombardovanja opet prebačeno na Nemačku, sa pustošecim posledicama. Tokom septembra, britanski *avro lankasteri* i *hendli pejdž halifaksi* sraznili su sa zemljom Kil, Minhen-Gladbah, Darmštat, Berlin, Frankfurt, Osnabruk, Minster, Bremerhafen, Karlsrue, Kasel i Brunsvik u brojnim noćnim vazdušnim napadima. U međuvremenu, američki bombarderi *boing B-17* leteće tvrđave su danju napadale Ludvigshafen, Karlsrue, Ulm, Mainz, Koblenz, Kasel, Bremen, Ham, Bilefeld i Magdeburg, isto tako i fabrike sintetičkog goriva i rafinerije nafte, železničke ciljeve širom Nemačke. Tolika je šteta pričinjena u ovim vazdušnim napadima da su Nemci bili prisiljeni da potpuno prerasporede svoju lovačku odbranu.

Septembar je značio i konačan neuspeh Hitlerovog oružja odmazde, *Fau-1*, leteće bombe i *Fau-2*, rakete većeg dometa, zauzimanjem lansirnih rampi.

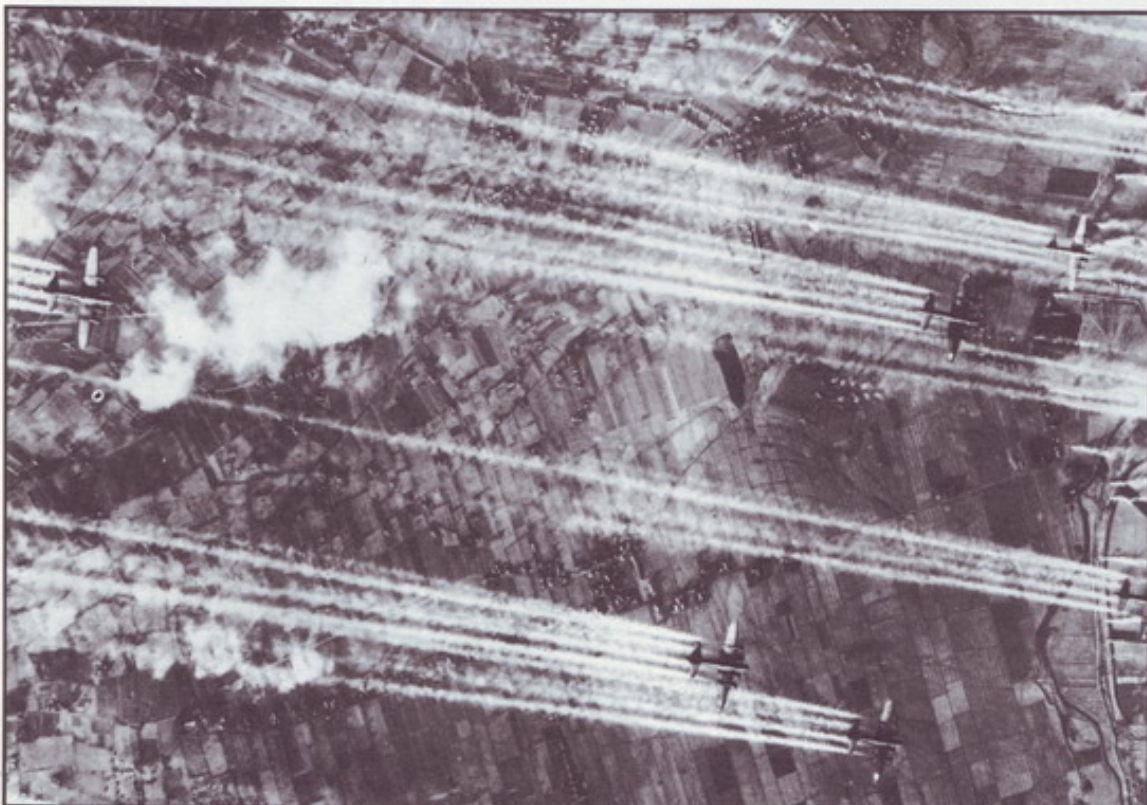
Ova katastrofa konačno je pobudila Hitlera da ukine svoj prethodno dati prioritet proizvodnji bombardera, da bi nanovo naredio davanje prioriteta lovcima, radi uspostavljanja velikih koncentracija snaga za odbranu rajha. Vrhovna komanda Luftvafe odlučila je da se u Nemačku moraju vratiti sve dnevne i noćne lovačke jedinice da brane rajh, a na bojištima su ostali tek pukovi za napad u brišućem letu i na tenkovske grupe, koji je trebalo da pružaju podršku na zapadnim i istočnim bojištima, kao i u Italiji.

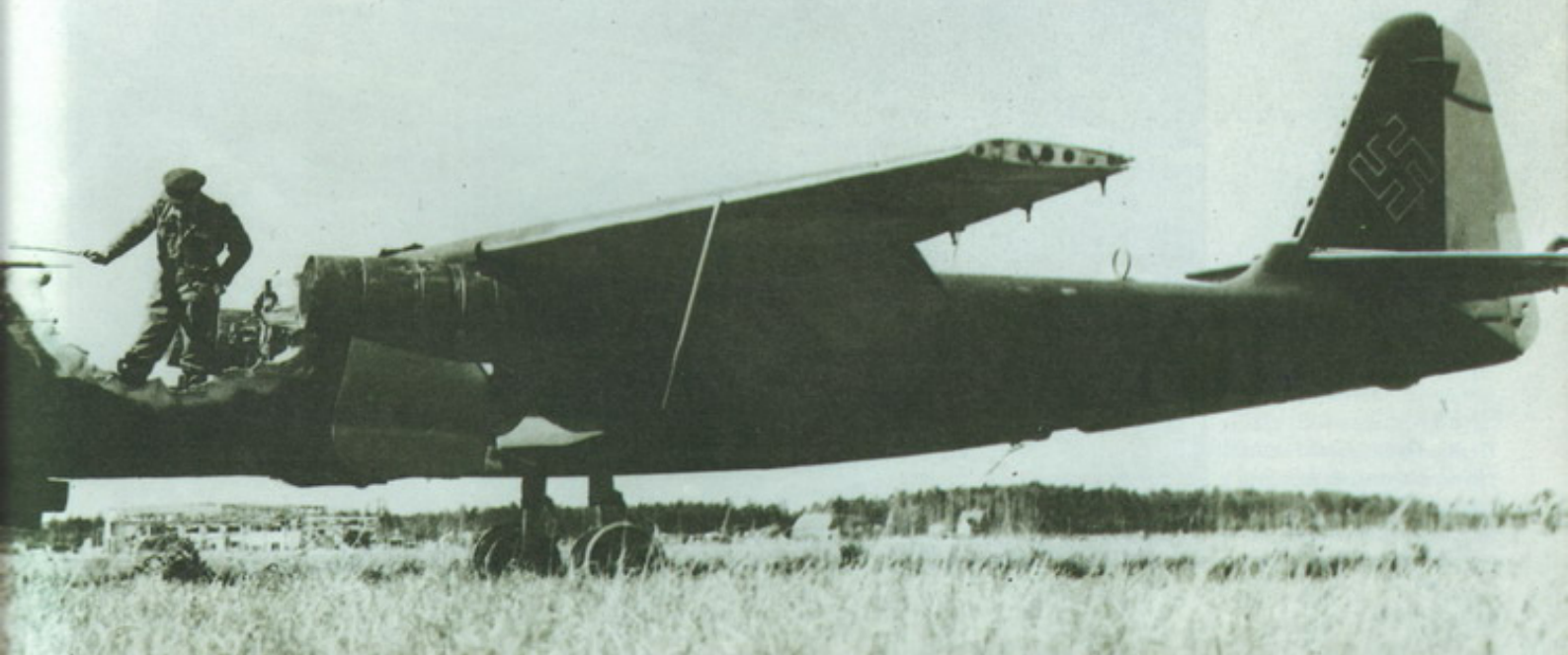
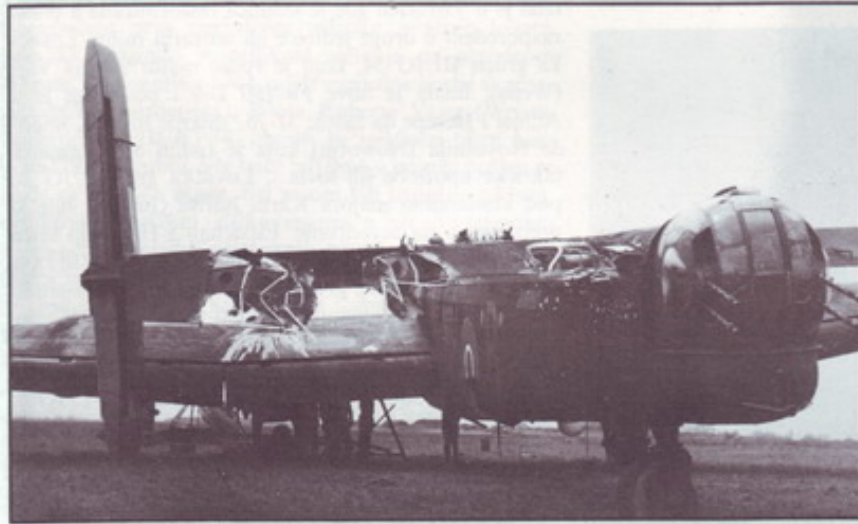
Levo: Foke vulf Fw-190 napada boing B-17 za vreme napada američkog ratnog vazduhoplovstva na fabriku aviona Foke Vulf u Ošerslevenu, januara 1944.

Dole, levo: B-17 američkog ratnog vazduhoplovstva na putu ka Bremenu, 20. decembra 1943. godine.

Desno: Oštećenja pričinjena na avionima Bombarderske komande RAF-a od nemačke protivavionske odbrane i noćnih lovaca Luftvafe.

Sasvim dole: Arado-Ar-234 mlaznjak Luftvafe koji su Nemci sami oštetili na aerodromu Rajna pre evakuisanja. Luftvafe je izgubila većinu aviona na zemlji jer su u poslednjim mesecima rata aerodromi bili stalna meta savezničkih bombardera.





Dole: Martin B-26 maroder američkog ratnog vazduhoplovstva zahvaćen plamenom posle direktnog pogotka protivavionske odbrane za vreme napada na nemačke saobraćajnice ka liniji fronta. Prekid nemačkog snabdevanja i rušenje komunikacija bio je osnovni, ali i skupo plaćeni deo savezničke ofanzive.

Rukovodioci Luftvafe

Strategijsku komandu vazdušne odbrane protiv zapadnih saveznika preuzeo je general-potpukovnik Jozef »Bepo« Šmit (Schmid), čovek koji je pre toga bio na nekoliko štabnih položaja na kojima se nije posebno iskazao. Na početku rata i za vreme bitke za Britaniju bio je obavestajni oficir u vrhovnoj komandi Luftvafe, gde je zatajio a kasnije je, nešto uspešnije, postao komandant 1. lovačkog korpusa, kao naslednik Jozefa Kamhubera (Kammhuber).

Pod njegovom komandom bila su tri ključna generalna inspektora, od kojih je najsposobniji bio Adolf Galand (Galland). Kao stariji inspektor, Galand je bio zadužen za dnevne lovce do januara 1945. kada je bio oslobođen ove dužnosti po naređenju Geringa a zamenio ga je Valter Dal (Walter Dahl), koji je potom držao ovaj položaj sve do kraja rata. Noćni lovci su bili pod komandom pukovnika Vernera Štrajba (Werner Streib) veterana noćnih borbi na avionu *meseršmit Bf-110*. On je do početka marta 1944. oborio 65 noćnih bombardera i bio odlikovan viteškim krstom sa mačevima. Treći in-

spektor bio je potpukovnik Wolfgang Šenk (W. Schenk), koji je bio odgovoran za nove mlazne lovačke avione. Šenk je pre toga bio uspešan vođa »razarača« i inspektor jedinica za podršku, a sredinom 1944. izvršio je i testiranje mlaznog *meseršmita Me-262*, kao bombardera.

Za uvođenje brzih novih aviona u jedinice za odbranu Nemačke bio je odgovoran pukovnik Gordon Golob (Gordon Gollob), kome je u početku dato u zadatak da vodi eksperimentalne jedinice koje su bile naoružane lovcima *Me-163* sa raketnim pogonom, zatim *Me-262* i malim mlaznim *hajkelima He-162* što bi ih nakon toga preuzimale operativne grupe. U Rehlimu su kapetana Bruna Stolea (Stolle) odredili da osposobi izvanredni *foke vulf Ta-152* (razvijen od *Fw-190*), dok je major Di-telm fon Ajhel-Štrajber (Diethelm von Eichel-Streiber), drugi veteran pilot lovac sa 94 vazdušne pobeđe, bio zadužen za poslove oko organizovanja preobuke pilota na bombarderskim *Me-262* za lovačke zadatke.

Lovačka grupa br. 200 pod komandom majora Herberta Kroaka (Kroack), koja se borila iznad južne Francuske *meseršmitima Bf-109 G* i *foke vulf Fw-190 A-7*, premeštena je u Visbaden gde je jedinica rasformirana a piloti raspoređeni u druge jedinice na teritoriji rajha. Lovačka grupa III/JG 54, koju je vodio major »Bazi« Vajs (Weiss), imala je nove *Fw-190 D-9* i povučena je u Ahmer i Hesepe da zaštiti *M-262* mlazne lovce Komande Novotnija (Nowotni) koja je radila na pitanjima taktičke upotrebe tih lovaca. Lovačka grupa I/JG 26 pod komandom majora Karla Borisa (Borris), bila je prebazirana na aerodrome Firstenau i Handrup blizu Osnabrika, i dobila nove *Fw-190 D-9*. Vratile su se i sve tek formirane jurišne grupe. Te grupe su imale posebno oklopljene lovce kojima su se piloti suprotstavljali američkim dnevnim vazdušnim napadima. Jedinici kapetana Vilhelma Morica (Wilhelm Moritz), komandanta 4. jurišne grupe JG-3, pridodate su još grupe JG-1 i JG-4. Do sredine oktobra 1944. vazdušna odbrana Nemačke narasla je na ukupno 17 noćnih lovačkih grupa (476 aviona) naoružanih mahom avionima tipa *Bf-110*, *Ju-88 G*, i *He-219*, i na 26 grupa dnevnih lovaca (613 aviona) sa *Bf-109 G* i *Fw-190 A* i *D* i manji broj raketnih lovaca *Me-163* i mlaznih *Me-262*.



Desno: Ostaci junkersa Ju-188 u hangaru, na aerodromu baze Lajpcig-Mošau, posle napada američkog ratnog vazduhoplovstva.

Gubici saveznika se povećavaju

O veštini i hrabrosti nemačkih pilota svedoči porast gubitaka koje su naneli saveznicima u toku jednomesečnih operacija iznad Nemačke, pred kraj jeseni 1944. Britanci su izgubili 570 teških noćnih bombardera i 312 drugih aviona (sa ukupno izgubljenih 3.216 članova posade), dok je Osmu vazдушna armija američkog vazduhoplovstva izgubila 416 aviona *boing B-17* i 211 aviona *liberatora B-24* (što znači oko 6.200 članova posade) i više od 180 lovačkih aviona. Nemački lovci prouzrokovali su 85 odsto gubitaka RAF-a, a ostalo je oborila protivavionska odbrana. Oko 35 odsto izgubljenih američkih aviona bili su plen protivavionske vatre. Pri upoređenju gubitaka devet lovačkih grupa, u toku druge polovine decembra, kada su Nemci leteli lovačkim avionima *Fw-190-A-8* i *D-9*, kao i *Bf-109 G-14*, može se utvrditi da su lovci pretrpeli gubitke od 103 poginula pilota od raspoloživih oko 300 pilota, uz gubitak od oko 400 aviona. Među poginulim bilo je i vrhunskih asova, kao npr. piloti Hajns Štringing i Paul Brant (Heinz Strüning i Paul Brandt), koji su oboreni 24. decembra od lovaca RAF-a, veliki as Valter Novotni (W. Nowotny), komandant prve operativne jedinice mlaznih lovaca *Me-262* (poginuo je prilikom sletanja na aerodrom Ahmer, 8. novembra 1944, posle vazdušne borbe sa američkim bombarderima). Pilota Roberta Vajsa (Weiss), komandanta III/JG-54, oborili su *spitfajeri* blizu Lingena, 29. decembra. Sve su to bili ljudi u koje su polagane nade za uspešan otpor. Svi su oni bili izuzetnoiskusni, odlikovani najvišim odlikovanjima, a bili su i sposobni komandanti mladih neiskusnih pilota, koje su na »tekućoj traci« slali u jedinice.

Dok su saveznici nastojali da slome nemačko otpor pre svega svojom brojnošću i stalnim napadima na svim frontovima, pa i na samo središte Nemačke, Luftvafe se opredelila za moderniju opremu i taktiku očajnika. Novi dugonosni lovački avioni *Fw-190 D-9* (sa linijskim motorima) bili su ravnopravni avionima *hoker tempest* iz RAF-a i *nort ameriken P-51 mastang* iz američkog ratnog vazduhoplovstva, dok je nemački *Me-262* bio čak i mnogo bolji od oba ova tipa aviona. Brojna nadmoćnost je prevagnula u korist saveznika, i dok su njihovi piloti operisali sa zaštićenih aerodroma, branjenih jakim lovačkim patrolama, aerodromi Luftvafe su bili konstantno napadani iz vazduha avionima *ripablik P-47*, *P-51 mastang* i *tempest*, čiji su piloti često kidisali na neprijateljske lovcе kada bi se ovi vraćali u svoje baze, ili kada su bili pri kraju sa gorivom i municijom. Isto se to događalo i onda kada su se nemački lovci raštrkali po nekim manjim pomoćnim aerodromima, pa i po dolinama i autostradama, gde su ih saveznici otkrivali i nemilosrdno uništavali.

Posle pogibije Valtera Novotnija, pripadnici njegovih jedinica su prekomandovani u regularni lovački puk JG-7, a njegovom 1. grupom je komandovao Teodor Vajsenberger (Weissenberger), dok je 2. grupom komandovao Erih Ruderfer (Erich Rudorffer) koji je preuzeo komandu nad čitavim pukom u januaru 1945. Komanda lovačkog puka JG-3 poverena je Verneru Šreru (W. Schrör), JG-54 Ditrihu Hrabaku, JG-104 Rajnhardu Zajleru (Reinhard Seiler) a JG-10 koja je bazirala na aerodromu Paršim, Georgu Kristlu (Christl). Hakl (Hackl) je preuzeo komandu novoformiranog JG-11. Bio je 1. januar 1945. kada je Luftvafe učinila svoj poslednji dramatičan ali očajnički pokušaj. Po svanuću, više od 800 nemačkih lovačkih aviona i lovaca bombardera napalo je savezničke aerodrome širom Belgije i Holandije, u odlično koordiniranom napadu iz brišućeg leta, vođeni, po određenim maršrutama, *junkersima Ju-88*, *Bf-110* i *Meseršmitima Me-410*. Iznenađenje je



potpuno uspelo i samo su Britanci imali gubitke od 149 aviona, a Amerikanci još i više. Međutim, i Luftvafe je izgubila više od 200 aviona i pilota koji su tokom sledećih meseci još mogli da brane teritoriju Nemačke. Mnogi od ovih izgubljenih pilota su naravno bili još neiskusni, ali su neki bili nenadoknadivi — ljudi kao potpukovnik pilot Ginter Špeht (Günther Specht), komandant JG-11, oboren kod F'risela, i kapetan Horst-Ginter fon Fassong (von Fassong), komandant JG-11 III blizu Mastrihta. Dakle, operacija nazvana »Bodenplate«, dugoročno gledano, znatno je oslabila odbranu rajha.

Kada je krenula nezadrživa ofanziva Saveznika ka Nemačkoj 1945. godine, nakon što ni ardenska ofanziva ni »Bodenplate« nisu uspele da osakate savezničke taktičke vazduhoplovne snage, bombardovanja nemačkih gradova zapretila su da ih potpuno unište. Luftvafe je ubacila svoje poslednje rezerve u vazdušne bitke. Posebno je bio uporan Hajo Herman (Herrman), ranije inspektor za vazdušnu odbranu, i pilot bombarder, koji je predložio novu taktiku noćnih jedinica, čiji piloti bi trebalo da udaraju svojim avionima u američke bombardere. Ova jedinica je dobila naziv Komando Elba. Leteći avionima *Bf-109-G* piloti bi mahom bili mladi akademci još ne sasvim iskolovani, koji bi trebalo da iskoče padobranom pre samog sudara.

Gore i na vrhu: Dva prizora posledica napada Bombarderske komande RAF-a u blizini Kelna, novembra 1943. Cilj britanskih bombarderskih akcija noću bio je da se razaraju centri industrije i veliki gradovi.

Komando Elba nije stoga smatrana samoubilačkom jedinicom, a izvela je samo jedan masovni vazdušni napad. Bilo je to na dan 7. aprila 1945. kada je poletelo 120 pilota u napadu na američke bombardere iznad Nemačke. Štitili su ih mlazni lovci *Me-262* a usmeravani su radio-farovima. Američki lovački avioni *P-51* iz pratnje američkih bombardera, međutim, izmanevrisali su nemačke mlazne lovce i oborili 59 nemačkih lovaca *Bf-109*. Samo osam od osamnaest napadnutih bombardera bilo je toga dana oboreno taktikom direktnog udara lovcem u bombardere, ali se samo 15 preživelih nemačkih pilota iz Komande Elba vratilo u svoju bazu. Primenjujući konvencionalniju taktiku, neki nemački piloti su postigli impresivniji broj vazdušnih pobeda nad američkim teškim bombarderima, a verovatno najuspešniji bio je poručnik Herbert Rolwege (Rollwege), sa 44 priznatih pobeda u ratu.

Dok se Luftvafe trudila da uvede što veći broj lovaca *Me-262* (poznata je 44. lovačka jedinica, sa probranim pilotima koje je vodio Galand), glavni teret odbrane rajha ležao je na jedinicama sa još uvek jednomotornim lovcima *Bf-109 G* i *K* kao i foke vulfima *Fw-190 D*. Ovi avioni su u toku tih poslednjih nekoliko meseci rata bili obojeni upadljivim raznobojnim šarama oko repa i delova trupa kako bi se razlikovali od saveznika. Zahtev za uvođenje mlaznog lovca *hajnkela He-162* bio je uzaludan, iako je masovna proizvodnja ovih aviona bila u punom jeku. Do završetka rata u Evropi formirana je samo Prva grupa sa mlaznim lovcima *He-162*, pod komandom potpukovnika Demuta (Demuth). Ali, ova formacija nije doživela da učestvuje u vazdušnoj borbi. Naprotiv! Kada su savezničke trupe zauzele aerodrom Lek i vazduhoplovnu bazu na kojoj je bazirala JG-1, zarobili su 50 aviona *He-162* poređanih na stajanci.

Stalni nedostatak goriva

Međutim, konačni poraz pukova za odbranu rajha nisu neposredno prouzrokovale savezničke vazdušne snage, već nedostatak pogonskog goriva, što ih je prikovalo za zemlju. Stalni napadi iz vazduha na nemačke fabrike sintetičkog goriva doveli su do katastrofalnog smanjenja avionskog goriva. Simptomatičan primer za ove nedaće bio je slučaj majora Gerharda Barkhorna i njegove lovačke grupe JG-6, koja je bazirala na aerodromu u Sorau. Imala je dovoljno pilota i 150 potpuno

novih lovačkih aviona *Fw-190 D-9* iz obližnje fabrike aviona Foke vulf, ali oni nisu bili u mogućnosti da polete na zadatke patroliranja sa više od četiri aviona u jednoj smeni zbog kritične nestašice goriva. Ovakve male grupe aviona bi poletale, ali su ubrzo postajale plen savezničkih lovaca koji bi u velikom broju kružili iznad njih. Mnogo iskusnih pilota je tako poginulo, čak iako su inače bili u stanju da se nose i sa brojnom nadmoćnošću.

Ljudi kao što je bio Galand, shvatili su ozbiljnost situacije onda kada je preostalo avionsko gorivo počelo da stiže samo za jedinice koje su imale mlazne lovce *Me-262*, a više ne za lovce klasičnog tipa *Bf-109* i *Fw-190*. Na početku meseca maja 1945. svih sedam lovačkih grupa sa preostalim *Me-262* objedinjeno je u novu JV-44 u bazi Salburg-Maksglan, gde se skupilo oko stotinu ovih mlaznih aviona. Tada je međutim već svemu došao kraj: Galand je bio ranjen a njegovi preživeli piloti su se predali na dan 3. maja 1945. To je bio kraj organizovane nemačke vazdušne odbrane.

Dole: Sav užas noćnih napada upoznali su i Nemci kada su Britanci počeli da koriste ogromne količine zapaljivih bombi i listića što su u gusto naseljenim gradovima prouzrokovali prave vatrene oluje tokom kojih stanovništvo nije bilo bezbedno ni u skloništima.

Sasvim dole: Preostali junckersi Ju-88 parkirani na aerodromu kod Flensburga u očekivanju da ih saveznici demontiraju nakon sloma Trećeg Rajha.



Oko najugroženijih gradova Nemci su skoncentrisali veliki broj protivavionskih topova među kojima su najefikasniji bili najteži kalibra 12,8 cm. Svojim granatama od 15 kilograma mogli su da pogode savezničke bombardere i na najvećim visinama.



OBORIO TRISTO PEDESET I DVA AVIONA

Erich Hartman je bio pilot lovac sa najvećim brojem vazdušnih pobeda

Još od završetka drugog svetskog rata, neki zapadni istraživači su izrazili sumnju u valjanost ukupnog broja postignutih vazdušnih pobeda kod pilota lovaca iz sastava Luftvafe. Dvojici pilota, Erihu Hartmanu (Erich Hartmann) i Gerhardu Barkhornu (Gerhard Barkhorn) pripisivano je po više od 300 vazdušnih pobeda, dok je drugoj trinaestorici pripisivano po više od 200 vazdušnih pobeda. Ovakvi rezultati deluju sasvim neverovatno ako se upoređuju sa činjenicom da nijedan saveznički pilot nije imao zbir vazdušnih pobeda koji bi dostigao 100, i da nijedan britanski ili američki avijatičar nije prekoračio 50 pobeda. Ipak, već i sama priroda vazdušnih borbi u koje je ulazila Luftvafa i stalno insistiranje na borbenim jedinicama, njihovim pilotima lovcima dozvolili su da sakupe ovako visok broj pobeda. Postojali su primeri da su i saveznički piloti postizali visoke rezultate u kratkom borbenom periodu, a onda bi poginuli ili bi ih povukli u pozadinu ili u jedinice gde nije bilo toliko prilika za borbene aktivnosti. Kod pilota Luftvafe skoro da i nije bilo takvih primera.

Razume se, na obe strane bilo je slučajeva da su neosnovani izveštaji pilota doveli do preteranih rezultata. Ipak, treba da se prizna da su Nemci broj vazdušnih pobeda proveravali barem isto onoliko temeljno kao što se to radilo u savezničkim ratnim vazduhoplovstvima. Istina je i to da je proveravanje dokumenata za nekolicinu vrhunskih pilota potvrdilo te pobede. Daleko najbolji pilot lovac Luftvafe, bio je Erich Hartman (Hartmann), mladić koji je tek završio školu u vreme minhenske krize 1938. Rođen je u Vajsahu, u bivšoj kraljevini Vrttembergu 19. aprila 1922. Bio je u lovačkoj pilotskoj školi kada su Hitlerove armije umarširale u Sovjetski Savez 1941, tako da nije ni učestvovao u prvim ratnim danima operacije Barborosa, kada su mnogi već čuveni piloti Luftvafe sakupljali nečuveno mnogo vazdušnih pobeda protiv grupa zastarelih sovjetskih lovačkih aviona i bombardera.

Puk asova

Hartman je tek oktobra 1942. stigao na front, kada je upućen u 9. eskadrilu 52. lovačkog puka kao podoficir, na južnom krilu istočnog fronta. Tada je tim pukom komandovao Hanes Trautloft, a dobili su nove lovačke avione tipa *meserschmitt Bf-109 G*, »gustav« kako su ih zvali piloti koji su na početku ratovanja leteli sa *Bf-109 E* zastarelim »emilima«. Kako je JG-52 bio lovački puk »asova« Hartman se našao okružen brojnim pilotima koji su postigli veliki broj vazdušnih pobeda, ali nije mogao ni da zamisli kakvu će tek slavu dostići njegova 9. eskadrila. Njegov prvi komandant grupe bio je kapetan Hubertus fon Bonin, kome je odlikovanje Viteškog krsta bilo dodeljeno samo šest nedelja posle Hartmanovog dolaska na istočni front. Štaviše, 9. eskadrila je dala i prvog podoficira koji je osvojio mačeve uz svoj Viteški krst — Leopolda Štajnbaca (Steinbatza), pobednika u 99 vazdušnih borbi — međutim, on je prilikom Hartmanovog dolaska na istočni front već bio oboren od sovjetske protivavionske artiljerije kod Volčanska. Neiskusnom Hartmanu bilo je potrebno izvesno vreme kako bi stekao rutinu u lovačkim operacijama. Zima 1942/43. bila je period relativnog zaštitja u Ukrajini, tako

da je tokom stotinu izvršenih borbenih letova za pet meseci uspeo da obori sedam sovjetskih aviona. Nakon toga počeo je da leti kao pratilac komandira eskadrile kapetana Hermana Grafa, kada je stekao samopouzdanje, koje je uskoro donelo rezultate u vazdušnim borbama, premda su se tehnike ove dvojice pilota veoma razlikovale. Tridesetogodišnji Graf je vodio borbu sa malih odstojanja i uvek nastojao da iz neposredne blizine obezbedi pogodak i tako je nagomilao veliki broj vazdušnih pobeda, završivši tako rat sa 212 priznatih. Hartman se, međutim iskazao kao strelac sa većih udaljenosti, i često je obarao neprijateljske avione sa daljine od preko 400 m, i to začuđujuće kratkim rafalima. Njegova sposobnost za takozvani »otklonjeni rafal« na toj udaljenosti mora da je bila prosto zapanjujuća i, narav-

Dole: Erich Hartman (u sredini) snimljen na aerodromu negde u Sovjetskom Savezu. Na front je stigao oktobra 1942, i u toku naredne tri godine je dostigao neverovatno zbir od tristo pedeset i dve pobede.



Desno: Erih Hartman u kabini svoga meseršmita Bf-109 G. Varijacija simbola naslikanog na strani njegovog aviona je predstavljena na slici dole. Hartman je svo vreme rata bio u JG-52.

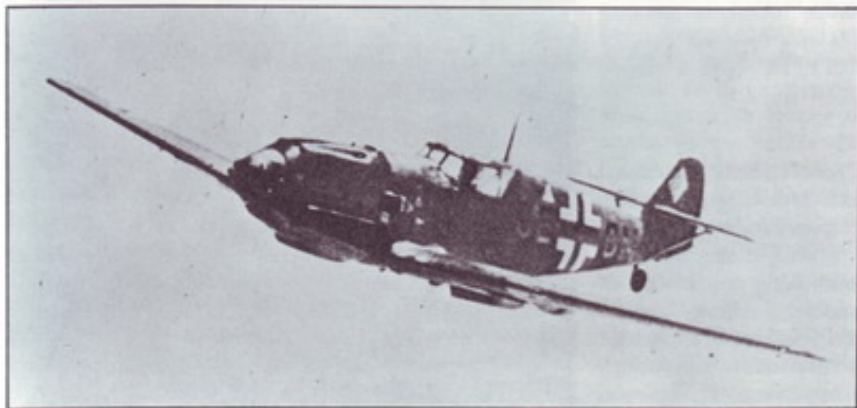


no, činila ga takoreći nedostupnim u odnosu na odbrambenu vatru bombardera koje je napadao. U čitavoj svojoj letačkoj karijeri, samo je dvaput oboren. Međutim, broj Hartmanovih pobeda počeo je munjevito da raste u vreme odlučujuće bitke kod Kurska, na centralnom frontu, koja je započela 5. jula 1943. U roku od jedne nedelje dana on je poleteo na svoj 200. bobeni zadatak i postigao 34. pobjedu. U naredna dva meseca on je izvršio još sto borbenih zadataka, i oborio još 61 sovjetski avion, dok je na dan 20. avgusta njegov avion bio pogoden i oštećen pa je bio prinuđen da izvrši prinudno sletanje iza sovjetskih linija, međutim, uspeo je da već nakon četiri časa pobjegne iz zarobljeništva. Otprilike u to vreme on je bio unapređen u čin potporučnika.

Mačevi i brilijanti

Hartman je odlikovan Viteškim krstom 1943. kada je njegov ukupan broj pobeda dostigao 148 oborenih aviona. Tada je 9. eskadrila bila svakako najuspešnija jedinica Luftvafe. Među njima dvanaesticom osmorica su već dobili ovo odlikovanje.

Dole: Meseršmit Bf-109 E (emil) lovački avion kojim su Nemci vodili vazdušne borbe već u prvim danima rata.



Kada je Luftvafe počela da povlači izvestan broj lovačkih jedinica radi odbrane od sve snažnijih napada savezničke avijacije na nemačke gradove početkom 1944. godine, JG-52 je ipak ostala netaknuta na istočnom frontu. Hartmanov ukupan broj pobeda dostigao je brojku od 200, 2. marta, što mu je donelo Hrastovo lišće uz Viteški krst. U to vreme on je bio vođa para aviona. Juli i avgust 1944. doneli su Hartmanu, sada već unapređenom u čin poručnika, pravu bujicu pobeda. Tokom četvoronedeljnog perioda oborio je 78 sovjetskih aviona, od toga je oborio osam 23. avgusta i jedanaest sledećeg dana. Mačeve uz Viteški krst dobio je kada je postigao broj od 239 vazdušnih pobeda, a Brilijante kada je ukupan broj pobeda dostigao brojku od 301.

Oktoobra je postao kapetan, a njegov pratilac Birkner postigao je 96 pobeda i postao komandir 9. eskadrile pre nego što je poginuo. Hartmanov drugi pratilac, Evald, preživeo je drugi svetski rat sa 84 vazdušne pobede. Hartman je potom preuzeo komandu nad 4. eskadrilom JG-52 i postao zamenik komandanta Druge grupe. Do završetka rata, on je postigao još 51 novu pobjedu, tako da je njegov ukupan zbir narastao na 352 vazdušne pobede. Od svih ovih pobeda 260 su postignute nad protivničkim lovcima, uključujući i sedam američkih, koje je oborio u završnim danima rata. Njegova poslednja pobjeda bila je kada je oborio američki P-51 *mastang*, poslednjeg dana rata iznad Brna u Čehoslovačkoj. Februara 1945. postavljen je za komandanta JG-52 i čitava njegova jedinica u strahu da ne padne u ruke Sovjeta, preletela je na područje koje su držali Amerikanci, ali je po sporazumu među saveznicima morala da bude izručena onoj strani protiv koje se borila. Tako su u sovjetsko ratno zarobljeništvo predati svi pripadnici G-52. Erih Hartman je deset narednih godina proveo u sovjetskom vojnom zarobljeništvu, pre nego što je bio repatriiran u Zapadnu Nemačku 1955. godine.

HEROJ SOVJETSKOG SAVEZA

Sa 62 priznate vazdušne pobeđe, Ivan Kožedub je bio najuspešniji saveznički pilot lovac u drugom svetskom ratu

Kada se ima na umu ogroman broj aviona koji su bili angažovani na sovjetsko-nemačkom frontu u drugom svetskom ratu, velika područja borbenih dejstava i stalne borbe, postaje razumljiva činjenica da su piloti lovci obe strane postizali mnogo veći broj vazdušnih pobeđa nego što je to bio slučaj u ratnim vazduhoplovstvima na drugim frontovima. Nemci su sa svojim asovima postigli najveće uspehe, no više od 50 pilota Sovjetskog Saveza postiglo je preko 30 vazdušnih pobeđa, a 15 i preko 40. Prvi na tom spisku je istaknuti pilot lovac Ivan Nikitajevič Kožedub.

Talentovani pilot

Rođen 1919. godine, Kožedub je stupio u sovjetsko ratno vazduhoplovstvo (VVS) 1940. kao dobrovoljac. Odmah je bilo jasno da je Kožedub talentovan pilot, pa su ga čak u kritično vreme nemačkog napada juna 1941. zadržali u pilotskoj školi da radi kao instruktor na obuci pilota; na toj dužnosti je ostao sve do 1943. godine. U stvari, mogao je tu da ostane sve do kraja rata, toliko su ga cenili kao instruktora, da nije sam tražio da ode na front i da se bori.

Tek kada su sovjetske jedinice kod Staljingrada razbile fon Paulusovu armiju, uslišene su molbe Kožeduba tako da je, marta 1943, raspoređen na operativno usavršavanje na lovcu *LaGG-3*. Posle toga bio je prekomandovan u rejon Harkova, na centralni sektor istočnog fronta, kada je konačno poleteo na svoj prvi ratni zadatak protiv nemačkih bombardera, 26. marta.

Kao pilot lovačkog puka u sastavu 16. sovjetske vazdušne armije, on je imao svoju prvu vazdušnu bitku onog dana kada je započela velika bitka kod Kurska (5. jula 1943). Njegovo odeljenje je bilo angažovano protiv dvanaest nemačkih lovaca *foka vulf Fw-190*, verovatno iz sastava I lovačke eskadrile JG-51 i Kožedub je jedva izbegao obaranje. Avioni *lavočkin La-5*, kojima su bili naoružani, bili su, srećom, dorasli nemačkim lovcima i spašavali su pilote kada bi se zbog iskusnijih Nemaca našli u opasnosti. Na kraju su Nemci ustuknuli pred sve većim brojem sovjetskih aviona što su pristizali.

U toku naredna tri dana, vazdušne borbe iznad rečne izbočine kod Kurska su dostigle vrhunac. Luftvafe je ubacila veliki broj aviona u borbu protiv ciljeva na zemlji i 6. jula 1943. Kožedub je oborio prvi neprijateljski avion, *junkers Ju-87 D štuka*, iz bombarderske eskadrile za obrušavanje III/StG, blizu Bjelgoroda. Njegova druga, treća i četvrta pobeđa usledile su tokom naredne sedmice, a do kraja meseca jula broj njegovih pobeđa narastao je na osam, uključujući tu tri oborena *meseršmita Bf-109* i četiri *junkersa Ju-87 štuke*.

Poboljšani lovački avioni lavočkin

Septembra 1943. Kožedub je unapređen u čin kapetana i postavljen za komandira lovačke eskadrile, koja se borila severno od Kijeva, tako da je učestvovala u velikoj bici za oslobođenje Kijeva, što su sovjetske jedinice ostvarile 6. novembra 1943. Kožedub je tih dana postigao jedanaest vazdušnih pobeđa u dvadeset borbenih letova. Tada je njegova lovačka eskadrila već letela avionima *La-5 FN* (oznake FN su inicijali za »forsirovani neposredstveno«, šta znači da se gorivo direktno ubrizgava u

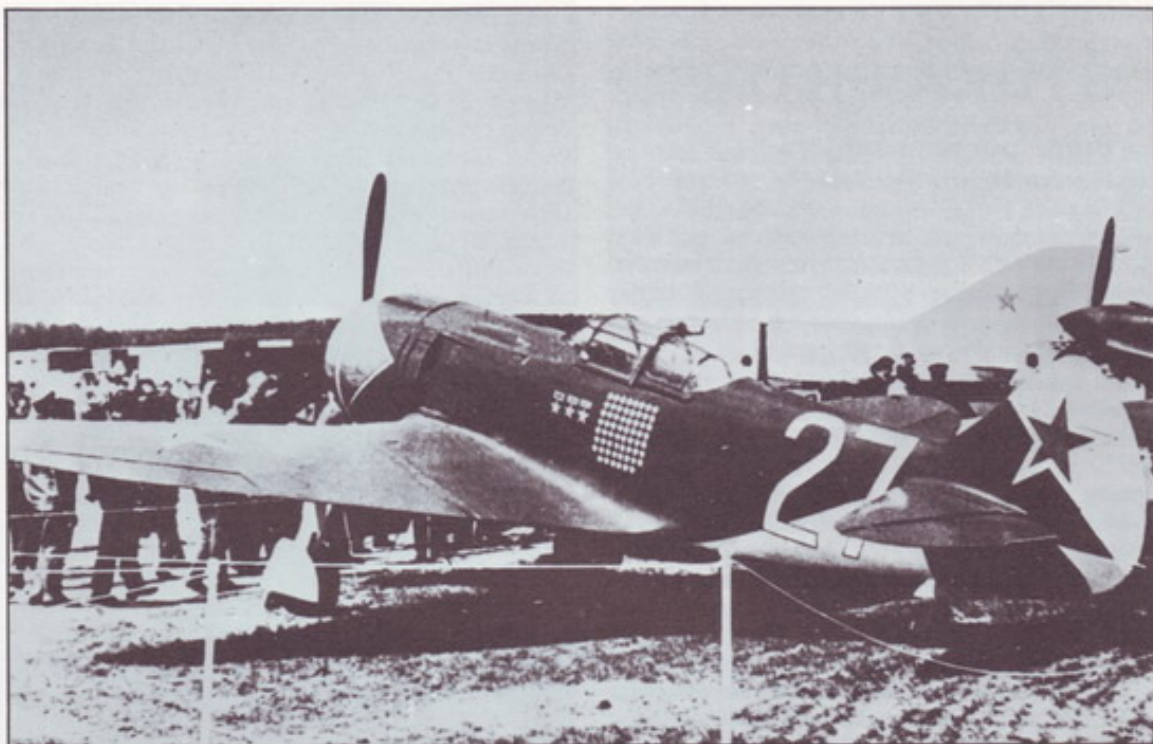
motor), naoružanim sa četiri rakete *RS-82* i dva topa kalibra 20mm marke *švak*, pa su mogli da pružaju i podršku jedinicama na zemlji i da štite šturmovike *iljušin Il-2* u toku njihovog napada.

