Elitni vidovi jugoslovenske vojske u Aprilskom ratu

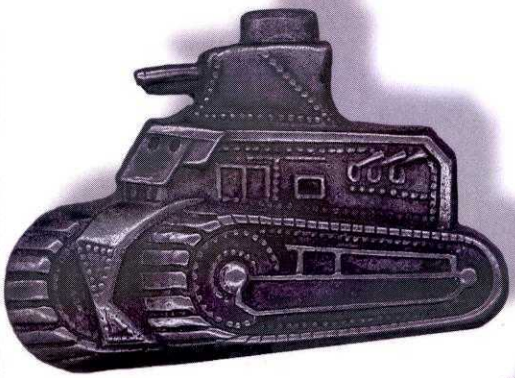
DUŠAN BABAC

DUŠAN BABAC, rođen 1969. godine u Beogradu, potiče iz porodice sa vojnom tradicijom i od najranijeg detinjstva pokazuje interes za vojnu istoriju i uniforme. Od 1995. godine do danas objavio veći broj naučnih i popularnih članaka u Glasniku Istorijskog Muzeja Srbije i specijalizovanim časopisima u zemljama bivše SFRJ (BiH, Slovenija), Francuskoj (Militaria Magazine, Gazette des Uniformes), Rusiji (Зеуrхаус), Japanu (Air World), kao i knjigu Armies in the Balkans 1914-18, za Osprey Publishing 2001. godine. Jedan je od četiri autora izložbe i kataloga Službeno odelo u Srbiji u 19. i 20. veku, održane 2001. godine u galeriji SANU. Nosilac ordena Belog orla I stepena.

Sadržaj

Uvod 5
Oklopna vozila u Kraljevini SHS i Jugoslaviji 7
Prva oklopna vozila reno FT 17 i M28 7
Tanketa škoda T32 11
Reno R35 15
Učešće u Aprilskom ratu i u vreme nemačke okupacije 18
Uniforme i oznake tenkovskih jedinica . . 23
Lovačka avijacija 24
Vazdušne borbe nad Jugoslavijom 33
Prve vazdušne borbe 36
Operacija Kaznena odmazda 36
Napad na Beograd 39
Prve žrtve među braniocima 39
Drugi dan napada 42
Borbe nad Rovinama 44
Borbe nad Mostarom i Podgoricom . . . 44
Uniforme i oznake Jugoslovenskog vazduhoplovstva 45
Podmorničarska flotila 49
Učešće u ratu 57
Uniforme i oznake podmorničara 59
Ilustracije 71
Literatura 76

Elitni vidovi jugoslovenske vojske u Aprilskom ratu



DUŠAN BABAC

EVOLUTA

Za izdavača
Bojana Ćebić

Urednik
Željko Petrović

Tehnička urednica
Nataša Kašćak

Lektorka
Jelena Ignjatović

Kompjuterska priprema
„AS“ Beograd

Obrada fotografija
Igor Ursić

Tiraž 1000

Štampa
PUBLISH, Gospodar Jovanova 63
Beograd

ISBN 978 86-85957-24-6

© Autor zadržava sva prava. Nijedan deo ove publikacije ne može biti reprodukovan, pohranjen u baze podataka ili prenet na bilo koji način – elektronski, električni, hemijski ili mehanički, fotkopiranjem, fotografisanjem ili digitalnim snimanjem bez prethodne saglasnosti vlasnika autorskih prava. Zloupotreba je kažnjiva zakonom.

CIP – Каталогизација у публикацији
Народна библиотека Србије, Београд

623.4(497.1)"1941"
94(497.1)"1941/1945"
355.48(497.1)"1941/1945"

БАБАЦ, Душан
Elitni vidovi jugoslovenske vojske u Aprilskom ratu / Dušan Babac. - Beograd : Evoluta, 2008 (Beograd : Publish). - 76 str. : ilustr. ; 21 cm

Tiraž 1.000. - Bibliografija: str. 76

ISBN 978-86-85957-24-6

a) Југославија. Војска - Наоружање - 1941
b) Други светски рат 1939-1945 - Југославија - 1941
c) Југославија - Војна историја - 1941-1945
COBISS.SR-ID 145809676

Posvećeno svim znanim i neznanim
herojima Aprilskog rata

Autor zahvaljuje Borislavu i Slobodanu Homenu, Miladinu Markoviću, Branku Bogdanoviću, Miletu Bjelajcu, Čedomiru Vasiću, Danku Čanku, Predragu – Preži Miladinoviću, Predragu – Preži Milosavljeviću, Igoru Ursiću i Ljubici Ćorović iz Zavičajnog fonda Biblioteke grada Beograda na nesebičnoj prijateljskoj pomoći koju su mu pružili prilikom izrade ove knjige.

Uvod

Nesrećnim spletom istorijskih okolnosti, slika koja je do danas ostala o jugoslovenskoj vojsci jeste da je bila jedna zastarela i zaostala rigidna institucija, koja je na svom prvom ispitu u aprilu 1941. godine ispoljila sve svoje mane i nedostatke. Razlozi aprilskog sloma su, međutim, daleko dublji i složeniji od ovakvih propagandnih pojednostavljivanja, a u prilog tome govori i činjenica da je pedeset godina kasnije moćnu JNA zadesila gotovo identična sudbina. O obimu i beskrupuloznosti istorijske negacije otpora jugoslovenske vojske u Aprilskom ratu možda najrečitije govore brojevi. Naime, tokom aprilske kampanje, u Nemačkoj zvanično označene kao *Operacija 25*, nemačke vojne snage su imale 932 poginulih, 3773 ranjenih i 257 nestalih u akciji. S druge strane, do kraja 1941. godine nemačke snage su na čitavoj teritoriji Jugoslavije, posle započetih svih ustanaka i formiranja svih istorijskih slobodnih teritorija, imale gubitke od svega 216 ubijenih, 437 ranjenih i 194 nestalih u akciji. Nesporno je da je Jugoslovenska vojska na svom razvojnom putu tokom dvadesetih i tridesetih godina XX veka, bez obzira na sve otežavajuće ekonomske i političke okolnosti, održavala korak sa savremenim kretanjima vodećih vojnih sila tog vremena. To je, uostalom, nasleđe srpske vojske, koja je još u prvoj polovini XIX veka počela da razvija vojnu industriju, veoma rano prepoznala potencijal vazduhoplovstva, uvela mitraljeze i slično. U prilog tome govori i kvalitet ličnog streljačkog naoružanja srpskog vojnika s početka Prvog svetskog rata, koji vojna velesila Francuska nije dostigla do kraja ovog sukoba.