Kožedub je potom prekomandovan u gardijski vazduhoplovni puk, početkom 1944, kada je i odlikovan ordenom Zlatne zvezde heroja Sovjetskog Saveza. Sada je svoju eskadrilu vodio u borbama oko centralnog i južnog sektora fronta radi podrške brojnim sovjetskim lokalnim ofanzivama. Na dan 2. maja, sada već potpukovnik, Kožedub je dobio na poklon lovački avion tipa *La-5 FN*, kupljen dobrovoljnim prilozima građana (to je u drugom svetskom ratu bio običaj kod Britanaca, Sovjeta i Japanaca), dar sa posvetom koja je bila ispisana ispod pilotske kabine na levoj strani trupa aviona: »U spomen na heroja Sovjetskog Saveza, potpukovnika N. Konjeva«, a na desnoj: »Od kolektiva kolhoza Vasil

Desno: Kožedub pozira ispred svog lovačkog aviona *lavočkin* posle jednog borbenog zadatka 1944, u godini u kojoj je odlikovan prvom Zlatnom zvezdom heroja Sovjetskog Saveza. Na završetku te godine, Kožedub je imao ukupno 57 vazdušnih pobeđa i bio je odlikovan drugom Zlatnom zvezdom.



Desno: Lovачki avion tipa lavočkin La-7, prepoznatljiv po belom broju »27« na zadnjem delu trupa aviona, na kome je Kožedub leteo od jula 1943. do kraja drugog svetskog rata.



Konjev«. Na ovom lovačkom avionu Kožedub je leteo sve do sredine jula i uništio oko dvadeset nemačkih aviona, od kojih osam — uključujući i pet Fw-190 — za sedam dana.

Poslednje borbe

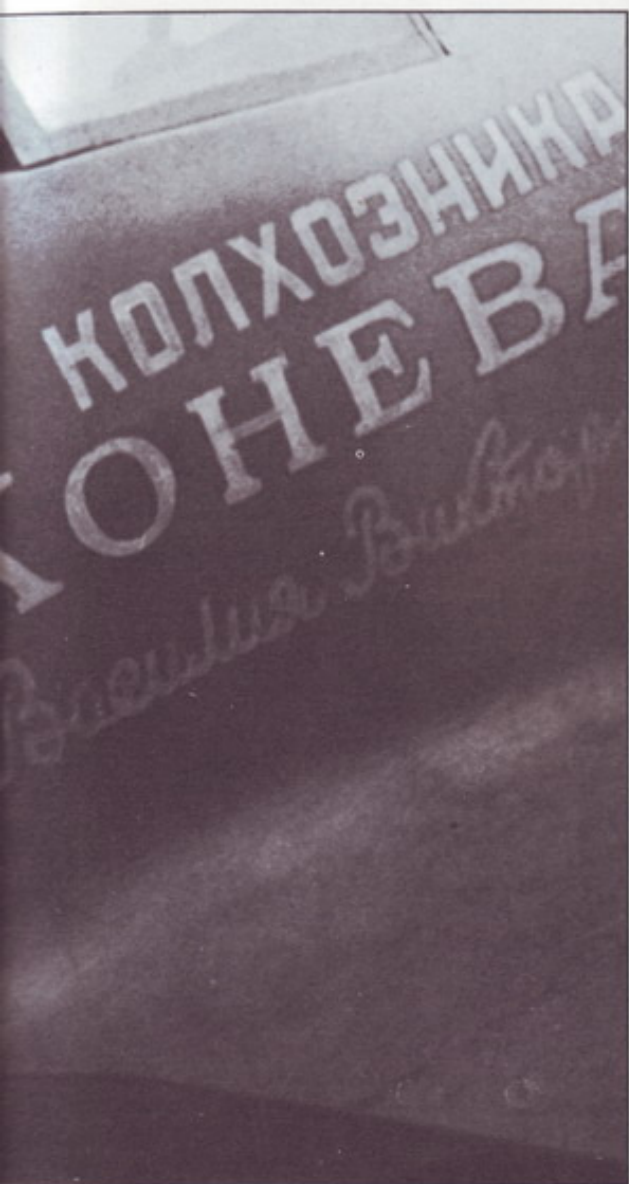
U julu, kada je već imao 47 vazдушnih pobeda, Kožedub je počeo da leti mnogo boljim lavočkinom La-7, sa tri topa kalibra 23 mm marke NS, koji je postizao najveću brzinu od 680 km na čas. Njegov avion bio je obeležen belo ispisanim brojem »27« na trupu i proslavio se širom istočnog fronta. Njime je leteo do završetka rata. U međuvremenu postao je pukovnik i postavljen za zamenika komandanta u svom lovačkom puku. Potom je u leto 1944. prekomandovan na 1. beloruski front na kome su nemački avioni u to vreme postali već prilično malobrojni, pa Kožedub svoje vazдушne pobede nije postizao tako lako.

Do kraja 1944. na njegovom spisku bilo je 57 vazдушnih pobeda i odlikovan je drugom Zlatnom zvezdom heroja Sovjetskog Saveza, zatim ordenom Lenjina i drugim ordenom Crvene zastave. Na dan 12. februara 1945. oborio je dva foke vulfa Fw-190 tako da se brojem pobeda izjednačio sa Aleksandrom Pokriškinom, dotle vodećim asom u sovjetskom ratnom vazduhoplovstvu. Na dan 24. februara 1945. Kožedub je iznenadio i oborio nemački mlazni lovac Me-262 iznad Berlina, i tako je postao pilot lovac sa najvećim brojem pobeda na strani saveznika u drugom svetskom ratu. Na dan 19. aprila 1945. poleteo je na svoj poslednji ratni zadatak. Napavši formaciju foke vulfa Fw-190 D oborio je dva nemačka aviona. To su bile njegove 61. i 62. pobeda.

Posle završetka drugog svetskog rata, Kožedub je bio odlikovan trećom Zlatnom zvezdom heroja Sovjetskog Saveza na Dan sovjetske avijacije, 18. avgusta 1945. godine, a to je bila čast koja je tog istog dana pripala još jedino general-majoru Pokriškinu i maršalu Georgiju Konstantinoviču Žukovu. Na spisku njegove 62. postignute pobede u 520 borbenih zadataka, bilo je 22 foke vulfa Fw-190, zatim 18 junkersa Ju-87 štuka, dva hajkela He-111 i jedan meseršmit Me-262. Kožedub je ostao u aktivnoj službi u Sovjetskom ratnom vazduhoplovstvu i sredinom šezdesetih godina postao je general-pukovnik.



Gore: Trostruki heroj sovjetskog Saveza Ivan Kožedub posle rata.



ŠTUKA PILOT

Burna borbena karijera
Hansa Urliha Rudela

Tako ogorčenih borbi kakve su se odvijale između Nemaca i Sovjeta od sredine 1941. do kraja drugog svjetskog rata nije bilo na drugim frontovima. Broj mašina i ljudi angažovanih u tim borbama nadmašuje maštu, mada je to bilo neophodno zbog prostranosti ratišta. Četvorogodišnje ratovanje donelo je niz pažljivo isplaniranih bitaka koje su angažovale masu artiljerije, tenkova i aviona, i to je bio upravo onaj tip ratovanja za kakav su se nemački Vermaht i Luftvafe godinama ranije spremali.

U tim stalnim borbama nije onda bilo čudno što su neki od pilota Luftvafe stekli iskustvo koje je premašivalo ona drugih pilota kako na svojoj tako i na protivničkoj strani. Takvi su među nemačkim pilotima lovcima bili Hartman i Barkhorn, sa svojim maltene neverovatnim spiskom pobjeda, a još jedan, Hans-Urlich Rudel (Hans-Urlich Rudel), dostigao je još veći broj pobjeda po broju uništenih protivničkih brodova i vozila dejstvom iz vazduha. Uspeh i preživljavanje kroz njegovu dugu borbenu kampanju ne mogu se pripisivati jedino sreći, jer se mora priznati da je taj pilot, inače fanatičan nacista, bio izuzetno sposoban avijatičar.

Pilot i izviđač

Rudel je rođen kao sin protestantskog sveštenika u Konradsvald, u Šleziji, 2. jula 1916. Pohađao je školu do 1936. i bavio se raznim sportovima. Na svoj dvadeseti rodendan, prijavio se u tada još novu Luftvafe, i uspeo da prođe na prijemnim ispitima. Posle nekoliko meseci provedenih u obaveznom radnim jedinicama, on je stupio u Luftvafe kao zastavnik, 4. decembra 1936. i u toku sledećeg juna je počeo sa obukom u letenju u školi za ratne pilote u Berlin-Verderu. Juna 1938. raspoređen je

u Prvu grupu 168. puka štuka radi trenaze na bombarderima za obrušavanje, i to pored ljudi kao što su bili Ditrih Pele (Dietrich Peltz), Valter Sigel i Hans-Karl Step (Stepp), koji će svi postati izuzetni piloti štuka u toku drugog svjetskog rata.

Potom, sasvim iznenadno, Rudel je u decembru te godine, bio prebačen iz tog puka radi preobuke za izviđače koju je obavio u izviđačkoj školi u Hildeshajmu. Ovo je možda bila i sreća za Rudela, jer je njegova stara grupa štuka doživela tragediju, kada je za vreme manevara 15. avgusta 1939, 13 članova posada poginulo pošto je gusta magla bila prekrila njihov cilj na poligonu kod Nojhamena pa su se njihovi avioni zabili o tlo. Ipak, ta je prekomanda bila gorko razočaranje za Rudela.

Na dan 1. januara 1939. Rudel je postao potporučnik a pet meseci kasnije završio je svoju obuku kao izviđač i bio je postavljen u 2. eskadrilu 121. grupe za daljno izvidanje, koja je bazirala u Prenclau. Sa ovom jedinicom učestvovao je u poljskoj kampanji septembra 1939. kada je bio odlikovan Gvozdenim krstom druge klase. Tada je pokušao da se vrati štukama, međutim, njegovi zahtevi su bili stalno odbijani.

Tek kada se, nakon završetka bitke za Francusku, pokazala veća potreba za pilotima štuka, bio je vraćen u I. grupu 3. puka štuka »gracer grupu« smeštenu na ratnom aerodromu kod Kana, u severnoj Francuskoj, premda nije još dobio dozvolu da leti na bilo kakve borbene akcije za vreme čuvene bitke za Britaniju.

Prvog septembra 1940. godine je dobio čin poručnika, no njegova borbena sposobnost kao pilota štuke bila je još uvek pod pitanjem.

Puk Imelman

Početak 1941. hitno je još jednom poslat u školu za pilota štuka na aerodromu Grac-Talerhof, a aprila meseca prekomandovan je u I grupu 2. puka štuka »Imelman« koji se tada nalazio u Grčkoj. U tom puku ostao je do kraja svoje burne ratne karijere.

Juna su skoro sve rasložive štuke prikupljene uz istočne granice kako bi se pripremile za napad na Sovjetski Savez. Rudel je postao pilot 2. eskadrole i već tokom prvog dana rata u tom delu Evrope obavio je svoja četiri prva borbena poletanja protiv sovjetskih oklopnih jedi-



Sasvim gore i desno: Rudel je sve svoje borbene letove obavio na junkersu Ju-87 u 2. štuka puku zvanom »Imelman« (gornji amblem). Stupivši u jedinicu kao poručnik 1941, postao je njen komandant septembra 1944.

Dole: Rudelov Ju-87 G se na čelu eskadrole aviona za obrušavanje sprema u napad na istočnom frontu.





nica uključeni u borbe sa Nemcima u blizini Grodna. Za mesec dana obavio je skoro 100 poletanja, dobio Gvozdeni krst prvog reda a 18. jula je postao tehnički oficir III grupe 2. puka. Odlikovan je i Zlatnom borbenom značkom.

Dana 23. septembra III grupa je poletela iz Tirkova u napad na sovjetske brodove u luci Kronštad. Rudel je tog dana obavio tri borbena leta i tokom prvog bombom od 1.000 kilograma pogodio je i potopio bojnu lađu *Marat* od 23.600 tona, a tokom sledeća dva dana jednu krstaricu i jedan razarač.

Na dan 8. decembra dobio je orden Zlatnog nemačkog krsta. U tom mesecu Rudel je izvršio svoj 400. borbeni let, a januara 1942. odlikovan je Zlatnim krstom sa mačevima pre nego što je na kratko povučen sa fronta, u eskadrilu za rezervu, koja je iznenada prebačena na polustrvo Krim u toku leta.

Rudel je 15. avgusta opet bio na ratištu kao kapetan i komandir 9. eskadrile 2. puka štuka, na *junkersu Ju-87 D*. Leteli su na borbenim zadacima iznad Crnog mora i Kavkaza i 24. septembra Rudel je poleteo na svoj 500. borbeni zadatak.

Nakon kraćeg vremena provedenog na lečenju u bolnici u Rostovu na Donu zbog hepatitisa, postao je vođa 1. eskadrile 2. puka (St-G-2) i nastavio da izvršava zadatke iznad južnog krila istočnog fronta. Postao je prvi pilot u

svetu koji je izvršio preko 1.000 akcija, a uskoro je unapređen u čin kapetana, s tim što je unapređenje važilo retroaktivno za čitavu godinu dana unazad, kao priznanje za njegove istaknute zasluge.

Oprilike u to vreme Rudel je počeo da leti na novom tipu štuke *Ju-87 G*, avionu koji je bio naoružan sa dva protivtenkovska topa kalibra 37 mm, montirana ispod krila. Ovaj model aviona bio je još u fazi ispitivanja, pa mu je bilo dopušteno da leti po svom izboru na eksperimentalne letove i napade. Kada je tokom nedelje dana uništio 70 sovjetskih desantnih čamaca na Kubanskom mostobranu, ova verzija štuke je uvedena u brojne jedinice, a Rudel je njome obavio većinu svojih protivtenkovskih napada. Na dan 14. aprila, Rudel je bio odlikovan Hrastovim lišćem za Viteški krst kao priznanje za 1.000 obavljenih borbenih letova.

Uspesi se naglo povećavaju

Tokom Kurske bitke Rudel je jurišao sa svojom štukom, pre svega napadajući tenkove. Na dan 12. avgusta, Rudel je obavio svoj 1.300. let a njegov radio-telegrafista-strelac narednik Ervin Henčel (Hentschel) svoj 1.000, kao prvi strelac kome je tu uspelo. Kasnije, 30. oktobra, Rudel je uništio 106 tenkova na *Ju-87 G*, postigavši rezultat koji mu je doneo Mačeve za njegov Viteški krst dobijen pre toga 25. novembra. U kritičnoj tenkovskoj bici koja je izbila kod Kirovograda, u toku druge nedelje 1944. I grupa StG-2 ponovo je bila u akciji protiv 67. sovjetske oklopne brigade i Rudel je uništio 17 tenkova i 7 samohotki sa artiljerijom. Ukupan broj tenkova koje je uništio Rudel popeo se na 150. Unapređenje u čin majora je nosilo datum od 1. marta, međutim, sa važnošću 17 meseci unazad, a postavljen je za komandanta III grupe 2. jurišnog puka — kako je sada bio naziv njegovog puka.

Poslednjih četrnaest meseci borbe na istočnom frontu značili su stalna povlačenja, odbrambene borbe i krvave protivnapade na smrt osuđenih nemačkih armija. Na dan 20. marta Rudel i Henčel su se vratili posle napada na most kod Jambola preko reke Dnjestra, kada je Rudel primetio jednu štuku koja se bila prinudno spustila na protivničku teritoriju. Sleteo je u neposrednoj blizini ovog oštećenog aviona da bi spasio posadu u nevolji, međutim, nije mogao da ponovo poleti zbog močvarnog terena. U to su se pojavili sovjetski vojnici, Nemci su bili zasuti snažnom pušcanom vatrom, Rudel je bio pogođen u rame. Svi su se razbežali. Rudel i njegov strelac su uspeli da pobegnu i dočepaju se reke Dnjestra. Rudel je uspeo da se spasi plivajući i da dospe do nemačke linije fronta udaljene oko 50 km, uprkos rani. Henčel, veteran iz 1.490 borbenih misija, udavio se u ledenoj vodi Dnjestra, nakon što je preplivao oko 800 metara.

Bez obzira na svoju ranu, Rudel je nastavio da leti čitavih nedelju dana nakon bekstva, a 29. marta je odlikovan Brillijantima za svoj Viteški krst — tada najviše nemačko odlikovanje za hrabrost. Do toga dana on je bio izvršio 800 borbenih letova. Dva dana kasnije Rudel je bio predstavljen Geringu i odlikovan Pilotskom zlatnom medaljom sa briljantima i borbenom Zlatnom značkom sa briljantima za 2.000 izvršenih borbenih zadataka.

Rudela je 19. avgusta oborila sovjetska protivavionska artiljerija iznad Kurlandije. Uspeo je da prinudno sleti kod prethodnice nemačke linije fronta.

Usledio je Rudelovo unapređenje za potpukovnika na dan 1. septembra, a samo mesec dana kasnije postao je komandant Drugog puka štuka. Šest nedelja posle toga, dok je leteo iznad Madarske, bio je pogođen u levu butinu i prinudno sleteo na aerodrom kod Budimpešte.



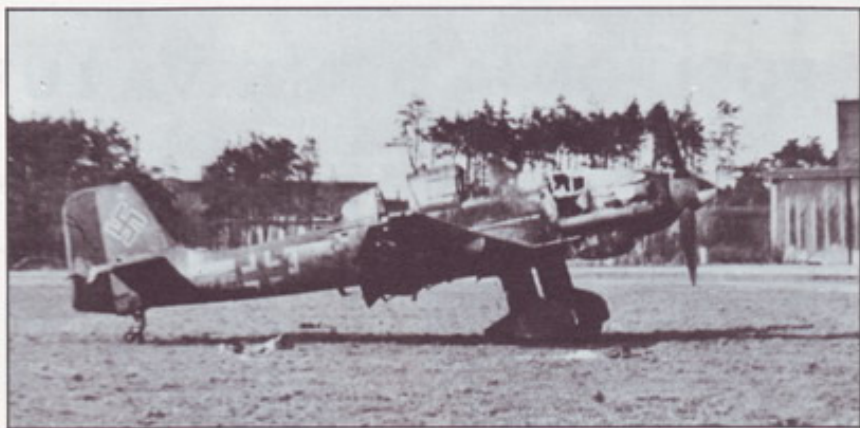
Poslednje borbe

Tri dana pre poslednjeg ratnog Božića, 22. decembra 1944. Rudel je izvršio svoj 2.400. borbeni zadatak a sledećeg dana je uništio 463. sovjetski tenk. Nedelju dana kasnije on je pozvan u Hitlerov glavni stan Aldershorst na planini Taunus gde mu je firer u prisustvu Geringa, Denica i kompletnog vrhovnog štaba uručio odlikovanje Zlatno hrastovo lišće i tom prilikom ga unapredio u pukovnika. Rudel je uopšte bio jedini nemački vojnik koji je dobio to odlikovanje.

Februara 1945. Rudel je ponovo ranjen, no uprkos svojoj rani uskoro se vratio u svoj puk, već 15. marta, i odlazio je na borbene zadatke sve do predaje američkim jedinicama na aerodromu Kicimgen na Majni, 8. maja 1945. godine.



Levo: Junkers Ju-87 G, verzija štuka za uništavanje tenkova, na kojoj je leteo Rudel. Do pred završetak rata on je uspeo da uništi više od 500 sovjetskih tenkova.



Gore: Jedna od malobrojnih štuka, koja je uspela dočekati kraj rata, snimljena na napuštenom aerodromu 8. maja 1945.



Desno: Radiotelegrafista-strelac na kasnijim verzijama štuka bio je naoružan udvojenim mitraljezom kalibra 7,9mm za odbranu zadnje polusfere aviona.

Dole levo: Jedan od mitraljeza MG 17 kalibra 7,9mm, montiran u krilu štuka.

Dole: Mehaničar radi na motoru Rüdellovog Ju-87 G. Rüdellov najveći uspeh bilo je potapanje sovjetskog bojnog broda Marat u pomorskoj bazi u Kronštatu, 23. septembra 1941.



Levo: Rudelov stalni radiotelegrafista-strelac, narednik Ervin Henčel (desno).

POSLEDNJA OFANZIVA LUFTVAFE

Napad na savezničke aerodrome ujutro na Novu godinu 1945.
bio je labudova pesma nemačkog ratnog vazduhoplovstva



Kada se 1944. godina približavala svome kraju, savezničke vazdušne snage imala su sve veću premoć i pokrivale su ceo vazdušni prostor iznad Nemačke, dok su jedinice Luftvafe bile sve slabije i sve iznurenije. Gubici u pilotima i avionima svedočili su da je nekada snažna Luftvafe pred svojim krajem. Što su savezničke vazdušne snage više narastale i sve uspješnije vršile bombardovanja, to im se suprotstavljao sve manji broj prekaljenih asova, a sve više mladića koji su tek naučili da nekako lete a kamoli da se suprotstave jačem protivniku. Po mišljenju mnogih istoričara ratovanja u vazduhu, Luftvafe se nikada nije stvarno oporavila od strahovitih fizičkih i psihičkih udara koje je zadobila u toku bitke za Britaniju 1940. Od toga vremena pa nadalje, nemačke lovačke snage počele su da slabе kao celina, iako su se piloti odlučno borili i saveznicima prouzrokovali mnoge teške dane. Međutim, nije više bilo onog elana koji je nemačke lovce pratio u prvoj godini rata. Teški gubici koji su nastali u nemačkoj ardenskoj ofanzivi krajem 1944. nisu se ničim više mogli nadoknaditi.

Slabljenje Luftvafe

Nemačka vrhovna komanda postala je u to vreme nestrpljiva i nezadovoljna neefikasnošću vazdušne odbrane i posebno lovačkih snaga. Međutim, nije htela priznati da je za to umnogome i sama kriva, svojim kratkovidim i visokoparnim direktivama, pa je i svu odgovornost svaljivala na same pilote, često ih optužujući za nekom-



petentnost i čak kukavičluk. Činjenica je pak bila da su se nemačke jedinice poslednjih godina rata suočavale sa nadmoćnijim protivnikom pa su njihovi komandanti stalno saletali vrhovnu komandu za više aviona i više pilota, no sve je to bilo uzalud.

Vrhovna komanda se grčevito hvatala za Hitlerova i Geringova maštanja da će se protivnik moći uništiti pomoću bombardera i time mu se pre svega i osvetiti za bombardovanje nemačkih gradova. Govorili su o ofanzivnoj ulozi Luftvafe u vreme kada se nemačka armija povlačila na svim ratištima. Nisu hteli ni da čuju za podatke o neverovatnoj količini aviona koje isporučuje saveznička industrija i o armijama vazduhoplovaca što ih spremaju savezničke škole. Nisu hteli ni da čuju za nedostatak goriva i delova što je prouzrokovalo da jedinice Luftvafe budu u punom sastavu tek na papiru.

Tajne pripreme

Saveznici su znali za tu slabost Luftvafe i vladalo je opšte uverenje da ona nije sposobna da sprovede neki napad ambicioznije prirode, kao što je bila operacija Bodenplate (doslovni prevod: podna ploča). Zato je iznenađenje bilo opšte kada je rano na dan Nove 1945. ova ofanziva krenula. Zadatak Luftvafe je bio da napadne savezničke isturene aerodrome u Francuskoj, Belgiji i Holandiji — uništi avione na tlu i tako povрати izgubljenu premoć u vazduhu. Operacija je počela da se planira već u novembru, no pomerena je prvo zbog ardenske ofanzive, a posle zbog rdavih vremenskih uslova.

Pošto su meteorolozi predvideli da će prvi lepši dan biti 1. januara, komanda Luftvafe je odlučila da operacija Bodenplate krene na taj dan. Učestvovalo je 10 lovačkih pukova, sastavljenih od 33 grupe (jedna grupa ima obično 27 aviona i bila je podeljena u tri ili četiri eskadrile). Komandant operacije bio je vođa III nemačkog lovačkog korpusa, general-major Ditrh Pelc (Dietrich Peltz). Svaka pojedinost iz ove operacije je držana u strogoj tajnosti tako da i mnogi piloti koji su poleteli na ovu



nesrećnu i opasnu misiju nisu znali detalje o svom zadatku i dobili su tek uputstvo da prate svoju eskadrilu. Element iznenađenja bio je bitan pa je izdato naređenje da se zabranjuje svaka radioveza. Nemački piloti su iz svega toga zaključili da se sprema nešto veliko, neki preokret na zapadnom frontu koji sudbinski zavisi od njihovog uspeha ili neuspeha. Moral je bio na visini, kada je između 800 i 1.000 aviona (nemački i saveznički podaci se vrlo razlikuju po broju), bilo spremno da poleti, i to dnevnih lovaca većinom foke vulf-190 i meseršmiti Bf-109. Njih su, u grupama, do ciljeva vodili dvomotorni noćni lovci kako se vode grupa ne bi morali baviti i navigacijom.

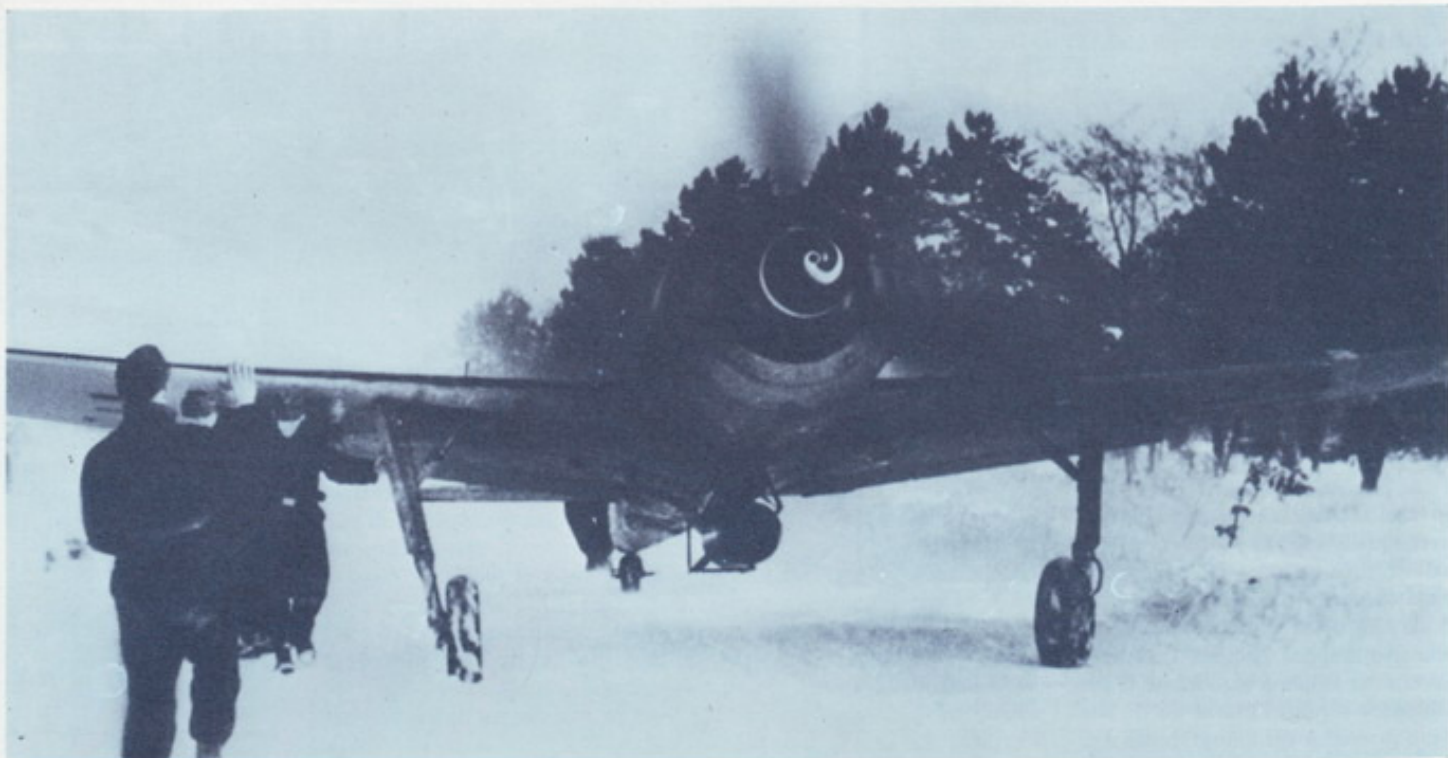
Jedinice četiri lovačka puka iz Vildenbruka imale su da napadaju sledeće ciljeve: aerodrome kod Sen Denisa-Vestrem i Brisel-Evera u Belgiji, kao i Ajndhoven i Folkel u Holandiji. Drugi kompletan puk, treća i četvrta grupa iz 54. lovačkog puka i tri grupe iz 77. puka trebalo je da napadnu aerodrome u okolini Brisela i Antverpena. Deset grupa iz lovačkih sektora Srednje Rajne u Darmštatu je imalo naređenje da napadne aerodrome Le Kilo, Sen Trond i Aš u Belgiji, dok su sledeće tri grupe iz 57. puka iz Karlsrue uzele kurs pravo za Mec-Freskati u

Na prethodnoj strani: Plan i odvijanje nemačke operacije »Bodenplate«.

Gore: Kapetan T. Slenkijer iz 308. eskadrile pored krhotina nemačkog aviona foke vulf 190, koji je oborio blizu Genta za vreme operacije Bodenplate.

Dole: Transportni avioni stirling i spitfajer IX iz 131. poljskog puka RAF-a posle napada foke vulfova-190 1. lovačkog puka na aerodrom Sen Denis-Vestrem.





Francuskoj. Prema planovima je trebalo da svi aerodromi budu napadnuti istovremeno u 09.20 časova tako da bi se moglo računati sa maksimalnim iznenađenjem.

Skupo plaćeni napad

Iako su meteorološki uslovi ujutro 1. januara 1945. bili prilično dobri, sa osrednje dobrom vidljivošću, poletanje je vremenski bilo prilično nejednako sa izvesnim zakašnjenjima, jer se iznenada pojavila magla na nekim od aerodroma. Međutim, informacija o tom odlaganju, u većini slučajeva, nije stigla do nemačkih protivavionskih baterija u 16. protivavionski divizion, preko čijeg rejona je većina aviona za operaciju Bodenplate imala da preleće. Nastala je konfuzija, čiji je rezultat bio da su nemački protivavionci tukli i obarali sopstvene avione koji su naišli u nenajavljenom terminu, pa su tako povećali već ionako teške gubitke što su im zadali saveznici, koji su, iako iznenađeni, uspeali da stupe u odbranu barem na nekim od napadnutih aerodroma.

Iako su formacije nemačkih aviona nanele znatne štete savezničkim avionima (posebno britanskim na sektoru Druge taktičke vazduhoplovne komande), neki od aerodroma su imali relativno malo operativnih aviona, tako da gubici koje su zadali saveznicima ni izdaleka nisu pokrili one što su ih sami pretrpeli u operaciji Bodenplate. Konačan bilans nemačkih gubitaka procenjen je na 300 aviona i pilota.

Saveznici su izgubili oko 500 aviona (većinom aviona na stajankama, dok su neki stradali i u vazduhu).

Većina jedinica koja je uzela učešća u Bodenplate platila je to previsokom cenom za operaciju koja se kasnije pokazala kao ozbiljna greška. Jedini uspešan napad bio je onaj na savezničku vazduhoplovnu bazu II taktičke vazduhoplovne komande kod Ajndhovena u Holandiji, gde je uništena kompletna eskadrila kanadskih *tajfuna*, i više *spitfajera* a ubijeno je 25 pilota.

U pogledu svog strateškog cilja operacija je bila potpuni krah. Plan da se zbrišu savezničke vazduhoplovne snage na zapadu i da inicijativa opet bude u nemačkim rukama propao je i Nemačka je ostala bez »zaštitnog kišobrana« koji je u narednim mesecima mogao da umanjati gubitke.

Uz to, operacija je pokazala da je vrhovna komanda svoje pilote ostavila na cedilu. Onemogućila im je komunikaciju od životne važnosti (što je pokazala epizoda sa nemačkim protivavionicima koji su oborili više od 100 svojih aviona), a snabdela ih je i netačnim podacima o zauzetosti savezničkih aerodroma, tako da su neke nemačke jedinice napadale gotovo prazne aerodrome.

Pobuna asova

Nemački piloti koji su leteli u očajničkim akcijama dopustili su da ih žrtvuju ljudi iz nacističkog vrha koji su već tačno znali kakav će biti konačan ishod i nastojali su da stotinama poginulih pilota prevlast saveznika u vazduhu tek uspire. Nakon te operacije snaga dnevnih lovaca je nestala.

Slom nemačke vazdušne odbrane postao je evidentan kada su *leteće tvrđave i liberatori* Osme vazdušne armije američkog ratnog vazduhoplovstva poleteli nad Nemačku na sam dan operacije Bodenplate. Suprotstavila su im se samo dva nemačka puka (sedam grupa). Premda su se *meseršmiti* iz 300. lovačkog puka čvrsto borili, oborivši neke od napadačkih bombardera, njihova nastojanja nisu mogla da spreče američke formacije da napadnu na Kasel i rejon Koblenz-Trijer, dok je britanska Bombarderska komanda napadala veoma važan kanal Dortmund-Ems.

U toku januara 1945, kao posledica svega toga, osetila se velika ogorčenost visokih oficira lovačkih pukova u napadima na vrhovnu komandu Luftvafe, specijalno protiv Hermana Geringa, njenog vrhovnog komandanta. Ovo stanje se još više pogoršalo kada je, sredinom januara, otpušten general Galland (Galland) koga su piloti smatrali kompetentnim vodom i čovekom dostojnim poverenja. Međutim, uprkos razgovoru koji je grupa pukovnika iznudila sa Geringom u Berlinu (poznat kao »pobuna asova pilota«), gde je traženo da se prestane sa nepravdom i kratkovidnošću, što je Geringa do krajnosti razgnevilo, situacija je ipak ostala ista, a u martu i aprilu stupanjem u intenzivnu ofanzivu Osme američke vazdušne armije i RAF-a, nestali su i poslednji ostaci nekad svemoćne Luftvafe.

Gore: Fw-190 bio je jedan od glavnih tipova aviona koji su korišćeni u operaciji Bodenplate, i to kako dugonosi sa motorima Jumo (Fw-190 D-9), tako i varijanta sa motorom BMW (na slici) (Fw-190 F) za napade na zemaljske ciljeve.

LETEĆI TIGROVI

Ljudi iz grupe američkih dobrovoljaca su se borili protiv Japanaca pre nego što je njihova domovina ušla u drugi svetski rat

Na dan 7. jula 1937. godine Japanci su, kivni na narastajuću snagu Čang Kaj Šekove Kine, izvršili invaziju severne Kine, polazeći iz svojih baza u Mandžuriji. Njihovi efektivni sa dobro opremljenim snagama brzo su napredovali, njihovi moderni avioni su bombardovali kineske aerodrome i uništili većinu kineskih zastarelih aviona. Kinezi su se prvo obratili Sovjetskom Savezu za pomoć. Više sovjetskih grupa je stiglo u Kinu, međutim, one su bile samostalne i pod sovjetskom komandom, sa glavnom tendencijom da steknu potrebno borbeno iskustvo u borbama sa modernim ratnim avionima. Kineski predstavnici otišli su u Ameriku i uspeali da nagovore kapetana Kler Li Šenoa (Claire Lee Chennault), američkog pilota lovca veterana, eksperta za lovačku taktiku, da postane savetnik za poslove aeronautike pri kineskoj vladi, sa rangom pukovnika u kineskom ratnom vazduhoplovstvu.

Seno se pridružio izvesnom broju pilota najamnika koji su već radili za Čang Kaj Šeka, preuzeo vodstvo i nastojao da ih obuču uz pomoć odabranih mladih kineskih pilota, po svom sopstvenom sistemu vazduhoplovne taktike. Međutim, ovi najamni piloti su bili više zainteresovani za novac nego za borbu protiv Japanaca, a većina mladih Kineza, iako su bili hrabri i entuzijasti, nisu imali prava letačka iskustva. Japanski avioni su dakle i dalje nekažnjeno i neometano gospodarili nebom nad svojim armijama, bombardujući gradove i uništavajući sela, mitraljirajući kineske jedinice. Nekoliko kineskih

lovaca je poletelo u vazduh, ali ih se vrlo malo vratilo. Japanci su saznali za Šenoove pokušaje i zato su konstantno napadali kineske aerodrome. Da bi što bolje koristio svoje malobrojne lovce, Šeno je organizovao obaveštajni sistem. Hiljade malih radio primopredajnika rasporedio je dobrovoljcima, koji su služili kao osmatrači širom Kine. Ovi osmatrači su javljali o kretanju japanskih aviona centralnoj radio-stanici, koja je bila u mogućnosti da upozori jedinice kineskog ratnog vazduhoplovstva na vreme kako bi mogli da izvedu presretničke napade. Koristeći element iznenađenja dosta često su u tome i uspevali.

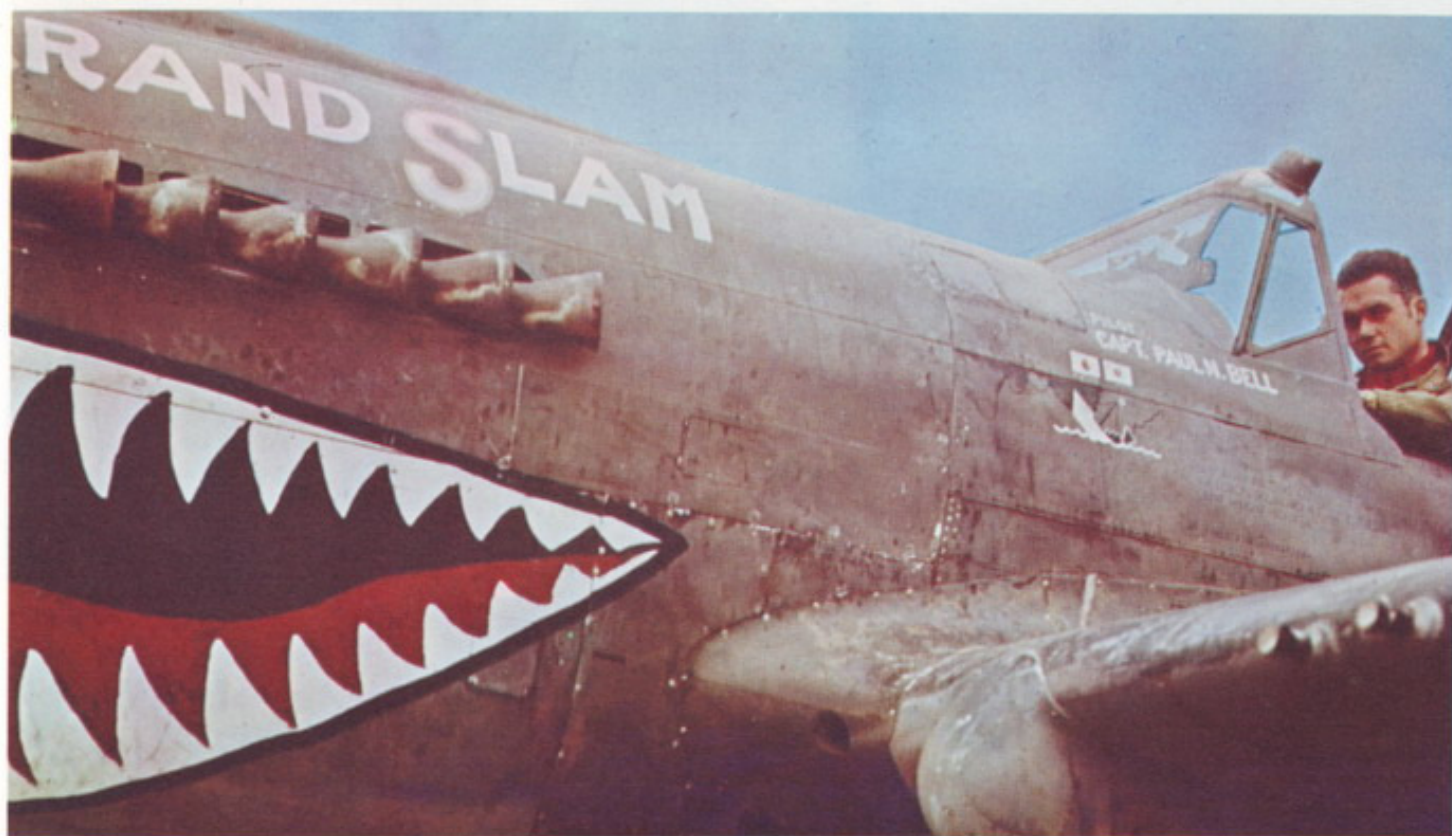
Međutim, ovo je ipak bio samo simboličan otpor. Japanci su u međuvremenu okupirali kinesku obalu a presekli su i snabdevački put iz Sibira. Otvoren je ostao jedino Burmanski put, uzan, vetrovit, planinski put koji je povezivao Lašio u Burmi sa Kuningom preko granice u Kini. Godine 1939. sovjetski savetnici su otišli iz Kine. Po padu Francuske 1940. Japanci su okupirali francusku Indokinu i sa tamošnjih aerodroma bombardovali Burmanski put.

Kinesko ratno vazduhoplovstvo je bilo suviše slabo da ih zaustavi i Kina se našla u očajnoj situaciji. Čang Kaj Šek se potom obratio Americi za pomoć. U novembru 1940. Šeno je, sada kao brigadni general u kineskom ratnom vazduhoplovstvu, oputovao u Sjedinjene Države i dobio zvaničnu dozvolu da regrutuje dobrovoljce iz redova armijskih i mornaričkih pilota, koji su pre kratkog vremena bili demobilisani. Oko 90 ljudi je odlučilo da za visoke plate i perspektivu borbi napusti rezervu i tako je nastala Šenoova nova Američka grupa dobrovoljaca, nazvana AVG.

Piloti prijavljeni kao akrobate

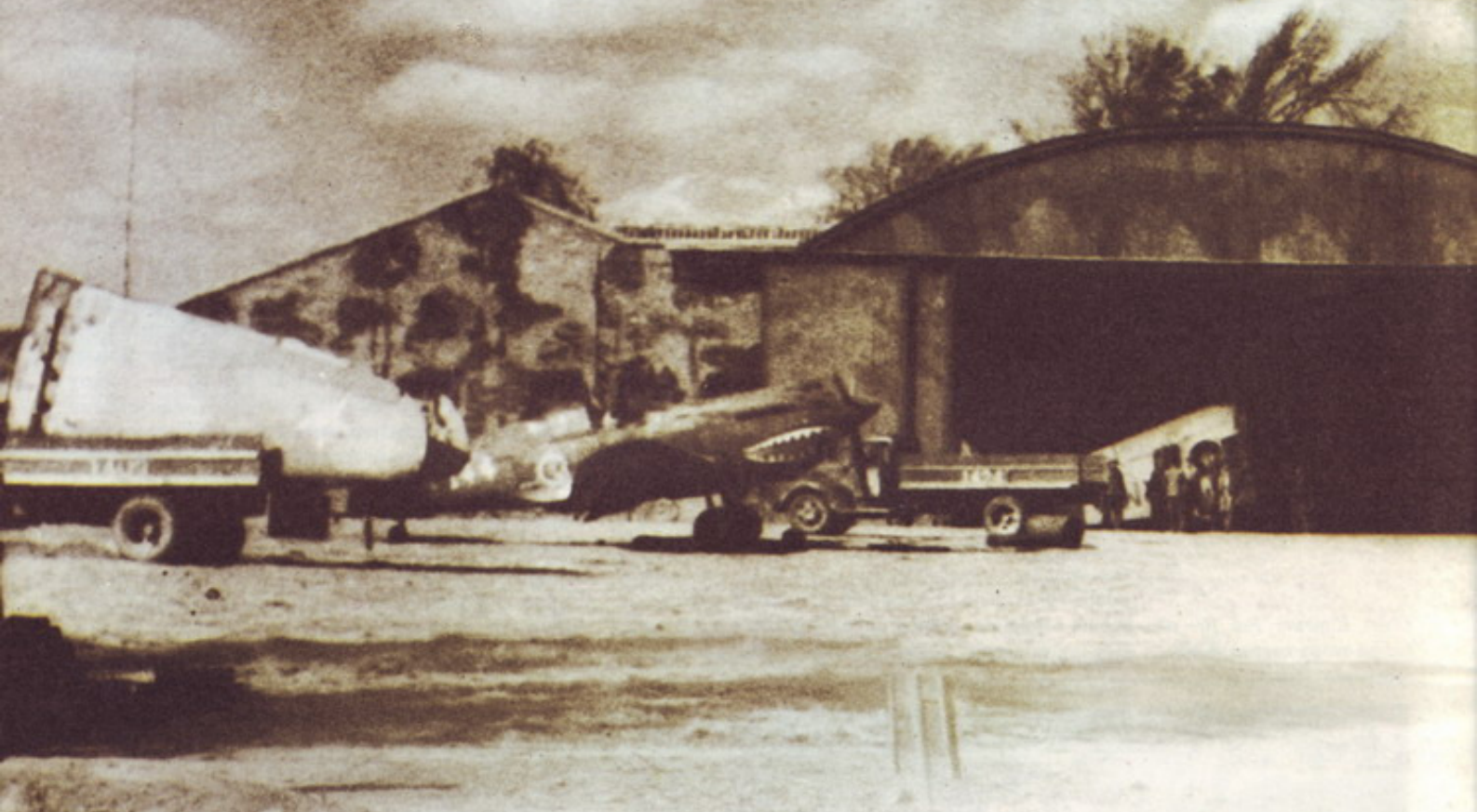
Zvanično, piloti dobrovoljci su prihvatili posao kao »instruktori« Centralne kompanije za proizvodnju aviona, ili kraće nazvanu CAMCO. Zajedno sa nekih 150 kvalifikovanih mehaničara zemaljskog tehničkog sastava, ukrcali su se na brodove različitih nacionalnosti (ho-

Dole: Kapetan Pol Bel u kabini svoga kertiša P-40.



landski, britanski, indijski, američki i neki neregistrovani) krećući se na zapad, od San Franciska do Jave, Singapura a odatle za Rangun u Burmi. Na brodskim listama putnika vođeni su kao akrobate, doktori, advokati — bilo šta samo da nema nikakve veze sa avijacijom. Po zakonu o zajmu i najmu bilo je odvojeno 100 lovačkih aviona tipa *kertis P-40 tomahawk*, izuzetno vitkih srednjokrilaca, iz konsignacije za Britaniju, i dodeljeno grupi AVG. Međutim, samo je 90 ispravnih aviona stiglo u bazu Kejdal u Kini. Seno je potom uspeo da ih prebaci u Tuongo, jedno nekorisćeno britansko vazdušno pristanište u centralnoj

Burmi kao bazu za trenazu pilota. Tamo je okupio sve američke pilote i zemaljski tehnički sastav, kao i njihove avione tipa *P-40* krajem leta i u jesen 1941, odredio im tromesečnu sažetu trenazu za obuku u taktici, koja je vazdušne borbe shvatala kao akciju dobro uvežbanih timova. Potom su piloti upoznati sa japanskim avionima i taktikom — sa svim prednostima i slabostima. Lovački avioni *P-40* nisu bili tako okretni kao japanski, a i u pogledu moći penjanja nisu im bili ravni, ali su zato bili znatno robustniji, naoružani sa dva mitraljeza kalibra 12,7 mm i četiri mitraljeza kalibra 7,7 mm. Motor od 1.040 KS omogućavao je postizanje najveće



Desno: Nailaze japanski bombarderi! Prilikom prvog alarma u bazi AVG, šest dežurnih pilota trči ka svojim lovcima kertis P-40.

brzine od oko 560 km na čas. *P-40* je bio podesan za rukovanje i pravilno pilotiran on je mogao da pobeđuje. »Starac« (Šeno) je nekima od pilota dozvolio da naslikaju oči na prednjem delu aviona i otvorene čeljusti tigra-ajkule. Ovako su još ranije dekorisani avioni *P-40* iz 112. eskadrile Pustinjskog ratnog vazduhoplovstva RAF-a u severnoj Africi. Uskoro su svi avioni iz sastava AVG bili slično dekorisani. Neko ih je nazvao »leteći tigrovi«, komandantu se to dopalo i naziv se ustalio. Početkom decembra 1941. piloti su čuli za japanski napad na Perl Harbur. Leteći tigrovi, formirani u tri grupe, bili su spremni za borbu protiv neprijatelja a ove

polete kroz dim i prašinu i izbegavajući rupe od kratera bombi, i oborili više od 30 neprijateljskih aviona, dok su samo dva pilota iz grupe AVG poginula.

Borbe nad Rangunom

Pošto nije bilo moguće organizovati osmatračku mrežu, AVG su svojim avionima započeli stalno patroliranje u očekivanju napada Japanaca. Kako su gubici iznenadnih japanskih bombardera bili sve veći zbog tih stalnih patrola, Japanci su morali da ojačaju svoju sopstvenu lovačku pratnju za kojom do tada nije bilo potrebe. Znatno slabiji po brojnog stanju od Japanaca, piloti



novosti još su ih više naoštrile. Šeno je bio siguran da će Japanci uskoro baciti svoje snage protiv Burmanskog puta. On je zato od svoje tri grupe dve prebacio na istočni kraj Burmanskog puta u Kunning. Kada su Japanci počeli svom snagom vazdušnu ofanzivu protiv Burme, Šeno je poslao svoju preostalu grupu za Mingaladon, blizu Ranguna, kod luke kroz koju je trebalo da prolazi snabdevanje za Burmanski put, i Japanci su svim silama želeli da je unište.

Na dan 19. decembra 1941. Šenoov sistem za upozoravanje je javio da japanski avioni lete prema Kunningu iz severne Indokine. Avioni *P-40* iz grupe AVG su poleteli i pričekali da se japanski bombarderi približe njihovom aerodromu. Za nekoliko minuta oni su oborili devet neprijateljskih aviona, bez ijednog sopstvenog gubitka. Na aerodromu Mingaladon bio je 21 lovački avion AVG i 16 zastarelih britanskih aviona *brevister bufalo*, američke proizvodnje, koji je trebalo da se suprotstave snagama od 500 odličnih japanskih aviona — a uz to u Burmi nije bilo Šenoovog sistema za upozoravanje. Na dan 23. decembra, Japanci su izvršili svoj prvi vazdušni napad na Rangun, sa 54 bombardera pod zaštitom 24 lovačkih aviona. Bez prethodnog upozorenja, saveznički lovci ništa nisu znali o predstojećem napadu sve dok bombe nisu počele da padaju na aerodrom i na dokove pristaništa u Rangunu. Međutim, lovci su ipak uspeali da



AVG su koristili svu svoju veštinu, robustnost svojih lovačkih aviona *P-40* i trikove koje su naučili od Šenoa, da bi mogli da prežive te silovite napade. Kada je pilot rodom iz Teksasa, Džordž Pakston (George Paxton) bio napadnut od devet japanskih lovaca *zero* iznad aerodroma, on je uspeo da se oslobodi većine njih, međutim, poslednja dvojica su ga uspela pogoditi i delovi repnih površina na njegovom lovcu počeli su da lete na sve strane, a avion je vertikalno obrušavao vukući za sobom trag dima sa visine od 5.000 metara, uletevši u oblake.

Gore: Kertisi P-40B iz sastava letećih tigrova, parkirani na jednom raskvašenom aerodromu.

Sasvim gore: Jedna od kineskih vazduhoplovnih baza koju su koristili piloti AVG.

Činilo se da će to biti kraj ovog Teksašanina. A onda je motor strašno zaurloao, kao što to čini motor *alison* na izmaku snaga i *P-40* se najednom pojavio iznad krošnji drveća i potom sleteo na aerodrom sa velikom rupom na stabilizatoru, krilima i na trupu. Tabla sa instrumentima i pedale nožnih komandi njegovog aviona bile su takode pogodene, a zaštitni oklop iza sedišta pilota bio je probušen snažnim pogocima. Kada je pomoć stigla, Pakston je već izašao i stajao kraj svog aviona, preteći visoko podignutom pesnicom ka nebu i strašno je psovao i vikao. Bio je sav u krpama, a čitavo to popodne dvojica lekara su udarali kopče na njegovu glavu i na ledima, na poderotine od komada oklopnih ploča što su ih stvorila zrna koja su pogadala njegov ledni oklop. Delove zrna su mu vadili i iz stopala, nogu i ruku.

U grupi *bufala* ostala su još svega tri aviona, a onda je i nedostatak rezervnih delova pogodio lovce *P-40*. Šenou nije drugo preostalo nego da pozove u pomoć jednu od njegovih grupa u Kunningu. Britanci su poslali nekoliko *harikena* i oni su raspoređeni u isturene delove Mergui, Tavoj i Mulmein. Britanski bombarderi *blenhajmi* uništili su 50 japanskih aviona na zemlji, međutim, isturene baze su uskoro bile okupirane i do 5. marta 1942. na aerodromu Mingaladon preostalo je svega šest aviona *P-40* iz sastava AVG i šest *harikena*. Šeno je u poslednji

čas poslao dragocene *P-40* na sever, za Magve, gde su im se priključili još neki britanski *harikeni*. Za dva meseca borbe, pre nego što je Rangun pao na dan 8. marta 1942. avioni *tomahauk* iz sastava AVG i *harikeni* i *bufala* iz RAF-a uništili su oko 150 japanskih aviona u vazduhu.

U raskršćenju džungli

Aerodrom Magve je gotovo uništen prilikom snažnog japanskog vazdušnog napada i preostala četiri aviona *P-40*, tri *bufala* i oko dvadeset *harikena* poletali su sa aerodroma napravljenih u džungli, da bi štitili savezničke snage koje su odstupale iz Burme. Nakon toga *harikeni* su povučeni na ostrvo Akjub, ispred obale Burme. Šeno je zatim poslao svoja tri preostala *P-40* iz južne grupe u novu vazduhoplovnu bazu Lojving na burmansko-kineskoj granici. Tamo ih je sa ostalima pregrupisao i u Kunningu ih spremao za organizovan otpor. Kada su Japanci saznali da se u Lojvingu nalaze avioni letećih tigrova, počeli su da ga bombarduju i piloti AVG su opet uleteli u žestoke bitke.

Bombarderski napadi su se pojačavali, a sistem za upozoravanje na jugu Kine bio je u prekidu i neefikasan. AVG je 27. aprila morala da napusti Lojving. Prebazi-rani su na Poashan i na kraju za Kunning. Ovde je Šeno ponovo pregrupisao svoje leteće tigrove,



koji su otpočeli sa napadima na japanske jedinice, tenkove, vozove i avione u Burmi. Asovi iz sastava grupe AVG, kao što su bili Bišop (Bishop), Bond, Hil (Hill), Lavler (Lawler), Nil (Neal), Pakston i Rektor (Rector) sukobljavali su se sa japanskim lovcima *zero* svojim lovcima *tomahawk P-40*. Kasnije su dobili nove *P-40 E kitihouk* naoružane sa po šest mitraljeza kalibra 12,7 mm, od čijih pogodaka bi se *zeri* prosto raspadali. Trideset ovih aviona prebacili su piloti AVG iz Kanoa u Nigeriji, na zapadnoj afričkoj obali.

Do kraja meseca maja, sve savezničke snage su bile isterane iz Burme, a burmanski put je bio presečen, tako da su grupe letećih tigrova dobile novi zadatak. Sa aerodroma Kuming trebalo je da brane istočni kraj nove linije za snabdevanje nazvane Hamp (Grba) koja je išla od Asana u severoistočnoj Indiji, nadalje je obilazila padine Himalaja u jugozapadnom Tibetu radi izbegavanja japanskih bombardera iz Indokine, a potom je nastavljala preko planinskog grebena u severnoj Burmi i Juana u Kini. Osim toga piloti AVG su nastavljali da podržavaju jedinice u istočnoj i središnjoj Kini.

Međutim, Šeno nije bio u mogućnosti, da štiti snabdevanje koje je išlo putem preko Grbe u onoj meri koliko se od njega zahtevalo, a i sam želeo, pošto nije imao dovoljno goriva ni rezervnih delova. Komandant zema-

ljskih snaga, general »Vinegar Džo« Stilver (Stilwell), odlučio je zato da ojača vazdušne snage na račun drugih delova svoje armije.

Razlaz Američke grupe dobrovoljaca

Sada se počelo uveliko raspravljati o budućnosti AVG. Čim su Sjedinjene Države stupile u rat, mnogi ljudi, uključujući i samog Šenoa i neke od njegovih pilota, smatrali su da je nepravедno da američki piloti nastave da primaju platu između 600 i 700 dolara mesečno, sa bonusom od 500 dolara za svaki oboreni neprijateljski avion, što je bilo daleko više od svega što su dobijali njihovi drugovi piloti u redovnim jedinicama američkog ratnog vazduhoplovstva.

Međutim, američki vojni komandanti bili su svesni da je sastav AVG bio najbolja borbena jedinica vazdušnih snaga i da bi je bilo šteta raspustiti. Odlučili su da sve ostane po starom, barem dok im 4. jula ne istekne ugovorna obaveza prema kineskoj vladi. Onda će ih, kako su se nadali, priključiti američkom ratnom vazduhoplovstvu. Međutim, netaktična kritika i njihov otpor da služe pod komandom Stilvera koji nije bio rad da ih i dalje snabdeva, učinili su da ljudi iz AVG budu ogorčeni. Iako je sam Šeno bio saglasan da pređe u ratno vazduhoplovstvo kopnene vojske kao brigadir, sa mnogo manjom platom, pridružilo mu se samo pet od preostalih pilota letećih tigrova, a oko 60 se vratilo kućama.

Piloti američkog ratnog vazduhoplovstva bili su odmah poslani u Kinu da popune nastalu prazninu, i s njima i preostalima iz AVG formirano je kinesko taktičko ratno vazduhoplovstvo pod komandom Šenoa.

Početkom 1943. godine Šenoov sukob sa generalom Stilverom rešen je u Šenoovu korist; predsednik Ruzvelt ga je unapredio u čin general-majora, a kinesko taktičko vazduhoplovstvo je postalo 14. vazdušna armija. Ostaci nekadašnjeg AVG postali su 23. lovačka grupa američkog ratnog vazduhoplovstva. Stilver je dobio naređenje da Šenoa snabdeva svim potrebama koje bude zatražio. O letećim tigrovima, general Robert L. Skot (Scott), i sam legendarni pilot lovac američkog vazdušnog korpusa, pisao je: »Dobro znam te odlične pilote. Znao sam da su oni bili pravi američki pustolovi koji bi se jednako borili za kikiriki kao i za novac konfederacije — tako dugo dok se bore pod komandom generala Šenoa i u svojim tako omiljenim lovcima *P-40*«.

U njihovom kratkom, šestomesečnom postojanju, AVG je postigao 286 vazdušnih pobeda nad Japancima.

Levo: Neobična ajkulina čeljust, koja se obično pripisuje jedino avionima AVG (u ramu), poreklom je iz 112. eskadrile RAF-a koja je letela avionima P-40 u pustinji u Libiji (dole).



General Šeno odlikuje Medaljom za zasluge potpukovnika Brusa K. Holoveja u vazduhoplovnoj bazi Kuming, februara 1943. Odlikovanje očekuje još jedan slavni pilot iz letećih tigrova major Džon R. Alison.

PAKAO NA TIHOM OKEANU

Japanski napad na Pearl Harbor zamalo je potpuno uništio američku pacifičku flotu, međutim, nosači aviona su to izbegli

Vazdušni rat na Tihom okeanu stvarno je počeo deceniju pre onog napada u nedeljno jutro 1941. godine, kojim su započela neprijateljstva između Japanske Carevine i Sjedinjenih Američkih Država i njenih saveznika. Posle prvog svetskog rata bila su pojačana trvenja između ekspanzionističkih japanskih militarista i japanske umerene vlade. Smatrajući evropske kolonijalne sile suviše zaokupljenim svojim sopstvenim ekonomskim problemima da bi jače mogle da utiču u Aziji, japanski ekspanzionisti su u tome videli priliku za stvaranje »velikog istočnoazijskog područja blagostanja«, sa Japanom kao središtem političke i ekonomske moći.

Japanski ratni planovi

Ekspanzionističko raspoloženje tokijskih militarista i njihov prezir prema umerenoj vladi bili su takvi da je u toku zime 1931—1932. japanska kvantunška armija zauzela Mandžuriju bez ikakve saradnje sa vladom u Tokiju. Ova vojna operacija izvedena svojevolejno bila je tek najrečitiji primer ozbiljnih incidenata koji su tačno predskazivali kurs dolazećeg rata. Još pre napada na Mandžuriju, pod izgovorom zaštite japanskih državljana i njihove imovine, japanske jedinice su počele da se iskrcavaju 28. januara 1931. u Šangaju. Dva dana kasnije, japanski nosač aviona *Kaga* pojavio se pred obalom i počeo da im pruža podršku iz vazduha. Još dva dana nakon toga, avionima sa nosača *Kaga* (njih 60) pridružilo se 19 aviona sa nosača aviona *Hošo*. Obrazac je bio postavljen i to godinama pre drugog svetskog rata. Japanske kopnene snage podržane avionima sa nosača aviona i avionima sa kopnenih aerodroma, efikasno su se širile po azijskom kopnu.

Godine 1937. iscrpljene kineske snage dobile su podršku četiri lovačke i dve bombarderske grupe, čije su posade bile »dobrovoljci« iz Sovjetskog Saveza, isto kao i puka Amerikanaca koje je predvodio Kler L. Šeno (Claire L. Chennault). U jednom sukobu tih aviona sa Japancima, avgusta 1937, avioni ovog takozvanog Kineskog ratnog vazduhoplovstva oborili su jedanaest od ukupno dvanaest aviona sa japanskog nosača aviona *Kaga*. Lekcija je brzo shvaćena i kada je *Kaga* sledeći put stigao pred kinesku obalu, njegovi lovački avioni dvokrilci bili su zamenjeni novim borbenim, modernim lovcima *micubiši A5M4*. To su bili prvi avioni jednokrili koji su ikada korišćeni na nekom nosaču aviona u svetu. Oni su se uskoro pokazali boljim od sovjetskih lovaca *I-16*, što su ih koristili Kinezi. Tri godine kasnije, Japanci su se nad Kinom pojavili sa svojim avionom najnovije serije, *micubišijem A6M*, koje su saveznici kasnije nazvali *zero* ili *zeke*, a japanskoj armiji i mornaričkim pilotima omogućili su izrazitu prednost nad njihovim protivnicima sve do 1943. godine.

U stvari, položaj Japanskog Carstva pa i napad na američke i britanske baze na području Tihog okeana počivao je na osećanju vojne superiornosti, proisteklom pre svega iz premoći njihovog oružja. Nakon što je japanska vlada kompletno pala pod uticaj militarista, japanski stratezi su se brzo uverili da ih njihova ekspanzija na Tihom okeanu vodi u direktan sudar sa američkim interesima u ovom regionu. Smatrajući da je rat neizbežan, Japanci

su verovali da do sukoba treba da dođe što ranije dok američke snage još nisu ojačale. Japanci su računali da mogu voditi trogodišnji rat protiv Sjedinjenih Država, posle čega bi pregovaranjima obezbedili mir i granice koje bi bile u njihovu korist.

U početnom periodu drugog svetskog rata u Evropi, zvanično neutralne Sjedinjene Države su preduzele izvestan broj koraka da pomognu Britaniji koja se, nakon sloma Francuske, sama našla pred nemačkim snagama. Uz to, područje Tihog okeana jedva da je bilo u mislima vlade tadašnjeg američkog predsednika Franklina D. Ruzvelta (Roosevelt), i tek je 1941. godine shvatila da treba da ojača mali mornarički korpus na ostrvima Vake

Desno: Američki bojni brodovi Vest Virđžinija i Tenesi u plamenu tonu u samoj luci.





i Midvej. Ta dva atola bili su značajni punktovi u slaboj mreži snabdevanja američkih pozicija na Filipinima, koji bi sigurno bili prvi ciljevi za napad Japanaca u pravcu glavnog cilja — Australije.

Situacija je naposljetku postala tako ozbiljna da je u novembru 1941. godine američki mornarički korpus poslao lovačku grupu VMF-221 na ostrvo Wake, pomoću američkog nosača aviona *Enterprajz* (CV-6), i to u stanju »bojeve gotovosti«. U stvari, sve to vreme, viceadmiral Vilijem F. »Bul« Hesli (Willijam F. »Bull« Hasley), instinktivno je svoja tri nosača aviona koji su bazirali na Tihom okeanu: *Enterprajz*, *Leksington* (CV-2) i *Saratoga* (CV-3) držao na otvorenom moru. Glavni delovi flote ratnih brodova bili su pak usidreni u Perl Harboru, u mornaričkoj bazi na Havajima.

Perl Harbor

Dok su američki i japanski diplomati održavali seriju sastanaka, nastojeći da se spreči rat između ove dve države, jake pomorske snage pod komandom viceadmirala Čučija Nagume su zauzele kurs u severnom Tihom okeanu, daleko od uobičajenih prekomorskih puteva, krećući prema određenoj tački severozapadno od Hava-



Gore: Dim iznad američkog bojnog broda Arizona, koji je potonuo nakon snažne eksplozije njegovo prednjeg magazina za municiju.

Levo: Početak vazdušnog napada, izvršen na niz bojnih brodova uz obalu malog ostrva Ford. Većina američkih brodova bila je usidrena i tako je predstavljala lake ciljeve za napad.

ja. Uz bojne brodove, krstarice, podmornice i brodove za snabdevanje, admiral Nagumo je imao pod svojom komandom i nosače aviona *Akagi*, *Kaga*, *Hirju*, *Sorju*, *Čokaku* i *Zuikaku*. Borbena grupa nosača aviona pojačana je posadama koje su bile na lakom nosaču aviona *Zuiho* i eskortnom nosaču *Taijo*, kao i dodatnim avionima i posadama iz japanske imperijalne vazduhoplovne trenazne grupe i opitnih jedinica.

Japanski admiral Isoruku Jamamoto, vrhovni komandant i vođa kombinovane japanske flote, dao je instrukcije vice admiralu Nagumu da odustane od akcije ako njegove borbene snage budu otkrivene predaleko od cilja, ili ako se američko-japanski pregovori preokrenu prema željama japanske vlade. Pošto se nije dogodilo ni jedno ni drugo, Nagumo je napao, iako je japanski ambasador i dalje pregovarao sa američkim državnim sekretarom. Tačno u 06.00 časova, 7. decembra 1941. godine, kapetan korvete Micuo Fučida je poveo prvi talas od 183 lovačka aviona, bombardera za obrušavanje i torpednih bombardera, ka dogovorenom cilju. Ovaj komandir eskadrile sa nosača aviona *Akagi* bio je veteran iz kinesko-japanskog rata i lični prijatelj komandanta Minoru Genda, Jamamotovog štabnog vazduhoplovnog oficira i glavnog planera ovog napada. Za američke vojne snage na ostrvu Oahu, nedeljno jutro

bilo je najmirnije doba, svi vojnici bili su na najnižem stepenu pripravnosti, i upravo tada se Fučida probio kroz oblake i u potpunosti iznenadio Amerikance. On je dao znak za početak napada.

Sa velikom preciznošću lovci *micubiši AGM2*, bombarderi *aiči D3A1* i torpedni *nakađžima B5N2* krenuli su ka svojim ciljevima. Prilikom tog juriša, američki avioni na aerodromu Viler Fild i u vazduhoplovno-pomorskoj bazi na ostrvu Ford ostali su na zemlji, dok je sedam od deset američkih bojnih brodova Pacifičke flote bilo usidreno u dva reda duž jedne strane ostrva Ford, usred Perl Harbora. Japanski lovci i bombarderi su napali aerodrome, dok je 49 torpednih bombardera sa bombama od 800 kilograma napalo lađe.

Kada su se poslednji japanski avioni vratili na svoje nosače aviona iza sebe su ostavili uništene aerodrome Eva Fild, Hikam Fild i Kaneohe Fild, potopljena 4 bojna broda, oštećena još 4, potopljena 3 razarača i teško oštećene dve krstarice i brod za opravku. Nesreća je donekle ublažena činjenicom da su brodovi bili usidreni — da se napad dogodio na otvorenom moru, sigurno bi se potopili sa većinom posade.

Dok se pobjednička flota admirala Nagume povlačila iz havajskih voda, na drugim mestima već su se odvijale operacije u okviru vojnih planova skrojjenih u Tokiju. Dva japanska razarača napadala su ostrvo Midvej. Položaje američkih marinaca na ostrvu Vejk, koje je bilo u dometu japanskih aviona iz baze na grupi ostrva Kvajalejn na Maršalskim ostrvima, već nakon pet sati napali su bombarderi. Vatra na Midvej teško je oštetila grupu lovaca *gruman F4F-3 vildket*. Sedam ih je odmah uništeno a jedan je ostao teško oštećen, tako da su VMF-211 ostala tek četiri lovca sa kojima je trebalo da se odupire daleko snažnijem neprijatelju.

Branioći ostrva Vejk izdržali su 16 dana i za to vreme preostali avioni uspeali su da unište 2 razarača, da oštete 7 drugih lađa i da ubiju više od 100 Japanaca. Za hrabrost pokazanu u vazduhu pa i kasnije, na tlu, kapetan Henri T. Elrod (Elrod) kao prvi američki mornarički pilot odlikovan je Kongresnom medaljom časti, najvišim američkim odlikovanjem. Elrod je poginuo prilikom invazije koja je usledila nakon japanskih napada na Vejk.



Ripalz i Princ od Velsa

Pošto se Filipini nalaze na drugoj strani datumske linije, Amerikanci na tom području tek su u ponedjeljak 8. decembra dobili prve izveštaje o napadu na Perl Harbor. Odmah su u vazduh poslali sve *kertise P-40E* armijske 3. lovačke grupe. Uskoro zatim sa aerodroma Klark Fild odleteli su i bombarderi *boing B-17 leteće tvrđave*, kako ih Japanci ne bi uništili na tlu. Naredeno im je da patroliraju severno od ostrva Luzon, da se onda vrate na aerodrom da bi se snabdeli za napad na japanske baze na Formozi. Međutim, japanski avioni su Klark Fild napali upravo onda kada su se *B-17* vratili i bili najranjiviji. Uprkos svim nastojanjima američkih lovaca, japanski bombarderi su pogodili većinu *letećih tvrđava* na tlu i onesposobili ih za predviđeni napad na Formozu. Pet *B-17* iz 14. bombarderske grupe uspeo je da pobjegne sa aerodroma i da napadne japanske desantne lađe i brodove za snabdevanje japanske invazione flote. Jedan od tih bombardera, pod komandom kapetana Kolina Kelija (Collin Kelly), pogodio je jednu japansku lađu. Dok se vraćao ka Klark Fildu, napala su ga dva japanska lovca i oštetila njegov avion. Keli je ipak uspeo da svoj *B-17* održi u vazduhu toliko dugo da posada iskoči padobranima, a on sam više nije mogao da se spase. Amerikanci su Filipine branili tek toliko koliko je bilo potrebno da svojim jedinicama omoguće nesmetano

Gore: Šesnaest grupa australijskog ratnog vazduhoplovstva je letelo na domaćim CAC viravej, koji su prvobitno bili trenajni avioni, ali su upotrebljavani u nedostatku boljih za mnoge zadatke širom ratišta.





Gore: Bel P-39 erakobra (na slici) uz kertilis P-40, činili su glavnu lovačku snagu američkog ratnog vazduhoplovstva na Tihom okeanu u prvim godinama rata.

povlačenje u Australiju, gde je trebalo da se reorganizuju i pomognu odbranu Australije i Novog Zelanda. Japanci su nakon toga izuzetno odlučno napredovali, zauzeli skoro sve nekadašnje francuske i holandske kolonije na području Tihog okeana i pretvorili ih u svoje baze za daljne ofanzive.

Ako je još iko sumnjao u efikasnost napada avionima na bojne brodove koje brane jedino protivavionski topovi, te su sumnje raspršene napadom koji su Japanci 10. decembra 1941. izvršili na britanski ratni brod *Princ od Velsa* i tešku krstaricu *Ripalz*, nakon što su primećeni od japanskih vazduhoplovnih jedinica koje su bazirale u Sajgonu, u Francuskoj Indokini. Kratko vreme potom dvomotorni japanski bombarderi *micubiši G3M*, napali su oba broda bombama i vazдушnim torpedima. *Ripalz* je pogoden bombom od 250 kilograma i sa pet torpeda i ubrzo se nagnuo i potonuo. Četrdeset pet minuta kasnije, *Princ od Velsa* je potonuo pogoden sa dve bombe od po 500 kg i šest torpeda. Lovačke snage RAF-a koje su bazirale u Singapuru, stigle su na poprište upravo kada je bitka bila završena a nisu mogle da pomognu ni brodolomcima, koji su plivali po moru. Međutim, lekcija je bila jasna; bez podrške iz vazduha, čak i najjači brod ne može da izdrži koncentrični vazdušni napad. Sledećeg dana, 11. decembra 1941. godine, Nemačka i Italija su objavile rat Sjedinjenim Američkim Državama,

Dole: Daglasi SBD dauntlis, bombarderi za jurišna dejstva, prilikom poletanja sa aerodroma na jednom od Solomonovih ostrva, za vreme savezničkog napada na ostrvo Bugenvil krajem 1943.

čime se ostvarila njihova strepnja o borbi na dva okeana i to onda kada su tek bile počele sa mobilizacijom i nisu bile pripremljene za tako dalekosežno angažovanje. Da bi se što bolje iskoristile američke mogućnosti, odlučeno je da se što brže grade nosači saviona koji je trebalo da budu oslonac ratovanju na Tihom okeanu i bombardere koji bi se prvo koristili na evropskom ratištu. Japanski uspesi u Kini, Indokini, Malaji i u Holandskoj Istočnoj Indiji (sada Indoneziji) — inspirisali su udruživanje svih raspoloživih američkih, britanskih, holandskih i australijskih snaga (ABDA) u tom području koje su preduzimala manje, pre svega odbrambene operacije, čekajući trenutak da se krene u opštu ofanzivu koja bi se oslanjala na nosače aviona.

Napredovanje ka Australiji

Za Japance, međutim, nosači aviona su bili isto tako najbolje sredstvo za vođenje sopstvene vazdušne ofanzive protiv saveznika u odstupanju. Na dan 20. januara 1942, flota japanskih nosača aviona sastavljena od nosača *Akagi*, *Kaga*, *Šokaku*, *Zuikaku* napala je Rabaul na ostrvu Nova Britanija. Oni su se opet vratili u sledeća dva dana i 23. januara su obezbeđivali podršku iz vazduha kod invazije japanskih snaga na Rabaul i u blizini Kovienga na ostrvu Nova Irska. Zauzimanjem ovih pozicija Japanci su stigli u zonu strategijski važnog Koralnog mora kojim su išle prekomorske linije za Australiju. Međutim, pre toga još je bilo potrebno zauzeti Javu. Neposredno pre invazije na ovo ostrvo, četiri nosača aviona iz flote viceadmirala Naguma, udarili su ipak svojim snagama na Port Darwin u Australiji, ujutro 19. februara 1942. godine. Ovaj napad, koji je imao za cilj da preseče vodene komunikacije za ostrvo Javu, bio je u stvari ponovljeni primer napada na Perl Harbor. Japanski komandant Micuo Fučida poveo je 135 aviona u napad na luku Darwin, gde su tukli postrojenja u luci i aerodrome, ostavivši potom Darwin sav opustošen. Kako su Japanci sve više prodirali u pravcu jugoistoka, oni su stalno ugrožavali Darwin koji je često bio napadan. Korpus američkog vazduhoplovstva i Australijsko ratno vazduhoplovstvo (RAAF), dobili su naredbu da brane ne samo Australiju, već isto tako i isturenu poziciju Port





Akciju je trebalo da izvrši šesnaest Dulitlovih srednjih bombardera, polećući sa nosača aviona što bliže japanskoj obali. Posadama B-25 dati su vojni i industrijski ciljevi u Tokiju, i oko njega, posle čega su bombarderi imali da nastave da lete do aerodroma u Kini, koje Japanci još nisu zauzeli. Rano ujutro, 18. aprila 1942. godine bombarderi su startovali, a sam pukovnik Dulitl, kao pilot, poleteo je na čelnom bombarderu sa nosača aviona. Napadači su pregrmeli nad Tokio, Kobe i Nagaju, iznenadivši Japance koji su smatrali da su njihova ostrva bila sigurna od savezničkih napada. Bomba bačena sa B-25 kojim je pilotirao poručnik Edgar E. McElroy (McElroy) pogodila je japanski nosač aviona *Rjūdžo* u suvom doku u Jokohami gde su ga prepravljali od podmorničkog matičnog broda u nosača aviona. Iako napadači na Tokio nisu prouzrokovali neku znatniju štetu, a sami su pretrpeli ozbiljne gubitke — osam članova posade je bilo zarobljeno od strane Japanaca, tri člana posade su poginuli, dok su petorica internirani u Sovjetskom Savezu, oni su postigli određen efekat i uticaj na ratna zbivanja. Odvažnost napada ohrabrila je saveznike a Japancima usadila osećanje nesigurnosti što ih je navelo da preduzmu povećane zaštitne mere matičnih ostrva, na račun vojne opreme koja bi inače mogla da bude bolje iskorišćena u bici za Midvej i druge sukobe. Dulitlov napad na Tokio, u celini uzev, ubedio je Japance da treba da uspostave svoju kontrolu u još širem rejonu na južnom Pacifiku, i da proteraju saveznike dalje na istok. Prema tome, japanska vrhovna komanda je naredila ofanzivne operacije protiv Solomonovih ostrva i Nove Gvineje. Ključni elemenat ovog plana bio je da se okupira Port Morezbi, čime bi se sasvim eliminisali saveznički bombarderski napadi protiv japanskih baza u Rabaulu i Kaviengu. Takođe, time je trebalo da severoistočna obala Australije ostane otkrivena za sprovođenje napada japanskih vazduhoplovnih snaga koje su bazirale na kopnenim aerodromima. Japanci su organizovali pet odvojenih mornaričkih grupa za učešće u ofanzivi, operaciji MO prema japanskim dokumentima, pod jedinstvenom komandom japanskog viceadmirala Šigejoši Inouje. Detalji ovog plana bili su poznati i Amerikancima, koji su dešifrovali japanski mornarički kod (šifru) čim je rat započeo. Međutim, oni nisu bili u mogućnosti da se uspešno suprotstave japanskoj vojnoj snazi u tom delu Tihog okeana. Jedino su američki nosači aviona *Leksington* i *Jorktaun* mogli da stignu u Koralno more na vreme, dok su nosači aviona *Enterprajz* i *Hornet* bili na povratku za Perl Harbor nakon Dulitlovog napada na Tokio.

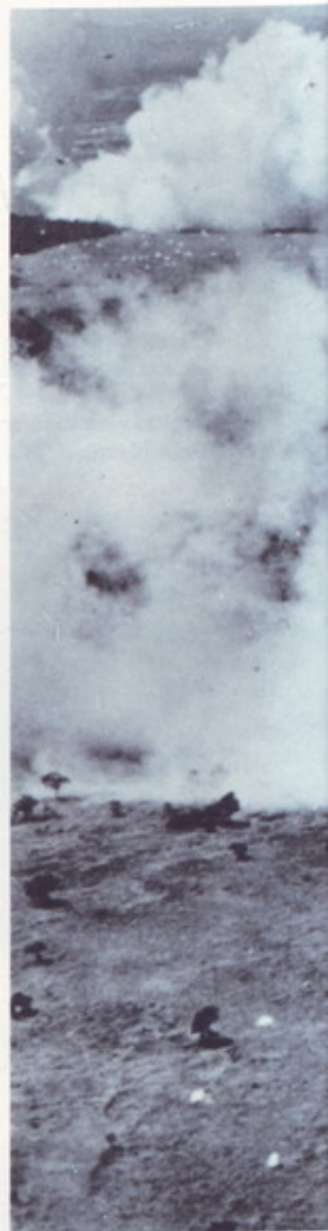
Bitka nosača aviona na Koralnom moru

U toku prve nedelje u mesecu maju 1942. godine, saveznici su brzo prebacili svoje snage da bi predupredili neprijateljski pritisak, dok su kod Tomsvila u Australiji i Port Morezbi na Novoj Gvineji, prikupili srednje bombardere *daglas A-24* iz 8. grupe i *martin B-26* iz 22. bombarderskog puka. Bombarderi *B-17* iz 19. bombarderskog puka, branili su Port Morezbi i pomorske linije koje su vodile do Rabaula.

Bitka u Koralnom moru počela je neposredno pre izlaska sunca 4. maja 1942. godine. Avioni za napad iz poniranja *daglas SBD-2* i *SBD-3 dauntlis* iz VB-5 i lovačke grupe VC-5 i *daglas TBD-1 devastator* grupe VT-5, na nosaču aviona *Jorktaun*, bili su angažovani zajedno sa lovcima *F4F-3* iz VF-43 za napad na japanske brodove u Tulagi i nekoliko su i potopili. Idućeg jutra *Jorktaun* se priključio i nosač aviona *Leksington*. Te večeri, severno od američke flote, dva japanska flotna nosača aviona, *Šokaku* i *Zuikaku*, isto tako su ušli u Koralno more. Iako su se dve protivničke sile približile na oko 113 km nijed-

Levo: Kavanishi H6K5 tip 97 hidroavion, koji su Saveznici zvali »navis«, oboren je 7. maja 1944. akcijom poručnika J. D. Kilinga iz VP-109. grupe američkog ratnog vazduhoplovstva; snimljen u padu.

Dole: Napad na Nadžab u severoistočnom delu Nove Gvineje, 5. septembra 1943. godine. Iza dimne zavese nalazi se 96 aviona *daglas C-47* koji su dovezli 1.700 padobranaca iz sastava 503. američkog padobranskog puka i artiljeriju 24. australijskog pešadijskog puka. Zaštitu je pružalo 146 američkih lovačkih aviona a desantu je prethodilo bombardovanje aviona B-25, i teških bombardera B-17 i B-24.



Morezbi na južnoj obali Nove Gvineje na poluostrvu Huon. Port Morezbi se nalazio u radijusu dejstva japanskih bombardera koji su bazirali u Rabaulu, i ako bi pao u neprijateljske ruke postao bi, u Koralnom moru, isturena pozicija za japansku invaziju Australije.

Japanski pritisak na Australiju donekle je ublažilo prisustvo američkih nosača aviona *Jorktaun* (CV-5), *Enterprajz* i *Leksington*, koji su operisali severoistočno od čela klina japanskog napredovanja i time privlačili deo japanskih operacija na sebe. Dan nakon prvog japanskog napada na Darwin, američki nosač aviona *Leksington* je izvršio jedan neuspeo pokušaj prodora, sa ciljem da napadne japansku bazu Rabaul, i premda ovaj napad nije uspeo, ipak je privukao pažnju svih japanskih odbrambenih snaga. Poručnik Edvard H. »Bač« O'Her (»Butch« O'Hare), iz VF-3 lovačke grupe, našao se između *Leksingtona* i jednog odeljenja japanskih bombardera koji su se ustremili na američki nosač aviona. Leteći na svom avionu *F-4F-3* O'Her je oborio pet japanskih bombardera i oštetiio šestoga, za šta je dobio orden Kongresne medalje časti.

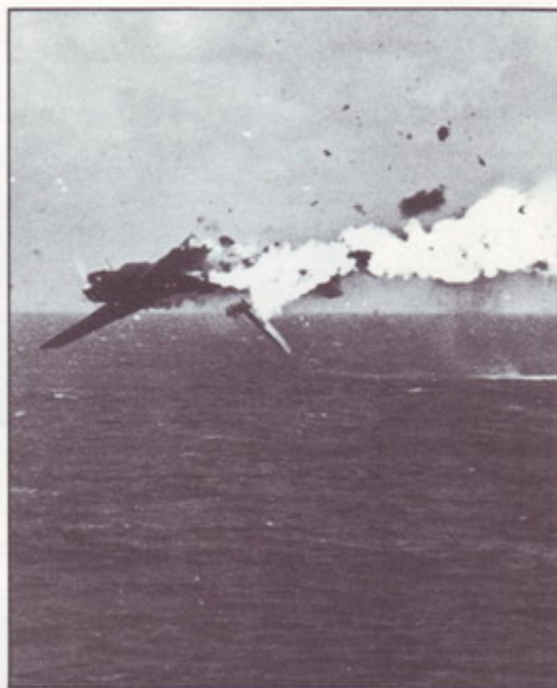
Poručnik O'Her nije bio samo prvi američki as mornaričkog američkog vazduhoplovstva u drugom svetskom ratu — bio je heroj u ono vreme kada su saveznicima bile itekako potrebne pobeđe radi podizanja morala, skoro isto toliko koliko su bili neophodni strategijski i taktički uspeši. U tom smislu i prvi saveznički vazdušni napad na Tokio dva meseca kasnije, bio je moralni podstrek saveznicima, iako on praktično nije ni najmanje oslabio snagu i odlučnost japanskih jedinica pa i samog bombardovanog grada.