Jugoslovenska vojska je sukcesivno uvodila u svoj sastav savremene taktičke jedinice, kao što su planinski pukovi, jurišni bataljoni i padobranska četa, što je opisano u knjizi *Specijalne jedinice jugoslovenske vojske u Aprilskom ratu*, a, pored ovih je-

Bleriot XI Militaire Gnome 50 PS, Aeroplanska eskadra, aerodrom Požarevac, leto 1915. godine, pilot potporučnik Miodrag Tomić. (Zbirka autora.)

dinica, još je ranije započela sa uvođenjem posebnih vidova – uvela je tenkovske jedinice i podmorničarsku flotu. Ono što je Drugi svetski rat, naročito u ranoj fazi, pokazao u oblasti vojne strategije jeste činjenica da vojska koja ostvari nadmoć u vazduhu ima sve predispozicije za uspeh i pobedu. Ratno vazduhoplovstvo Kraljevine Jugoslavije, koje je počivalo na tradiciji Srpske avijatike i njenom bogatom iskustvu sa Solunskog fronta, svakako zaslužuje posebno poglavlje. Lovačka avijacija je uvek privlačila najviše pažnje, a svakako je bila i od najvećeg značaja za zemlju sa odbrambenom ratnom doktrinom, kakva je bila jugoslovenska.

Upravo ova tri vida u sastavu kopnene vojske, ratnog vazduhoplovstva i ratne mornarice predmet su knjige koja će, uz obilje podataka i fotografskog materijala koji je uglavnom nepoznat najširoj publici, pokušati da približi ono što je nekada bilo ponos jugoslovenske vojske, a na šta i danas s pravom možemo da budemo ponosni. Važno je naglasiti da nisu samo ratna sredstva ono što čini neku vojsku, već su to na prvom mestu ljudi, vojnici i oficiri, mornari i piloti, a među njima je bilo mnogo onih koji zaslužuju poštovanje, sećanje i počast, koji su im godinama bili nepravedno uskraćeni. Njima je i posvećena ova knjiga.

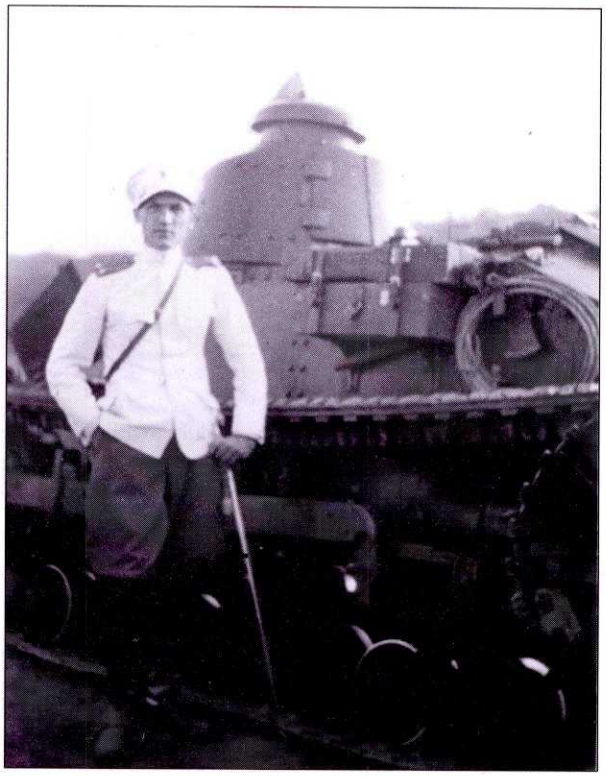
Oklopna vozila u Kraljevini SHS i Jugoslaviji

PRVA OKLOPNA VOZILA RENO FT 17 I M 28

Srpska vojska na Solunskom frontu nije bila naoružana francuskim tenkovima, već je imala samo dva oklopna automobila reno (*Renault*). Prvi tenkovi reno FT 17 koji su se pojavili u Srbiji su bili iz sastava AS (*Artillerie Spéciale*) 301. Ova tenkovska četa je bila pridodata *Mađarskoj armiji*, odnosno savezničkim intervencionističkim trupama Antante u Mađarskoj. Ovi tenkovi su prvobitno bili poslati kao pojačanje francuskim trupama za predstojeći napad na Republiku Bele Kuna. Pošto je Rumunska vojska ugušila ovu revoluciju pre nego što su francuske trupe bile spremne za napad, AS 301 je bila prekomandovana za Novi Sad (Kraljevina SHS), gde je neko vreme i ostala. U jesen 1919. godine *Mađarska armija* je rasformirana, a njeni delovi su poslati u Bugarsku i Tursku, dok su neki vraćeni u Francusku. Najveći deo teškog naoružanja ove jedinice je dat Kraljevini SHS, ali u tom kontigentu nije bilo tenkova.

Početkom 1920. godine, francuske trupe u Bugarskoj su poslale 8 tenkova Kraljevini Srba, Hrvata i Slovenaca. Od ukupnog broja, bilo je 5 tenkova tipa reno FT 17, naoružanih mitraljezima, i 3 ista takva tenka, naoružana topovima.

U posleratnom periodu, program naoružanja i nabavke ratnog materijala u Kraljevini SHS kretao se u dva podjednako važna pravca – povećanju količine za potrebe formacije i modernizaciji. Donete su mere za standardizaciju streljačkog naoružanja i artiljerijskih oruđa. Prvi strani kredit u ove svrhe odobren je 1922.



Pešadijski poručnik Pavle Babac, deda autora, u letnjoj uniformi, ispred tenka M 28 reno-kegres, Kalinovik, leto 1932. godine. (Zbirka autora.)

godine, a iste godine je i Skupština odobrila nešto vanrednih sredstava. Tokom narednih nekoliko godina, na osnovu zajma i ratnih reparacija, izvršena je nabavka municije, aviona, avionskih motora, topova različitog kalibra, mitraljeza, pontonskog materijala, šlemova i drugog materijala, a učinjeni su i znatni napori u razvoju i modernizaciji domaće industrije naoružanja.

Jugoslovenska vojska, razapeta između prekih potreba nabavke i modernizacije naoružanja i opreme po svim rodovima, nije imala širih mogućnosti za razvoj oklopnih jedinica. Otežavajuće okolnosti su predstavljale materijalna oskudica i konzervativna vojna misao koja nije shvatala značaj oklopnih sredstava u budućem ratu. Tek su iskustva iz italijanskog angažovanja u Etiopiji 1936. i upotreba lakih bornih kola opovrgla ustaljena mišljenja da su nemoguće masovne tenkovske akcije na brdsko-planinskom zemljištu sa oskudnim komunikacijama. U skladu sa tim iskustvima, nabavka lakih tenkova od strane Jugoslovenske vojske vršena je sporadično, a služili su prvenstveno za obuku. U okviru zajma od 300 miliona franaka (1924) nabavljen je 21 tenk reno FT, od kojih je do 1931. ostalo u upotrebi svega 10. Oni su formirali tenkovsku četu u Kragujevcu, a potom su jula 1931. prebačeni

Tenk M 28 reno-kegres Jugoslovenske vojske, naoružan topom 37 mm. (Zbirka autora.)

u Kalinovik, u sastav pešadijske i artiljerijske škole. Tenkovske gusenice su već bile dosta istrošene, a novih za zamenu nije bilo. Prvo naredno popunjavanje tenkovskim materijalom ostvareno je početkom 1935. iz francuske besplatne isporuke vojne pomoći, kada je dobijeno 20 polovnih tenkova. Neki izvori pominju i nabavku određenog broja tenkova tokom 1930. godine, ali da su to bili nešto unapređeni modeli pod oznakom reno-kegres (*Renault-Kegress*) M 28. Postoje određene nejasnoće vezane za brojeve i tip tenkova iz ovih nabavki, naročito onih sa oznakom FT, jer u fotografskim izvorima s početka tridesetih nema zabeleženih tenkova FT 17 karakterističnog profila. Sve fotografije, uglavnom nastale na Kalinoviku, prikazuju isključivo tenkove M 28, tako da je sva prilika da je zajam iz 1924. godine realizovan nešto kasnije i da su već tada nabavljeni zapravo tenkovi M 28.