Dulitlov napad

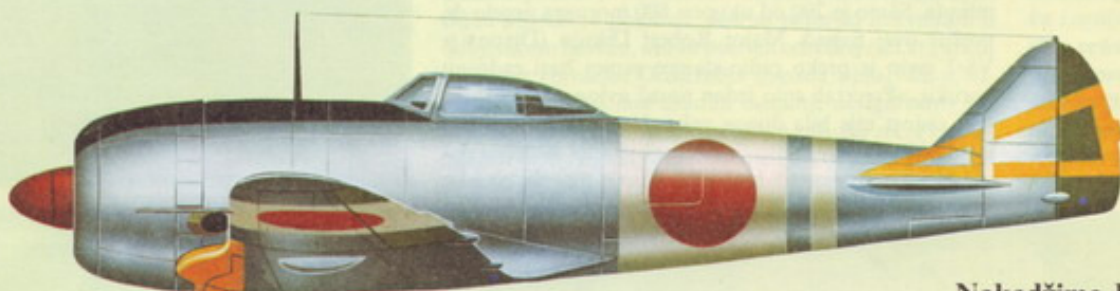
Potpukovnik Džems H. Dulitl (James H. Doolittle), još pre rata poznati američki pilot, i jedan od pionira na polju aeronautičkog istraživanja, bio je duhovni otac i predvodnik napada na Tokio. Imao je na raspolaganju dvadeset i četiri posade koje su bile izabrane iz sastava 34, 89. i 95. eskadrile 17. bombarderskog puka, kao dela Osme američke vazdušne armije. Posle intezivne trenaze posada na dvomotornim bombarderima *nort ameriken B-25 mičel*, na pisti dugoj svega 140 m, letačke posade i njihovi specijalno modifikovani bombarderi *B-25* prebačeni su na aerodrom Alameda, odakle su bili ukrcani na palubu američkog nosača aviona *Hornet* (CV-8).

Desno: Nakadžima B5N tip 97 torpedni avion sa nosača aviona, pogoden od protivavionske vatre sa američkog nosača Jorktaun. Inače, ovaj, tip aviona je učestvovao u napadu na Pearl Harbor a kasnije je igrao odlučnu ulogu u potapanju tri američka nosača aviona.

na od njih nije bila uopšte svesna prisutnosti one druge. Tako je ostalo sve do jutra 6. maja, kada su japanski izviđački avioni javili da su na vidiku američki ratni brodovi. Uskoro zatim, 78 lovaca, bombardera i torpednih aviona sa japanskih nosača aviona poleteli su da pronadu američke nosače aviona. Umesto na njih, oni su naišli na brod tanker *Neosho* i razarač *Sims*. Japanci su potopili razarač i tako onesposobili tanker sa naftom, da su kasnije Amerikanci morali da ga torpeduju, da ne bi pao u neprijateljske ruke. Idućeg jutra, avioni sa *Leksingtona* primetili su japansku grupu za podršku, pa su brzo pozvali i avione sa *Jorktauna*. Glavni cilj njihovog napada bio im je laki japanski nosač aviona *Šoho*, čijih dvanaestak lovačkih aviona je bilo nemoćno pred vazduhoplovnim grupama sa dva američka nosača aviona. Avioni za napad iz poniranja *SBD* i *TBD* bacili su trinaest bombi i sedam torpeda na mali japanski nosač aviona, koji je poslan na morsko dno u roku od nekoliko minuta. Samo je 200 od ukupno 800 mornara uspeo da preživi ovaj napad. Major Robert Dikson (Dixon) iz VS-2 javio je preko radio-stanice svojoj bazi radosnu poruku: »Prečrtali smo jedan nosač aviona!« No, radost nije bila dugog veka. Naprotiv. I japanski izviđački avioni su poleteli još pre svitanja sledećeg dana, 8. maja, i primetili američke nosače aviona, na oko



Micubiši J-2 M-2 raiden



Nakadžima Ki-44 šoki



Oznake američke bombarske grupe VP-81 (gore) i torpedne grupe VT-81.

320 km južno od pozicije japanskih nosača aviona, i ostali su u blizini protivnika dok avioni sa nosača *Šokaku* i *Zuikaku* nisu stigli. Uskoro je usledio žestok napad i toga jutra je *Leksington* bio pogođen sa dva japanska torpeda i izvesnim brojem bombi. Došlo je do unutrašnje eksplozije u nosaču, zbog isticanja benzina, što je izazvalo požar koji je zapečatio sudbinu ovog nosača aviona.

Dok je *Leksington* tonuo, njegovi avioni priključili su se avionima sa *Jorktauna* u napadu na dva japanska nosača aviona, kojom prilikom su im zadali ozbiljna oštećenja. U konačnoj analizi, pobeda u bici na Koralnom moru je načelno priznata saveznicima. Jedinstvena u analima ratovanja bila je po tome, što je ovo bila prva pomorska bitka tokom koje se protivnički brodovi uopšte međusobno nisu videli ni otvarali vatru jedni na druge. Za Japance ona je predstavljala ne samo gubitak lakog nosača aviona *Soho*, već i to da su teški nosači aviona *Šokaku* i *Zuikaku* i njihove grupe aviona bili tako oštećeni, da nisu mogli da učestvuju u bici kod Midveja. Uprkos gubicima koje su Japanci pretrpeli za vreme bitke na Koralnom moru, admiral Jamamoto mirno ih je podnosio, smatrajući da je dovoljno jak da se nakon prodora u područje Nove Gvineje i Solomonovih ostrva

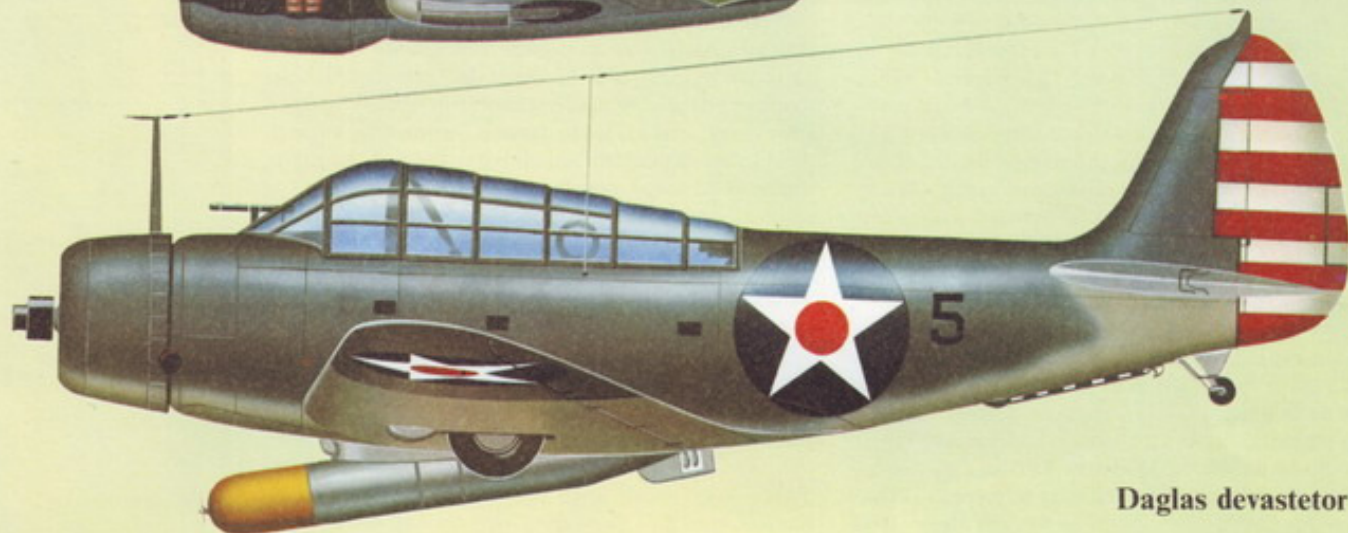
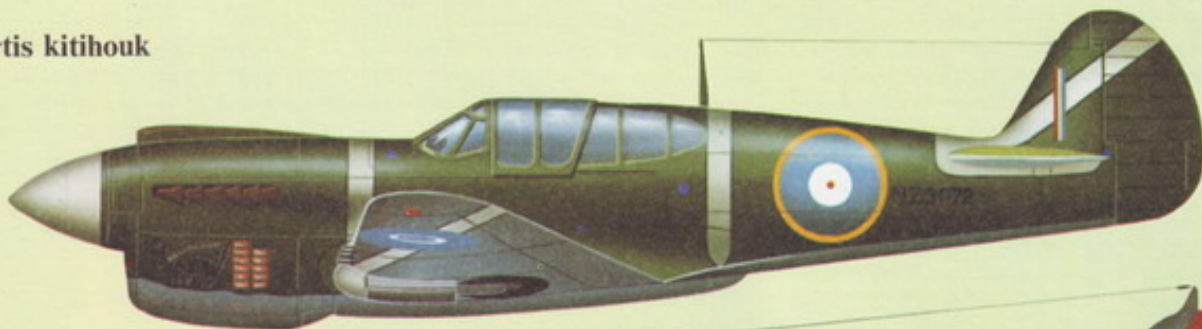
pripremi za sledeću veliku operaciju. Iako je Jamamotov plan nailazio na otpore, on je ipak dokazao da bi zauzimanje ostrva Midvej i okupiranje zapadnih Aleutskih ostrva dovelo do uspostavljanja takvog odbrambenog pojasa koji bi isključio sve buduće savezničke napade na matična ostrva Japana. U stvari, ako bi se utvrdili na tim novoosvojenim područjima onda bi, po Jamamotinim planovima, došlo do prodora na Havaje pa bi se završilo ono što je započeto napadom na Perl Harbor. Njegovim predviđanjima trebalo je da se Midvej i Aleuti osvoje u junu, a da se Oaha napadne pre nailaska zime.

Odluka kod Midveja

Svi raspoloživi brodovi bili su angažovani u operaciji Mi, kako je nazvan japanski napad na ostrva Midvej i Aleute. Da bi onеспособio američku ratnu flotu jednom za svagda, Jamamoto je znao da mora da formira takve snage koje bi mogle da privuku veliku koncentraciju američkih snaga na Midvej. Ove će pak razdvojiti svojim napadom na Aleute i na kraju pobediti u obe operacije. Jamamoto je lično vodio operacije sa svog admiralskog broda, bojnog broda *Jamato*. Pošto je i dalje bojne brodove smatrao glavnim oružjem na moru, naredio je da 11



Kertis kitihouk



Daglas devastetor

ratnih brodova bude pripremljeno za akciju. Od nosača aviona trebalo je da se koriste i veterani iz napada na Perle Harbor: *Akagi*, *Koga*, *Hirju* i *Sorju*, kao i laki nosači aviona *Hošo* i *Zuiho*, a teški nosač aviona *Džunijo* i laki *Rjudžo* odredio je za napad na Aleute.

U očekivanju japanskog napada, američka ratna mornarica je noć i dan radila kako bi utvrdila svoje položaje u odbrani Midveja. Tako je 22. puk mornaričkog vazduhoplovstva (MAG-22) imao ukupno 19 aviona *SBD-2*, 17 aviona *vout SB2U-3 vindiketor*, 21 avion *brevester F-2A-3 bufalo* i 7 aviona *F4F-3*. Pod komandom majora Flojda B. Parksa (Parks) bilo je 28 lovačkih aviona a 36 bombardera za obrušavanje pod komandom majora Loftuna R. Hendersona. Bombarderi *B-17*, iz 26. 31. 72. i 431. bombarderske grupe pridružili su se dvomotornim bombarderima *B-26* da bi branili ostrvo od japanskih vazdušnih snaga. Posle podne 3. juna 1942. devet bombardera *B-17* iznenadilo je japanske transportne brodove na 917km zapadno od Midveja i bombardovalo ih sa velikim uspehom. Međutim, bitka je

stvarno započela tek sledećeg dana. Upravo pred izlazak sunca, viceadmiral Nagumo je naredio da sa japanskih nosača poleti svih 108 aviona za napad na Midvej. Izviđački avioni su takođe bili poslani da utvrde gde se nalaze američki nosači aviona *Enterprajz*, *Hornet* i na brzinu popravljani *Jorktaun*.

Kada su japanski avioni stigli do Midveja, presreli su ih već zastareli mornarički avioni *F2A* i *F4F-3*, dok je većina američkih aviona sa nosača i kopnenih aerodroma bila angažovana na otkrivanju neprijateljskih nosača aviona. Deo ovih snaga japanski izviđači su otkrili, no nisu uspeali da nađu nijedan američki nosač aviona.

Prvi talas japanskih aviona se vratio na nosače radi popune gorivom i municijom, dok je admiral Nagumo razmatrano meteorološku situaciju, razmišljajući da li da pošalje svoje avione na Midvej natovarene bombama, ili da ih opremi torpedima za borbu protiv američkih pomorskih snaga. Konačno je doneo odluku da se avioni naoružaju torpedima. Međutim, kada su pripreme za poletanje bile pri kraju, japanski nosač aviona *Hirju* napalo je šesnaest američkih bombardera. Ovim napadom nisu prouzrokovane štete na nosaču aviona, ali poginuo je komandir napadača, major Henderson, jer je Amerikancima odbrana sa japanskog



Gore: Oznaka VF-81 grupe lovaca sa nosača *Vasp*.

Na suprotnoj strani: *Micubiši J2M2*, *raiden* i *Nakadžima Ki-44 šoki*.

Sasvim gore: *Kertis kitihouk* i *daglas devastetor* torpedni bombarder.

Levo: Američki nosač aviona *Hornet* pri napadu japanskih aiči *D3A*.



nosača *Hirju* nanela teške gubitke. Kada je Nagumo video kako su njegovi lovci uništavali avione bez lovačke pratnje, oklevao je da uputi svoje avione protiv američkih brodova bez lovačke pratnje. Na kraju on je odlučio da radije pričekava preostale avione sa napada na Midvej, da ih opskrbi gorivom i municijom i tek onda da krene u sledeći napad.

Kada su avioni sa američkih nosača primetili japanske nosače, na njima je bilo aviona koji su se pripremali za poletanje. Japanski avioni su poletali što je moguće brže, dok su američki bombarderi i torpedni avioni napadali ranjive nosače aviona. U početku su se Japanci uspešno branili. Gotovo svi avioni iz VT-8 torpedne grupe sa *Horneta* bili su poobarani pre nego što je i jedan njihov avion *TBD-1* mogao da postigne pogodak. Jedini preživeli bio je poručnik korvete Džordž Gej (George Gay), koji je posmatrao kraj bitke iz mora, grčevito držeći svoj dušek za spasavanje, pošto je njegov avion oboren. Kratko vreme posle toga, osam od dvanaest aviona tipa *TBD* iz VT-6 grupe sa *Enterprajza*, bilo je oboreno pre nego što je ijedan njihov torpedo pogodio cilj. Japanci su oborili i dvanaest aviona *TBD* sa *Jorktauna*.

Ipak, ove tri grupe američkih torpednih aviona nisu žrtvovane uzalud. Njihov let na maloj visini, da bi tako lansirali svoja torpeda, naveo je neprijateljske lovačke avione da se spuste i tako ostave čisto nebo za nailazak aviona majora C. Veda Makloskog (McClusky), koji je predvodio formaciju od 33 aviona *SBD* sa *Enterprajza*. Štaviše, kada je Nagumo naredio da se torpeda podvesaju na njegove avione da bi poleteli u drugi talas napada, bombe koje su bile namenjene za taj drugi napad, nisu vraćene u donekle sigurna skladišta duboko ispod palube, već su umesto toga, smeštene u hangare blizu krova nosača aviona.

Kada su avioni *dauntless*, koje vodio Makloski napali *Akagi* i *Kagu*, major Maksvel F. Lesli (Leslie) je vodio avione *SBS* iz VB-3 grupe sa *Jorktauna* radi napada na nosač *Sorju*. Tri japanska nosača aviona su bila uskoro prekrivena dimom, a posle napada avioni su se vratili na svoje ploveće aerodrome. Dok su avioni sa tri američka nosača aviona uništavali tri japanska nosača, preostali japanski nosač *Hirju* poslao je svoje avione, koji su otkrili i napali američki nosač *Jorktaun*. Dva talasa aviona sa *Hirju* tako su oštetili *Jorktaun* da nije mogao dalje da plovi, pa je napušten i potopljen da ne bi pao u neprijateljske ruke. *Jorktaun* je bio, međutim, uskoro osvećen kada je poručnik pilot Vilmer E. Galager (Gallagher) poveo u napad svoje avione *SBD* sa *Enterprajza*, iz sastava VS-6, na *Hirju*: probili su se do njega i prouzrokovali niz požara koji se nisu mogli zauzdati. *Hirju* su na kraju napale i *leteće tvrđave B-17*, koje su upravo tada bile na putu sa Oahe za Midvej. Ako je bitka na Koralmom moru značila tek tesnu pobedu saveznika, pobjeda u bici za Midvej je bila odlučujuća. Potapanjem četiri japanska nosača aviona, koji su izveli napad na Perl Harbor, saveznici su uspeali da slome kičmu snagama japanskih nosača aviona i definitivno preokrenu tok rata na Pacifiku u svoju korist.

Kraj japanskog napredovanja

I japanski napad na Aleutska ostrva nije doneo očekivani uspeh. Japanci su sa iznenađenjem otkrili da su taj niz ostrva branili delovi snaga američkog ratnog vazduhoplovstva, američkog mornaričkog vazduhoplovstva i kanadske Zapadne vazduhoplovne komande. Dok su avioni sa japanskih nosača aviona *Džunijo* i *Rjudžo* leteli prema ostrvima, bombarderi američkog ratnog vazduhoplovstva su primetili brodove. Jedan *B-26* je lansirao svoja torpeda tako blizu *Rjudža* da je projektil preskočio preko nosača i pao u vodu sa druge strane broda. Ostali

bombarderi su se ustremili na nosače aviona, ali bez rezultata. Taj prvi sukob se dakle završio bez neke veće štete i po jedne i po druge, osim što su dva lovca *kertis P-40*, kojima su pilotirali poručnici Marfi (Murphy) i Dikson (Dixon) iz 11. lovačke grupe sa ostrva Unimak oborili jedan japanski hidroavion.

Na dan 6. juna 1942. godine, japanske snage su se iskrcale na ostrvo Kiska, a na Atu sledećeg dana, ostvarivši tako vojno prisustvo na tlu najudaljenijeg dela Severne Amerike. Japanska »invazija«, međutim, nije imala dalekosežne posledice u ratu i nije mogla ni da ugrozi preletanje američkih aviona u Sovjetski Savez preko maršrute Aljaska-Sibir, po ugovoru između dva ratna partnera. Kampanja na Aleutima dala je međutim Amerikancima dragoceni uvid u tehnologiju japanskih lovačkih aviona. Naime, jedan japanski avion tipa *micubiši A6M2 zero* sa pilotom, narednikom Tadajoši Kogaom, startajući sa lakog nosača aviona *Rjudžo*, prinudno je sleteo na ostrvo Akutan. Pilot je tom prilikom poginuo, ali su američke snage otkrile ovaj avion, utvrdile da je još u dobrom stanju i poslale ga u Sjedinjene Države. Tamo je bio popravljen i detaljno testiran u letu, kako bi se prikupili podaci i izvršile neophodne procene o dobrim i slabim stranama ovog glavnog neprijateljskog aviona u ratu na Tihom okeanu, što je jako uticalo na dalji tehnički razvoj aviona koje su Amerikanci proizvodili za borbe na tom području.

Iako su carska japanska mornarica i njeni vazduhoplovni delovi trpeli teške gubitke za vreme bitaka na Koralmom moru i na Midveju, armija i njene vazduhoplovne jedinice su i dalje bile jake i predstavljale stalnu pretnju za savezničke pozicije širom Tihog okeana i na azijskom kopnu. Zato su saveznici smatrali da, uprkos tome što je prvenstvo dato što skorijem okončanju rata u Evropi, na svaki način treba zaustaviti i sve japanske ofanzive i gde je to moguće preuzeti inicijativu u svoje ruke. Pošto su bili zaustavljeni na centralnom i severnom Pacifiku, Japanci su onda pritisnuli prema jugu, u nižem delu Solomonovih ostrva, gde su želeli da izgrade veliki aerodrom na ostrvu Gvadalkanal, koji je japanskoj avijaciji trebalo da omogući prekidanje svih vodenih puteva saveznika između Havaja i Australije. Kako je Gvadalkanal u japanskim rukama predstavljao drugi krak potencijalnih klešta u pokretu prema Australiji, to su invazija i zauzimanje Solomonovih ostrva postali primarni saveznički cilj.

Dok su saveznička mornarica i vazduhoplovstvo bili zaočupljeni Japancima na jugozapadnom Pacifiku, druge armije stvorile su pritisak na samom azijskom kopnu. Poprište operacija na području Kina—Burma—Indija, bilo je važno kao zalede za snabdevanje snaga na velikom kineskom ratištu. Američka 10. vazdušna armija u tom regionu bila je prisutna kao »naslednik« američke grupe dobrovoljaca (AVG) »Letećih tigrova«, koji su svojim lovcima *kertis P-40 B* vodili borbu protiv Japanaca pre no bilo koja druga jedinica američke avijacije u Aziji. Avioni *P-40* već zastareli i u američkoj armiji i u RAF-u, konačno su zamenjeni avionima *P-40 E* u maju 1942. Ubrzo posle toga, piloti američkog ratnog vazduhoplovstva iz 23. lovačke grupe stigli su da ojačaju AVG, koji je na kraju i integrisan u američko ratno vazduhoplovstvo. Za ojačanje budućih savezničkih operacija na Tihom okeanu, američki nosač aviona *Vasp (CV-8)* prebačen je iz sastava Atlantske flote da bi se priključio *Enterprajzu*, *Saratogi* i *Hornetu*. Međutim, broj aviona na ovim nosačima nije bio dovoljan za predviđenu ofanzivu u julu 1942. godine, i zato su u akciju uključeni i avioni koji bi stizali nad Gvadalkanal sa baze na Espirito Santo na Novim Hebridima, na oko 893 km daleko odatle. Saveznici su znali da su Japanci

Avion vaji OA2N-1 izveden sa američkog nosača aviona Pensilvanija, usmerava vatru brodske artiljerije na japanske položaje na ostrvu Pelelu, septembra 1944.





radili na izgradnji jednog aerodroma na Gvadalkanal, i konačni cilj je bio da što pre zauzmu ovaj aerodrom i koriste ga protiv Japanaca. Američko i novozelandsko vazduhoplovstvo obavili su prve izviđačke letove nad ostrvom.

Vazdušne snage »Kaktus«

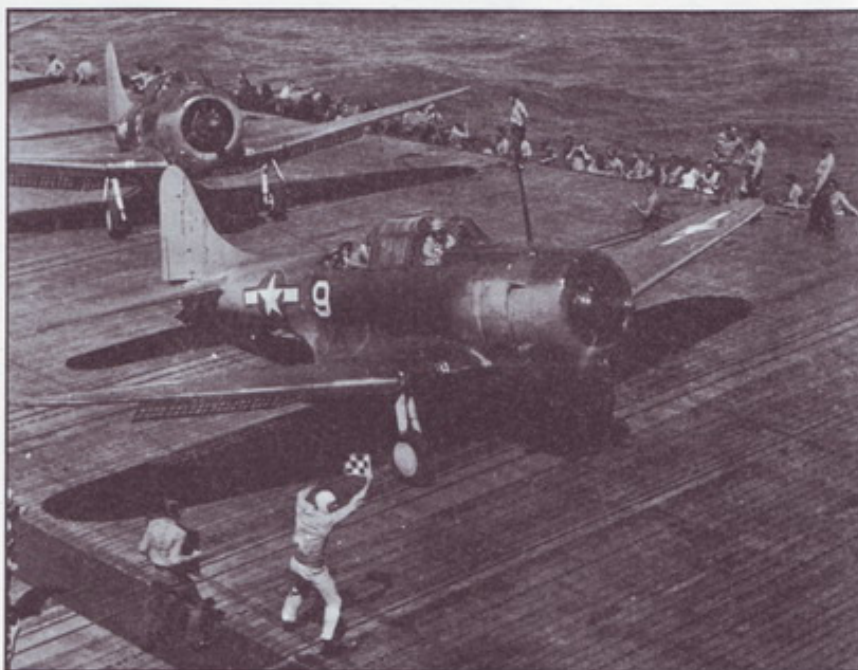
Bilo je planirano da se japanske vazduhoplovne jedinice prebazuju na novoizgrađeni aerodrom na Gvadalkanal već 7. avgusta 1942. Rano ujutro toga dana, međutim, Amerikanci su krenuli u invaziju kojom su uskoro zauzeli aerodrom, nazvali ga Henderson Field, u čast komandanta VMSB-241 grupe koji je poginuo dok je napadao japanski nosač aviona *Hirju* u toku bitke za Midvej. Američka ratna mornarica tokom narednih meseci nastojala je da zauzme sav Gvadalkanal, a Japanci pak da ih bace u more, jer jedino tako su mogli da ostvare svoje planove za osvajanje Australije. Prvi američki avioni koji su stigli na aerodrom Henderson Field bili su 19 aviona *F4F* i 12 aviona *SBD* sa američkog nosača aviona *Long Ajland (CVE-1)*, prvog iz niza koji su od trgovačkih brodova prepravljani za eskortne nosače aviona. Popularno su ih zvali i »džip nosači« (u čast svuda prisutnog malog vozila sa pogonom na sva četiri točka), i »mali plutajući lonci«, međutim, oni su se iskazali i u američkoj i britanskoj mornarici kako na Atlantiku tako i na Tihom okeanu.

Pošto je 23. avgusta usledio dolazak 23. mornaričkog vazduhoplovnog puka, mornarička avijacija je bila spremna da se sukobi sa japanskim invazivnim snagama koje su u početku bile formirane za invaziju na Midvej. Ostrvo Gvadalkanal je imalo kodirani naziv »Kaktus«, što je dovelo do naziva »Vazduhoplovne snage Kaktus« za one vazduhoplovne jedinice koje su branile ovo ostrvo. One su se u početku sastojale od VMF-223 sa lovcima *F4F*, avionima *SBD* iz VMF-231 i pet aviona *bel P-400* iz sastava 67. lovačkog puka, koji su predstavljali nepopularne verzije lovca *P-39 erakobra*. Posle oštećenja nosača aviona *Enterprajz* u toku japanske protivofanzive za preuzimanje ostrva Gvadalkanal, 11 aviona *SBD* je sa nosača preletelo na aerodrom i mesec dana operisalo sa ostrva. U sukobu koji se odigrao 24. avgusta, avioni sa *Saratoge* potopili su japanski laki nosač aviona *Rjudo*, dok su njegovi avioni tukli ciljeve na Gvadalkanal.

Usamljeni američki nosač aviona

Bitka za istočna Solomonova ostrva bila je treća američka pobeda u bici nosača aviona protiv nosača aviona, činjenica koja je bez sumnje ojačala japansku odlučnost da se moraju uništavati pre svega američki nosači aviona. Oni su postigli, svakako, prvi uspeh, ujutro 31. avgusta, kada je japanska podmornica *I-26* oštetila američki nosač aviona *Saratogu*, pogodivši ga torpedom. Ovaj nosač aviona je zatim poslan na Havaje radi opravke. Japanska sreća se ponovila popodne 15. septembra kada je njihova podmornica *I-19* napala američki nosač aviona *Vasp*, koji je bio određen za zaštitu iz vazduha savezničkih pojačanja na Gvadalkanal. Napad torpedima je izazvao niz požara koji su prouzrokovali potonuće broda. Tako je *Hornet* ostao jedini od savezničkih nosača aviona na pacifičkom ratištu.

Radovi na popravkama nosača aviona *Enterprajz* dobili su najveći prioritet, i sve dok se on nije vratio u borbenu zonu, odbrana Gvadalkanala i Solomonovih ostrva je bila pod znakom pitanja. Branioci su morali da se oslone na same sebe i ono što su mogli da »prokrijumčare« na ostrvo mimo Japanaca. Saveznički borci u nešto boljim okolnostima bili su pripadnici 5. američke vazdušne armije, konstituisane 3. septembra 1942. pod komandom general-majora Džordža C. Kinija (George C. Kinney).



Njegove jedinice — jedan puk lakih bombardera, dva puka srednjih bombardera, dva puka teških bombardera i tri lovačka puka — bile su uvećane jedinicama iz australijskog ratnog vazduhoplovstva, uključujući 22. grupu koja je letela dvomotornim bombarderima *daglas boston*, zatim 30. grupu sa *bristol bofajterima*, 100. grupu sa dvomotornim *bristol boforsima* i 75. i 76. grupu opremljenu lovcima *kertis kitihouk*.

General Kini je takode imao i pomoć svog legendarnog »oficira za specijalne projekte«, majora Pola »Papi« Gana (P. »Pappy« Gunn), penzionisanog vojnog pilota američkog mornaričkog vazduhoplovstva, reaktiviranog u operativnu službu kao oficira kopnene vojske. Ganova specijalnost je bila da modifikuje bombardere *A-20 A* i *B-25* u prava mitraljeska gnezda čija koncentrisana vatrena moć je mogla da prođe kroz najgušću džunglu i na taj način da tuče Japance u njihovim skloništim. Australijanci su štitili deo svoje zemlje izložen vazdušnim napadima Japanaca iz Holandske Istočne Indije (sada Indonezije), a 5. vazdušna armija dohvatila je do iznad istočne Nove Gvineje i Koralnog i Solomonovog mora, kao i sledećeg područja sukoba, Bizmarkovog mora.

U međuvremenu, japanski admiral Jamamoto postavio je svojoj armiji ultimatum: ili da povrate izgubljeni aerodrom Henderson Field, ili će izgubiti podršku pomorskih snaga, koje će se povući na ostrvo Turk radi preuzimanja najnužnijeg snabdevanja. Njegova armija je prihvatila da pokuša novu invaziju, dok im je Jamamoto obećao veliku flotu ratnih brodova, koja je uključivala tri velika nosača aviona — *Džunjo*, *Šokaku* i *Zuikaku* — i laki nosač aviona *Zuiho*, sa ukupno preko 200 borbениh aviona. Tokom bitke kod ostrva Santa Kruz Japanci su potopili *Hornet*, ali po cenu teških oštećenja na njihovim nosačima *Sokaku* i *Zuiho*, koji su bili prinudeni da se povuku iz svoje flote 26. oktobra 1942.

Smrt admirala Jamamota

Bitka kod Santa Kruza bila je taktička pobeda za Japance, ali njihova sposobnost za brze opravke sopstvene teško oštećene flote nosača aviona i popunu eskadrila aviona, međutim, ni izdaleka nije mogla da se meri sa resursima Sjedinjenih Država. Sva Amerika je živela u znaku obećanja predsednika Ruzvelta, da će napraviti državni »arsenal demokratije«. Osim proizvodnje rekordnog broja aviona za sebe i svoje savez-

Daglas SBD dauntlis, bombarder za obrušavanje, pred poletanje sa američkog nosača aviona Jorktaun. Dauntlis je služio u američkom mornaričkom vazduhoplovstvu tokom čitavog rata na Tihom okeanu, a korišćen je i u novozelandskom ratnom vazduhoplovstvu.

Bombarderi za obrušavanje američkog mornaričkog vazduhoplovstva i torpedni avioni opustošili su ostrvo Palau, u martu 1944. Dim se diže iznad oštećenih instalacija hidroavionske baze, fabrike fosfata i skladišta. Trgovački brodovi i brodovi cisterne su bili takođe pogodeni i potopljeni.

nike, Amerikanci su počeli da grade novu flotu nosača aviona, i prvi od njih iz klase *Eseks*, trebalo je da stigne na Tihom okeanu 1943. Sa palubom za poletanje i sletanje aviona dugom 250 metara ovi nosači aviona bili su predviđeni za zaključne operacije rata, tokom kojih bi njihovi avioni napadali na samu japansku teritoriju. Povećanom broju velikih i brzih nosača klase *Eseks*, pridodati su i novi laki nosači aviona, izgrađeni na konstrukcijama korita od brodova krstarica, i opremljeni manjim grupama aviona. Nasuprot tome, japanski programi popune bili su posvećeni prepravci postojećih snabdevačkih brodova i preokooceanskih linijskih brodova — u nosače aviona, pa nisu ni mogli da daju takve moderne nosače aviona kao Amerikanci.

Krajem 1942. i početkom 1943. jedinice generala Džordža Kinija vodile su neprestane borbe sa japanskim snagama od Nove Gvineje do Nove Britanije, koje su kulminirale u bici na Bizmarkovom moru u martu 1943. Početkom januara 1943, američki teški bombarderi *B-24* i *B-17* i hidroavioni *konsolidated PBY kataline*, redali su se iznad Rabaula i zaliva Huon napadajući japanske snabdevačke konvoje gde god je to bilo moguće. U periodu januar-mart 1943, američki avioni *P-40* iz 49. lovačkog puka uništili su 28 neprijateljskih aviona, a tome treba dodati i brojna bombardovanja iz obrušavanja koja su izvršavali naoružani bombama protiv brodova težine 135 kg. Poručnik Ričard Aj Bong (Richard I. Bong), leteći na lovcu *lokid P-38 lajtning* oborio je tri od četrdeset neprijateljskih aviona, koliko ih je

uništio tokom rata. Drugi piloti iz 49. puka oborili su još 13 neprijateljskih aviona, tako da je na kraju puk imao na listi pobeda 50 oborenih japanskih aviona, a sami su izgubili 10 aviona. Svi ovi napadi kombinovanih vazduhoplovnih jedinica učinili su da Japanci odustanu od dovođenja pojačanja na Novu Gvineju i stvorili su osnov za savezničko vazdušnodesantno i pomorsko iskrcavanje na ova strategijski važna ostrva.

Savezničke vazduhoplovne snage bile su tako efikasne u suprotstavljanju japanskim nastojanjima da zadrže i prošire svoje bastione na svojim ostrvima, da su se Japanci okrutno svetili savezničkim avijatičarima koje bi zarobili. Jedan od najuspešnijih pilota bombardera iz niskog leta u ovoj fazi rata, bio je kapetan V. E. Njuton (W. E. Newton) iz 22. grupe australijskog ratnog vazduhoplovstva. Japanci su bili tako besni na njega zbog njegove efikasnosti da su mu kada je oboren i zarobljen 18. marta 1943, na licu mesta odsekli glavu. Kapetan Njuton bio je odlikovan ordenom Viktorijonog krsta.

U toku prve nedelje februara 1943, poslednje japanske trupe su se povukle sa ostrva Gvadalkanal, čime je bio okončan snažan japanski pritisak na Australiju. Konačno učvršćivanje vazduhoplovne baze na ostrvu omogućilo je nastavak ofanzive ka centralnim Solomonovim ostrvima, koje je podržano i pristizanjem prvih lovaca *vojti F4U korser*. Major Viljem E. Gise, komandir VMF-124 doveo je svojih 12 lovačkih aviona na Henderson Fild. Oblik krila tih aviona podsećao je na pticu galeba u letu. Iako ove avione u početku nisu mnogo



Dole, levo: Ranjeni američki marinci evakuisani su avionima daglas C-47 sa aerodroma na Ivo Džimi. Vazdušni transport je bio od životne važnosti u »skokovima sa ostrva na ostrvo« u ratu na Tihom okeanu.

cenili na nosačima aviona, korser je uskoro postao standardno naoružanje svih ostalih američkih mornaričkih lovačkih pukova na Tihom okeanu, i odlično se pokazao u rukama nekolicine velikih asova, kao što je bio Gregori »Pappy« Bojington (Gregory »Pappy« Boyington), koji je zabeležio 28 vazdušnih pobjeda. Veliki i brzi korser je nadmašivao japanski micubiši A6M koji je dotle Japancima dugo služio sa mnogo uspeha.

Još pre drugog svetskog rata, američki šifranti su uspeali da dešifruju različite kodove koje su koristile najviše vojne komande Japanaca. To je saveznicima još povećavalo taktičku prednost uz sve veću materijalnu premoć u borbenoj opremi. Uz to, nekoliko puta im je uspelo i da postignu izvesnu osvetu nad vrhunskim japanskim vojnim stratezima. Tako su iz japanske dešifrovane poruke protumačili da japanski admiral Isoroku Jamamoto planira let avionom od Rabaula do Solomonovih ostrva. Amerikanci su odmah sačinili plan za napad na avion vrhovnog komandanta imperijalne japanske vazdušno-pomorske kombinovane flote, zasnovan na mogućnostima dvomotoraca P-38 lajtning. Ujutro 18. aprila 1943, 16 lovaca lajtning P-38, specijalno opremljenih za dugotrajan let dodatnim rezervoarima, poletelo je da presretne dva japanska bombardera micubiši G4M1 koji su leteli negde duž obale ostrva Bugenvil. Kapetan Tomas G. Lanfije (Tomas G. Lanphier) iz 70. lovačke grupe oborio je jedan od pomenutih bombardera (verovatno je to bio avion u kome je bio admiral Jamamoto), a poručnik Reks T. Barber (Rex T. Barber) iz 339. lovačke grupe drugoga. To se inače dogodilo tačno godinu dana nakon Dultlovog bombardovanja Tokija.

Narednog meseca u zonu jugozapadnog Pacifika stigao je nosač aviona britanske ratne mornarice, Viktorijus, kako bi zamenio oštećeni američki nosač Enterprajz, poslat na Havaje, na popravku i modernizaciju, dok su se njegovi avioni prebacili na Viktorijus. Britanski nosač aviona i američki Saratoga saradivali su u borbama za vreme kampanje oko Solomonovih ostrva.

Američka flota nosača aviona

Bombardere američkog ratnog vazduhoplovstva za vreme operacija na Solomonovim ostrvima u velikoj meri podupirali su mornarički patrolni bombarderi. Posebno uspešan tip bio je konsolidejtjed PBY-1, mornarička verzija četvoromotornog bombardera B-24 liberator, i

PBY-2 prajveter, potpuno različit od ranijih verzija. U jednoj od akcija za vreme borbi za Solomonova ostrva, poručnik bojnog broda Brus A. van Vurhis (Bruce A. van Voorhis), poleteo je u sumrak 6. juna 1943. na zadatak bez pratnje prema cilju udaljenom 1100 km. Van Vurhis je bio vođa bombarderske patrolne VPB-102 i pošao je da spreči planirani napad na američke brodove. Njegov cilj bio je niz dobro branjenih neprijateljskih utvrđenih položaja na jednom ostrvu. Uprkos napadima neprijateljskih lovaca i protivavionske vatre van Vurhis i njegova posada su nastavili da bombarduju i ruše neprijateljske pozicije. Leteo je tako nisko da je njegov avion bio zahvaćen jednom od eksplozija sopstvene bombe i srušio se u vodu. Iako je van Vurhis tom prilikom poginuo, njegova misija je uspešno sprečila japanski napad, i on je posmrtno odlikovan Kongresnom medaljom časti.

Moglo bi se reći da je druga faza rata na Tihom okeanu počela u leto 1943, kada su novi nosači aviona klase Eseks počeli da stižu na ratište. Ovi američki brodovi su bili dobro naoružani i na palubi su imali više od 100 aviona. U stvari, njihovi vazduhoplovni pukovi bili su sastavljeni od nove generacije aviona, uključujući gruman F6F helket, što je još više povećalo premoć nad



Dole: Japanski bombarder za obrušavanje oborila je protivavionska vatra američkog nosača aviona Vasp.

postojećim japanskim lovcima, i avionima *gruman FBF avendžer* za napade na japanske površinske ciljeve.

Prva akcija sa ovim novim snagama sprovedena je 1. septembra 1943, kada su nosači *Eseks* i *Jorktaun* i prvi novi laki nosač aviona *Independens* krenuli u napad na ostrvo Markus. Gotovo tri nedelje kasnije, snage druga tri nosača aviona *Leksington*, *Prinston* i *Bela Vud* su takođe napale neprijateljske položaje ostrva Tavera i Makin. Nosači aviona su se onda pojavili pred nekadašnjom bazom američkih snaga na ostrvu Vake. Na dan 5. i 6. oktobra, japanski položaji bili su meta intenzivnih napada vazduhoplovnih snaga sa nosača aviona jednakinim japanskim snagama s kojima su oni svojevremeno napali Perl Harbor. Laki američki nosač aviona *Kupens* priključio se u bitkama proverenim nosačima aviona *Eseks*, *Jorktaun*, *Leksington*, *Independens* i *Bela Vud*. Na ostrvu Vake nosači aviona i njihovi avioni su isprobavali i usavršavali tehniku bombardovanja i napada, koja je uspešno sprovedena naredne dve godine.

Vazdušni napadi na različite atole, kojima bi sledila vatra teške brodske artiljerije i na kraju desant marinaca i drugih jedinica, bili su bit nove savezničke ofanzive koju je jedan pešadinac karakteristično opisao kao zauzimanje »jednog prokletog ostrva za drugim«. Do sredine

oktobra, saveznici su bili spremni za završnu fazu iskrcavanja na Solomonova ostrva, za napad na ostrvo Bugenvil, najveće ostrvo u toj grupi ostrva. Nekoliko meseci uzastopno ostrvo je redovno napadano od savezničkih vazduhoplovnih jedinica, uključujući i 25. grupu novozelandskog ratnog vazduhoplovstva.

Savezničke kopnene vazduhoplovne jedinice uporno su nastavile da tuku Rabaul i druge japanske ciljeve, koji su mogli da ojačaju odbranu ostrva Bugenvil, dok su novoformirane snage brzih nosača aviona (TF-50) bile skoncentrisane na obradu obale na koju je trebalo da se iskrcaju desantne jedinice. Počevši sa 9. novembrom, grupa nosača aviona za presretanje (F-50.1), koju su sačinjavali *Jorktaun*, *Leksington* i *Kupens*, napala je na Jaluit i Kili u grupi Maršalskih ostrva, da tamošnje japanske snage ne bi mogle pomoći posadama sa Tarave i Makina. Severna grupa savezničkih nosača aviona (TG-50.2) sa nosačima *Eseks*, *Bunker Hil* i *Independans*, poslala je svoje avione da napadnu japansku veliku bazu Rabaul i Novu Britaniju. Četvrta grupa nosača aviona (TG 50.4) sa veteranom *Saratoga* i novim lakim nosačem *Prinston*, napala je severni deo Solomonskih ostrva. Model brzih pokretnih borbenih dejstava sa nosačima aviona, kojim su Japanci ranije želeli da prošire svoje carstvo, sada je postao instrument njihovog poraza.

Američke snage nosača aviona nastavile su dalje, prebrazirajući se na Maršalska ostrva, pa su se vratile pred Rabaul, napadajući takvom žestinom da su Japanci bili ubedeni da se radi o dve flote. Na dan 6. januara 1944, Flota 50 je preimenovana u Flotu 58 i stavljena pod komandu kontradmirala Marka Mičera (Marc Mitscher), jednog od pionira mornaričkog vazduhoplovstva koji je komandovao nosačem *Hornet* prilikom napada na Tokio. TF 58 je dakle imala 12 nosača aviona: šest velikih i šest lakih nosača. Tri od ovih brodova su u februaru pokrivali iskrcavanje savezničkih snaga na atolu Truk, koji je kasnije postao ključna isturena »tranzitna stanica« za bombarderske baze *supertvrđava B-29*, koje će napadati ciljeve u Japanu.

»Lov na čurane kod Marijana«

Dok su nosači aviona brinuli o operacijama na ostrvima Tinijan, Rota i Guam u grupi Marijanskih ostrva, američko ratno vazduhoplovstvo i druge savezničke vazduhoplovne jedinice krenule su u završnu fazu operacija da se proteraju Japanci sa Nove Gvineje. Avioni *lokid P-38 lajtning* tada su već izgrađivani u Sjedinjenim Državama, sa rezervoarima za gorivo sadržine 416 i 454 litara, montiranim ispod krila aviona. Dodatne količine goriva produžile su ovim avionima borbeni radijus leta od dotadašnjih 560 km na preko 1.000 km. Pošto borbene jedinice nisu mogle da čekaju dolazak tih poboljšanih lovaca, komanda vazduhoplovne službe za snabdevanje u američkom ratnom vazduhoplovstvu dobila je opremu za modifikovanje aviona *P-38* na samom bojištu. Tako je 5. vazdušna armija sa bombarderima *B-24 liberator*, koja je redovno udarala po japanskim snagama, sada mogla bezbednije da se približi svojim ciljevima.

Američko ratno vazduhoplovstvo (USAAF) je svoje iskustvo iz Evrope, primenilo i na operacije u Tihom okeanu, tako da su svi dnevni napadi, da bi bili efikasni, vršeni uz pratnju lovaca sa dovoljnim doletom.

Američki nosači aviona su bili prebačeni na zapadni Pacifik, gde su se udružili sa snagama za iskrcavanje na ostrvo Holandija, za vreme operacija na Novoj Gvineji. Iz toga se, u tom području, razvila operacija u kojoj su učestvovali i britanska i američka mornarica. Kada je britanski nosač aviona *Ilastrijus* prebačen sa Sredozemlja na Tihi okean, on se u maju 1944. priključio američkom nosaču *Saratoga* u operacijama na istočnoj obali ostrva



Na suprotnoj strani, gore: Američki laki nosač aviona *Bela Vud*, pogodio je kamikaza 20. oktobra, za vreme bitke u zalivu *Lejte*. U nastalom požaru, koji je trajao nekoliko časova, nastradala su 92 člana posade i uništeno je 12 aviona.

Na suprotnoj strani, dole: *Boing B-29* američkog ratnog vazduhoplovstva. Super tvrđave su počele sa bombarderskim napadima na Japan 1944, polećući iz baza u *Kini* i sa *Marijanskih ostrva*.

Dole: Bombarder nort ameriken *B-25 C* sa modifikovanim naoružanjem u nosnom delu aviona. Kasnije varijante, *B-25 G* i *H*, koji su nosili topove kalibra 75 mm u nosnom delu, korišćene su u letovima protiv brodova i zemaljskih ciljeva na tihookeanskom ratištu.



Java. Ova dva nosača aviona su izvela dva veća napada i postigla nekoliko ciljeva. Najvažniji je bio da su oštetili sistem za snabdevanje Japana naftom, čime su pokazali koliko su Japanci ranjivi u Istočnoj Indiji. Posledica svega bila je da su Japanci u ovo područje prebacili prilično jedinica iz centralnog Tihog okeana, gde bi inače bile potrebne, jer su saveznici pripremali predstojeću novu ofanzivu da se domognu *Marijanskih ostrva*.

Posle pogibije admirala *Jamamota*, japanski admiral *Mineiči Koga* postao je vrhovni komandant kombinovane japanske flote. I on je želeo, kao i njegov prethodnik, da korišćenjem preostalih snaga nosača aviona onemogući savezničko napredovanje, ali ne na tako udaljenim područjima kao što su bili *Perl Harbor* i *Midvej*. Plan admirala *Koge* bio je da domami američke nosače aviona u bliže vode gde bi i bombarderi sa kopnenih aerodroma mogli da učestvuju u operacijama. Međutim, sa pogibijom admirala *Koga* 31. marta 1944. godine, tom je planu došao kraj. Njegov naslednik, admiral *Soemu Tojoda* nešto je preradio taj plan i kada su saveznici krenuli u napad na *Marijanska ostrva* — da zauzmu ostrva *Sajpan*, *Guam* i *Tinijan* kao buduće baze sa kojih će provoditi vazdušne napade na Japan — *Tojoda* je pokušao da ostvari taj plan.

Na dan 11. juna 1944. godine, *Mark Mičer* (*Marc Mitscher*), tada viceadmiral, imao je na raspolaganju sedam teških i osam lakih nosača aviona u svojoj grupi *TF 58*, koje je ubacio u početnu fazu bitke za *Marijanska ostrva*. *Mičerovi* avioni su uništili jednu trećinu japanskih aviona već prvog dana. U napadima sledećih dana, američki avioni su pripremili put za amfibijski napad na *Sajpan*. Celokupna operacija je omela i japansku protivofanzivu u bici na *Filipinskom moru*.

Tokom prvih jutarnjih časova 19. juna, međutim, velike snage japanskih nosača aviona — pet velikih nosača i četiri laka — krenule su poslednji put ka *Amerikancima* ispred *Marijanskih ostrva*. Japanci su sasvim pravilno pretpostavljali da su avioni sa američkih nosača suviše zauzeti pružanjem podrške iskrcanim snagama na ostrvu *Sajpan* i da neće napadati aerodrome na obali, tako da bi i japanski avioni bazirani na kopnenim aerodromima mogli da napadaju na nosače aviona. Kada je sunce izgrejalo toga dana, japanski lovci *zero* koji su poleteli sa aerodroma, i bombarderi *jakasuka* primetili su prve američke nosače aviona. Poučeni lekcijama sa *Midveja*,

Japanci su znali da je u izrazitoj prednosti onaj koji prvi otkrije neprijateljske nosače aviona.

Američke snage su, međutim, takođe izvukle pouku iz iskustva sa *Midveja*, koje je pak svedočilo da prednosti ima onaj koji jednovremeno pošalje što veći broj svojih lovaca, bombardera i torpednih aviona u blizinu neprijateljskih nosača aviona. Zato su odmah poslali u vazduh sve svoje avione, čim su primetili *zeroe*, čak i pre nego što su otkriveni japanski nosači. Znači, svu svoju pažnju su posvetili avionima i do kraja dana prijavili su 402 uništena japanska aviona uz sopstvene gubitke od 23 aviona. U stvari, broj uništenih aviona bio je tako visok, a srazmera gubitaka tako neverovatna, da je ovaj sukob postao poznat kao »lov na čurane kod *Marijana*«. Izuzetno visoki gubici u avionima bili su samo deo japanskih poraza toga dana. Američki avioni i podmornice potopili su velike japanske nosače avione *Taiho* i *Šokaku*. Sledećeg dana, potopili su i nosač aviona *Hijo* i dva tankera, a oštetili druga četiri nosača aviona i nekoliko većih pratećih brodova. Bitka za *Marijanska ostrva* bila je najveća bitka nosača aviona u istoriji i ona je označila kraj japanske flote nosača aviona kao osnovne ofanzivne snage carske mornarice. Saveznici su jedino žalili što nisu mogli dalje da gone ostatke neprijateljskih brodova i da ih potpuno unište. Međutim, vazdušne operacije 20. juna trajale su do kasno u noć, tako da je viceadmiral *Mičer* bio primoran na smelu odluku, u suprotnosti sa svim dotadašnjim pravilima vojevanja na moru, i da naredi da se osvetle sletne staze nosača aviona kako bi se pobedonosni piloti bezbedno spustili.

Prvi kamikaze

Kako je bitka nosača aviona odmicala, prve vazduhoplovne jedinice su se pripremale za sletanje na privremene aerodrome koje su uredile kopnene snage na osvojenim obalama *Sajpana*. U stvari još ranije, 16. juna, hidroavioni mornaričkog vazduhoplovstva iz *VP-16* patrolne grupe počeli su da poleću i sleću sa mora blizu obale. Idućeg dana, stigli su izviđački avioni, a 22. juna zaštitu iz vazduha ojačao je dolazak 22 lovca *ripablik P-47 tanderbolt* 19. grupe 318. lovačkog puka ratnog vazduhoplovstva, koji su poleteli sa katapulte na eskortnim nosačima aviona *Manila Bej* i *Matona Bej*. Kroz dva dana stigla je i 73. lovačka grupa, kao i 7 noćnih lovaca *nortrop P-61 blek vidou* iz 6. noćne lovačke grupe i preostali deo 19. lovačke grupe sa avionima *P-47 tanderbolt*. Posle pobeđe na *Sajpanu*, američke snage su udarile po japanskim bazama na ostrvima *Guam* i *Tinijan* (*Marijanska ostrva*), kao i na ostrvo *Ivo Džima*. Na dan 4. jula 1944, međutim, Japanci su se rešili na uzvratni udarac. Devet lovačkih aviona i osam jednomotornih torpednih aviona koji su preživeli intenzivna američka bombardovanja, bili su određeni da krenu ka američkim brodovima i da se pikirajuči strmoglave na svoje ciljeve. Ovaj napad je preduzet četiri meseca pre nego što je formiran Specijalni korpus japanskih kamikaza, ali ovi prvi napadači kamikaze sa ostrva *Ivo Džima* nisu ni stigli do svojih ciljeva, sprečeni jakom zaštitom američkih lovaca. Samo su četiri japanska lovca i jedan torpedni avion promakli američkim lovcima *gruman F6F* a nosači aviona su ostali netaknuti.

Gubitak *Marijanskih ostrva* bio je fatalan udarac japanskim ratnim planovima. Nastavkom savezničkih pobeđe na *Novoj Gvineji* došlo je i do napada na *Filipinska ostrva* u septembru 1944. a svo to vreme opadala je japanska proizvodnja nafte u *Holandskoj Istočnoj Indiji* (*Indoneziji*), koja je inače bila glavni uzrok i cilj japanskog ratovanja u *Tihom okeanu*. Pošto se o pobeđi više nije moglo razmišljati, a primirje nije dolazilo u obzir, japanskim stratezima je preostajalo da razmotre moguć-

nosti kako najbolje da iskoriste preostale resurse u odbrani samih japanskih ostrva. Ponovo je njihov plan bio da se primame saveznici na poziciju blizu japanske flote i u domet njihovih kopnenih baza i njihovih aviona.

Američki vazdušni napadi sa nosača aviona protiv Formoze oktobra 1944. godine doživeli su ogorčeni otpor japanskih baza na kopnu, koji je prouzrokovao oštećenja savezničkih krstarica *Kambara* i *Hjuston*, ali nije oštećen nijedan saveznički nosač aviona. Japanska klopka nije uspjela. Dolaskom jedinica američke armije na nekoliko manjih ostrva u zalivu Lejte, Japancima je bilo jasno da treba preduzeti neke izvanredne taktičke mere radi blokiranja glavne invazije na Filipine, koja se sigurno sprema u bliskoj budućnosti. Jedna od mera za odbranu bila je formacija kamikaza — takozvani »božanski vetar« — sastavljena od pilota samoubica, nastala sredinom oktobra 1944.

Dok su savremeni samuraji iz Specijalnog korpusa kamikaza bili podvrgnuti obučavanju za napade na neprijatelja, jake američke pomorske snage, ojačane avionima sa kopnenih aerodroma američkog ratnog vazduhoplovstva, počele su bitku za zaliv Lejte, koja je dovela do oslobađanja Filipinskih ostrva. U svitanje dana 24. oktobra 1944. godine, američki admiral »Bul« Hesli (Hasley) sa svojom flotom TF 38, poslao je prve avione u napad na japansku ratnu flotu, koja je bila prikupljena za odbranu Filipina.

Japanske vazdušne snage bile su tada jake i kasnije toga jutra jedan bombarder *jokosuka* probio se kroz protivavionsku odbranu i zadao smrtonosni udarac američkom lakom nosaču aviona *Prinston* koji je zatim potonuo. Inače, *Prinston* je bio prva žrtva među brzim američkim nosačima aviona nakon *Horneta* izgubljenog gotovo dve godine ranije pred Solomonovim ostrvima. Međutim, on je takođe bio poslednji od velikih američkih nosača aviona koje su uništili Japanci. *Prinston* je bio osvećen već sledećeg dana, kada je američka taktička flota TF 38 potopila četiri japanska »plivajuća lonca« odnosno lake nosače *Čitose*, *Čijoda* i *Zuiho*, kao i teški nosač aviona *Zuikaku*, poslednji preživeli nosač aviona koji je učestvovao u napadu na Pearl Harbor.

Sledećeg dana, 25. oktobra 1944, kamikaze su napale novi američki eskortni nosač aviona — dužine 156 metara. Nepun sat nakon što je japanski poručnik Jukio Seki, udario zajedno sa svojim avionom u američki nosač aviona *St. Lo* ovaj brod je potonuo. Još šest eskortnih nosača aviona oštećeno je dejstvom japanskih kamikaza. Potom su došli na red i veliki, brzi američki nosači aviona. Na dan 28. oktobra, nosač *Intrepid* zadobio je manja oštećenja od japanskih samoubilačkih aviona. Dva dana kasnije, kamikaze su se probile kroz protivavionsku odbranu i pogodile *Franklin* i *Bela Vud*, oštećivši oba broda do te mere da su morali da budu vraćeni u Sjedinjene Države radi popravke.

Sa ostrva na ostrvo

Američke snage brzih nosača aviona početkom decembra dobile su zaslužni odmor, a uz to je vršena popuna snabdevanja u bazi Utiliti, u grupi Karolijskih ostrva. Flota je za to vreme i reorganizovana kako bi bila osposobljena za samoodbranu od napada pilota samoubica. Potom je TF 38 otplovila nazad na Filipine da bi izvršila vazdušne napade na ostrvo Luzon, u podršci predstojećoj invaziji kopnenih snaga generala Dagleasa Makartura (Douglas Mac Arthur) na ostrvo Mindoro. Prvo je, međutim, TF 38 izvršila prodor bez presedana, u Južno kinesko more, da bi presekla glavni japanski pomorski put za Istočnu Indiju i onemogućila japansku ratnu flotu da ometa predstojeće iskrcavanje američkih jedinica na Mindoro. Na dan 9. januara 1945. godine,



američki avioni su počeli snažno da tuku sve svoje ciljeve. Nedelju dana kasnije, američki nosači aviona su opet bili na Filipinima boreći se protiv kamikaza a februara su krenuli u napad na ostrvo Ivo Džimu. Ovo malo ostrvo u grupi ostrva Bonin, nalazilo se tačno na liniji leta američkih teških *super tvrđava B-29* u maršruti sa Sajpana do Tokija i Japancima je predstavljalo odličnu protivavionsku osmatračnicu. Snage američkih nosača aviona napale su Ivo Džimu 19. februara, a sami su napadnuti od kamikaza. Dostojan poštovanja američki nosač aviona *Saratoga*, najstariji američki nosač, dobio je pogodak u palubu za startovanje aviona i izbačen je iz stroja. Potom, u toku noći između 21. 22. februara, na američki eskortni nosač aviona *Bizmark Si* srušio se japanski bombarder *micubiši* natovaren bombama i brod je potonuo u roku od tri sata. Japanci su uprkos tome poraženi, i već 6. marta američki lovci su bili u mogućnosti da poleću sa aerodroma na ostrvu Ivo Džimi. Sledeći logičan cilj bilo je ostrvo Riukju, koje se nalazilo upravo južno od Japana. Ključno ostrvo, Okinava, bilo je glavni cilj za saveznike. Nosači aviona su ponovo preuzeli vođstvo, jednovremeno napadajući matična japanska ostrva kako bi sprečili napade kamikaza na obale Okinave, ali je početak aktivnosti 18. marta pokazao da se svi ipak ne mogu onemogućiti. Jedan japanski *micubiši* oboren je pred samim *Intrepidom*. Idućeg dana, dok su avioni sa nosača napadali ostatke japanske ratne flote, neprijateljski bombarderi su pogodili američke nosače *Vasp* i *Franklin*. Ovaj poslednji je bio skoro izgubljen, i jedino neospornoj savezničkoj premoći u vazduhu moglo se zahvaliti što nije potonuo u plamenu, na svega 88 km od japanske obale, jer su neprijateljski avioni stalno, bezuspešno, nastojali da mu zadaju poslednji udarac. Tako je *Franklin* bio spasen i, iako više nije bio za operativnu službu, svojim se snagama vratio u SAD i time dokazao da Japanci nisu do kraja uspeali da onesposobe nijedan nosač klase *Eseks*.

Japanska odbrana Okinave bila je poslednji očajnički pokušaj odbrane od naviruće plime savezničkih snaga, jer oni su već itekako osećali nedostatak osnovnih strategijskih sirovina. U toku nekih od najtežih borbi, na

primer 6. i 7. aprila 1945, oko 230 aviona mornaričkog vazduhoplovstva i 125 aviona ratnog vazduhoplovstva, bilo je određeno za samoubilačke napade na američko brodovlje, dok je 341 avion trebalo da ga napada uobičajenim akcijama.

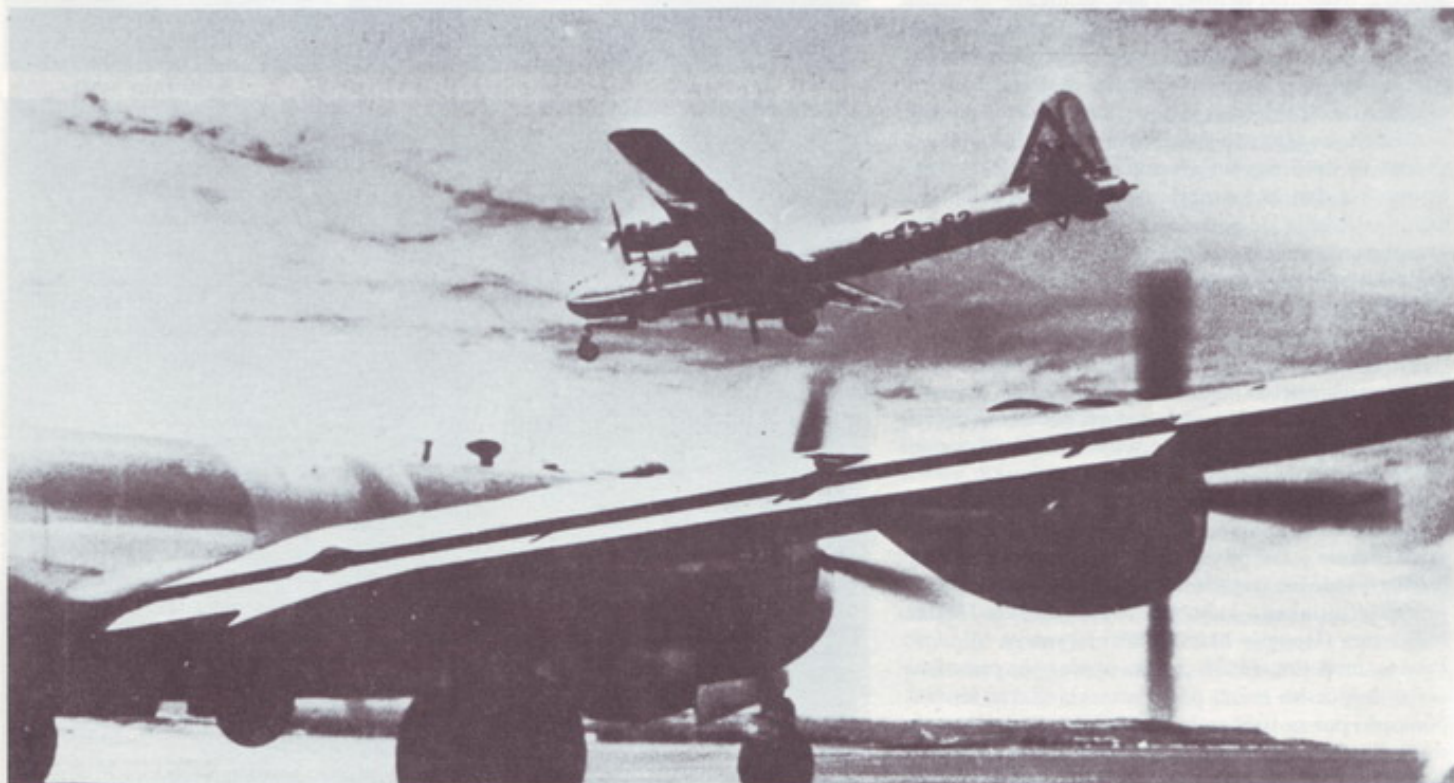
Atomska bomba

Posle iznenadne smrti američkog predsednika Franklina D. Ruzvelta 1945, odluka o tome kako okončati rat pala je na njegovog naslednika, Hari S. Trumana. Na konferenciji u Potsdamu, koja je usledila posle poraza Nemačke, predsednik Truman je stavio jasno do znanja svojim saveznicima iz rata, da će nastojati da pokaže Japancima da njegove oružane snage imaju mogućnosti da ih unište. Izneo je nameru da koristi atomsku bombu za udar po japanskoj teritoriji.

Teški bombarderi *B-29* američkog ratnog vazduhoplovstva koji su redovno bombardovali Japan, polećući iz svojih baza sa ostrva na Tihom okeanu, kao i sa aerodroma u Kini, bili su jedini podesni za nošenje te posebne bombe. Tako je 509. kombinovani puk određen za ovaj zadatak i obučavao se manevarskim bombama. Ujutro 6. avgusta 1945, *B-29* koji je nosio ime *Enola Gej* (*Enola Gay*) na nosnom delu trupa, za čijim komandama je bio pukovnik Pol Tibets (*Paul W. Tibbets*), poleteo je sa ostrva Tinijan hitajući prema japanskom gradu Hirošimi. Posle nešto više od šest časova, atomska bomba je bila bačena.

Pošto je japanska vlada ignorisala ultimatum predsednika Trumana iz Potsdama, a nije reagovala ni na bombardovanje Hirošime, Truman je naredio drugo bombardovanje za 9. avgust 1945. Ovaj put cilj je bio Nagasaki i posledice su i ovoga puta bile zastrašujuće. Tada je lično japanski car Hirohito zahtevao od japanske vlade da zamoli za mir i da potpiše bezuslovnu kapitulaciju koju su zahtevali saveznici. Tako je dugotrajan i skupi rat na Tihom okeanu, koji je započeo iznenadnim vazdušnim napadom jedne strane, završio upotrebom još moćnijeg vazdušnog oružja druge strane. Rat je okončan potpisivanjem kapitulacije 2. septembra 1945. na palubi američkog bojnog broda *Misuri*.

Dole: Supertvrđava B-29 444. bombarderskog puka sa izvučenim točkovima sleće na jedan od dva aerodroma, dugačkih 2600 metara, na Marijanskim ostrvima u Tihom okeanu. Ovi najveći bombarderi drugog svetskog rata doneli su rat i u dotle neugrožene japanske gradove. I to je bilo početak kraja...



PREKO PLANINSKIH GREBENA

Vazdušni most za Kinu 1942—45. prelazio je preko planinskih terena Himalaja

Krajem 1940. godine, kineski ministar spoljnih poslova T. V. Sung obavestio je Amerikance o teškom položaju Kine suočenom sa japanskom agresijom. Kina je istina imala ljudskih potencijala za odbranu, ali nedovoljno ljudi koji bi mogli da ih obučavaju, bez naoružanja i snabdevanja, tako da je čitava Kina bila u opasnosti da postane deo proširenog japanskog carstva. Većina Amerikanaca bila je naklonjena Kini, tako da je vlada Sjedinjenih Država poslala vojne savetnike u ovu zemlju već 1937. godine, a količinu poslatog oružja ograničavale su kineske finansijske mogućnosti. Tek je 6. maja 1941. Kongres Sjedinjenih Država odbranu Kine proglasio od vitalnog interesa za odbranu samih Sjedinjenih Država — pa je stvorena mogućnost da i Kina koristi Zakon o zajmu i najmu.

Kako su Japanci kontrolisali kineske istočne obale već od 1938, snabdevanje je stizalo jedino preko Burme. Brodovi iz Amerike su istovarivani u Rangunu a odatle do Mandaleja snabdevanje je išlo putem, železnicom, rekam i potom za Lašija u severnoj Burmi, putem i železnicom. Od Lašija do Kunminga u Kini postojao je Burmanski put, koji je vijugao 1.150 km preko planina. Hiljade kulija (nosača) je teško radilo na proširivanju i održavanju tog puta. Od Kunminga bilo je sledećih 800 km puta do Čungčinga, tada prestonice neokupiranog dela Kine.

Početkom 1941, svakog meseca išlo je 3.630 tona raznog materijala od Ranguna do Kunminga. Hiljade kamiona je prevezeno brodovima iz Amerike, da bi se prikupili i sastavili u Rangunu. Pred kraj te godine promet na drumu je dostigao brojku od 13.600 tona mesečno.

Kapaciteti na železnici su morali biti povećani dok je put bio proširen toliko da se saobraćaj mogao odvijati u oba smera. Potom je usledio japanski napad od 7. decembra 1941. i brzo japansko napredovanje preko Burme. Železnička pruga koja je vodila od Ranguna bila je presečena 7. marta 1942, a i sam Rangun pao je u ruke Japancima. Kinezi su mogli da koriste severni put za snabdevanje do Lašija, ali 29. aprila ovo važno uporište je palo u japanske ruke, čije su jedinice zatvorile Burmanski put, prekinuvši tako tok snabdevanja. Teritoriju na jugu neprijatelj je okupirao, a na severu se nalazio deo čak i za avione skoro neprolaznog najvišeg planinskog lanca na svetu, Himalaji. Nije bilo zaobilaznog puta oko te prepreke — ali je bilo puta preko nje!

Severna vazдушna ruta

Zamisao o vazдушnom prevoženju na relaciji Burma—Kina, nije bila nova. Kinesko vazduhoplovno društvo (CNAC) je već 30. oktobra 1939. otvorilo vazдушnu liniju Čungking—Rangun koja je išla preko Kunminga i Lašija, u kooperaciji sa vazduhoplovnom kompanijom Imperijal-Ervejz. Avioni tipa *daglas DC-2* su leteli na ovoj maršruti do 1941. kada su nabavljeni *daglasi DC-3*, postavši standardni avioni ove kompanije. Još pre japanskog napada na Burmu, tražen je severniji put van domašaja japanskih lovačkih baza u Indokini. Mitkina, burmanski železnički terminal na severu smatrao se idealnom tranzitnom stanicom, pa je i RAF bio zainteresovan da se tu izgradi aerodrom.

Novembra 1940. pilot Vilijam L. Bond iz kineske CNAC leteo je od Ranguna, preko Mitkine, i onda skrenuo

Dole: Boeing B-29 na kineskom aerodromu. B-29 ne samo da je bio najveći bombarder u ratu, već je takođe bio korišćen na maršruti preko Grbe. To je zahtevalo izgradnju pet aerodroma, svaki sa pistom dužine od po tri kolometra.





Gore: Radnice nivelišu teren u jednoj američkoj bazi na indijskom završetku rute preko Grbe.

severno, a iza Fort Herca istočno preko neispitanog planinskog predela, dižući svoj avion do visine od blizu 4.500 m. Bond nije imao dovoljno goriva da bi izvršio direktan let do Čunkinga, pa je sleteo u Čikijangu radi dopune gorivom. Tako je obavljen prvi let preko ovog planinskog lanca koji su piloti uskoro nazvali »Grba«. Februara 1942. predsednik Ruzvelt je izrazio brigu zbog prekinutog snabdevanja Burmanskim putem, pa je na-

redio rukovodećim ljudima domaćih vazdušnih linija da se 25 transportnih aviona *daglas DC-3* pošalje u Burmu kako bi se otvorio vazdušni most do Kine. Posade koje su bile povučene sa vazdušnih linija skupile su se na aerodromu Morison Field u Floridi. Krajem aprila, *DC-3* su poleteli ka Južnoj Americi pa preko južnog Atlantika, nastavljajući preko Afrike i Srednjeg Istoka za Indiju. Pre nego što su stigli, japanska armija je zauzela Mitkinu. To je značilo da se do Kine može stići jedino direktnom severnom maršrutom preko planina, a u tome su mogli da se koriste samo aerodromi koji su bili na raspolaganju u severoistočnoj Indiji.

Prve skromne probne letove na toj ruti obavili su već piloti kineskog vazduhoplovstva. Leteći u pravcu istoka, ovi piloti su poletali sa primitivnih aerodroma u Asamu, da bi dostigli svoj prvi izazov — visinu od 3.000 m koliki je bio vrh Patkai Rendža, zatim pored vrhova visine 4.500 m. Tako stalno penjući, avioni su se potom suočavali sa grebenom između zapadnog i istočnog Iravadija koji dostižu 4.900 m. Ovo su zaista bile prave grbe; a sledila im je još jedna prepreka — lanac Santsung.

Operacija američkog ratnog vazduhoplovstva prevoženja vazdušnim putem preko Grbe startovala je sporo, što je izazvalo ogorčenje i kritiku u Americi, pošto je predsednik Ruzvelt lično garantovao da će Kini stići pomoć. Krivica je bacana i na RAF jer nisu pripremili obećane podesne aerodrome kod Asama u istočnoj Indi-



ji, jer su ih gradili lokalnom radnom snagom, koristeći najprimitivnija sredstva. U Čabui, glavnoj bazi, zbog nedostatka hangara i tvrdih platformi za parkiranje moglo se računati na angažovanje svega 25 aviona. Aerodromi izgrađeni u Mohanbari i Sokeratingu su bili poplavljeni kada je došao monsun, a pomoćni u Dzorhatu je bio nekompletan. Sa tih nezadovoljavajućih aerodroma Transportna komanda Asam—Burma—Kina trebalo je da prebacuje teret rutom preko Grbe. Transportna vazduhoplovna kompanija Transindija je bila angažovana da sa aerodroma u Bombaju, Kalkuti i Karačiju prevozi snabdevanje do aerodroma Asana. Američki letovi preko Grbe su se intenzivirali aprila 1942. kako bi prvo ostvarili strogo poverljivo prebacivanje do određenih kineskih uporišta 114.000 litara avionskog pogonskog goriva i 1.140 litara avionskog motornog ulja. Ovaj smeli poduhvat trebalo je da izvedu prvim DC-3 i sa još 10 aviona kompanije Pan Ameriken, koji su bili povučeni sa afričkih ruta — pod komandom pukovnika Kaleba V. Hejnisa (Caleb V. Haynes). Ipak, svi su napori bili uzaludni. Gorivo je naime bilo namenjeno Dulitlovim napadačima na Tokio, koji je većina od njegovih 16 bombardera uspešno izvela, ali pošto su za napad na japansku prestonicu bili prisiljeni da krenu sa nosača aviona ranije nego što je bilo planirano, nisu mogli da dospeju do kineskih aerodroma gde ih je čekalo gorivo. U svakom slučaju, treba priznati da uspešno



Levo: Slon pomaže indijskim radnicima da utovaruju u transportni avion burad sa benzinom.

Dole: Izgradnja nove poletno-sletne steze na nekom aerodromu u Indiji. Kupe zemlje su bile privremeno postavljene da označe originalni nivo visine terena, tako da su radnici mogli da budu plaćeni u skladu sa količinom prenete zemlje.

prebačena količina avionskog goriva ionako ne bi bila dovoljna, jer su u toku te akcije neki DC-3 bili skrenuti za Burmu kako bi evakuisali civile i ranjenike.



Dole: Kineski piloti ispred svojih lovaca ripablik P-43 na aerodromu Kunming 1942. godine.



Levo: Pešadija 6. kineske armije u punoj borbenoj opremi, stiže na neki od burmanskih aerodroma do aviona koji će ih prebaciti preko Himalaja u Kinu u junu 1945. godine.

Levo: Mazgu uvode preko utovarne rampe u avion Douglas C-47, u decembru 1944. I konji i mazge su bili prebacivani vazdušnim putem kako bi se prevazišla nestašica tovarnih grla.

Dole: Radnici uklanjaju zemlju za vreme građenja aerodroma Laovingping.

Skromni uspesi

Nakon toga je situacija u severnoj Africi neminovno zahtevala da se transportni avioni iz Indije prebace u zapadnu Saharu. Do sredine 1942. bilo je svega 20 aviona u Asanu sposobnih za prelet do Kine. Zbog tog skromnog broja aviona, i još skromnijih aerodroma, desetine hiljada tona mesečno koje su dostavljane Kini dok je još radio Burmanski put, svele su se na nekih deset tona. Kada je započelo letenje preko Grbe u aprilu, samo je 91 tona prevezena vazdušnim putem od strane američkog ratnog vazduhoplovstva, a u maju tek 73 tone, juna 96 tona i jula 77 — u mesecu u kome je CNAC, operišući sa aerodroma Dindžan u Asamu do Kunminga u Kini, prevezla skoro tri puta toliko. Čak i u Vašingtonu mogli su se tada čuti predlozi da celokupan prevoz treba prepustiti civilima kineske kompanije, koji bi delovali sami ili u saradnji sa Pan Amerikonom.

Zajednički naponi vojnih snaga i civila bili su, dakle, daleko ispod planiranih 4.500 tona mesečno. No, situacija je počela da se popravlja. Prvi transportni puk američkog vazduhoplovstva koji je dotle prikupio avione u Karačiju, prebazirao se na aerodrom u Asam u avgustu i već u tom mesecu isporuke su porasle na 258 tona, a svaki avion je preneo po 2,7 tone tereta. Stanje se poboljšalo kako sledi: septembar 397 tona; oktobar 545 tona; novembar 564 tone; i decembar 815 tona.

U međuvremenu su bili napravljeni planovi za reorganizaciju transporta koja je poverena Transportnoj vazduhoplovnoj komandi USAAF-a. Ona je bila sprovedena i 1. decembra 1942. komandu je preuzeo pukovnik Edward V. Aleksander (Alexander). Nova godina je dobro počela za ovaj puk i teret od 1.096 tona prevezen je u januaru, a potom skoro dvostruko više u februaru. U cilju da se ipak dostigne planiranih 4.500 tona mesečno sačinjen je plan o povećanju broja aviona i reorganizovanju rada na aerodromima. Međutim, novi piloti su morali da prođu kroz dodatnu obuku zbog rizika letenja preko visokih vrhova, zbog čega je prvo organizovana jedinica za specijalnu obuku.

Mesečna tonaža u ovom periodu je čak i opala, ali je organizacija postajala sve bolja. Do sredine marta na aerodromima je bilo 76 aviona DC-3 (američki C-47 i C-53 poznati kao *dakote* u RAF-u) a puk je raspolagao i sa 11 C-87 (adaptacija bombardera *liberator*). Snabdevanje nije preveženo samo za kinesku armiju, već i za američko-kineske taktičke vazduhoplovne snage, koje su bile pod komandom generala Šenoa (Chennault). One su se proširile u 14. vazdušnu armiju u martu, a zavisile su od maršrute preko Grbe za sva svoja pojačanja i snabdevanje.

Operativni rizik

Bilo je mnogo opasnosti na ovom vazdušnom putu. Prvo su piloti morali dugo da se penju da bi se probili preko planinskih vrhova, često i prekrivenih oblacima. Na ovom planinskom terenu bilo je teško razlikovati jedan vrh od drugog, a otežane su bile i radio veze. Vetar u velikim klisurama dovodio je do opasnih vazdušnih strujanja, a česte su bile i neočekivane oluje. Led koji se taložio na površine aviona, povećavao je ukupnu težinu letelice i tako uticao na smanjenje visine leta, i to onda kada je ta visina bila vitalna za prelet preko vrhova. Povremeno bi led kompletno prekrivao pilotsku kabinu, tako da su piloti bili prinuđeni da lete na slepo (po instrumentima).

Jedna od najvećih teškoća bile su izuzetne temperaturne razlike, počev od zagušljive vrućine na aerodromima do polarne hladnoće na visinama. Jednom prilikom otkazalo je grejanje u pilotskoj kabini i temperatura je opala na 25 stepeni ispod nule. Zbog razređenog vazduha

posade su morale da koriste neudobne maske za kiseonik. Avioni su ponekad nepovratno iščezavali sa trase i nekoliko gubitaka je ostalo obavijeno misterijom. Kompanije CNAC je izgubila tri aviona ubrzo jedan za drugim, prva dva 11. i 13. marta 1943. a 7. aprila avion broj 58 razbio se o strme planine. Njihova pozicija je tačno određena jedino zahvaljujući jednom preživlom članu posade.

Preko polovine ukupnog tereta koji se prevezio bilo je gorivo, a ostalo vojni materijal, dakle municija, rasklopljena motorna vozila, putnici pa čak i mazge. Avioni se nisu prazni vraćali nazad. Kina je imala bogata nalazišta minerala koje su Saveznici mogli da koriste za izradu municije — liskun, zatim ruda kalaja, tungsten i volfram. Ponekada su prevoženi putnici kao što je američko osoblje koje se razbolelo u Kini, ili kineske trupe za obuku na kursovima u Indiji.

Lepa gospođa Čang Kai-Šek pojavila se u Kongresu nakon leta preko Grbe, i učinila je mnogo za stimulaciju interesa američkih vrhova za zbivanja u Kini, čime je postigla povećanje pošiljki. Obecano joj je još 50 aviona transporter *kertis C-46* i organizacija koja će obezbediti ubrzanu isporuku. Prvih 30 aviona okupljeno je aprila 1943. u bazi na Floridi gde su se okupili i iskusni piloti pozajmljeni od vazduhoplovnih kompanija TVA i Nordvest Erlajnz, zajedno sa 250 drugih članova posade. Poleteli su po grupama od deset aviona, počev od 5. aprila. Zaputili su se maršrutom preko Portorika u Zapadnoj Indiji, Džordžtauna u Britanskoj Gijani, Belena i Natala u Brazilu. Potom su nastavili let preko Atlantika, sleteli na ostrvo Asunsion, zatim nastavili let do Akre, preko Afrike do Adena i Karačija, odakle su imali završnu etapu leta koju su izvršili do Asama, gde je počinjala ruta preko Grbe.

U početku su novi transportni avioni *C-46 komando* razočarali. Istina, oni su mogli da ponesu 3,6 tona tereta umesto 2,7 tona, koliko su nosili *C-47*, međutim, ovaj novi tip aviona je bio požurivan u proizvodnji pod pritiskom rata i imao je mnogo početničkih nedostataka. I da se radilo o normalnom letenju, bile bi potrebne mnoge ispravke, a pogotovu što se *C-46* suočio sa letovima na velikim visinama i kroz jako vazdušno vrtloženje na maršruti preko Grbe. General Stilvel, koji je zastupao američke vojne interese u Kini, zapisao je u svom dnevniku:

»...*C-46* je pravo strašilo, karburator se zamrzava. Izgubili smo šest aviona iznad Grbe a moral posada je sve slabiji i slabiji...« On nije bio čovek koji bi davao blage izjave pa je zapisao i da je »uveliko najavljavani vazduhoplovni korpus pao kada je došlo do administracije i komandovanja«. Zaista je što-šta moralo biti nezadovoljavajuće jer statistika o korišćenju aviona uporno pokazuje da su avioni iz sastava CNAC, većinom tipa *DC-3*, — najmanjim avionima u službi na redovnoj vazdušnoj liniji preko Grbe — prevezli dva puta veći teret u to vreme nego Vazduhoplovna transportna komanda.

Posle nekih reorganizacija, sredinom 1943. i novih mera koje su sprovedene u opsluživanju, mesečna tonaža materijala koja je prevežena preko Grbe, porasla je od 1.705 tona u junu, na 3.130 tona u julu, da bi usledilo 4.055 tona u avgustu. Tako je granica od 4.500 planiranih tona pređena u septembru i u Vašingtonu je zavlдало oduševljenje podstaknuto i preveženim teretom od 6.123 tone u oktobru — ali onda je ta tonaža opet opala kada su nastupile kriza za krizom na toj najopasnijoj vazdušnoj liniji na svetu.

U proteklih šest meseci, Indijsko-kineski put je pretrpeo 135 većih nesreća sa 168 poginulih članova posade. Zastao je i dolazak novih *C-46* iz Amerike jer je fabriki bilo



Američki vojnici kontrolišu pakovanje padobrana na sanduke sa municijom koji će biti izbačeni jedinicama na liniji fronta.

potrebno vreme za sprovođenje neophodnih izmena. U međuvremenu došlo je do nedostatka rezervnih delova za avione u Indiji, pa je 25 aviona *C-46* stavljeno van upotrebe. Radovi na održavanju aviona u tropskoj sezoni mogli su da se obavljaju jedino noću; danju bi temperature dostizale i preko 54°C, pa bi avioni bili tako vreli da su pri dodiru mogli da prouzrokuju opekotine drugog stepena.

Sa monsunskom vlažnom sezonom, Kunming, glavni kineski aerodrom za prijem materijala, na 4 km od utvrđenog grada istog naziva, postao je neupotrebljiv. Pista dugačka 2.194 m, izgrađena od šljunka i lomljenog kamena, bila je poplavljena uprkos tome što se nalazila na nadmorskoj visini od 1.905 m i letovi su morali da se prekinu sve dok nisu prokopani drenažni kanali.