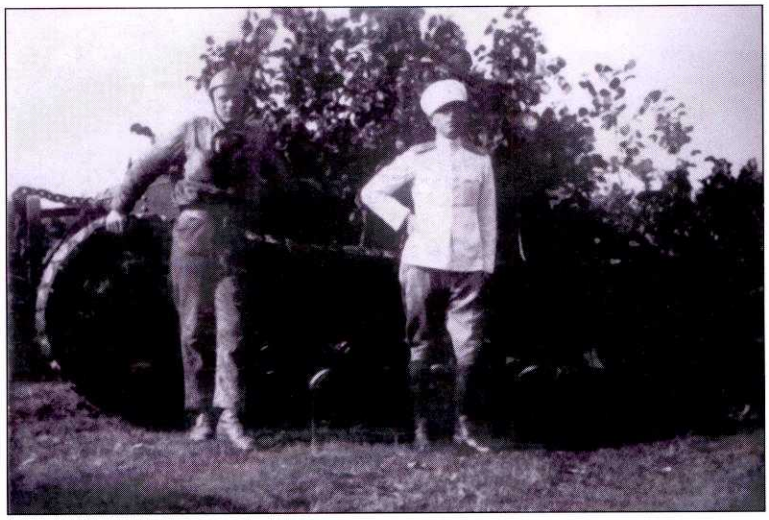
Većina ovih tenkova je bila ofarbana u tamnozelenu boju u fabrici *Reno* u Francuskoj sa serijskim brojem od 66.000 do 73.000, mada je jedan manji broj naknadno dobio trobojnu kamuflažu Male Antante.

Tokom 1936. formira se bataljon bornih kola pod direktnom komandom generalštaba u Beogradu. Bataljon je bio organizovan

Potporučnik tenkovskih jedinica (uveličanjem epoletuške može se videti oznaka tenkovskih jedinica iznad oznake čina) u letnjoj uniformi i sa dolamom ispred tenka M 28 reno-kegres naoružanog mitraljezom. Ovo je jedinstvena fotografija tenka M 28, sa vidljivom kamuflažnom šemom Male Antante. (Zbirka Danka Čanka.)

po trojnom sistemu – tri čete od po tri voda i tri tenka u svakom vodu. Svaka četa imala je po jedno vozilo u rezervi. To je ukupno 48 FT 17 i reno-kegres M 28. Do nabavke savremenih tenkova reno R 35 1940. godine, bataljon je imao samo jednu potpunu četu koja je korišćena za obuku, a ostatak je bio u rezervi.

Proizvodnja tenka reno FT 17 u Francuskoj započeta je 1917, a ozbiljnija upotreba tek 1918. godine. Međutim, ovaj model ubrzo postaje najefikasniji i najmasovnije proizvođen tenk tokom Prvog svetskog rata. Proizvodnja se zaustavila na 3.800 tenkova. Pored Francuske, korišćen je i u SAD-u, Kanadi, Rusiji, Poljskoj, Italiji, Japanu, tokom Španskog građanskog rata, u Grčkoj, Finskoj, Kraljevini Jugoslaviji, itd. Velik broj vozila zaplenili su Nemci tokom Drugog svetskog rata, koristeći ih mahom u odbrani aerodroma, protivpartizanskim akcijama, za razne nadogradnje, i sl. Postojale su dve osnovne varijante – mitraljeska i topovska verzija. U prvom slučaju, osnovno oružje je bio mitraljez hočkis 8 mm, odnosno top SA 18 od 37 mm. Ovi tenkovi su konstantno usavršavani, tako da su bile razvijene mnogobrojne varijante. Godine 1926, pojavila se verzija reno-kegres M 28. Najveća razlika u odnosu na starije modele je u hodnom delu, koji su činila četiri para malih točkova i jedan valjak za nošenje gusenice. Gusenice su bile obložene gumom i ojačane čeličnim elementima. Dvadesetak ovih tenkova je uvedeno u naoružanje vojske Kraljevine Jugoslavije pod zvaničnim nazivom reno-kegres M 28. Zahvaljujući dosta boljem hodnom delu, brzina ovih tenkova bila je skoro dvostruko veća u odnosu na starije modele. U dobrim uslovima,



Pešadijski oficir u letnjoj uniformi i komandir tenka u kombinezonu i sa šlemom oklopnih jedinica adrian M 1919, ispred tenka M 28 reno-kegres, manevri na Kalinoviku, leto 1932. godine. (Zbirka Miloša Jurišića.)

ovi tenkovi su dnevno mogli prelaziti 40–50 km, a pun rezervoar je obezbeđivao autonomiju od 8 časova. Zbog relativno male težine, reno tenkovi su mogli biti transportovani i kamionima. Najveći nedostatak ovih tenkova je bila dvočlana posada, sačinjena od vozača-mehaničara i komandira koji je bio i nišandžija i poslužilac na oruđu, te je morao osmatrati i uočavati ciljeve, te održavati vezu sa ostalim tenkovima. Zbog ovakvih uslova, top i mitraljez su imali uspešno dejstvo samo do 400 m. Iako najbolji tenkovi tokom Prvog svetskog rata, reno FT 17 i njegova unapređena verzija M 28 u Drugom svetskom ratu su imali skoro zanemarljivu borbenu vrednost.

TANKETA ŠKODA T 32

Početkom tridesetih godina, u sastavu Jugoslovenske vojske su se nalazile dve konjičke divizije. Svaka od njih je u svom sastavu imala 2–3 konjičke brigade od po 2 konjička puka i sa jednim artiljerijskim divizionom i jednim velosipedskim (biciklističkim) bataljonom. Pešadijske divizije su u svom sastavu imale konjičku artiljeriju i u svakom pogledu je vladao nedostatak motorizovanih sredstava, a Jugoslovenska vojska je u svom naoružanju raspolagala sa svega 56 tenkova reno M 28 i FT 17. U to vreme, u Evropi nije ni bilo savremenih tenkova, izuzev francuskog D 2, koji je bio u eksperimentalnoj fazi, i sovjetskih T 26 i BT 5, koje je bilo nemoguće nabaviti iz političkih razloga. U pogledu lakih izviđačkih

Tanketa škoda T32. (Zbirka autora.)