Potom se umešao i neprijatelj. U početku Japanci nisu spremno reagovali na ovaj obiman plan podržavanja kineskog otpora, a onda su startovali sa izgradnjom lovačkih aerodroma u severnoj Burmi i dopremanjem lovaca do Mitkine kako bi prekinuli snabdevanje. Pošto je svakog sata preko Grbe letelo nekoliko aviona i najkraće japanske lovačke patrole imale su dobre šanse za efektivno presretanje ponekog aviona. Japanski lovci su se prvi put pojavili 13. oktobra i oborili jedan *C-46* i jedan *C-87* iz Transportne vazduhoplovne komande i jedan kineski *DC-3* na području Sunprabuma. Sledeći napadi su bili izvršeni narednih dana, koji su kulminirali gubitkom tri aviona *C-47* deset dana kasnije. Međutim, lovci su doživeli iznenađenje 27. oktobra 1943. Napali su veliku formaciju četvoromotoraca misleći da su to *C-87 liberatori*, transporteri. Međutim, pokazalo se da su to teški bombarderi *B-24 liberatori* sa teškim odbranbenim naoružanjem i te kako opreznim strelcima, koji su odmah oborili osmoricu iznenađenih napadača. Zbog te nove opasnosti, u međuvremenu je odlučeno

premeštanje transportne maršrute severnije. Isto tako, maršrutni letovi preko Grbe morali su da se izvršavaju ne samo danju već i noću. To je povećalo opasnosti u toku letova, ali ih je oslobodilo japanskih lovaca koji nisu imali šanse bez avionskih radara. Nijedan transportni avion nije izgubljen u novembru, no Japanci su počeli da obraćaju pažnju na same lokacije aerodroma koje je bilo teško sakriti, zbog sve jače noćne aktivnosti. U vazдушnom napadu na Dindžan 12. decembra, CNAC-ova operativna zgrada i skladišta robe kao i indijska carinarnica bili su uništeni. Četiri dana kasnije, japanski bombarderi su napali Kunming na drugom kraju maršrute bacivši bombe na pistu.

Srećom što je RAF upravo tada uspostavio kontrolni sistem i za javljanje nad područjem Asama, a to je organizovala i 14. vazдушna armija za prilaze Kini. Uz to, saveznici su širom tog ratišta bombardovali neprijateljske lovačke i bombarderske baze.

U međuvremenu, isporuka materijala ne samo da je održavana na istom nivou, već je i povećana. Modifikacije na transportnim avionima *C-46* bile su izvršene, pa su ovi avioni krenuli ka ratištu krajem 1943. natovareni rezervnim delovima za osposobljavanje aviona. Još nekoliko aviona *C-87*, skinutih sa drugih linija, bili su stavljeni na raspolaganje transportnom vazduhoplovnim puku, kao i 25 aviona *B-24 liberator* koji su dotle bili bombarderi, a preuređeni su za korišćenje kao transportni avioni. Tako je snabdevanje za Kinu sada planirano na 9.072 tone mesečno, već decembra dostiglo količinu od 11.468 tona.

Isturene udarne baze

Novi tip transportnog aviona *doglas DC-4 skajmaster* (označen kao *C-54* u američkom ratnom vazduhoplovstvu), bio je uveden na ovoj maršruti u 1944. Međutim,



Dole: Avion kurtis C-46 komando Indijsko-kineskog pu-
ka iznad snegom zavejanih
Himalaja. Ovaj tip aviona je
stigao na rutu Grba 1943.

preko Grbe nisu više leteli samo transporteri. Pojavio se najveći bombarder u ratu, *boing B-29* supertvrđava, kojim je bila naoružana 20. vazдушna armija američkog ratnog vazduhoplovstva, formirana u aprilu 1944, bazirana u istočnoj Indiji. Za napade na Japan bilo je neophodno da ovi bombarderi operišu sa isturenih baza u Kini i hiljade kineskih seljaka napregnuti su se da pripreme pet uzletišta na području Čengtu — oko 1.600 km od Karagpura, blizu Kalkute, gde je bila glavna američka baza za avione *B-29* u Indiji. To je značilo da preko Grbe treba preneti bombe, gorivo, ulje, rezervne delove i ekipe za održavanje bez narušavanja redovnog snabdevanja. Nekoliko aviona *C-46 komando*, poslanih u pojačanje nije bilo dovoljno pa su i bombarderi *B-29* prevozili bombe i gorivo. Nekoliko bombardera je dakle oslobođeno oklopa i naoružanja i pretvoreno u transporter, a pridružilo im se nekoliko *C-109 (B-24 D/E liberatori* adaptirani za leteće tankere).

Ovaj prevoz bio je veliko iskušenje za *supertvrđave* koje su tada bile još neispitani avioni sa neizbežnim početničkim teškoćama. Pregrevanje motora bio je poseban problem koji je bio utoliko opasniji za vreme neizbežnog neprekidnog penjanja do visine od 6.100 m radi izbegavanja vrhova. Otkazivanja motora su prouzrokovala priličan broj gubitaka, a posade su smatrale da je sigurnije ići na bombarderske zadatke no leteti preko Grbe. Povremeno su i avioni RAF-a leteli za Kinu zbog nekih svojih manjih jedinica za vezu. Avion *dakota* iz sastava 31. grupe RAF-a nedeljno je isporučivao jednoj od tih jedinica poštu, hranu i rezervne delove za opremu. Brigadni general Tomas O. Hardin preuzeo je komandu nad Indijsko-kineskim putem 1944. Te godine obim prevoza je bio sve veći (juna 13.600 tona), a prevoženje

snabdevanja je udvostručeno do kraja godine, kada je dnevni proseki raspoloživih aviona za ove operacije brojao 250 mašina. Bilo je fluktuacije saglasno godišnjim dobima i potrebama operacija u Burmi. Iako su gubici postajali manji kako su piloti sticali iskustva, prirodne opasnosti su ipak odnosile svoj danak. Jednom avionu je vazdušni vrtlog odbio krilo i posada je poginula. Neke posade su podlegle opasnostima na zemlji nakon uspešnog iskakanja padobranima. Često su morali da odbace nešto od tereta da bi olakšali opterećenje u očajničkoj borbi za održavanje aviona na potrebnoj visini leta. U jednoj takvoj prilici posada iz sastava CNAC je bila primorana da odbaci sanduke sa milionima kineskih dolara. Uprkos nastojanjima za poboljšanje navigacione opreme, žestoki unakrsni vetrovi su doveli do skretanja aviona na sever i ka visokim planinskim vrhovima, što je tokom preletanja Grbe sve vreme predstavljalo najveću opasnost.

Da bi održavanje tih aviona bilo što bolje i što lakše, svaka vazduhoplovna baza u Indiji imala je jedan osnovni tip aviona. Avioni *DC-3* su na kraju isključeni sa linije i preusmereni na letove na unutrašnjim vazдушnim linijama u Indiji ili u Kini. Aerodromi Čabua, Misahari i Sukerating su postali glavne baze za transportne avione *C-46 komando*, svaka sa po 48 aviona. Aerodromi Džorhad, Tezpur i Šamšernagar prihvatili su avione *C-87* i *C-109* varijante *liberatora*, a Tergaon je bio baza za avione *C-54 (DC-4)*. Blizu 400 transportnih aviona različitih tipova bilo je u sastavu jedinice, od toga u svakodnevnom zadacima neprekidno upotrebljavano je barem 250 aviona. Njima je letelo i održavalo ih u ispravnosti 22.000 ljudi letačkog i zemaljskog osoblja na aerodromima, uz pomoć od oko 50.000 radnika. Međutim, tok rata je zaustavio planove za povećanje kapaciteta linije. Kinezi, uz savezničku pomoć trudili su se da što pre bude otvoren novi deo Burmanskog puta od Leda, nekadašnjeg centra za uzgoj čaja i krajnja stanica železnice iz Kalkute, preko planina do Kuninga. Duž puta vodila je najduža linija naftovoda na svetu, a mnogi njegovi delovi stigli su preko Grbe. Kada su Japanci konačno bili odbijeni iz blizine Ledo puta (nazvanog kasnije Stilvelov put), krajem januara 1945. počeo je da se bez prestanka odvija dosta efikasniji drumski promet od Burme do Kine.

Sa ponovnim zauzimanjem aerodroma u Burmi, avioni su se vratili na svoje nekadašnje aerodrome i usmerili se na nešto dužu, ali zato bezbedniju rutu, izbegavajući najviše planinske vrhove, dok su neki avioni počeli da sleću u Kitikinu. Tako je u proleće mesečni teret dostigao 40.800 tona. U to vreme, vazdušni transport RAF-a u Burmi je već mogao sam da zadovolji potrebe armije koja je bila angažovana u oslobađanju Burme, omogućivši američkom transportnom vazduhoplovstvu da se preusmeri na letove preko južne rute Grbe. Za godinu 1946. je planiran prevoz 90.700 tona mesečno. Međutim, sa japanskom kapitulacijom u avgustu 1945. to više nije bilo potrebno. Vrhunac je bio postignut u julu 1945. kada je bilo prevezeno 63.500 tona. Na kraju novembra, obustavljeni su letovi preko Grbe, izuzev povremenih specijalnih misija. Sve u svemu, od vremena pred kraj 1941. pa do kraja 1945. avioni Transportne vazduhoplovne komande (ATC) prevezli su vazdušnim putem 672.481 tonu za Kinu, od toga 589.670 tona preko Grbe. U istom tom periodu, avioni kompanije CNAC su prevezli 45.360 tona u Kinu, a polovinu te količine do Indije, u oko 80.000 preleta preko Grbe, koji su stajali života 25 posada. Poslednja operacija za avione iz ATC preko Grbe, bila je evakuacija vazdušnim putem 47.000 američkih vojnika iz Kine, do luka za ukrcavanje u Indiji, kao prvi korak na njihovom povratku kućama.



LETEĆI SAMURAJ

Saburo Sakai, pilot-lovac japanske carske mornarice, postigao je šezdeset i četiri vazdušne pobjede

Ujutro 8. decembra 1941. američke jedinice na Filipinima počele su da primaju uznemirujuće i protivrečne vesti o napadu na mornaričku bazu u Perl Harboru, s druge strane međunarodne datumske granice. Ubedeni da će i Luzon, najseverniji od filipinskih većih ostrva, uskoro doživjeti sličnu sudbinu, Amerikanci su sve avione poslali u vazduh na izviđanje, no do napada nije došlo. Kada je, na kraju, avionima ponestalo goriva, piloti su morali da se spuste sa svojim *kertis P-40 vorhawk* kako bi se snabdeli gorivom. U tim trenucima počeli su da se približavaju nepoznati avioni i koji čas kasnije, aerodromi na Luzonu doživeli su žestok napad. Formacije japanskog mornaričkog vazduhoplovstva bile su zakasnile zbog magle na aerodromima na Formozi, odakle su poletele. Japanski piloti su bili pre poletanja ubedeni da će to zakašnjenje kobno uticati na ishod akcije, međutim, time su dobili neočekivanu prednost. Jedan od retkih *kertisa P-40* koji je uspeo da se vine u vazduh iznad žestoko napadnutog aerodroma Klark Fild postao je prva američka žrtva novog rata u tom delu šireg tihookeanskog ratišta. Njegov pobednik bio je iskusan pilot japanske lovačke grupe Tajnanskog vazdušnog puka, mornarički pilot, narednik Saburo Sakai, koji je rođen 1916. na ostrvu Kjušu, u siromašnoj porodici čiji su preci bili samuraji.

Podrška borbama na zemlji

Sakai nije dugo čekao da učestvuje u borbenim operacijama. Maja 1938. poslat je u kopneni 12. lovački puk koji je u Kiučangu u Kini delovao avionima *micubiši A5M* — koje su saveznici kasnije nazvali *klod*. Njegov prvi borbeni let, tokom kojeg su ga čuvali iskusniji piloti njegove jedinice, doneo mu je prvu vazdušnu pobjedu, iznad Hankova, a njegova žrtva bio je kineski lovac u sovjetskom avionu *polikarpov I-16*. Nakon toga nisu više videli mnogo kineskih lovaca, pa je njegova jedinica slata u borbu jedino onda kada je mitraljiranjem bilo potrebno pružati podršku borbama na tlu. Tokom jednog od retkih kineskih napada 3. oktobra 1939. 12 bombardera *tupoljev SB-2* bombardovalo je aerodrom u Hankovu, koji je tada već bio u japanskim rukama. Napad je prouzrokovao prilično komešanje, znatne ljudske gubitke i oštećenje mnogih aviona. Sakai je bio jedini pilot koji je blagovremeno uspeo da uzleti i da stigne bombardere u povlačenju te da jednog od njih ošteti. Uskoro zatim poslali su ga na godinu dana nazad u Japan i strogo mu zabranili da ikome ista pomene o tom napadu na Hankov.

Maja 1941. vratio se u Kinu kao pilot posebne probne jedinice za ispitivanje prvih primeraka tada još uvek tajanstvenog i izuzetnog novog lovca *micubiši A6M2*, koji je kasnije širom Tihog okeana postao poznat kao *zero*. Tih nekoliko aviona uskoro je sa neba oteralo sav kineski otpor, iako je sam Sakai morao poduže da pričekava da bi mu se pružila prilika da poveća broj svojih pobjeda. Dok je 11. avgusta 1941. pratio bombardere, ispod sebe, na nekom aerodromu, primetio je dva lovca *I-16* koji su se upravo spremali za uzletanje. Pikirao je pravo na njih i uništio ih. Nakon toga je primetio jedan školski dvokrilac pa je uništio i njega. Septembra 1941.

premešten je u Tajnanski vazdušni puk koji je upravo formiran u okviru ratnih planova koji su već pre godinu dana pravljani za sve bliži sukob sa saveznicima. Piloti lovaci nastojali su da na brojnim letovima svojim lovačkim avionima dostignu što veći dolet. Iskustva koja su tokom tih trenajnih letova stekli, u kasnijem ratovanju na prostranom Tihom okeanu omogućila su im da obave neke od najdužih letova iznenadivši tako američke protivnike koji nisu ni sanjali da je *zero* uopšte sposoban da to postigne.

Uskoro nakon prvih napada na Filipine, čitav Tajnanski puk prebačen je na upravo zauzete aerodrome između Luzona i Bornea, odakle su leteli u borbe sa holandskim i američkim pilotima koji su branili istočnu Javu. Tada su se japanski piloti prvi put susreli sa brzim, snažnim i jako naoružanim bombarderima *B-17 fortres*, poznatim *letećim tvrđavama* američkog armijskog vazduhoplovstva, koje je bilo jako teško oboriti. Sakai je tada krenuo u borbu, jednu od prvih, sa tim bombarderom i oborio četvomotorac pod komandom kapetana Kolina Kelija (Collin Kelly). Nakon više pobjeda nad protivničkim lovcima iznad Jave, februara meseca, spisak Sakaijevih pobjeda popeo se na 13, a sledećeg meseca se razboleo i morao da ode u bolnicu.

Elitna jedinica čutai

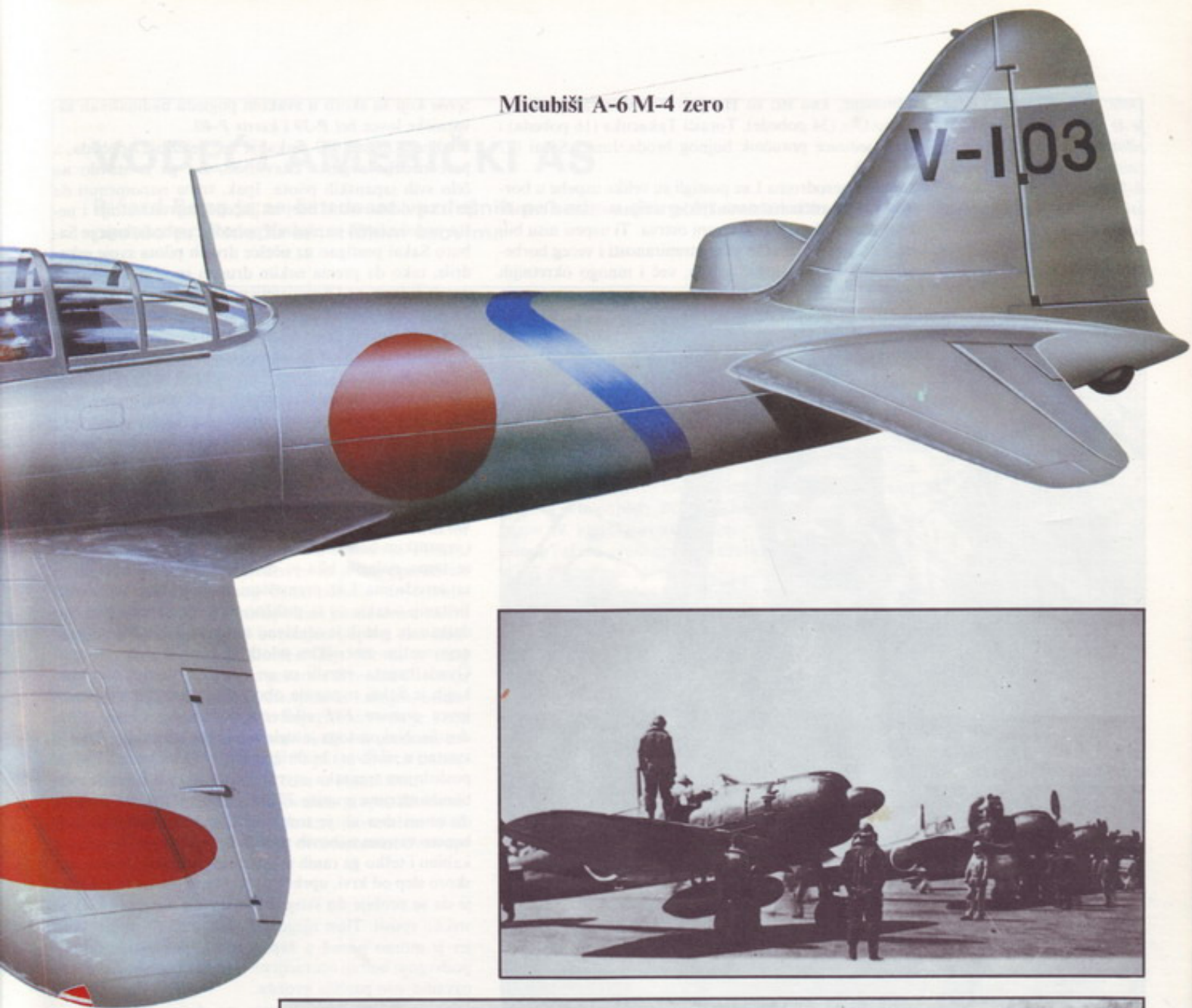
Kada se izležio, vraćen je u svoju jedinicu, koja se sada nalazila na severozapadnoj obali Nove Gvineje i upravo je tamo stekao najveću slavu. Kod gradića Lae je njegova eskadrila postala najuspešnija u čitavom japanskom mornaričkom vazduhoplovstvu. U toj eskadrili on nije bio jedini uspešan pilot, već se uz njega borilo još nekoliko pilota koji su kasnije postali vodeći asovi svoje



Gore: Kada je decembra 1941. buknuo rat na Tihom okeanu, Sakai je leteo na lovcu micubiši A6M2 zero. Njegov Tajnanski puk je do kraja iskoristio mogućnosti ovog aviona pokrivajući sa Formoze japanske operacije protiv Filipina a kasnije protiv Holandske Istočne Indije (Indonezije).

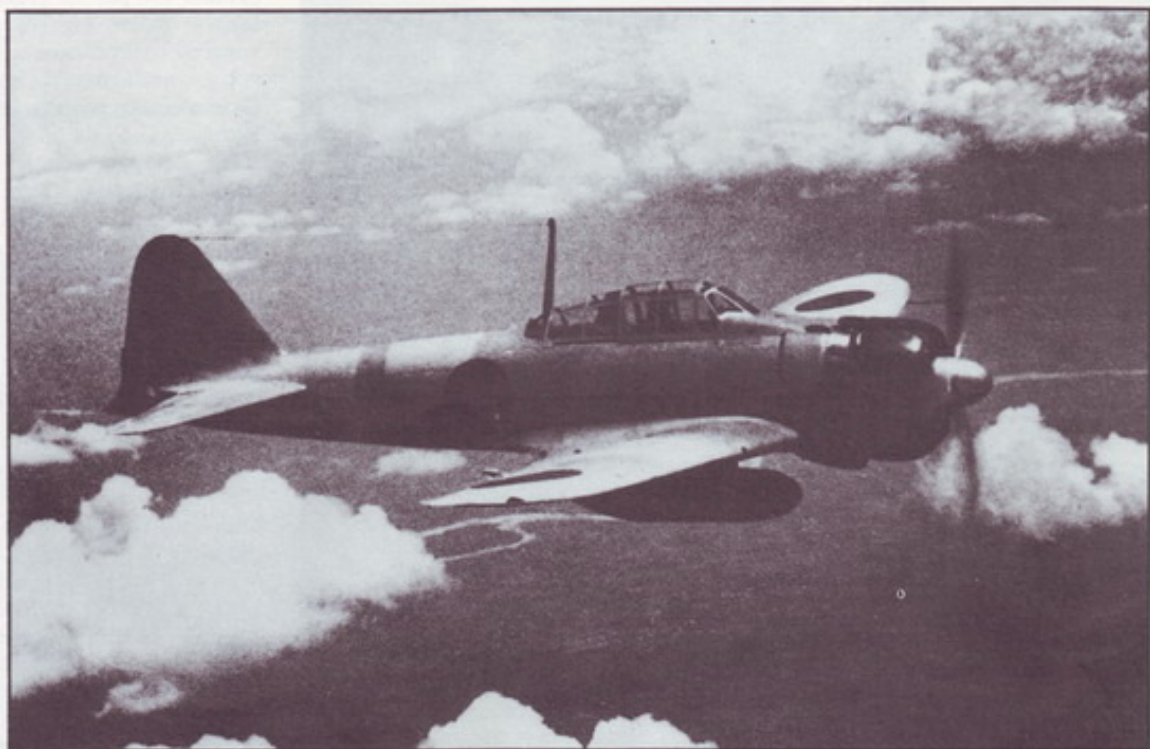
Gore desno: Ujesen 1943. u jedinice je počeo da stiže

Micubiši A-6 M-4 zero



poboljšani, jače naoružani i nešto brži A6M5 zero. No, on ipak više nije bio dorastao modernim američkim lovcima, posebno helketima s kojima se Sakai borio nad Ivo Džimom.

Desno: A6M2 zero krajem 1941. nalazio se u brojnim japanskim mornaričkim jedinicama. Bio je brz, okretan i stalno je pobeđivao tadašnje američke lovce.



Dole: Saburo Sakai (slika je iz 1937. kada je bio u pilotskoj školi) bio je među zaista retkim japanskim podoficirima koji su dobili oficirski čin kao priznanje za svoju hrabrost.

domovine, kao što su Hirojoši Nišizava (87 pobjeda), Tošio Ota (34 pobjede), Toraiči Takacuka (16 pobjeda) i vođa jedinice poručnik bojnog broda Juniči Sasai (27 pobjeda).

Lovci sa aerodroma Lae postigli su velike uspehe u borbama sa američkim i australijskim snagama što su branile Port Morezbi na južnoj strani ostrva. Ti uspesi nisu bili posledica samo znatno jače istreniranosti i većeg borbenog iskustva japanskih pilota, već i mnogo okretnijih

zeroa koji su skoro u svakom pogledu nadmašivali savezničke lovce *bel P-39* i *kertis P-40*.

Sredinom maja 1942. Sakai je već beležio 27 pobjeda, a prve nedelje avgusta čitavih 58, što ga je stavilo na čelo svih japanskih pilota. Ipak, treba napomenuti da je u taj dosta visok broj uključeno najverovatnije i nešto nedokazanih vazdušnih pobjeda i pobjeda koje je Saburo Sakai postigao uz učešće drugih pilota svoje eskadrile, tako da prema nekim drugim izvorima broj njegovih pobjeda nad neprijateljem u to vreme još uvek nije prelazio ukupno 28.

Među njegovim žrtvama bili su avioni *nort ameriken B-25 mičel*, *martin B-26 maroder*, *boing B-17*, australijski *lokid hadson*, *P-40* i priličan broj *P-39* od kojih je 16. juna oborio četiri. Američki noćni napadi često su uskraćivali odmor pilotima na aerodromu Lae i jedne julske noći Sakai je bio potpuno zasut zemljom tokom bombardovanja i zamalo se nije ugušio.

Naređenje pristiglo 8. avgusta upoznalo ih je sa sasvim novim zadacima. Američki marinci su se, naime, upravo bili iskrcali na Gvadalkanal na Solomonovim ostrvima i japanskim bombarderima i bojnim brodovima koji su se tamo nalazili bila je neophodna zaštita. Svi lovci sa aerodroma Lae premešteni su u Rabaul na Novoj Britaniji odakle su sa prilično strepnje krenuli ka Gvadalkanal gde ih je očekivao susret sa još, tada, prilično nepoznatim američkim pilotima. Čim su doleteli iznad Gvadalkanala, razvili su se sukobi u vazduhu, tokom kojih je Sakai uspeo da obori dva američka aviona — lovca *gruman F4F vildket* i bombarder *daglas SBD dontlis*. Nakon toga je ugledao još osam aviona koje je svrstao u *vildkete* i bezbrižno ih napao od pozadi. No, u poslednjem trenutku utvrdio je da se radi o torpednim bombarderima *gruman TVF evendžer*. Uspeo je, doduše, da obori dva ali je tom prilikom bio zasut odbrambenom vatrom njihovih strelaca koji su pogodili njegovu kabinu i teško ga ranili u glavu. Uz neizdržljive bolove i skoro slep od krvi, uprkos čestom gubljenju svesti uspeo je do svog aerodroma u Rabaulu i da se srećno spusti. Time njegovim mukama nije došao kraj, jer je morao nazad u Japan gde je bez anestezije bio podvrgnut bolnoj operaciji na očima iz kojih mu je hirurg ozvadio više parčica gvožđa.

Iako je nakon toga oslepeo na desno oko, ipak je konačno opet primljen u Tajnanski vazduhoplovni puk koji je u međuvremenu, zbog strahovitih gubitaka iznad Gvadalkanala, pövučen u Togobaši u Japanu. Nije mu bilo dozvoljeno da učestvuje u borbenim letovima, već jedino u eksperimentalnim letovima novih aviona i kod trenaze novih pilota. Time se bavio do juna 1944. kada je prebačen u Jokosuški vazdušni puk i s njim uskoro krenuo na Ivo Džimu. Tamo se više puta sukobio sa američkim mornaričkim lovcima *gruman F6F helket* koji su već bili dosta bolji od njegovog aviona i jednoga je oborio. Njegovo odeljenje je 3. jula dobilo naređenje da krene u samoubilačku akciju tokom koje je trebalo da prvoj većoj formaciji bombardera omogući da napadne američke brodove, a na kraju da se svi lovci zajedno s bombama koje su nosili strmoglave na protivničke brodove. No, američki lovci su još daleko ispred cilja oborili sve bombardere, pa su se preživeli japanski lovci vratili na ostrvo Ivo Džimu. Sledećeg meseca Jokosuški puk poslat je u Japan, u Jokosuku.

Godine 1945. Sakai je prebačen u Macujamski puk u kome su se privikavali na nove lovce *kavaniši Nik2-J šiden-kai*, no Sakai više nije dobio dozvolu da učestvuje u borbama. Uprkos tome je 13. avgusta 1945. na dan kada se rat u stvari završio, unatoč zabrani poleteo sa svojim drugom i zajedno su oborili *boing B-29* koji je tako postao njegova 64. žrtva.



VODEĆI AMERIČKI AS

Ričard Bong je sa četrdeset vazdušnih pobeda u drugom svetskom ratu postao prvi među američkim asovima

Ričard Ajra Bong (Richard Ira Bong), sin farmera koji je od detinjstva pokazivao interesovanje za avijaciju, pravio modele aviona, kao pilot-lovac bio je i izuzetan strelac, a kasnije je postao apsolutni as, prvi među američkim pilotima u drugom svetskom ratu.

Dik Bong, rođen u mestu Poplar, u Viskonsinu 1920, završio je državni koledž za nastavnike u Superioru, ali juna 1941. dobrovoljno je stupio u američko ratno vazduhoplovstvo kopnenih snaga na obuku kao kadet. Završio je obuku i stekao pilotski znak »krila« u januaru 1942. Ostao je u Sjedinjenim Državama kao instruktor letenja u Lejk Fildu u Arizoni i na Hamilton Fildu u Kaliforniji, jer nije bio određen ni za jednu operativnu jedinicu. Potom je jednog dana odlučio da isproba nekoliko akrobacija na maloj visini jureći iznad zaliva San Franciska, napravivši uobičajeni luping oko srednjeg dela čuvenog mosta Golden Gejt. Morao je zbog toga da se javi na raport kod generala Džordža C. Kinija (Georg G. Kenney), i bio je disciplinski kažnjen, međutim, general je njime bio toliko impresioniran da je, kada je kasnije primio komandu nad lovačkom grupom, zahteva da se Bong nađe među 50 pilota lovaca izabranih iz sastava vazduhoplovne baze u Hamiltonu.

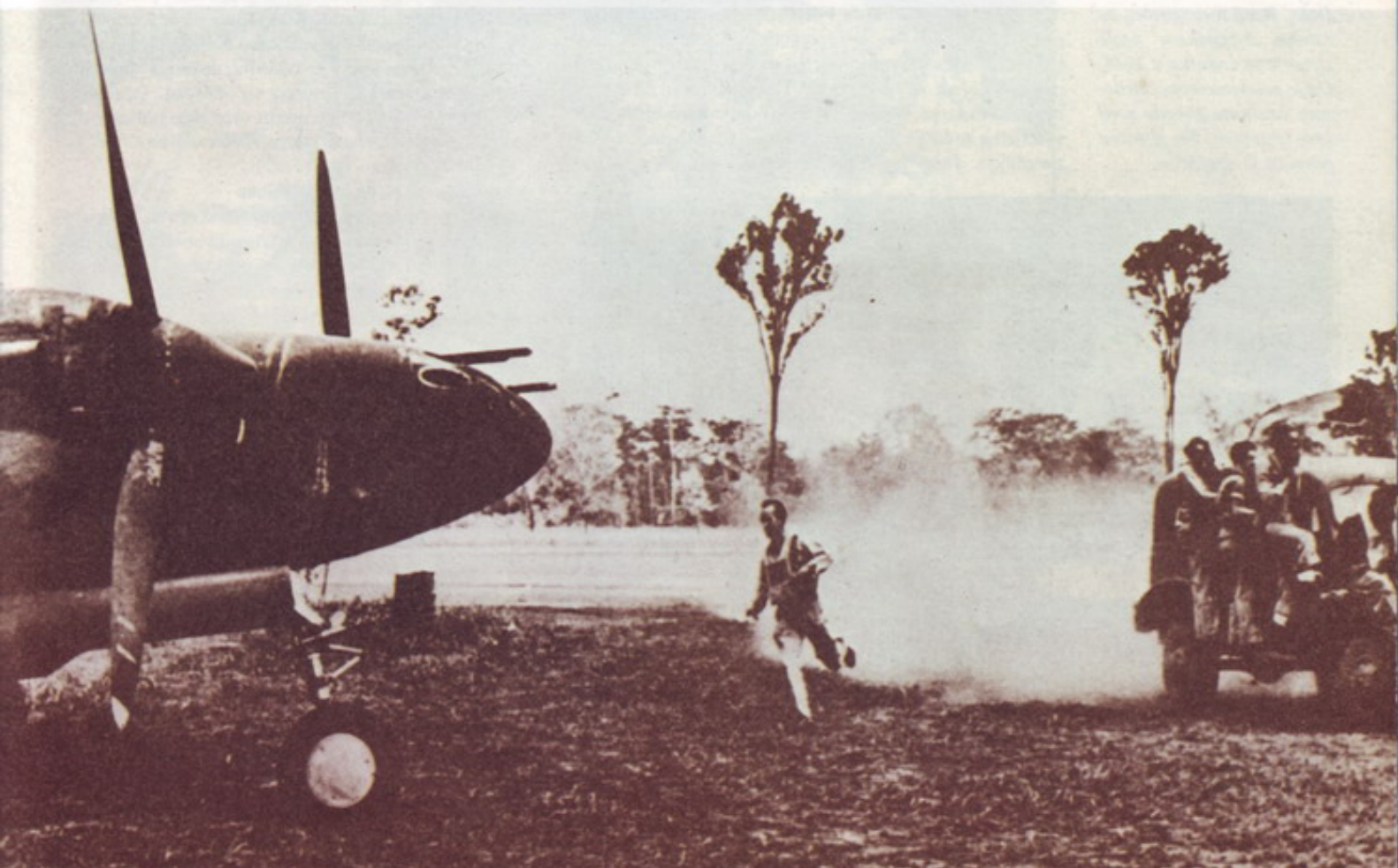
Bong je bio raspoređen u 39. lovačku grupu, 35. lovačkog puka, i stigao je na Tihom okeanu u novembru 1942. Tada je 35. lovački puk leteo na dvomotornim dvotrupcima lokid P-38 lajtning.

Južno pacifičko ratište

Dik Bong je uništio prve japanske avione 27. decembra 1942. kada je pogodio jedan bombarder za obrušavanje aiči i jedan zero iz pratnje. Izvršavajući zadatke iznad ostrva i voda na južnom Tihom okeanu u području Nove Gvineje, leteći u »slobodan lov« ili kao pratnja bombardera, on je postepeno produžavao spisak svojih pobeda. U početku 1943, Bong je uništio dva lovca *nakadžima* (*oskara*) 7. januara, a idućeg dana još jednog, što je bila njegova peta pobeda. Potom je bio prekomandovan u 9. grupu 49. lovačkog puka. Trećeg marta je »dodao« još jednog *oskara* svom zbiru vazdušnih pobeda, a usledile su još dve pobede 11. marta. Na dan 29. marta oborio je jedan bombarder, a 14. aprila zapalio jedan bombarder *micubiši*. Do 12. juna je tako postigao 11 vazdušnih pobeda, kojima je dodao još četiri nad japanskim lovcima 26. jula 1943. Sa jednim oborenim japanskim izviđačkim avionom, 6. oktobra, i dvostrukom pobedom nad lovcima zero, 29. oktobra i 5. novembra, on je završio svoju prvu godinu u vazdušnim borbama na južnom delu Tihog okeana sa spiskom od 21 vazdušne pobede i bio je poslat kući na odsustvo i oporavak.

U akciju je ponovo stupio početkom 1944. Naime, bila je dešifrovana jedna japanska depeša 27. februara i tako je otkriveno tačno vreme letenja jednog japanskog transportera iz Rabaula do japanske baze na ostrvu Vivak. U tom su avionu putovali štabni oficiri. Bong je krenuo na

Dole: Piloti lajtninga poleću na znak uzbune sa baze u Novoj Gvineji.





Gore: Dik Bong je postigao svojih 40 vazdušnih pobjeda leteći na lovačkom avionu lokid P-38 lajming.

presretanje neprijateljskog transportera, međutim, kada su stigli nad Vivak, japanski avion je već bio sleteo. Bong se obrušio nad avion, otvorio vatru i mašina je buknuła u plamenu i eksplodirala. Dvojica pilota su onda okrenuli da mitraljiraju počasnu četvu japanskih vojnika koji su bili postrojeni za doček štabnih oficira. Međutim, uništenje ovog aviona nije priznato kao pobjeda Bongu, pošto 5. vazduhoplovna komanda nije priznavala pobjede pilotima ako se radilo o uništavanju aviona na zemlji.

Leteći vitezovi

Za vreme lovačkih akcija iznad Tadžija, na Novoj Gvineji Bong je 3. marta 1944. oborio dva bombardera *micubiši*. Potom je Bong bio povučen iz borbe i poslat u Australiju na odsustvo i oporavak, međutim, vratio se tačno u vreme borbi iznad Holandije i već 3. aprila je sa svojom 9. lovačkom grupom, zvanom »Leteći vitezovi«, pratio *leteće tvrđave*, oborivši tom prilikom jednog lovca, što je bila njegova 25. vazдушna pobjeda.

Bong je oborio sledećeg japanskog lovca 11. aprila a sutradan, kada je 188 američkih bombardera napadalo ostrvo Holandiju, Bong je pilotirao na jednom od 67 lovačkih aviona u zaštiti bombardera i tada je oborio dva lovca postavši tako prvi američki pilot-lovac na Tihom okeanu, koji je dostigao apsolutni rekord u broju pobjeda čuvenog asa Edija Rickenbeka (Eddie Rickenbacker) iz prvog svetskog rata. U stvari, jedna od njegovih vazдушnih pobjeda je tada bila priznata samo kao »verovatno uništen« neprijateljski avion. Zato je vodstvo 5. vazdušne komande, kome je do te pobjede bilo stalo i više no Bongu, poslalo roniuca u zaliv Tamenerah, gde je Bong prijavio da je pao sporan neprijateljski avion, i da ga je pogodio u levo krilo i kabinu.

Ronilac je pronašao taj japanski avion i uskoro javio da je pogoden upravo kako je Bong izvestio. Bongova 28. vazдушna pobjeda je tako konačno priznata.

Unapređen u čin majora Bong je bio ponovo poslat na odsustvo, ali se vratio na Filipine u oktobru, gde je 49. puk već učestvovao u operacijama. Oborio je dva japanska lovca 10. oktobra, iako je zvanično sada bio pukovski oficir za naoružanje i više nije morao da leti na borbene zadatke. Međutim, on je i dalje leteo obično na specijalne zadatke za koje je smatrao da mogu da budu zanimljivi. Tako je 27. oktobra bio jedan od pilota u

lovačkoj grupi koja je poletela da presretne pet japanskih lovaca u napadu. Četiri su oborili, od toga jednoga i Bong. Idućeg dana on je bio određen da leti na izvidanje, kako bi potražio podesna mesta za pomoćna letelišta. Umesto toga, on je pronašao dva japanska lovačka aviona i oborio ih, a čitava akcija je bila potvrđena brojnim svedocima sa aerodroma Takloban. Ove pobjede su kod generala »Hap« Arnolda pobudile neku zabrinutost, jer se uplašio da će izgubiti svoga proslavljenog vrhunskog asa pilota. Međutim, Bongov komandant lovačke grupe, general Kini uspeo je da ubedi Arnolda da je Bong ovo učinio u samoodbrani jer ga Japanci stalno napadaju u obavljanju njegovih instruktorskih zadataka. Pri tome Bong je izgradio svoju filozofiju kojom je tvrdio da je »očigledna demonstracija najbolji način učenja«.

Poslednji borbeni zadatak

Bong je postigao svoju 40. vazдушnu pobjedu 10. novembra, dok je bio u pratnji bombardera koji su napadali japanski konvoj brodova u zalivu Ormok ostrva Lejte. Toga predvečerja već je bilo i drugih vazдушnih borbi, tokom kojih je Bong uništio još dva japanska lovca. Američke jedinice su se iskrcale na Ormok 7. decembra 1944. tačno na trogodišnjicu japanskog napada na Perl Harbor. Za vreme ove operacije, Bong je oborio jedan bombarder za obrušavanje i još jednog lovca. U nastavku ovih akcija, Bong je počeo da leti sa Tomijem Mekgrom (Tommy McGuire), iz 475. lovačkog puka, jer su piloti 49. počeli da se bune zbog Bongovog učešća u njihovim akcijama i »oduzimanja« mnogih pobjeda. Tomi Mekgir sa 30 vazдушnih pobjeda bio je glavni Bongov rival na Pacifiku i među njima se razvilo prijateljsko takmičenje. Bong i Mekgir su jednom poleteli da potraže neprijateljske avione, bilo je to 15. decembra 1944. i vratili su se u bazu sa po jednom postignutom vazдушnom pobedom. Dva dana kasnije, Bong se priključio Mekgriovoj grupi radi patroliranja iznad San Žozea, i kada su okrenuli da se vrate kući, spazili su dva japanska lovca kako nailaze prema njima iz pravca severa. Bong je odabrao jednoga a Mekgir drugog, i oba japanska aviona su oborena. Ova akcija je označila Bongovo 40. priznatu vazдушnu pobjedu, dok je Mekgrov broj pobjeda narastao na ukupno 32.

Udes na trenazi na mlaznom avionu

Bong je u međuvremenu bio povučen iz borbe; on je dao od sebe mnogo više nego što je iznosila uobičajena kvota borbenih letova, i za njega je rat praktično bio završen. Za vreme svojih borbenih perioda na Tihom okeanu, on je učestvovao u izvršavanju 146 borbenih zadataka, i postigao ukupana nalet od 365 časova. Krenuo je kući kao jedan od najviše odlikovanih vazduhoplovaca u drugom svetskom ratu, dobivši orden DSO (Orden za zasluge), dve Srebrne zvezde, sedam avijatičarskih krstova za zasluge u borbi i 15 vazduhoplovnih medalja, a 8. decembra 1944. primio je najviše američko odlikovanje za hrabrost, Kongresnu medalju časti.

Dik Bong se vratio u svoj rodni grad 6. januara 1945. a 10. februara se oženio svojom verenicom Marje. Posle provedenog medenog meseca, javio se u bazu Rajt Fild blizu Los Anđelosa, da bi započeo sa trenazom na novom američkom mlaznom lovačkom avionu *F-80 šuting star*. Na dan 6. avgusta njegov mlazni motor je uskoro nakon poletenja otkazao i avion je prešao u obrušavanje. Bong je pokušao da iskoči padobranom, ali je bio prenisko da bi se padobran potpuno otvorio i poginuo je. Tako se samo mesec dana pre njegovog 25. rođendana završio život jednog od najvećih američkih asova pilota, čoveka koga Japanci nisu mogli da ubiju.

Dole: Bong u razgovoru sa ratnim dopisnikom posle sletanja sa zadatka u 1944. On je postigao svoju četrdesetu vazдушnu pobjedu pred kraj te godine i bio je zatim povučen iz operacija.