Tankete škoda T 32 u marševskoj formaciji. Jasno je uočljiva kamuflažna šema Male Antante. Komandir tenka nosi standardnu svakodnevnu uniformu M 22, sa šlemom za posadu oklopnih vozila sa isečenim prednjim vizirom M 19. (Zbirka Danka Čanka.)

tenkova za potrebe konjice, situacija je bila nešto povoljnija. Vrhovna komanda Jugoslovenske vojske odlučila je da nabavi ovaj vid tenkova u Čehoslovačkoj iz dva razloga. Kao prvo, obe zemlje su bile članice takozvane Male Antante, a, kao drugo, 1935. godine jugoslovenska vlada je potpisala zajam vredan 3 milijarde dinara sa češkom fabrikom *Škoda*. Česi su jugoslovenskoj vojnoj delegaciji pokazali prototipove tankete S lb i S lc, ali Glavni đeneralštab Jugoslovenske vojske nije bio zadovoljan zbog nedovoljne debljine oklopa i slabog naoružanja. Tokom 1936. godine, novi prototip pod oznakom S ld prikazan je drugoj jugoslovenskoj delegaciji. Jedini dodatni zahtev odnosio se na debljinu prednjeg oklopa, jer je jugoslovenska delegacija insistirala da njegova debljina mora biti 30 mm umesto postojećih 22 mm. Naručeno je 8 ovakvih tanketa i one su dopremljene u Jugoslaviju 1937. godine. Bilo je planirano da se tokom 1938. godine sprovedu testiranja, posle čega je trebalo da se sprovede masovna narudžbina radi naoružanja jedne od konjičkih divizija, za koju je bilo planirano da bude transformisana u motorizovanu diviziju. Nažalost, zbog okupacije Čehoslovačke početkom 1939. godine, ovi planovi su propali. Češke tankete su imale zvaničnu oznaku *brza borna kola* T 32, i svih 8 je bilo pridodato Konjičkoj školi u Zemunu. Sve su bile obojene u kamuflažnu šemu Male Antante: čokoladnobraon, tamnozelena i oker. Tankete su učestvovale u svim većim manevrima jugoslovenske vojske sa ciljem da se isproba nova formacija konjičke divizije i sadejstvo između oklopnih vozila i konjice.

U uputu za upotrebu oklopnih jedinica iz 1938. godine predviđena je i upotreba ovih tanketa. Ova vozila su u borbi pred-

stavljala brz i pokretan cilj, niske siluete, a zahvaljujući maloj težini mogle su savladati vodene prepreke i priručnim sredstvima. Planirano je da se ova vozila koriste za sledeće zadatke – izviđanje po bokovima neprijateljskog rasporeda; eventualno za zauzimanje važnih tačaka, ali uz sadejstvo ostalih jedinica; za dejstvo po bokovima i pozadini neprijatelja, uz sadejstvo drugih jedinica i na poznatom terenu; kao vatrena rezerva. Brza borna kola mogla su biti korišćena kao prethodnica. Dva vozila (jedan vod) su isturana napred, a ostatak je komandant prethodnice zadržavao kao rezervu. U sastavu zaštitnice, trebalo je da škode napadaju bokove neprijatelja i ometaju njegovo nastupanje. Taktika upotrebe ovih vozila predviđala je skoro isključivo napad na bokove neprijatelja, po mogućstvu uz faktor iznenađenja. Trebalo je maksimalno iskoristiti prednosti niske siluete, brzinu i dobar top, a minimizirati nedostatke slabog oklopa i dvočlane posade. Frontalna upotreba je predviđana samo ako je neprijatelj iznenađen i ako je obezbeđena snažna artiljerijska i pešadijska podrška. U načelu, vatra je otvarana iz mesta, a iz pokreta se moglo dejstvovati mitraljezom. Top A 3 kalibra 37 mm mogao je dejstvovati protiv mitraljeza na daljinama do 1.000 m. Tenkove zaštićene čeonim oklopom od 30 mm uništavao je na daljinama do 500 m. Lake tenkove, poput nemačkog *PzKpfw* I (oklop 13 mm) i *PzKpfw* II (oklop 14,5 mm), mogao je uništiti i sa preko 1.000 m. Teže nemačke tenkove *PzKpfw* III i IV mogao je uništiti sa daljine

Tanketa škoda T 32 prilikom združene garnizonske vežbe na Torlaku, 9. septembra 1940. godine. Jasno je uočljiv sistem vešanja. (Istorijski muzej Srbije.)

Tehničke karakteristike	reno FT 17 sa mitraljezom *ženski*	reno FT 17 sa topom *muški*	reno M 28	T 32 škoda tankete	reno R 35
Posada	2 člana	2 člana	2 člana	2 člana	2 člana
Težina	6.800 kg	7.000 kg	7.000 kg	5.000 kg	9.800 kg
Naoružanje	mitraljez hočkis 8 mm	top SA 18 18 pito 37 mm	top SA 18 18 37 mm	top škoda A3 37 mm i mitraljez M 1930 7,92 mm	top SA 37 mm i mitraljez M 1931 7,5 mm
Dužina	410 cm	410 cm	461 cm	?	420 cm
Širina	214 cm	214 cm	229 cm	?	237 cm
Motor	reno 18 CV 4480 ccm	reno 18 CV 4480 ccm		?	reno
Max brzina	7,7 / 2,5 km/h	7,7 / 2,5 km/h	15 km/h	?	20 km/h
Radijus dejstva	35 / 20 km	35 / 20 km	120 km	?	140 km
U službi JV od	1920.	1920.	1930.	1937.	1940.

300–600 m, zavisno od modela, što je bilo pristojno u to vreme. Pošto je po pravilima upotrebe napad planiran uvek sa boka, onda je daljina uništenja težih tenkova bila i do 800 m. Smatra se da je top A 3 bio jedan od najbolih protivtenkovskih (PT) topova tog perioda.

Zanimljivo je da su tankete učestvovale i u vežbi inžinjerijsko--pontonjerskih jedinica kod Ade Ciganlije 1940. godine, koju je

Tankete škoda T 32 u marševskoj formaciji. Snimak je načinjen tokom združene garnizonske vežbe na Torlaku, 9. septembra 1940. godine. (Istorijski muzej Srbije.)

posetio i Njegovo veličanstvo kralj Petar II, što je zabeleženo na prvom kolor dokumentarnom filmu snimljenom u Srbiji. Zahvaljujući ovom filmu, jasno se vide kamuflažne boje tanketa, kao i radne uniforme posade.

RENO R 35

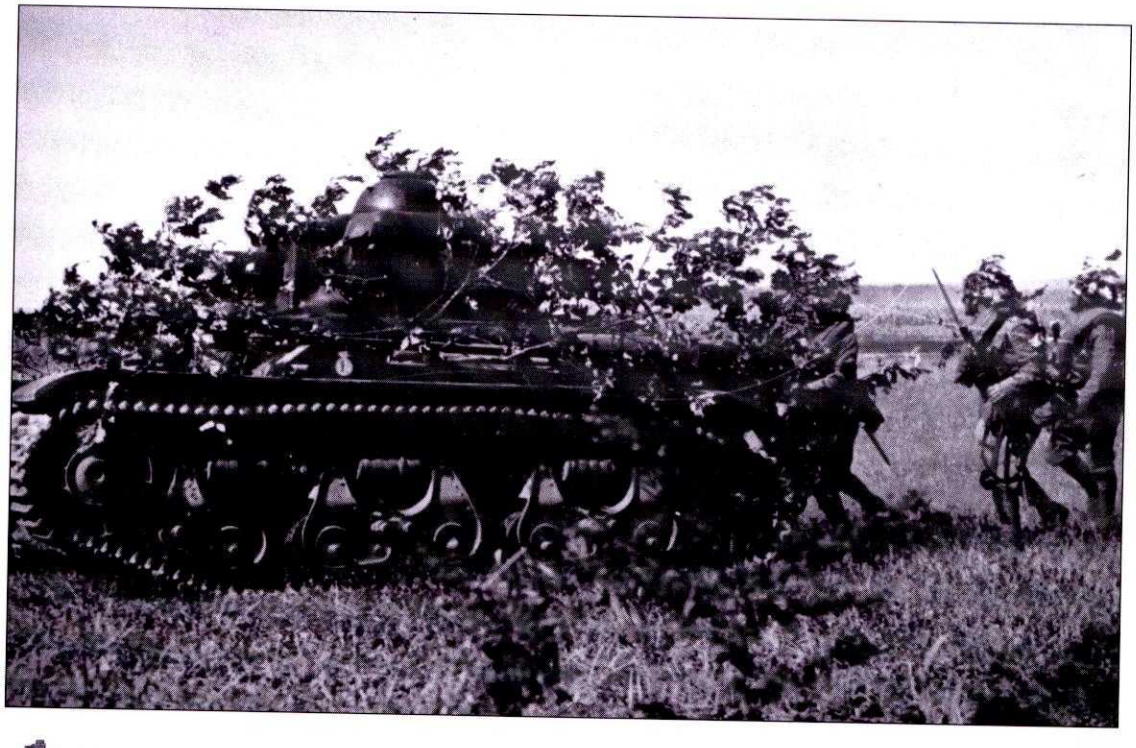
Već sredinom tridesetih godina, Glavni đeneralštab je bio svestan zastarelosti tenkova. Reno FT 17 je odgovarao potrebama Prvog svetskog rata, a oklop od 22 mm bez problema je mogao parirati jedinom tadašnjem protivoklopnom oružju - protivtenkovskim puškama. Tokom tridesetih godina, većina armija svoje pešadijske jedinice oprema lakim PT topovima kalibra 37 mm. Ovi topovi su mogli probiti oklop debljine 30–35 mm pod uglom od 60 stepeni, na daljinama od 500 m. Poznato da je model FT mogao efikasno dejstvovati samo do 400 m daljine i pri tom imao oklop od 22 mm (kupola). Tridesetih godina, u Francuskoj se uveliko radilo na budućem modelu tenka koji bi trebalo da zameni reno FT 17, u to vreme najbrojniji tenk francuske vojske. Na konkursu tri velike firme (*Reno*, *Hočkis* i *FCM*) izabran je prototip fabrike *Reno*, koji je ubrzo, pre kraja ispitivanja, zbog pogoršane međunarodne situacije naručen u velikom broju. Prvi primerci su isporučeni već sredinom 1935. godine. Reno R 35 je u odnosu na svog prethodnika imao niz poboljšanja. Imao je složenu konstrukciju od tri livena elementa, montirana na donju oklopnu ploču.

Kralj Petar II kao pitomac vojne akademije, kraj kupole francuskog tenka reno R 35, zajedno sa komandirom. Snimak je načinjen u proleće 1940. godine, odmah po prispeću ovih tenkova.

Vešanje se sastojalo od pet točkova obloženih gumom, koji su se međusobno naslanjali preko kolenastih poluga i gumenih opruga. Oklop tela bio je 40 mm, a poda i krova 12 mm. Brzina je bila znatno veća u odnosu na FT 17, kao i prohodnost. R 35 je mogao rušiti i lakše fortifikacije i zidove od cigala do 40 cm. Kupola tipa APX-R bila je zaštićena oklopom od 45 mm, a na krovu od 30 mm. Osnovni top je ostao isti kao kod tipa reno FT 17, SA 18 od 37 mm (21 kalibar). Top je koristio razorne granate sa čeličnom košuljicom mase 760 gr. Pancirna granata, početne brzine od 388 m/s, probijala je 15 mm oklopa na daljinama od 500 m (pod uglom od 90 stepeni). Maksimalni domet topa je bio 2.400 m, ali zbog otežanih uslova gađanja i osmatranja vatra je obično otvarana do daljine od 400 m. Dvočlana posada je i dalje zadržana, a to je bila najveća mana ovih tenkova. Posadu su sačinjavali podoficir, kao komandant tenka, i vojnik kao vozač. Komandant je morao osmatrati, nišaniti, puniti i dejstvovati topom. Ako je bilo radija u tenku, morao je i njega koristiti.

Ukupno je proizvedeno 1.600 primeraka tipa reno R 35, od čega se 945 nalazilo u naoružanju francuske armije tokom maja 1940 godine. Oko 240 vozila isporučeno je drugim zemljama (100 Turskoj, 54 Jugoslaviji, 53 Poljskoj i 40 Rumuniji). Budući da se u

Reno R 35 nastupa ispred pešadijske formacije. Snimak je načinjen tokom združene garnizonske vežbe na Torlaku, 9. septembra 1940. godine. (Istorijski muzej Srbije.)



Francuskoj novi model R 35 uvodio kao zamena za FT 17, ne čudi odluka tadašnjih vojnih vlasti Jugoslavije da nabave reno R 35. Posle više pokušaja (u to vreme su nam i prijateljske zemlje, zbog opšte situacije, nerado prodavale oružje), jednoj vojnoj delegaciji uspeva da početkom 1940. naruči 54 tenka tipa reno R 35, koji su isporučeni aprila iste godine. Ovi tenkovi su bili u sastavu francuske ratne rezerve, a uključeni su u sastav Prvog bataljona bornih kola (tadašnji naziv za tenkove) umesto zastarelih tenkova M 28 i FT 17, koji su formirali tri nezavisne tenkovske čete. Novi tenkovi R 35 su ofarbani u tamnozelenu boju, a oznaka jedinice je bila plamteća granata bele boje, sa brojem *1* ofarbanim u crno. Novoprispeli tenkovi R 35 uzeli su učešća u združenoj garnizonoj vežbi na Torlaku, u blizini Beograda, održanoj 6. septembra 1940. godine prigodom rođendana kralja Petra II. Pored Prvog tenkovskog bataljona, na ovoj vežbi su učestvovale sve najsavremenije taktičke jedinice i sredstva toga vremena kojima je raspolagala Jugoslovenska vojska, uključujući i padobrance, mehanizovani sastav konjičke divizije sa tanketama, bežičnu radio vezu, i sl. Prvi bataljon bornih kola je takođe imao aktivno učešće u vojnom puču 27. marta 1941. godine, pošto je komandant bataljona, major Danilo S. Zobenica bio jedan od istaknutih učesnika prevrata.