MEKGIR – VOĐA LAJTNINGA

Drugi najveći američki as na jugozapadnom Tihom okeanu
pratio je Bonga u stopu

Tomas B. Mekgir (Thomas B. McGuire) postao je pilot ratnog vazduhoplovstva Sjedinjenih Američkih Država u februaru 1942. sa 21. godinom. Službovao je u početku u raznim jedinicama u Sjedinjenim Državama, a potom je bio prekomandovan na aktivno ratište u jugozapadnom Tihom okeanu početkom 1943. Posle izvesnog vremena, ponovo je prekomandovan u upravo formiran 475. lovački puk, a kada je ova jedinica dobila avione *lokid P-38 lajtning* u avgustu te godine, Mekgir je postigao svoje prve vazdušne pobeđe.

Njegova prva uspešna vazдушna borba koja se odigrala 18. avgusta 1943. potvrdila je njegovu sposobnost prirodno obdarenog pilota-lovca. Tada je oborio dva

japanska lovca *nakadžima Ki-43 (oskar)* (dodatna imena su američki kodni nazivi za japanske avione) i jedan *kawasaki Ki-61 (toni)* — sve lovci koji su u velikoj formaciji pokušali da onemoguće američke bombardere da napadnu aerodrome oko Vivaka na Novoj Gvineji. Tri dana kasnije, on je uspeo da obori još dva *oskara* i jedan *toni*. Tako je stekao pravo na počasni naziv asa pilota i to posle svega dve vazdušne borbe. U narednih mesec dana nije imao prilike za nove pobeđe, dok 28. septembra nije oborio par japanskih aviona *micubiši A6M zero*. Na dan 15. oktobra, japanske mornaričke jedinice sa Rabaula napale su američke invazivne snage na Novoj Gvineji u strahu da će ove krenuti na njihove baze



Gore: Major Tomas B. Mekgir je leteo avionom lokid lajtning P-38 kojim je bila naoružana njegova 431. grupa 475. lovačkog puka američkog ratnog vazduhoplovstva na ratištima jugozapadnog Tihog okeana.



Levo: Od maja 1944. Mekgir je po broju pobeđa pratio Ričarda Bonga (desno). Kada je Mekgir poginuo 7. januara 1945. njegov ukupan broj pobeđa je iznosio 38, dve manje od Bongovih.

u Novoj Britaniji; Japanci su poslali 30 *aiči D3A (val)* bombardera za obrušavanje, koji su bili pod zaštitom lovaca *zero* u napad na brodove u zalivu Oro. Tada je oboreno, po tvrdnjama Amerikanaca, 27 japanskih *aiči-ja* i 20 *zeroa*. Od toga 22 *aičija* i 15 *zeroa* su oborili piloti 475. puka; jedan *aiči* je oborio Tomi Mekgir. Dva dana kasije piloti ove američke jedinice su presreli 30 japanskih lovaca i od njih oborili 19 aviona; tri aviona uništio je Mekgir. Opet su protekla dva meseca, bez prilika za nove pobeđe, sve dok se američki marinci nisu iskricali na Rt Gloster u Novoj Britaniji, 26. decembra 1943. Japanska vazдушna odbrana sastavljena od aviona *aiči* i *zero* iz baze u Rabaulu, bila je angažovana protiv američkih aviona tipa *P-38*, *kertis P-40 varhouk* i *ripablik P-47 tanderbolt*, koji su branili napadnute američke invazione brodove. Dvadeset i dva japanska bombardera za obrušavanje i 24 lovca je tada oboreno, a tri bombardera bili su pobeđe Mekgira.

U to vreme japanski avioni su postali redi na nebu iznad Nove Gvineje, i trebalo je da protekne blizu pet meseci pre nego što je Mekgir mogao da postigne sledeću vazдушnu pobeđu. Kao čovek koji je kasnije stigao na ovo ratište, Mekgir je sa svojih 16 postignutih pobeđa zaostajao iza rezultata vodećih američkih asova Bonga, Kirbija (Kearby) i Linča (Lynch). Međutim, uspeo je da stigne svoje najbliže konkurente — Vatkina (Watkins) i Giri Džonsona (G. Johnson) — a početkom 1944. Kirbi (22 pobeđa) i Linč (20 pobeđa) su poginuli u razmaku od svega nekoliko dana. Bong, koji je već bio prevazišao rezultate asa Rikenbekere iz prvog svetskog rata poslat je na odsustvo u aprilu mesecu. Tako se, sasvim neočekivano, Mekgir našao na ratištu bez najbližih »suparnika«. Maja 1944. imao je prilike za nove pobeđe, kada su američke snage izvršile iskrcavanje na ostrva severno od Nove Gvineje i na njenim severnim obalama u području Vakade. Na dan 17. maja on je oborio jednog japanskog lovca, a 19. maja lovca tipa *nakadžima Ki-44 (todžo)*. Jedan japanski izviđački avion i jedan lovac pali su od pogodaka njegovog oružja 16. juna, a 27. jula Mekgir je postigao svoju 21. vazдушnu pobeđu protiv jednog lovca od 15 koje su Amerikanci u pratnji bombardera pri napadu na japanske aerodrome toga dana oborili.

Takmičenje sa Bongom

Na nesreću po Mekgira, usledio je dugi period neaktivnosti, zbog napada tropske groznice. Kada je ozdravio, Bong se vratio sa odsustva i postizao nove pobeđe produživši njihov spisak na 30. Na dan 14. oktobra 1944. njegov 475. lovački put pratio je avione *B-24 liberator* koji su krenuli da bombarduju naftonosna polja u Balikpapanu, na ostrvu Borneo — veoma udaljen cilj. U ovoj akciji Mekgir je oborio dva *zeroa* i jednog *todža*, tako da je takmičenje sa Bongom postalo još žešće. Dvadesetog oktobra američke snage su se iskrcale na Filipine i Bong je uskoro bio prebačen na jedan od prvih aerodroma koji je zauzeo 49. puk. Pre nego što je i 475. puk stigao u tu bazu Bong je uspeo da postigne još tri nove pobeđe. Neposredno po dolasku, Mekgir je uzeo učešća u vazдушnim napadima na japanske aerodrome 1. novembra i uspeo da obori jedan *todžo*, dok su 10. novembra on i Bong oborili po jedan avion — tako da su njihovi rezultati sada bili 26 i 34 vazдушnih pobeđa. Idućeg dana Bong je postigao nove dve pobeđe, dok je Mekgir 12. novembra oborio dva nova *micubišija J1M (džek)*. Kada su se 7. decembra Amerikanci iskricali na ostrvo Ormok, Japanci su isto tako nastojali da iskrcaju pojačanja za svoju posadu u neposrednoj blizini. Ovakva situacija je zahtevala neprekidne akcije lovaca iznad tog područja i stalno su se odvijale borbe. Mekgir je oborio lovce *oskar* i *todžo* — Bong je takođe oborio dva aviona.

Mekgir je sada zaostajao za Bongom za svega osam pobeđa. I 13. decembra Mekgir je opet oborio jedan *džek* visokih performansi, ali Bong je tada postigao dvostrukom pobeđom i na taj način postigao ukupan zbir od 40 pobeđa. Odlikovan Kongresnom medaljom časti, Bong je povučen sa ratišta i poslat u Ameriku, gde je dočekan kao heroj. Na taj način Mekgirovi izgledi su se poboljšali. Na sam dan Božića, on je uspeo da obori tri *zeroa*, dok mu je sledeći dan doneo još četiri pobeđe nad pojedinačnim lovcima, da bi i njegov ukupan broj vazдушnih pobeđa narastao na 38. General Kini mu je tada zabranio dalje borbe kako bi Bong, na putu kući, stigao u Sjedinjene Države kao pilot-lovac broj jedan. Tek 7. januara 1945. Mekgiru je bilo ponovo dozvoljeno da leti. On je poleteo u pratnji drugog iskusnog pilota na lovcu *P-38*, kapetana Ritmajera (Rittmayer) i dvojice

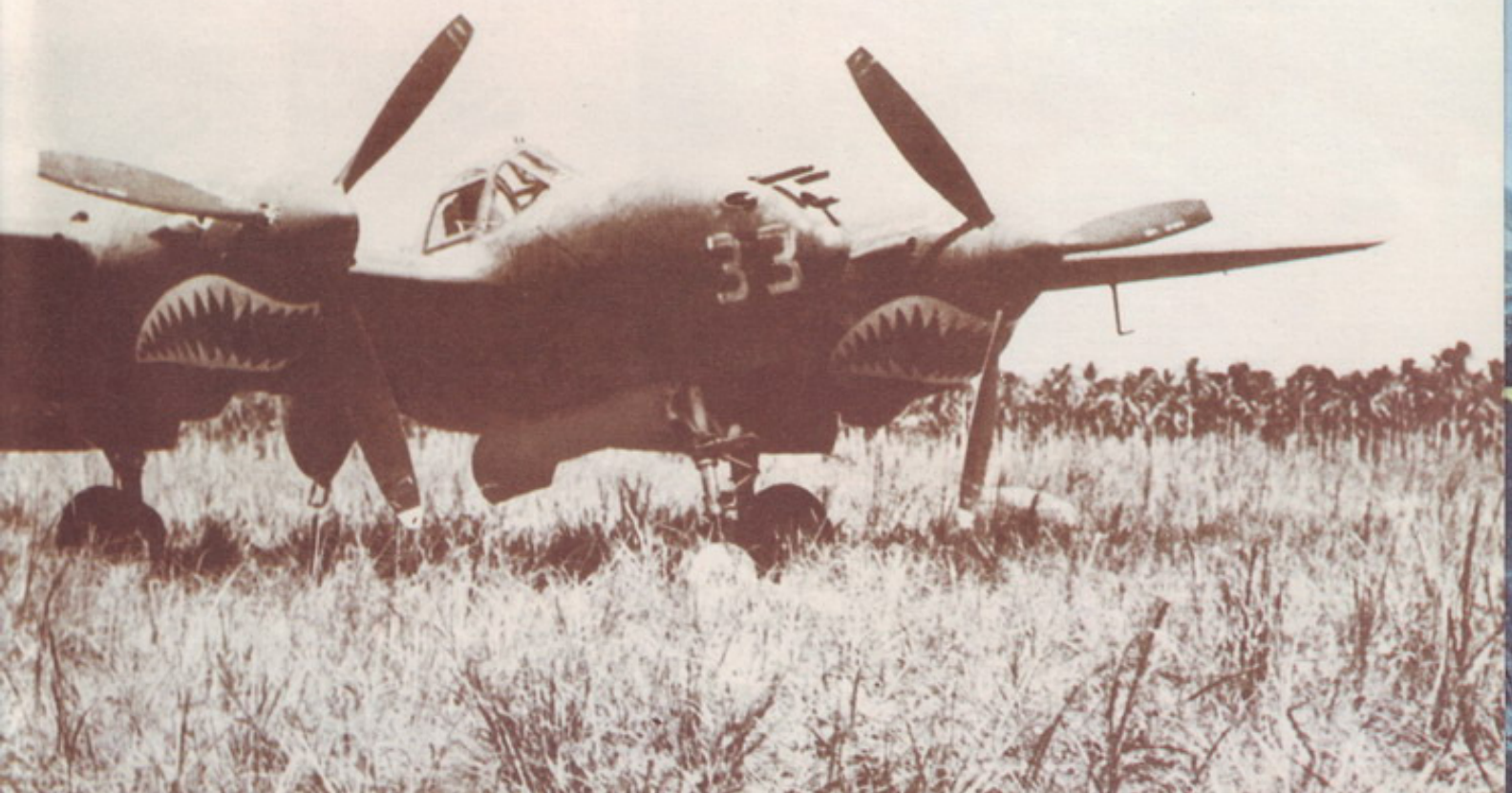
Dole: Avion lokid P-38 imao je veliki radijus dejstva i izvanredno teško naoružanje. Na tihookeanskom ratištu njime je letelo mnogo vrhunskih američkih pilota, među njima i Mekgir (čiji je lični amblem prikazan levo) i Bong. Na fotografiji: avion P-38 iz 35. lovačke grupe.

Desno: Mekgir je odlikovan Krstom za zasluge i posmrtno i američkom Kongresnom medaljom časti.



nedovoljno iskusnih pratilaca. Iznad ostrva Negros primećen je jedan usamljeni japanski lovac, sasvim crni *zero*. Ovaj je iznenadno napao Ritmajerov avion i oborio ga. Mekgir je napravio oštri borbeni zaokret da zađe za leđa protivniku i pomogne drugu. Kasnije, dvojica pratilaca su izvestili da je Mekgir propustio, ili nije mogao, da odbaci pomoćne rezervoare za gorivo, i njegov avion je izgubio brzinu, pao u kovit i razmrskao se.





HEROJ NA HELKETU

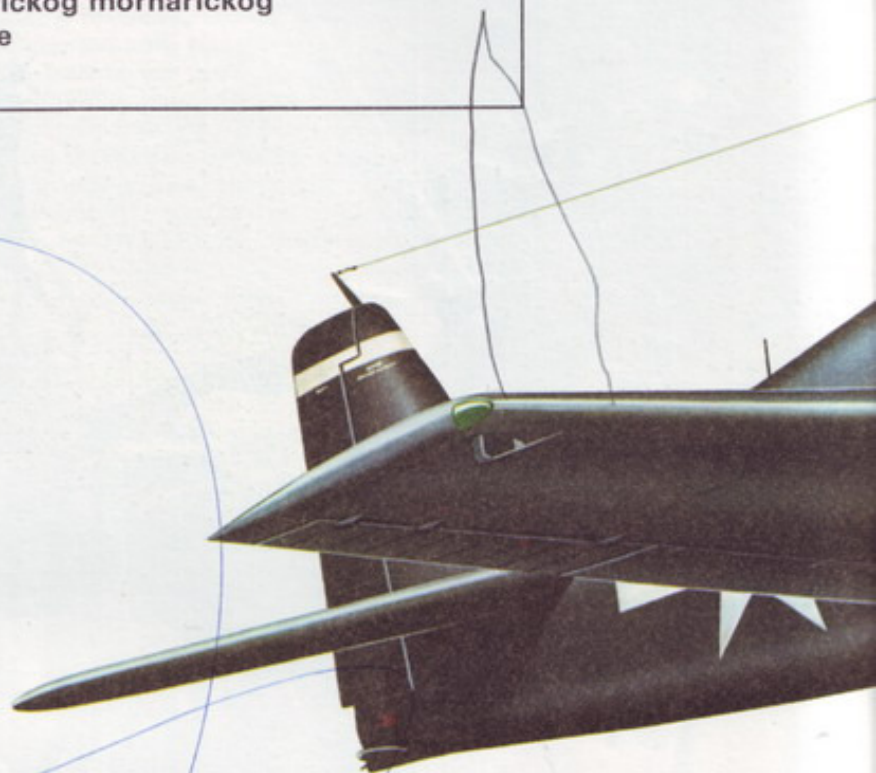
Dejvid Mekembel je bio vodeći as američkog mornaričkog vazduhoplovstva sa 34 vazdušne pobjede

Kapetan korvete Dejvid Mekembel (David McCambell), je, iako nije dobio potrebno naredenje, poleteo u borbu 24. oktobra 1944. Međutim, na ovo kršenje discipline niko nije reagovao, jer je već bio na putu da postane prvi as pilot američke mornaričke avijacije a uz to bio je nosilac pet odlikovanja za hrabrost u borbi. Toga dana usamljeni Kembel oborio je devet neprijateljskih aviona, što je bio neverovatan rekord za jedan jedini borbeni let. A još pre manje od jedne decenije bilo je veliko pitanje da li će Dejvid Mekembel ikada i započeti karijeru u mornarici, a kamoli da će postati njen vodeći pilot. Posle diplomiranja na američkoj mornaričkoj akademiji 1933. Mekembel je dobio čin oficira — ali je istoga dana otpušten jer nije bilo dovoljno formacijskih mesta za sve novoprodukovane poručnike korvete.

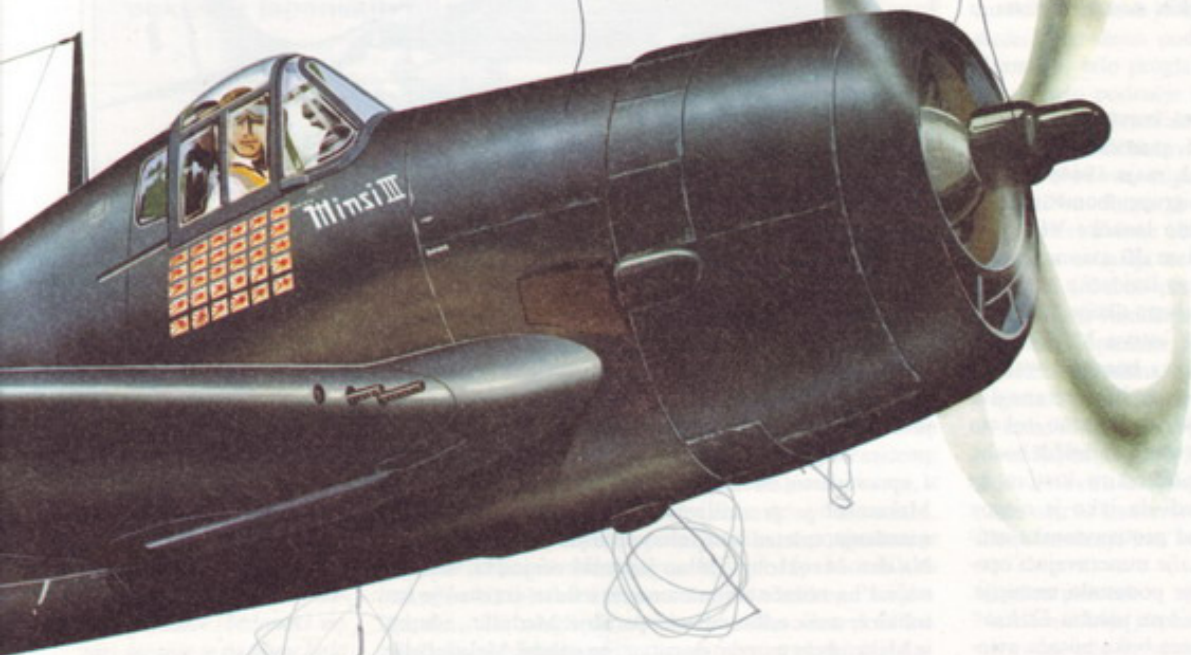
Godine 1934. potporučnik Mekembel je ipak bio pozvan u aktivnu službu na krstaricu *Portland*. Tamo je privukao pažnju komandanta jedinice koji je uskoro izjavio da on lično smatra da Mekembel nije za mornaričku službu i da od njega ništa biti neće.

Mekembel se nije dao smesti već je uporno radio na svojim mornaričkim dužnostima i odlučio da svome komandnom oficiru dokaže suprotno. A komandant je očigledno hteo da se Mekembel izoluje od drugih brod-

Dole, levo: F-3 lovci i daglas dontlis bombarderi za obrušavanje na palubi nosača aviona USS Eseks.



Gruman F-6 F-5 helket



Gore: Kongresna medalja časti kojom je odlikovan Mekembel.

Dole: Mekembel u kabini svoga aviona F6F-helket. Njegov konačni zbir od 34 vazdušne pobeđe učinio je da postane američki mornarički pilot sa najvećim brojem postignutih vazdušnih pobeđa.

skih oficira, kako ne bi rdavo uticao na njih, pa je bio određen za izviđača strelca u VS-11 izviđačku grupu koja je letela na avionima *vout O2U-4* i *O3U-1* korser dvokrilcima, koji su katapultirani sa palube *Portlanda*.

Oficir za rukovođenje letenjem

Nakon godine dana službe u VS-11 Mekembel se prijavio za pomorsku vazduhoplovnu bazu Pensakola u Floridi, u julu 1937. radi osnovne obuke za pilota. Konačno je našao svoje mesto u mornaričkoj avijaciji i 23. aprila 1938. dobio je pilotski znak, zlatna krila mornaričke avijacije. Potom je raspoređen u lovačku grupu VF-4 sa nosača aviona *Rendžer*, koja je imala avione *gruman F3F-1*.

Poručnik Mekembel je proveo dve godine u VF-4 a potom je maja 1940. premešten na nosač aviona *Vasp*. Obavljao je dužnost oficira za rukovođenje letenjem, vršeći dužnost od životne važnosti, na levoj strani kod završetka palube za sletanje, dajući lopaticama za signalizaciju znak avionima koji su prilazili na sletanje, smeju li da slete ili moraju da produže na ponovni zalaz za sletanje. Mekembel je ovu dužnost obavljao na *Vaspu* tokom prve američke ratne godine i saradivao u prebacivanju lovaca *supermarin spitfajera* za izolovane britanske snage u Sredozemlju 1942. godine. Posle toga ovaj nosač je poslat na Tih okean, gde ga je jedna japanska podmornica 15. septembra torpedovala. Mekembel je bio među članovima posade koji su uspeali da se spase na druge brodove, a američki razarači su sami dokrajčili *Vasp* da ne bi pao Japancima u ruke.

Mekembel, koji je bio unapređen u čin poručnika 1. jula 1941. godine, vratio se za Sjedinjene Države i obavljao dužnosti na kopnu dok nije postao poručnik bojnog broda, 1. oktobra 1942. i kao takav očekivao da dobije komandu grupe čim bude vraćen na ratište.



Konačno mu je zaista dodeljena VF-15 grupa u Atlantik Sitiju 1. septembra 1943. Mekembel je ostvario svoj san i san svakog oficira mornaričke avijacije.

Grupa je ukrkana na nosač aviona *Hornet*, novi nosač klase *Eseks*. Kada je stigla na Havaje grupa je ušla u sastav 15. puka koji je ukrkan na nosač aviona *Eseks*, prvi iz najuspelije klase američkih nosača aviona u drugom svetskom ratu.

Komandant puka

Mekembel, unapređen u kapetana korvete, 1. januara 1944, dobio je komandu nad 15. pukom 9. februara. Kada je *Eseks* napustio Havaje 3. maja 1944, 15. puk je bio sastavljen od tri različite grupe: bombarderske VB-15, torpedne VT-15 i konačno lovačke VF-15 — najbrojnije jedinice u ovoj grupi sa 50 aviona *helket*, lovaca, noćnih lovaca i varijante za izviđačke akcije.

Mekembelov puk krenuo je u borbenu akciju 19. maja, napadajući japanske položaje na ostrvu Markus. Tri dana kasije, avioni sa nosača *Eseks* bombardovali su ostrvo Vake odakle su američke snage bile oterane dve godine ranije. Kapeten Mekembel se iskazao tokom napada na ostrvo Markus, stalno usred najžešćih borbi, pa mu je odati priznanje avijatičarskim krstom za zasluge. U obrazloženju se navodi da iako je njegov *helket* pretrpeo teška oštećenja od protivavionske artiljerije, on nije napustio borbu i dalje usmeravajući operaciju svog puka, sve dok im nije ponestalo municije. Onda je on lično poveo puk nazad na palubu *Eseksa*.

Na dan 11. juna, započela je najveća bitka nosača aviona, a 15. puk Dejvida Mekembela je u tome odigrao značajnu ulogu. Nosač aviona *Eseks* je bio deo snaga 58. operativne grupe vice-admirala Marka Mičera (Marc Mitscher), koja je bila sastavljena od 15 nosača aviona, bojnih brodova, krstarica i drugih ratnih brodova. Mičerozov zadatak je bio da slomi okosnicu flote vice-admirala Jisaburo Ozave, Prve flote, sastavljene od devet nosača aviona i različitih drugih ratnih brodova. Mičer je znao da bombardovanjem i zasipanjem artiljerijom baza na kopnu, može da postigne samo polovičan uspeh, a da će svojoj floti omogućiti potpunu nadmoć tek ako uništi glavninu japanskih nosača aviona.

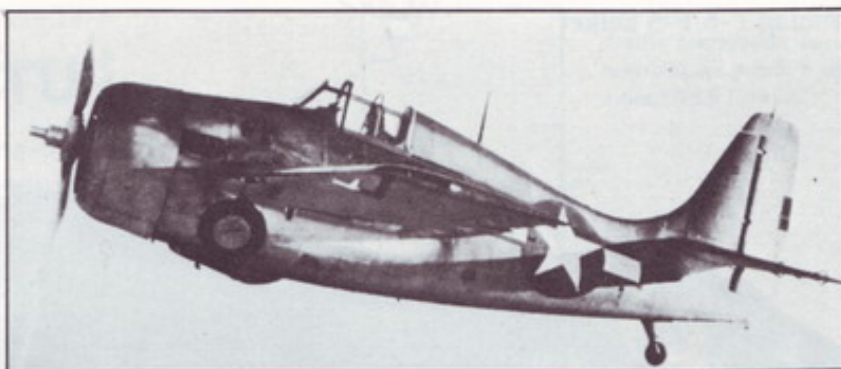
Prvi korak, međutim, se ipak sastojao od napada na japanske brodske puteve i baze na obalama, kojima je trebalo primamiti japanske nosače aviona. Zato je 13. juna, Mekembelov puk napao japanski konvoj blizu Marijanskih ostrva. Mekembel je dobio orden Zlatnu zvezdu za rukovođenje ovim napadom. Šest dana kasnije, američki i japanski nosači aviona su se sukobili. U ovoj akciji postao je mornarički pilotski as, a 15. puk je doživeo, po njegovim rečima, svoj »najbolji dan«.

Kada su otkriveni japanski nosači aviona admiral Mičer je naredio da svi raspoloživi avioni budu spremni za akciju. Svaki od američkih pukova na nosačima aviona dobio je tačno određen zadatak; a 15. puk morao je da sa svojih 37 aviona *helket* napadne 80 japanskih aviona sa nosača aviona.

»Ta akcija je trajala čitavog dana«, sećao se Mekembel, »i mi smo oborili ili pogodili 58 aviona u jednom danu«. Od toga broja žrtava 15. puka, 7 pobeđa je postigao sam Mekembel. Tako je 58. operativna grupa američke flote uspela da po izveštajima svojih pilota obori 400 neprijateljskih aviona samo toga dana.

Napad na brodove kod Filipina

Operacije na Marijanskim ostrvima trajale su sve do 13. avgusta 1944. Dve nedelje kasnije, Mekembelov 15. puk je krenuo u napade protiv japanskog brodske saobraćaja na području Filipina i to sve do zaliva Manile na severu. Ova se pomorska ofanziva nastavila i u sep-



tembru 1944. pa je Mekembel stekao i Srebrnu zvezdu, drugo najviše američko ratno odlikovanje, posebno za svoj podvig od 12. septembra. Toga dana, dok je vodio lovački napad preko centralnih Filipina, Mekembel je uspeo da obori četiri neprijateljska aviona, i naneo ozbiljna oštećenja jednom neprijateljskom trgovačkom brodu. Već sledećeg dana stekao je Zlatnu zvezdu, kada je oborio tri neprijateljska aviona, a uprkos snažnoj protivavionskoj odbrani uništio još dva aviona na zemlji. I upravo u toj završnoj fazi bitke za Filipine, kapetan Mekembel je promišljeno, ne pridržavajući se datih naredjenja, uzleteo u najtežu vazдушnu bitku svog života. Na dan 24. oktobra, jedan japanski očajnički, masovni napad na nosače aviona američke flote, izazvao je isto toliko žestoke odbrambene operacije. Međutim, admiral je Mekembelu naredio da ostane na palubi. Mekembel je, međutim, obavestio svoga pretpostavljenog da mu je njegov *helket* već spreman za poletanje i da mora da ga makne, da ne smeta ostalima. U tom času, u stvari, Mekembelov avion je bio u procesu punjenja gorivom, na palubi sa posadom pored sebe. Međutim, Mekembel je ipak uskočio oteravši posadu koja ga je htela zadržati zbog ponovljene naredbe da on ne sme da poleti.

Za vreme bitke koja je potom nastala, Mekembel je uspeo da obori devet neprijateljskih aviona, i verovatno uništi još dva. Premda je startovao sa punom šaržom municije, zahvaljujući svom brzom uzletu nije imao dovoljno goriva i morao je o njemu veoma da vodi računa. Kada je krenuo u sletanje njegov nosač je imao prepunu palubu avionima, pa je morao da sleti na neki drugi. Pregled oružja pokazao je da se vratio sa svega šest neispaljenih metaka, a goriva još samo za »nekoliko minuta leta«. »Imao sam zaista još samo poslednjih pet galona benzina, što je bilo jedva dovoljno za ponovljeni krug na sletanju. Kada sam došao van kruga za zaustavljanje motor je prekinuo. Bilo je tako malo goriva da u položaju aviona na tri tačke motor nije više primao gorivo«, sećao se Mekembel.

Podvizi Dejvida Mekembela od 19. juna i 24. oktobra doneli su mu Kongresnu medalju časti. Sledećeg januara, najviše američko odlikovanje za hrabrost lično mu je uručio predsednik Frenklin D. Ruzvelt.

Dan pošto je oborio devet japanskih aviona određen je za dužnost koordinatora ciljeva za kombinovane vazduhoplovne snage iz tri operativne grupe nosača aviona. Pod njegovim rukovodstvom, ovi avioni su potopili jedan japanski srednji nosač aviona, jednu laku krstaricu i dva razarača, i još k tome oštetili jedan bojni brod. Za ovaj uspeh odlikovan je Mornaričkim krstom, drugo najviše američko odlikovanje. Stekao je i treće najviše odlikovanje Legiju za zasluge.

Dejvid Mekembel je završio rat sa 34 priznatih vazdušnih pobeđa našavši se među najviše odlikovanim Amerikanacima u drugom svetskom ratu. Ostao je u mornaričkoj avijaciji i posle rata, i na kraju je komandovao nosačem aviona *Bon Om Ričard*.

Gore: Gruman F4F3 vildket VI, bio je najbrojniji američki lovački avion sa nosača aviona u početku rata na Tihom okeanu.

BOŽANSKI VETAR

Samoubilački napadi kamikaza su bili poslednji pokušaji japanskih pilota da se spreči poraz

Japansko carstvo je 1941. računalo na rat na Dalekom istoku, koji će trajati najduže dve godine. Japanci su bili svesni da u slučaju dužeg ratovanja ogromne rezerve Sjedinjenih Američkih Država mogu postepeno da potkopaju moć japanskih vojnih snaga, raspoređenih širom ogromnog prostiranja Tihog okeana. Do 1944. godine plima se zaista okrenula protiv naizgled nepobedivih carskih legija i saveznici su na svim pacifičkim frontovima počeli da proteruju neprijatelja sa brojnih ostrva i prostranih teritorija koje su Japanci tako naglo osvojili dve godine ranije u žestokim napadima.

Katastrofalna japanska situacija 1944. prouzrokovana je pre svega užasnim gubicima koje je pretrpela njihova ratna mornarica u sukcesivnim pomorskim bitkama, a očuvanje kontrole nad novoosvojenim delovima carstva, koji su se prostirali preko pola Pacifika, u potpunosti je zavisila od pomorskih puteva. Milioni Japanaca bili su tako široko raštrkani preko većeg dela velikog Pacifika da nisu više mogli da obezbede međusobnu podršku ako njihova dotad nepobediva ratna mornarica nije dominirala morima, pa su Amerikanci mogli da prikupe snažne armije na pojedinim lokalitetima (uključivo nosače aviona), kako bi razbili japanske ključne tačke.

Piloti novofomirane jedinice kamikaza. Bela traka koju nose na rukavima bila je samurajsko obeležje, a naziv kamikaze (božanski vetar) sećanje je na oluju koja je uništila mongolsku invaziju flotu Kublaj Kana u 13. veku kod ostrva Kjušu.

Rađanje jedinice »šimpu«

Do jeseni 1944. američke snage na Tihom okeanu, »žablji skokovima« od jednog ostrva do drugog, probile su glavne odbrambene snage japanskih utvrđenih uporišta na Novoj Gvineji i Marijanskim ostrvima. U nameri da spreči dalje prodiranje kroz »čelični obruč«, carski glavni štab je izradio takozvani Šo plan, kojim bi sledeće ugroženo područje, bili to Filipini, Rikiju ili Formoza, bilo proglašeno kao »poprište presudne bitke«. Na to područje bi trebalo poslati sve raspoložive rezerve koje bi morale da potuku Amerikance. U oktobru 1944. američke invazivne snage, sa velikom pratnjom bojnih brodova, stigle su u zaliv Lejte na Filipinima. Japanci su ubrzo shvatili da čak i u slučaju da sve raspoložive avione ubace u borbu, njihova mornarička i kopnena avijacija ne mogu da se mere sa američkim snagama i da im preti propast. Zato je, 19. oktobra, viceadmiral Takidžiro Oniši, komandant Prve vazdušne flote na Filipinima, predložio samoubilačke napade sa lovačkim avionima, koji bi nosili 250 kg bombi i zajedno s njima obrušavali se na američke brodove. U roku od 24 časa, formirana je prva šimpu (hrabar) specijalna samoubilačka jedinica koju je predvodio poručnik Jukio Seki, u okviru 201. vazduhoplovnog puka u Mabalakatu na ostrvu Luzon (reč šimpu na japanskom jeziku ima slično značenje kao kamikaze, tj. božanski vetar).

Uspešan početak

Naređenje koje je pročitao lično Oniši pilotima dobrovoljcima, bilo je veoma kratko i jasno. Jedinica treba podjednako da se podeli na kamikaze i njihovu pratnju i da dejstvuje u četiri eskadrole. U toku sledećih pet dana, oni su imali da lokalizuju, i svojim samoubilačkim na-



padima unište ili onesposobe američku flotu velikih nosača aviona za koju se znalo da se nalazi negde istočno od Filipina. Posle četiri dana izviđanja, američka flota nosača aviona je konačno otkrivena na 145 km istočno od Taklobana. Ona je bila sastavljena od dva teška nosača aviona i šest eskortnih nosača. Pet japanskih lovaca *micubiši AGM zero*, natovareni bombama, krenuli su u napad. Poručnik Seki je prvi pošao u pikiranje i pogodio eskortni nosač aviona *St. Lo*, a sledio ga je još jedan pilot, koji je pogodio isti brod i *St. Lo* je potonuo. Druga tri pilota su pogodila svaki po jedan eskortni nosač, tako da su *Vajt Plejns*, *Kalinin Bej* i *Kitkun Bej* bili jako oštećeni.

Ovi izvanredni rezultati, postignuti po cenu od samo pet života, očigledno su ohrabрили Japance i podstakli druge pilote da se počinju dobrovoljno javljati u nove *šimpu* jedinice. Sledećeg dana drugi odeljak *šimpu* sa aerodroma Mabalakat napao je nosače aviona i pogodio eskortni nosač *Suvani*, a 28. oktobra laku krstaricu *Denver* takođe je pogodio pilot samoubica i teško je ošteti.

Prva jedinica kamikaza je ubrzo povećana do jačine korpusa, a kroz dva meseca formiran je i drugi korpus na ostrvu Formoza. Iako su napadi *šimpu* jedinica bili

prilično uspešni, nanese gubici bili su neznatni u odnosu na sveukupne američke mornaričke snage.

Da su Japanci tada znali za stvarne gubitke nanete Americancima akcijama kamikaza koji su se nadali da će time zadržati invaziju, sigurno bi bili razočarani. Po cenu 378 poginulih kamikaze pilota i još 102 iz pratnje, Japanci su uspeli da potope dva eskortna nosača aviona *St. Lo* i *Omanej Bej* (ovaj poslednji su kamikaze tako oštetili da su ga sami Amerikanci potopili), zatim tri razarača (*Amber Rid*, *Maham*, *Rejd*), kao i 11 manjih brodova. Lista pogodjenih i delimično oštećenih brodova, međutim, nešto je impresivnija: pet bojnih brodova, sedam teških nosača aviona, 13 eskortnih nosača aviona, 2 laka nosača aviona, 3 teške krstarice, 7 lakih krstarica, 23 razarača i 27 brodova različite namene.

Leteća bomba sa pilotom

Svi napadi kamikaza su do tada izvršavani sa običnim avionima kao što su bili *zero*, *jokosuka D4Y* (američka oznaka *džudi*) i *aiči D3A* (američka oznaka *val*). Nova, još krvavija bitka usledila je kada su Amerikanci krenuli u bitku za Okinavu. Napadi kamikaza započeli su već prvog dana bitke, 21. januara, nastavljajući se tako sve



Jokosuka MXY-77 Ohka

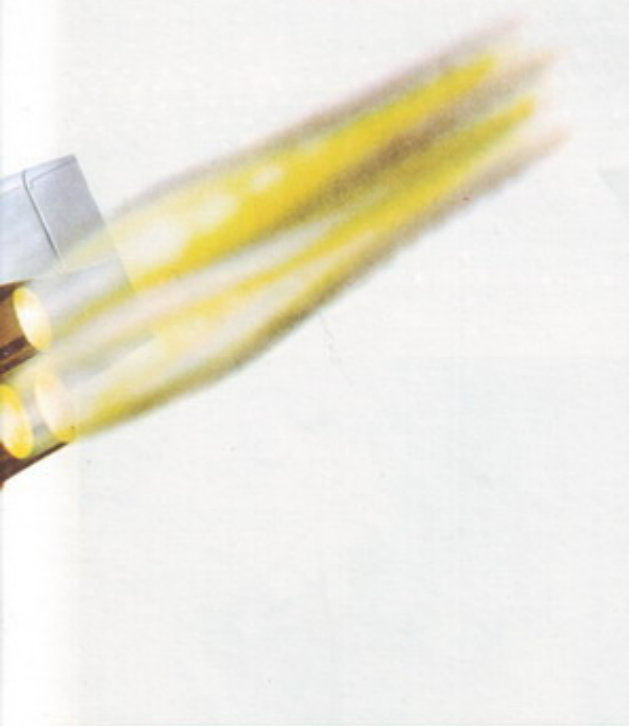




Levo i sredina: Ohka je do rejonu cilja nošena u prostoru za bombe bombardera micubiši G4N. Prvi napad je izvršen 21. marta 1945. kada se 16 ohka nošenih bombarderima obrušilo na američku taktičku operativnu grupu udaljenu 500 km od ostrva Kjušu, ali su svi bili poobarani pre nego što su i uspeli da zbacе ohke.

Dole, desno: Kamikaze za vreme napada na američki bojni brod. Kamikaze su leteli do svojih ciljeva, a onda pikirali pravo na njih, ili su prilazili brišući iznad mora ka brodu.

Dole, levo: Većina napada kamikaza bili su izvedeni korišćenjem konvencionalnih aviona natovarenih bombama. Na fotografiji je jedan micubiši AGM zero.



do kraja rata na Tihom okeanu, 15. avgusta 1945. Međutim, za ove operacije uvedeno je novo samoubilačko oružje na raketni pogon, zvano *ohka* (trešnjev cvet), u stvari letuća bomba koju vodi pilot.

Konstruisana je u letu 1944. po zamisli mladog mornaričkog oficira, potporučnika Ohta. U stvari, bio je to mali avion sa eksplozivom u nosu, raketnim motorom u repu i pilotom u sredini. U blizini cilja stigao bi u prostoru za bombe micubišija G4M (američki naziv *beti*). Nakon prvih uspešnih pokušaja, *ohka* (koju su Amerikanci nazvali *budala*, misleći na njene pilote), išla je u serijsku proizvodnju. Nova samoubilačka jedinica, 721. vazduhoplovni puk, pod komandom Motoharu Okamura, formirana je u mestu Koh-No-Ike, severozapadno od Tokija, i počela je da se sprema za poslednji let. Za vreme leta ka cilju pilot *ohke* je bio u trupu bombardera nosača i tek pred ciljem bi prelazio u malu pilotsku kabinu pripremajući se za konačno odvajanje. Letuća bomba je otpuštena kao i obična na visini od oko 6.000 m, pilot bi onda palio raketne motore i tom potisnom snagom mogao je da leti još oko 30 km, birajući svoj cilj. Eksploziv u bojevoj glavi imao je 1.200 kg, količina koja je bila dovoljna da se potopi i najveći brod, pogotovu ranjivi nosači aviona.

U ogorčenim borbama za ostrvo Ivo Džimu, u februaru i martu 1945. samoubilačke jedinice Mitate i Azusa iz 601. vazduhoplovnog puka, kojima je komandovao kapetan Riči Sigajama, sa avionima *jokosuka PIY* napale su i potopile eskortni nosač aviona *Bismark Si*, a oštetile teške nosače aviona *Saratogu* i *Randolf*, kao i eskortni nosač *Lunga Point*. Međutim, ovi rezultati postaju realniji upoređeni sa činjenicom da je američka ratna mornarica protiv Japanaca u ovom regionu imala osam teških nosača aviona i sedam eskortnih.



Obrana Okinave

Pojava američke ratne mornarice kod japanskih ostrva Šikoku i Kjušu 19. i 20. marta bila je predigra za invaziju Okinave. Započeli su vazdušni napadi na sve japanske aerodrome u radijusu Okinave a snažno bombardovanje samog ostrva je počelo 24. marta 1945. Japanci su reagovali žestoko čitavom serijom očajničkih napada kamikaza. Na dan 20. marta, 20. japanskih bombardera *džudi* (po američkom kodu) napadali su i oštetili južno od ostrva Kjušu razarač *Hasli Pauer* i podmornicu *Devilfiš*. Sledećeg dana pokušao je prvi napad sa 16 letećih bombi *ohka*, koje je vodio poručnik Goro Nomaka, ali preko 50 lovačkih aviona presretača iz američke mornaričke avijacije koji su poleteli sa nosača aviona uništilo je svih 16 teško natovarenih bombardera *beti* (američki kod), pre nego što su i uspeli da se približe ciljevima i da odbace svoje *ohke*.

Posle čitavih nedelju dana bombardovanja brodskom teškom artiljerijom, američke snage su krenule u desant na obalu Okinave 1. aprila 1945. i do sumraka toga dana iskrcalo se oko 60.000 ljudi uz gubitak od svega 28 poginulih vojnika. Podršku invaziji pružala je 58. američka operativna (taktička grupa sa 8 bojnih brodova, 6 lakih nosača aviona, 18. eskortnih nosača aviona, 3 teške krstarice, 8 lakih krstarica i 94 razarača. Uz to podršku je pružala 57. britanska taktička operativna grupa sa 2 bojna broda i 4 teška nosača aviona, 5 krstarica i 11 razarača. Tri samoubilačka aviona i tri *ohke* napali su i oštetili bojni brod *Vest Virdžinija*, britanski teški nosač aviona *Indefatigejbl* i tri pomoćna broda.