Reno R 35, sa prirodnom kamuflažom. Torlak, 9. septembra 1940. godine. (Istorijski muzej Srbije.)

Reno R 35, fotografisan u Beogradu ispred zgrade Ministarstva vojske i mornarice 27. marta 1941. godine. Na kupoli se jasno vidi natpis – Za kralja i otadžbinu. Takođe je vidljiva oznaka Prvog bataljona bornih kola. (Vojni muzej Beograd.)

Tenkovi R 35 iz sastava bataljona su 27. marta zaposeli deo Beograda kod zgrade Ministarstva vojske i mornarice, i zgrade Glavnog đeneralštaba, kada su načinjene i istorijske fotografije.

UČEŠĆE U APRILSKOM RATU I U VREME NEMAČKE OKUPACIJE

U vreme nemačkog napada u aprilu 1941. godine, Jugoslovenska vojska je imala 56 zastarelih tenkova reno FT 17 i M 28, osam tanketa škoda i 54 moderna vozila reno R 35, što je ukupno činilo 118 oklopnih vozila. Ovaj broj je bio mali u poređenju sa dobro naoružanim armijama Francuske ili Nemačke, ali je, istovremeno, vojska SAD-a, kao neuporedivo veće zemlje, raspolagala sa svega 300 zastarelih tenkova.

Eskadron tanketa T 32 bio je angažovan u rejonu Ralje. Najveći deo jedinice je uništen u sukobima protiv nemačkih oklopnih jedinica, a dve tankete su zarobljene i pridodate nemačkoj vojsci pod oznakom *PzKpfw* 732 (j).

Samostalna tenkovska četa naoružana zastarelim tenkovima reno FT i M 28 bila je angažovana u južnoj Srbiji, gde se hrabro

suprotstavila nemačkoj SS mehanizovanoj diviziji *Leibstandarte Adolf Hitler,* kao i Drugoj i Devetoj pancer diviziji. Jedan vod je uspešno branio Stracin, gradić u blizini bugarske granice, i bio je uništen tek pošto su Nemci angažovali svoje vazduhoplovstvo. Jedan vod je uništen u blizini Skoplja bez borbe, a jedan je uspeo da se prebaci u Grčku. Tokom noći između 6. i 7. aprila, u rejon sela Kosturnik za predstojeći kontranapad iz Skoplja pristigao je vod tenkova reno. U žestokim borbama narednog dana cela četa je uništena, što je omogućilo nemačkim snagama da izbiju na reku Vardar.

Najsjajniji primer otpora tenkovskih jedinica Jugoslovenske vojske svakako predstavlja učešće Prvog tenkovskog bataljona u odbrani Ralje i Topole. Borba za Topolu otpočela je oko podneva 11. aprila. Do tog vremena, štab Šeste armije i štabovi Unske, Sremske i Dunavske divizije, koji su se nalazili u Topoli, povukli su se prema Aranđelovcu. Na Oplencu je ostala mešovita taktička grupa sastavljena od jedne mitraljeske čete i protivoklopne baterije. Komandu nad ovim jedinicama objedinjavao je rezervni kapetan I klase Miodrag Milošević. (Miodrag Milošević, profesor matematike IX muške gimnazije u Beogradu, rođen u selu Vesilju kod Knjaževca 1897. godine.) Kod bolnice se nalazilo čelo Prvog bataljona borbenih kola, kojim je komandovao konjički major Dušan Radović (aktivni konjički major, ranije u službi u Konjičkoj gardi, rođen u Kraljevu 1904. godine). Ovaj bataljon, koji se nalazio u sastavu rezerve Vrhovne komande na koncentracijskoj prostoriji južno od Mladenovca, stavljen je dan ranije pod komandu komandanta Šeste armije. Bataljon je dobio zadatak da izvrši marš prema Kragujevcu i da se prikupi u selu Lužnicama.

Tenkovi reno R 35 u marševskoj formaciji, snimljeni tokom združene garnizonske vežbe na Torlaku, 9. septembra 1940. godine. (Istorijski muzej Srbije.)

Jugoslovenski tenk reno M 28, uništen u borbama u Aprilskom ratu.

Tako se dogodilo da je bataljon osvanuo u Topoli. Zbog izmenjene situacije, major Radović je zaustavio kolonu pokušavajući da uhvati vezu sa komandom Šeste armije. Pošto nije uspeo, bio je u nedoumici šta dalje da preduzme.

Oko 12 časova, jedna nemačka izviđačka grupa, krećući se peške pod zaštitom magle, prodrla je na Oplenac. Kapetan Milošević je očekivao napad Nemaca putem, te je obe jedinice rasporedio na severoistočnim padinama Oplenca. Na jugoistočnoj strani Oplenca imao je na raspolaganju samo jedan vod. Nemci su ovaj vod iznenadili i naterali u bekstvo. Tako se dogodilo da je nemačka izviđačka grupa brzo ovladala vrhom Oplenca i nastavila napredovanje severnim padinama ka centru Topole, odnosno našla se u pozadini Miloševićeve čete i protiv oklopne (PO) baterije. Milošević je bio hrabar, snalažljiv i odlučan oficir. Ovakva situacija ga nije zbunila. Prikupio je svoje ljude i preduzeo energičan protivnapad. U žestokom sukobu, u bliskoj borbi prsa u prsa, nemačka izviđačka grupa je razbijena i naterana u bekstvo. Poginula su sedmorica nemačkih vojnika i jedan potporučnik. Ali, u ovom okršaju poginuo je i kapetan Milošević, a s njim i: podnarednik Petar Gregorijević iz Novog Sada, vojnici Đorđe Ugrenović iz Jermenovaca, Janko Mrkić iz Zabrđa i Jovan Bijelić, civil iz Bosanskog Petrovca koji se priključio Miloševićevoj četi kao dobrovoljac.