Na dan 6. aprila, suočeni sa predstojećim porazom na Okinavi, Japanci su preduzeli jedan sveopšti koordinirani kontranapad protiv invazione flote, koji je obuhvatio i najveću operaciju kamikaza tokom celog rata. Dok se poslednja preostala velika jedinica japanske ratne mornarice približila ostrvu sa severa — i ona spremna za samoubilačku misiju bez povratka — ukupno 198 aviona kamikaza uz pratnju 41 lovačkog aviona, napala je veliku flotu. Dva američka razarača (*Buš* i *Kolhaun*), i dva manja broda bili su potopljeni, a pogodeni su još laka krstarica *San Hasinto* i deset razarača. Taj relativno mali uspeh postignut je po cenu prevelikog gubitka pilota i aviona i konačno je Japancima postalo bolno jasno, da nijedan ma kako očajnički i masovni napad kamikaza ne može ni da zakoči a kamoli da spreči američki prodor ka samom Japanu. Japanski super bojni brod *Jamato* je bio napadnut iz vazduha i pogoden sa 15 torpeda, pa je potonuo zajedno sa 3.000 mornara. U maju su kamikaze napale britanske velike nosače aviona *Formidejbl* i *Viktorijus*, ali su ih njihove čelične palube spasile i sačuvala od ozbiljnih oštećenja. U sličnim prilikama, američki nosači aviona bili su mnogo ranjiviji, zbog svojih drvenih paluba.

Poslednji čin

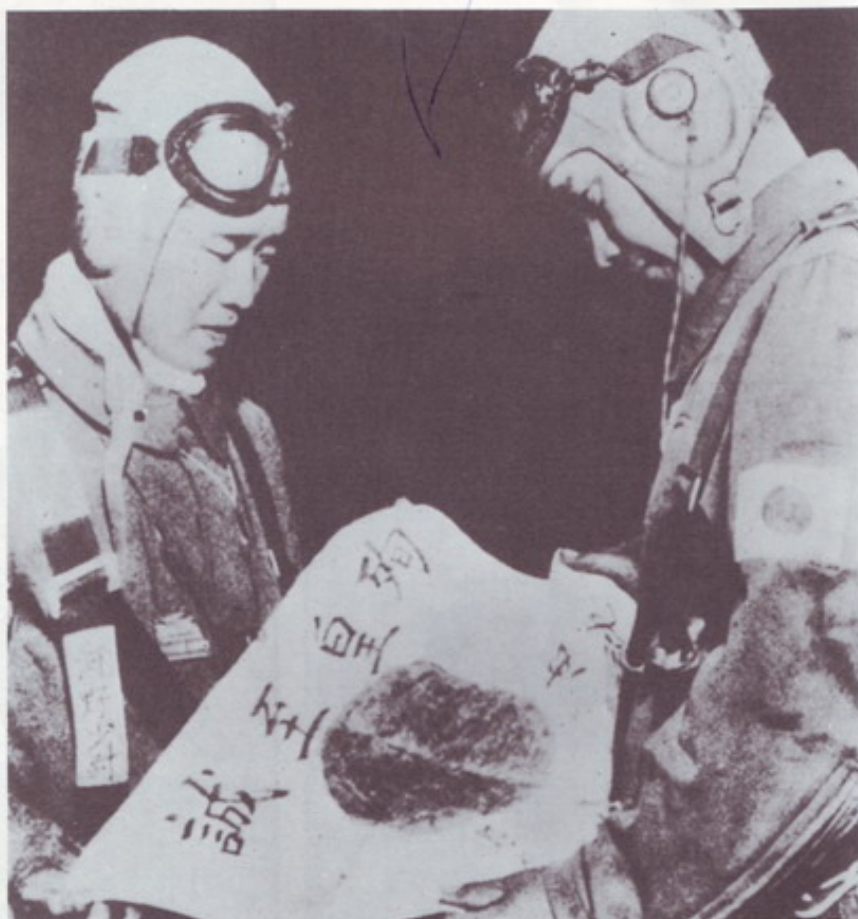
Između 7. aprila i 15. avgusta 1945. japanski piloti iz 1, 3, 5. i 10. vazdušne flote izvršili su ukupno 1.979 samoubilačkih napada sa avionima i 46 sa letećim bombama *ohka*. Međutim, uprkos velikom broju žrtvovanih života, rezultati nisu bili ništa bolji no ranije. Smatrajući se krivim što njegovi piloti nisu postigli rezultate koje je Tokio očekivao od njih, viceadmiral Matome Ugaki komandant 5. japanske vazdušne flote na Okinavi, odlučio se na kraju da žrtvuje i svoj sopstveni život, predvodeći samoubilački napad sa 11 aviona u blizini Okinave 15. avgusta 1945. jedan sat nakon japanske bezuslovne predaje. No, njegova smrt saveznicima nije više nanela nikakve gubitke. Iste večeri, admiral Oniši, podstrekač snaga *šimpu*, oduzeo je sebi život harakirijem. Ako su u očima zapadnih taktičara

šimpu napadi bili nešto mnogo neljudskije od drugih ratnih zbivanja, Japanci su na to gledali potpuno drugačije. Ipak i sami Japanci su kasnije smatrali da je Onišijevo samoubistvo priznanje odgovornosti za smrt brojnih mladih japanskih pilota.

Samoubilački napadi svih vidova postali su sastavni deo japanske odbrambene taktike tokom poslednjih deset meseci rata. Pošto je premoć američke ratne mornarice bila najvažniji uzrok japanskih poraza, upravo su američki brodovi bili najčešća meta kamikaza, a britanski i australijski brodovi u mnogo manjoj meri. Slabost te taktike se sastojala u srazmerno malim oštećenjima koje bi oklopljenom brodu prouzrokovao avion natovaren bombom — obično lovac konstruisan od lakog aluminijuma. Činjenica je, da uz ukupne gubitke od 3.000 aviona i pilota, nije potopljen nijedan veći brod dok su čak relativno mali brodovi preživeli i po više napada aviona kamikaza, kao na primer razarač *Njukomb*, koji je 6. aprila odoleo pogocima šest kamikaza. Iz raspoložive evidencije moglo bi se proceniti da je svakim napadom kamikaza protiv savezničkih brodova poginulo u proseku manje od 20 ljudi na svakog pilota kamikazu, a ako se imaju u vidu i svi oni piloti koji su oboreni ili koji su promašili svoje ciljeve — prosek tih gubitaka pada na dva ili tri čoveka. Uz naglo opadanje japanske vojne moći u poslednjoj godini rata, takvo rasipanje pilota i aviona pod velikim je znakom pitanja. Teško bi se moglo i tvrditi da su kamikaze bili nešto izuzetno zaslužni bilo za podizanje morala japanskog naroda bilo za potkopavanje morala protivnika. Amerikanci su bili, razumljivo, zgranuti takvom taktikom, ali su je primali kao čisti izraz očajanja što je obuzeo neprijatelja i tera ga na preduzimanje potpuno besmislenih akcija ne bi li sprečio neminovni poraz i suočavanje sa posledicama, koje je izazvao započinjanjem rata na Tihom okeanu 1941.

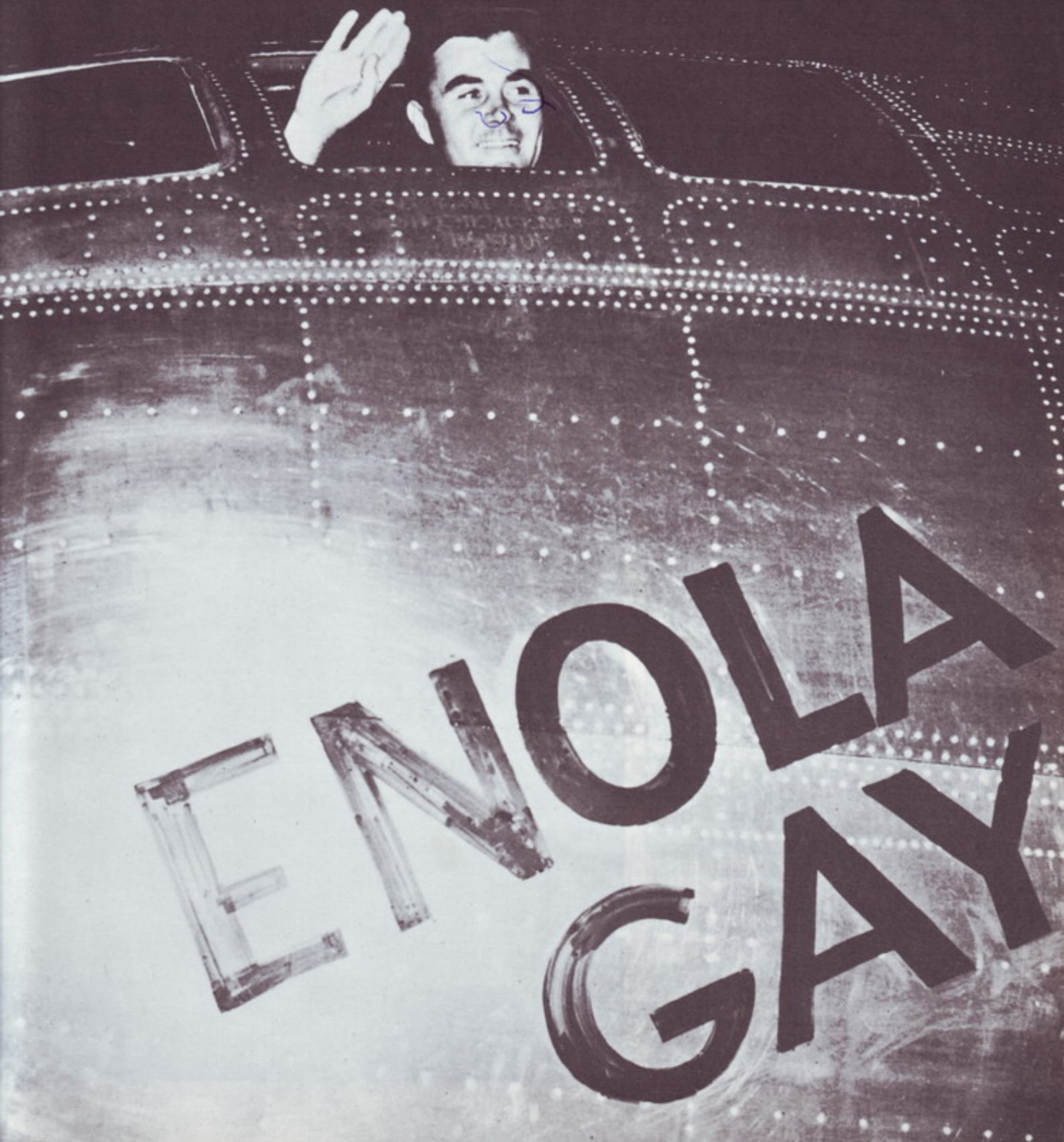
Desno: Potpukovnik Pol Tibets, pilot boinga B-29 supertrdave, koji je bacio atomsku bombu na Hirošimu, maše iz kabine pred sudbinsko poletanje.

Dole: Dvojica pilota kamikaza gledaju japansku zastavu koju će jedan od njih poneti u svoj poslednji napad. Ona nosi poruku »Sve za Cara; mi smo srećni što umiremo za njega«.



POČETAK ATOMSKOG DOBA

Pustošenje Hirošime i Nagasakija atomskim bombama najavilo je novo doba ljudske istorije



Šestog avgusta 1945. oko 80.000 lica izgubilo je svoje živote, a veći deo njihovog grada je uništen u jednoj jedinoj eksploziji, za kakvu svet dotle nije ni znao. Tri dana kasnije, oko 35.000 ljudi je poginulo od slične eksplozije i razarajućeg udarnog talasa iznad još jednog japanskog grada. Upotreba prvog atomskog oružja je dala strašnu novu dimenziju ratovanju i ovekovečila imena gradova Hirošime i Nagasakija da zauvek ostanu simboli za užas koji prouzrokuju takve eksplozije.

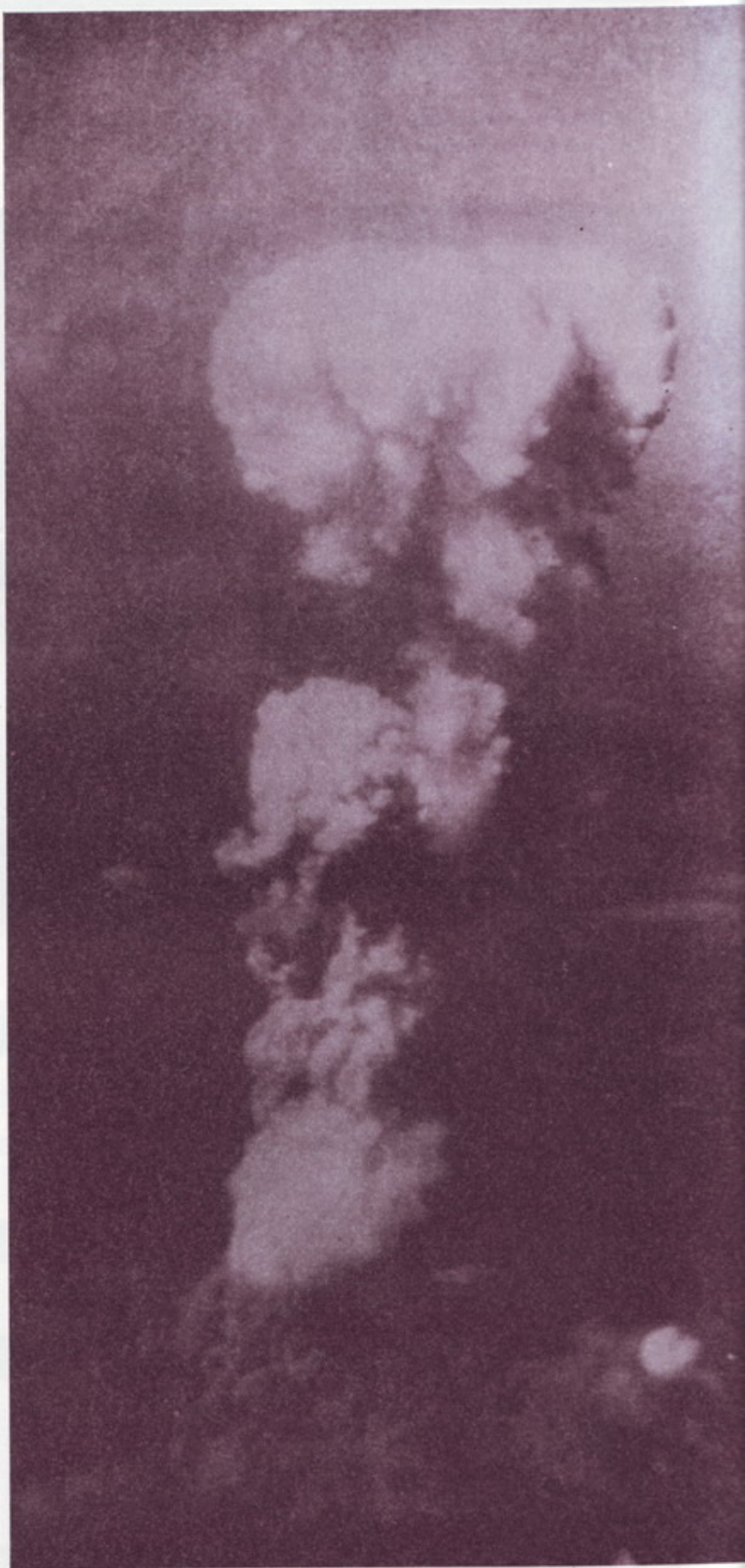
Projekt Menhetn

Početak razvoja atomske bombe bi mogao da se nasluti već u jednom pismu koje je veliki fizičar Albert Anjštajn (Albert Einstein) poslao predsedniku Sjedinjenih Američkih Država Ruzveltu u jesen 1939. On je upozorio predsednika da nacistička Nemačka vrši istraživanja u oblasti nuklearne fisije, koja mogu da dovedu do izrade jedne izuzetno snažne bombe. Predsednik je u datom slučaju prihvatio uveravanje da i Sjedinjene Države treba da krenu u slična istraživanja i ispitaju mogućnosti za izgradnju takvog oružja koje bi bilo ravno toj nemačkoj pretnji. Velika Britanija je u to vreme već bila započela rad na takvim programima.

Pod kodiranim nazivom »Projekt Menhetn«, započet je rad koji je ubrzan nakon ulaska Amerike u rat decembra 1941. Čitava ova operacija bila je prekrivena potpunim velom tajnosti i mnogi istaknuti naučnici koji su saradivali na ostvarivanju projekta u Los Alamosu u pustinji Novog Meksika, u ključnim trenucima operacije na stvaranju novog oružja, postajali bi praktično zatvorenici. Oko dve milijarde američkih dolara je uloženo u finansiranje tog projekta kome je data apsolutna prednost. Pod naučnim rukovodstvom Roberta Openhajmera (R. Oppenheimer), posao je napredovao i u leto 1944. godine konstruisana su dva tipa bombi, koristeći fisioni materijal uranijum-235 i plutonijum. U to vreme generalni direktor »Projekta Menhetn« bio je brigadni general Lesli R. Grouvs (Leslie R. Groves), koji je između ostalih uslova tražio formiranje specijalne jedinice bombarderske avijacije koja treba da se sprema i obučava za prenošenje nove bombe.

Težina bombe je procenjena na oko 4.500 kg i jedini avion koji je dolazio u obzir bio je *boing B-29 supertvrdava*. Odluka je doneta da se uzme posebna grupa iz jednog od novih pukova. Odabrana je 393. bombarderska grupa iz 504. bombarderskog puka na aerodromu Fermont u Nebraski. U septembru 1944. ova grupa je izdvojena iz matičnog bombarderskog puka i prebačena sa svojih 15 bombardera *B-29* u izolovanu vazduhoplovnu bazu u Vendover, u Utahu. Tamo je upućeno i celokupno pomoćno osoblje. Pukovnik Pol. V. Tibets (Paul W. Tibbets) preuzeo je komandu i počeo sa trenažom 393. grupe za njenu specijalnu misiju kojoj nije bilo primera u istoriji ratova. Tibets je u to vreme bio jedini član grupe pilota i letaća koji je tačno znao kakav je bio njihov zadatak, i specijalno je izabran nakon duge provere. Tibets je prvo leteo kao pilot u Osmoj vazdušnoj armiji na bombarderu *B-17*, prodirući duboko u nemačku teritoriju, a leteo je i u 97. grupi teških bombardera u severnoj Africi.

U svojoj novoj jedinici, Tibets je okupio nekolicinu ljudi, kojima se divio u svojim prethodnim ratnim jedinicama. Među njima su bili kapetan Robert Luis (Lewis), izuzetni pilot na *B-29*, major Tom Ferebi (Ferebee), koji je bio Tibetsov bombarder u severnoj Africi i kapetan Teodor van Kirk (Theodore van Kirk), njegov navigator za vreme borbenih letova iznad Evrope. Ovi ljudi i još neki drugi, predstavljali su njegovu sopstvenu posadu, sa kojom je nameravao da baci prvu atomsku bombu.



Levo: Pogrebna lomača nad nesretnom Hirošimom 6. avgusta 1945. Atomska eksplozija stvorila je oblak sa pečurkom visok 18.000 metara.



Obuka za specijalni zadatak

Uskoro je većina ljudi iz 393. grupe shvatila da njihova specijalna misija uključuje neko novo oružje. Tibets je dobio tek najosnovnije podatke o veličini oružja i njegovoj težini i kako ga treba odbacivati. Trenažni letovi su se odvijali sa pojedinačnim avionima koji su bacali školsku bombu težine 4.500 kg sa visine od 9.000 m. Tibetsu je objašnjeno da treba obavezno što dalje da ode avionom iz rejonu cilja, još pre no što bomba eksplodira. Sledstveno tome, nakon odbacivanja bombe brzo bi napravili oštar zaokret u obrušavanju, u pravcu odakle su došli, tako da se bombarder nađe 8 km udaljen od cilja kada bomba bude eksplodirala.

Specijalna oružarska grupa priključena je 393. bombarderskoj eskadrili i 17. decembra 1944. je formiran 509. kombinovani puk pod Tibetsovom komandom u Vendoveru. Tada je formirana i 320. grupa za prevoz trupa, opremljena transportnim avionima *daglas C-54*. To je omogućilo još veću bezbednost pošto je ova jedinica preuzela brigu o svim prebacivanjima ljudi i opreme između Vendovera kao baze i različitih mesta uključenih u ovaj projekat.

Rad na prva dva atomska oružja konačno je završen pred kraj aprila 1945. tako da je 509. vazduhoplovni puk krenuo na prelet za aerodrom Nort Fild, na ostrvu Tinijan iz grupe Marijanskih ostrva. Ceo 509. vazduhoplovni puk sa svojim novoizgrađenim bombarderima *B-29* — bio je pod stalnim obezbeđenjem, u ogradenom delu baze. Ove mere prouzrokovale su razna nagadanja među personalom iz drugih bombarderskih grupa na aerodromu o nameni ove neobične organizacije. Za vežbu 509. puk je leteo da bombarduje ostrvo Rot, 80 km južno od Tinijana, gde se još uvijek nalazio jedan osamljeni manji japanski garnizon koji je bio zaobiden prilikom američkih »skokova« od ostrva do ostrva u ofanzivi na pacifičkom ratištu.

Izbor cilja

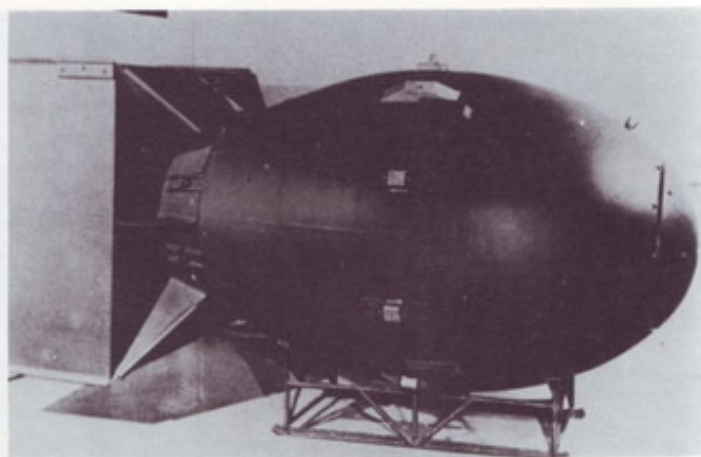
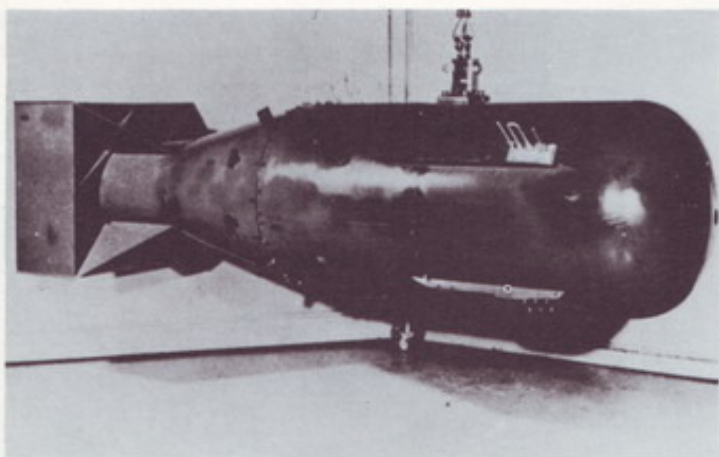
Lista ciljeva za prvi atomski napad u to vreme uveliko se spremala. Prvobitno su izabrani Kjoto, Hirošima, Jokohama i Kokura kao srazmerno velika i gusto nastanjena područja. Kjoto, istorijski grad i kulturna znamenitost izbrisan je na insistiranje Henrija Stimsona



Gore, desno: Pustošenje Hirošime je bilo potpuno na 13 kvadratnih kilometara. U tom području hiljade ljudi je bilo ubijeno. Mnogo više ih je poginulo od naknadnog dejstva radijacije.

Desno: Dva prizora iz Nagasakija, 9. avgusta 1945, nakon eksplozije.

(Henry Stimson) uvaženog ministra rata Sjedinjenih Država i umesto njega izabran je grad Nigata. Onda su zabranjeni svi uobičajeni bombarderski napadi na te gradove. Kasnije, i Jokohama je skinuta sa spiska jer je bila važna luka koja nije mogle biti dugo ostavljena na miru zbog nekog neispitanog oružja, pa je izabran Nagasaki. Hirošima je na kraju bila prvi cilj na spisku, pošto je imala izrazite orijentacione tačke pa je bila laka za prepoznavanje sa visine od 9.000 m. Hirošima je smatrana dobrim ciljem i stoga što se po raspoloživim informacijama znalo da u gradu nema velikih logora sa savezničkim ratnim zarobljenicima.



Uranijumska bomba (uranijum-235), poznata kao »mali dečko«, (liti boj) imala je da bude upotrebljena za prvo bacanje, a naučnici su bili ubeđeni da će ova bomba funkcionisati bez probne eksplozije. Druga bomba nazvana »debeljko« (fat man), plutonijumska bomba, imala je pak veoma komplikovan sistem za detoniranje i testiranje je bilo neophodno. Ono je uspešno izvedeno u pustinji Alamogordo u Novom Meksiku, 16. jula 1945. Tako je 393. bombarderski puk krenuo u operacije iznad Japana, koje su započele 20. jula. Manja odeljenja od dva do šest aviona provodila su potpuno istu taktiku kakva je bila zamišljena za atomski napad, međutim, bacali su konvencionalne bombe, čime je trebalo naviči japansku odbranu na napade te vrste, tako da kada

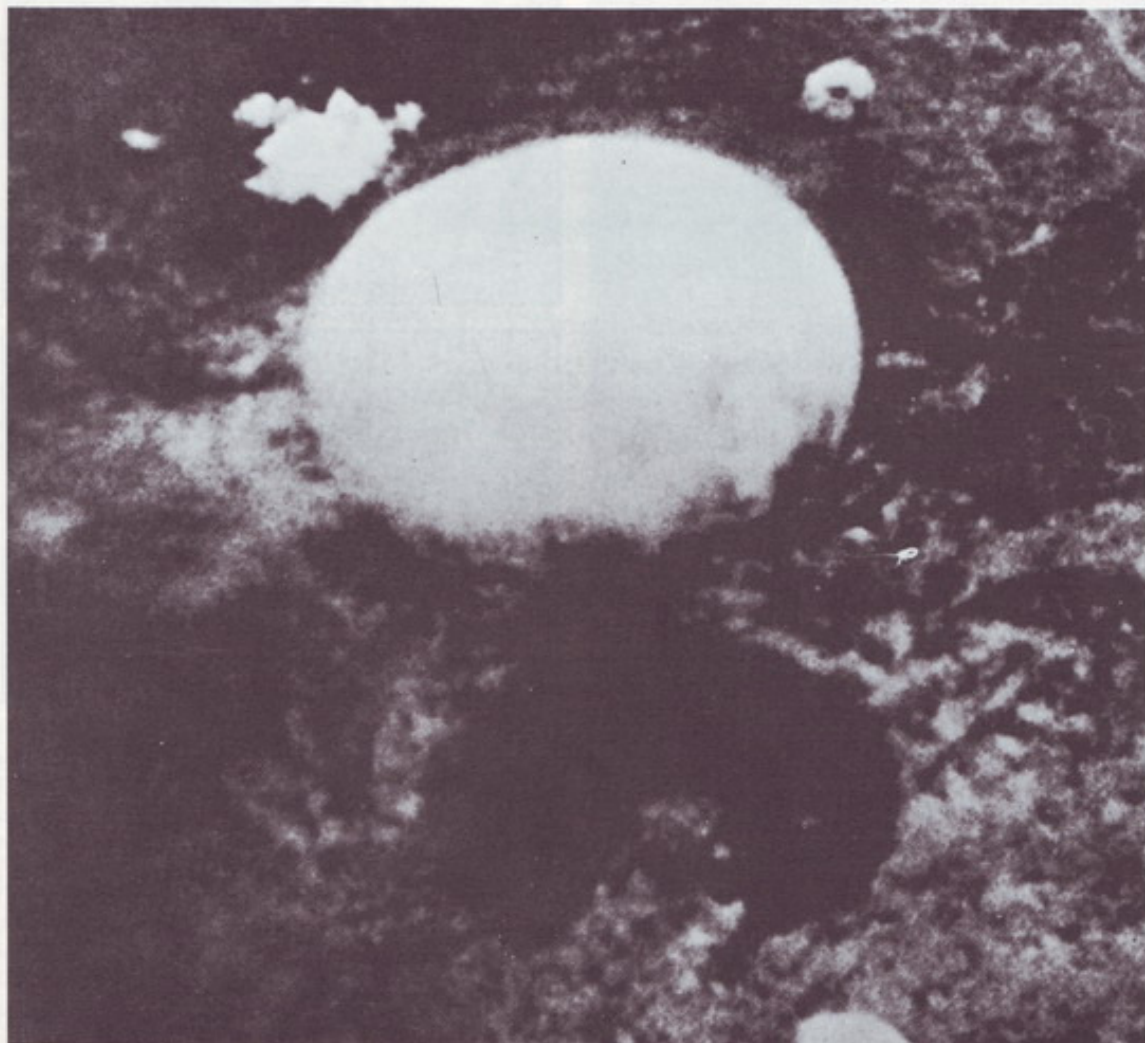
stvarni atomski napad bude izveden, ne bi ništa neobično posumnjali. Za svaki slučaj urađeno je još nešto što je trebalo da spreči Japance da posumnjaju da se radi o nekoj specijalnoj jedinici. Avioni 393. puka su imali svoje oznake (vrh strele u krugu), a sada su ih izbrisali i zamenili ih znacima drugih pukova 20. vazdušne armije. Uostalom, na tim visinama i nisu očekivali neke naročite intervencije japanskih lovaca i protivavionske odbrane.

U početku avgusta 1945. atomska bomba »mali dečko« je prispela na Tinijan odmah nakon što su Japanci odbili uslove saveznika za primirje i predsednik Truman sa svojim savetnicima odlučio da se atomsko oružje upotrebi. Jedno specijalno udubljenje je napravljeno na prostoru 509. puka na Nort Fildu, u koje je spu-

Gore levo: Bomba bačena na Hirošimu poznata je kao »mali dečko«. Imala je 4400 kg i snagu razaranja kao 20.000 tona eksploziva TNT. Bila je punjena uranijumom.

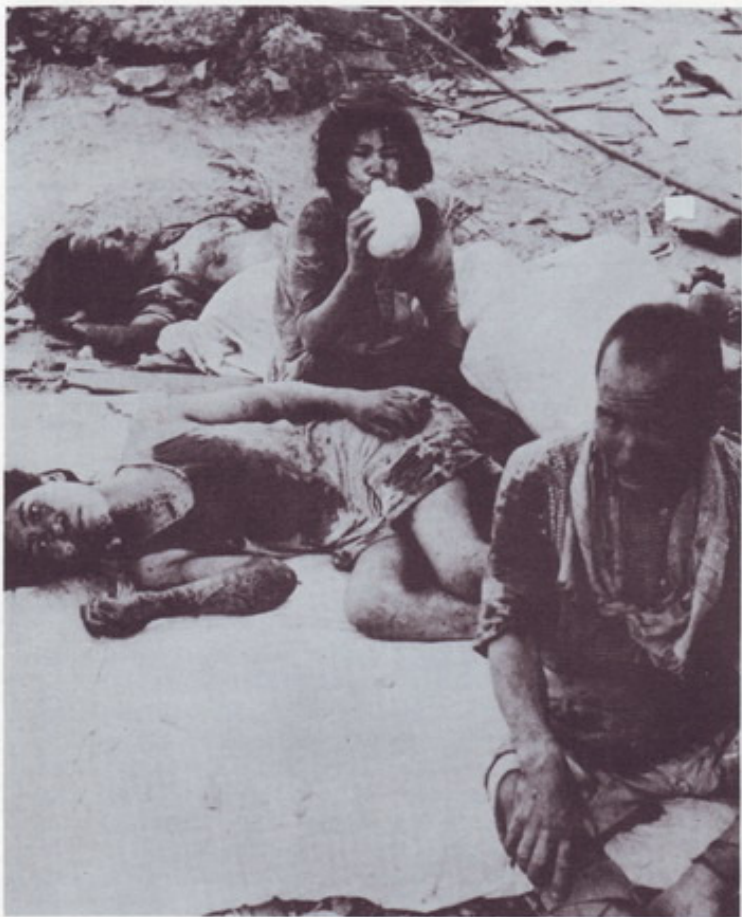
Gore: Iznad Nagasakija je eksplodirala bomba nazvana »debeljko« — iste rušilačke snage kao i hirošimska, no punjena plutonijumom.

Levo: Snimak eksplozije atomske bombe iznad Nagasakija — »pečurku« je posada B-29 snimila sa visine od 8900 metara. Prilikom eksplozije avion se jako zatrešao, a u paklu ispod njega poginulo je 35.000 ljudi.



Desno gore: Preživeli u Hirošimi i Nagasakiju nisu mogli da shvate što osećaju neku čudnu slabost i silovitu žed u danima nakon eksplozije — nisu bili svesni da su mahom već osuđeni na smrt. Tek postepeno lokalne vlaste su bile u stanju da organizuju skupljanje podataka o preživelim i nestalima.

Desno: Atomska bomba koja je uništila dva grada skratila je rat na Tihom okeanu jer su Japanci nakon toga prihvatili uslove predaje. Tako nije ni došlo do prebacivanja hiljade britanskih i američkih bombardera koji je trebalo, prema planovima o invaziji Japana, da bace 1.051.000 tona običnih bombi!



Desno: Snimak nepoznate japanske devojčice, koja je doživela atomsko pustošenje, postao je simbol čovečanstva koje ne želi atomsku smrt.

Na sledećoj strani: Centar nekadašnje Hirošime pretvoren u pustinju — preostalo je svega nekoliko zgrada od armiranog betona. I taj snimak je postao simbol za atomsku razornu moć.



Šteta bomba a određen je i B-29 — serijski broj 44-86292 — koji je trebalo da je ponese te je parkiran iznad nje. Oružje je bilo približno 3 m dugačko i 70 cm široko, a teško oko 4.100 kg. Fisioni materijal uran 235 je bio težak samo 10 kg, ostala težina je otpadla na komplikovan mehanizam koji je trebalo da spoji dve mase uranijuma-235 u odlučnom trenutku i da izazove eksploziju. To se postiglo konvencionalnim eksplozivnim punjenjem koji je jedan deo fisionog materijala gurnuo prema drugom delu u napravi koja se nije mnogo razlikovala od topovske cevi.

Atomsko ratovanje

Sedam bombardera B-29 je bilo angažovano u operaciji 6. avgusta 1945. Jedan je odleteo do ostrva Ivo Džima na maršruti za Japan da dejstvuje kao pomoć u slučaju da avion koji nosi atomsku bombu naleti na neke teškoće. Tri bombardera B-29 su odletela prema Hirošimi i alternativnim ciljevima gradovima Kokura i Nagasaki, kako bi avionu sa bombom radiom poslali izveštaj o vremenskoj situaciji. Preostala dva B-29 letela su u formaciji sa avionom koji je nosio atomsku bombu — koji je Tibets nazvao *Enola Gej* po imenu svoje majke. Jedan je trebalo da baci osetljive naučne instrumente iznad cilja, a drugi da vrši fotografisanje i snimanje.

Enola Gej je poletela u 02.45 časova po lokalnom vremenu, sa Tibetsom za komandama aviona, Bob Luis je bio kopilot, Ferebi bombarder a van Kirk navigator.

Boing B-29 supertvrdava, koja je bacila atomsku bombu na Nagasaki, 9. avgusta 1945. Ovaj tip aviona bio je jedini koji je mogao da nosi teške atomske bombe na daljini koja se tražila.

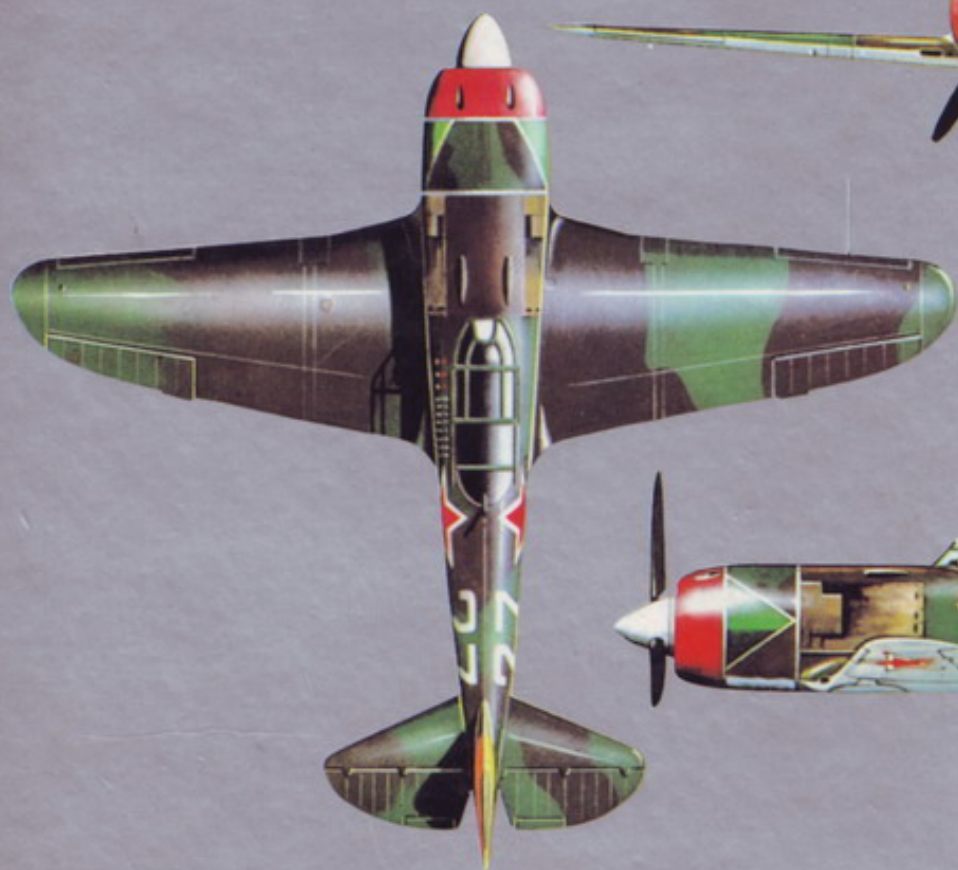


Bomba je bila »armirana« (pripremljena za detoniranje) u toku samog leta, što je izveo kapetan Viljem Parsons (Parsons), koji je bio specijalno obučen u Los Alamosu za ovaj zadatak. Let se odvijao po planu i kada se avion približio gradu u 08.15 časova po japanskom vremenu, bomba je bila bačena i eksplodirala na oko 600 m iznad Hirošime. Tibets je u međuvremenu izvršio svoj zaokret u obrušavanju i njegov avion se našao na oko deset kilometara daleko od cilja u trenutku eksplozije. Uprkos tome, njegov B-29 je pretrpeo dva žestoka udarna talasa. Vatrena lopta se videla na daljini od 400 km, a oblak u vidu pečurke na vrhu je dostigao visinu od 18.000 m, iznad opustošenog i umirućeg grada. Preko 129.000 mrtvih i preko 70.000 uništenih zgrada bilans je eksplozije čija je snaga bila 20 kilotona, što je odgovarala eksploziji 20.000 tona najsnažnijeg eksploziva TNT.

Uprkos pakla u Hirošimi, Japanci nisu pokazivali spremnost da prihvate savezničke uslove za predaju, pa je doneta odluka da se baci i druga atomska bomba. To je bila plutonijumska naprava, zvana »debeljko«, zbog svog većeg obima. Jedva je mogla da se smesti u prostor za bombe na B-29. Tibets je izabrao majora Čarlsa V. Svinija (Charles W. Sweeney), komandira 393. bombarderske grupe za tu operaciju. Avion određen za ovaj zadatak nosio je broj 44-27297, i nazvan je *Voz za pivo*. Operacija je planirana za 9. avgust 1945, a cilj je trebalo da bude grad Kokura. Međutim, pošto se nad gradom razvila visoka oblačnost posada bombardera nije mogla da pronade ciljne tačke na zemlji. Razočaran, Svinij je okrenuo ka rezervnom cilju, Nagasakiju, na nekih 150 km odatle. Ovde je takođe izgledalo da će oblaci da onemoguće bombardovanje, međutim, upravo kada je Svinij razmišljao o tome da odustane, jedan čist prostor se ukazao između oblaka, tako da je bombarder mogao da izvrši potrebno nišanje. Bacanje bombe je izvršeno u 10.50 časova po japanskom vremenu, sa visine 8.800 m. Atomska bomba »debeljko« je eksplodirala kao što je bilo planirano, premda pustošenja i gubici u životima nisu bili tako veliki kao u Hirošimi, pošto je razudeni i brdoviti teren na kome je bio izgrađen ovaj grad uticao na smanjenje šteta od udara eksplozije. Bilo je 35.000 poginulih i 60.000 ranjenih. Zbog vremena što ga je Svinij utrošio na traženja cilja, istrošio je gorivo i morao je da pristane na Okinavi, kao i jedan od pratećih aviona B-29. Tek su kasnije nastavili let na povratku za Tinijan. Drugi atomski napad i ulazak Sovjetskog Saveza u rat protiv Japana idućeg dana, bili su odlučujući faktori za Japance da prihvate uslove predaje. Od tog vremena se stalno raspravlja o opravdanosti upotrebe tog strašnog oružja, da li je bila moralna odluka o njegovoj upotrebi u vreme kada su Japanci već bili priterani uza zid. S druge strane, planirana invazija Japana koja bi bila inače neophodna, kako je procenjeno, stajala bi preko milion života savezničkih boraca i možda četiri miliona poginulih Japanaca.



**RATNICI NEBA
PAKAO IZ VAZDUHA**



**RATNA KRILA
CRNE PTICE**



**ZAČETNICI AVIJACIJE
SAVREMENI IKARI**