Kad je otpočeta borba na Oplencu, major Radović je izdao svom bataljonu naređenje da se pripremi za borbu. Sam je ušao u četni tenk i krenuo putem za Kragujevac težeći da zauzme povoljniji položaj. Ispred sebe je isturio izviđačko odeljenje koje je predvodio podnarednik Slovenac. Za to vreme, i nemačka motorizovana prethodnica nastavila je pokret putem. Zapadno od raskrsnice puteva, istočno od Topole, sukobile su se prethodnice Jedanaeste nemačke oklopne divizije i Radovićev bataljon. Podnarednik, vođa izviđačke grupe, na vreme je otkrio Nemce i razvio svoje odeljenje za borbu. Sačekao je da mu se nemačka patrola na motociklima što više približi i uništio ju je preciznom vatrom. Nemačka prethodnica se zaustavila i preduzela sistematski napad. Zapravo, ona je mitraljeskom vatrom i vatrom topova i sa severnih padina Oplenca bila prisiljena da se zaustavi.

Tako je još jednom došlo do žestoke paljbe. Naročito je intenzivno dejstvovalo odeljenje podnarednika Slovenca. Na insistiranje komandanta nemačke Jedanaeste oklopne divizije, a verovatno i samog Klajsta, da se pokret produži po svaku cenu, komandant nemačke prethodnice naredio je svojim čelnim tenkovima da produže napad. Izviđačko odeljenje Radovićevog bataljona se povuklo i dva nemačka vozila brzo su se našla pred Radovićevim tenkom. Radović je, lično nišaneći topom svog tenka, uz pomoć nekoliko granata uništio oba nemačka. Neprijateljska kolona ponovo je stala. Iznenadnim obrtom situacije, nenaviknut da trpi poraze, komandant nemačke prethodnice je svojim oklopnim automobilom izbio na čelo kolone i stigao do uništenih tenkova, verovatno s namerom da ličnim primerom pokaže kako napredovati po svaku cenu. Za njim je odmah krenula grupa tenkova sa jačim topom. Radović je hladnokrvno nanišanio ka nemačkim oklopnim komandnim kolima. Jednom granatom kola su uništena i zahvaćena plamenom, a komandant nemačke prethodnice je poginuo. Zatim je nekoliko nemačkih tenkova otvorilo vatru na Radovićevo vozilo. Radović je uspeo da iskoči iz zapaljenog tenka, ali su ga dočekali mitraljeski rafali. Tako je poginuo ovaj hrabri major. Ovo je bio i kraj otpora u Topoli.

Posle pogibije svog komandanta, bataljon se povukao prema Krćevcu, a Nemci su nastavili pokret putem za Mladenovac. Pre-

Zarobljeni jugoslovenski tenk reno FT 17, pridodat nemačkom Beute-Panzerkampfwagenzuge okupacionih snaga u Srbiji 1941. godine. (Zbirka autora.)

ma Aranđelovcu i Šatornji uputili su samo obezbeđenja koja su zauzela položaje na neposrednim prilazima Topoli. Klajst je naredio da Jedanaesta oklopna divizija zanoći u rejonu Topole. Bio je iznenađen pojavom jugoslovenskih tenkova. Predveče, 11. aprila, prethodnica Devete oklopne nemačke divizije stigla je sa Kosova u dolinu Zapadne Morave, a delovi 294. pešadijske divizije izbili su na Veliku Moravu. (Prema materijalima Vojnoistorijskog instituta i izjavi generala Bodija, u Kraljevo je stigla Deseta motorizovana divizija, što nije tačno. Takva nemačka divizija uopšte nije učestvovala u Balkanskoj kampanji.)

Posle 17. aprila 1941. godine, nemačka vrhovna komanda je u Srbiji formirala 6 nezavisnih tenkovskih vodova (*Beute-Panzerkampfwagenzuge*), naoružanih tenkovima reno FT 17 (5 tenkova u svakom vodu). Krajem jula 1941. godine, formirana je Oklopna četa za specijalne namene 12 (*Panzer der Kompanie Zur besonder Verwendung 12*, skraćeno: *Pz.Kp.z.b.V.*12) od 5 vodova (štab i 4 oklopna voda), sa 25 tenkova reno R 35, koji su dobili novu službenu oznaku (*PzKpfw* 35-R-731 /f/). Oznaka /f/ znači da su ovi tenkovi zaplenjeni u Francuskoj, što je i logično jer je

Komandir tankete škoda T 32 u sivozelenom kombinezonu, standardnom za posadu oklopnih vozila, i sa francuskim šlemom za posadu oklopnih vozila sa isečenim prednjim vizirom M 19. Čehoslovački puškomitraljez zbrojovka model 1930 Brno 7.92 mm je jasno uočljiv. (Zbirka Branka Bogdanovića.)

najveći broj tenkova R 35 iz sastava jugoslovenske vojske uništen tokom Aprilskog rata. Štab čete i glavnina snage su bili locirani u Beogradu, a jedna operativna grupa se nalazila u Kragujevcu. Četa je aktivno učestvovala u sukobima protiv četnika i partizana tokom leta/jeseni 1941. godine uz velike gubitke, uglavnom zbog tehničkih kvarova (oko 70 %).

UNIFORME I OZNAKE TENKOVSKIH JEDINICA

Uniforma oficira i vojnika tenkovskih jedinica je u suštini bila standardna jugoslovenska sivozelena uniforma M 22. Oficirsku službenu i svakodnevnu uniformu su činili sivozelena šapka (šajkača), bluza i čakšire, a oznake čina su bile epoletuške. Radnu – pohodnu uniformu su činili jednodelni sivozeleni kombinezon i naročiti šlem za mehanizovane jedinice francuske proizvodnje, tipa adrian M 1919 koji je imao isečen prednji suncobran sa navučenom kožnom postavom umesto njega, što je prilagođeno skučenom prostoru u unutrašnjosti tenka.

Tokom 1932, uvedena je naročita oznaka za tenkovske jedinice – mala silueta profila tenka FT 17, izrađena od belog metala za oficire, a od žutog metala za ostale činove, pričvršćena na epoletuške, odnosno naramenice iznad oznake čina.

Komandir Prvog bataljona bornih kola, major Danilo S. Zobenica, istaknuti učesnik vojnog puča 27. marta 1941. godine.

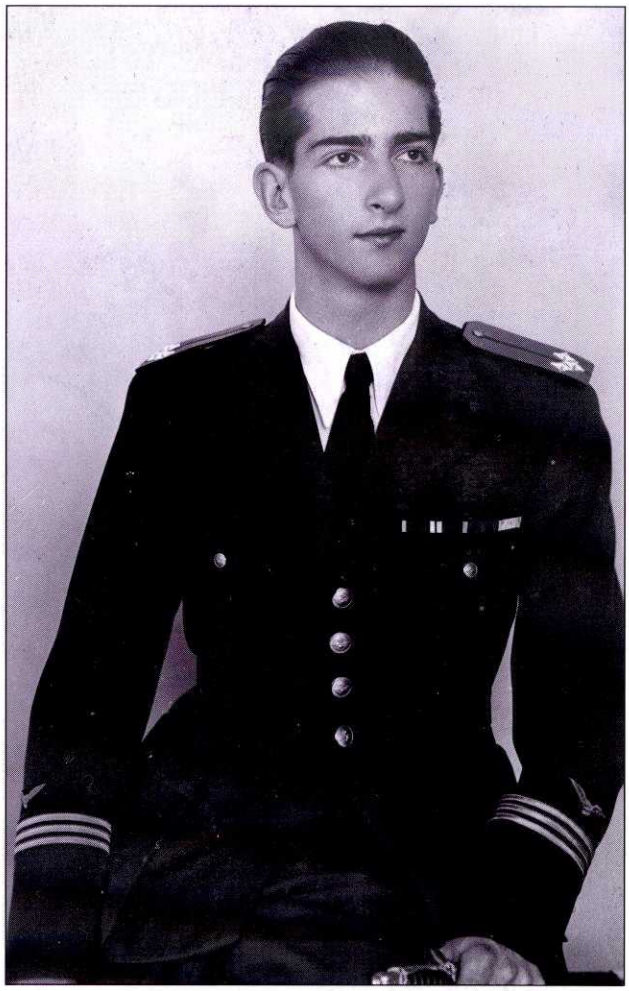
Lovačka avijacija

Srbija je među prvim zemljama, već 1912. godine, oformila Srpsku avijatiku, tako da je u balkanskim ratovima i u Prvom svetskom ratu stečeno zavidno iskustvo i znanje. I u posleratnim godinama je posebna pažnja posvećivana razvoju vojnog i civilnog vazduhoplovstva, a, uporedo uz nabavku različitih modela aviona iz inostranstva, razvijala se i domaća vazduhoplovna industrija.

Tokom septembra 1933. godine, delegacija jugoslovenskih vazduhoplovnih oficira obilazila je poznate evropske proizvođače aviona u nameri da modernizuje lovačku avijaciju. Ostvareni su brojni kontakti koji su razultirali izborom dva najbolja tadašnja lovačka aviona na svetu – hoker hariken (*Hawker Hurricane*) MkI i Me 109E 3. Tokom leta i jeseni 1938. godine, s Britancima je zaključen sporazum da Kraljevini Jugoslaviji isporuče 24 aviona hoker hariken MkI izrađena u Velikoj Britaniji, i istovremeno je otkupljena licenca za domaću proizvodnju 48 aviona ovog tipa.

Pilot Miodrag Tomić sa grupom mehaničara i francuskim pilotom ispred aviona njepor (Nieuport) XXI C1 u Vrbeni, početkom 1917. godine. (Vojni muzej Beograd.)

Proizvodnja je tekla uz obilnu britansku tehničku pomoć i isporuku većine složenih delova za kompletiranje aviona – od kojih su najvažniji bili motori. Prvi primerci su iz Velike Britanije počeli da stižu već krajem 1938. Prvih 12 aviona hoker hariken pripadalo je najranijoj serijskoj proizvodnji, pa su još uvek imali krila drvene konstrukcije, delimično prekrivena platnom, motore rols-rojs (*Rolls-Royce*) Merlin II od 1.030 KS i dvokraku drvenu elisu. Tek u proleće 1940, brodom je iz Velike Britanije stigla druga pošiljka od 12 lovaca iz serije s poboljšanim motorima Merlin III od 1.044 KS i trokrakim metalnim elisama. Pored toga, imali su potpuno metalnu konstrukciju i oplatu krila, zbog čega su im i letne osobine bile bolje. Proizvodnju licencnih aviona vojska je poverila dvema fabrikama: *Zmaju* iz Zemuna i *Rogožarskom a. d.* iz Beograda. Nakon procene proizvodnih mogućnosti, odlučeno je da se proizvedu avioni koji su bili kombinacija nove i stare serije harikena MkI, tako da su ti licencni imali delimično platnom presvučena krila, ali noviji motor i metalnu trokraku elisu. Kako je već počeo Drugi svetski rat, britanska strana nije mogla da poštuje ugovorene rokove, pa je isporuka vitalnih delova aviona kasnila. Raspoloživi podaci o tim isporukama konfuzni su i kontradiktorni. Prema jednom izvoru, isporučena su samo 24 motora Merlin III za Zmajevu seriju, a, prema drugom, do marta 1940. nabavljeno je ukupno 66 motora ovog tipa. Zna se i da su neke pošiljke propale zato što su stradale od ratnih delovanja na putu do Kraljevine Jugoslavije. Fabrika u Zemunu je svoju seriju od 24 aviona dovršila i predala Ratnom vazduhoplovstvu, dok je *Rogožarski* do početka rata uspeo samo da pripremi proizvodnju, pa nijedan njihov avion nije isporučen vojsci. Najveći problem su predstavljali motori, kojih nije bilo dovoljno za kompletiranje aviona. Već sredinom 1940, u jeku

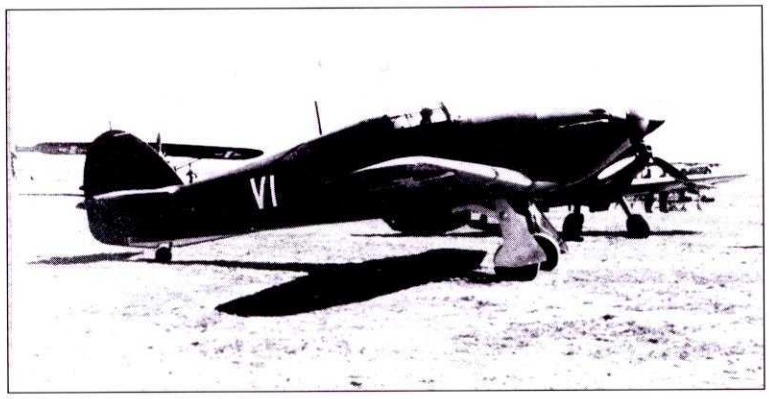


Kralj Petar II kao kapetan II klase vazduhoplovstva u uniformi iz 1937. godine. Snimak je načinjen krajem 1940. ili početkom 1941. godine. (Zbirka autora.)

vazdušne bitke za Britaniju, bilo je jasno da Britanci više nisu u stanju da šalju motore koji su i njima bili preko potrebni. Kako su raspolagali zalihom nemačkih linijskih motora DB 601 za Me 109E 3, na prvi isporučeni hariken s brojem 2301, radi probe montiran je nemački motor, čime je dobijen svojevrstan hibrid nazvan LVT 1 (*Lovac vazduhoplovno-tehnički*). Izgleda da ovaj eksperiment nije bio loš, pa se razmišljalo i o seriji ovakvih aviona, ali ta ideja nije ostvarena.

Hariken MkI razvijao je brzinu do 522 km/h, s tim da su avioni iz novije serije bili nešto brži. Kao oružje imao je 8 mitraljeza brauning (*Browning*) FN kal. 7,92 mm, što je u onom času značilo veliku vatrenu moć. LVT 1 je imao i nemački top od 22 mm, čija je cev bila unutar osovine motora DB 601, te je bio najsnažniji lovac kojim je Ratno vazduhoplovstvo Kraljevine Jugoslavije raspolagalo. Avioni isporučeni iz Velike Britanije bili su obojeni tadašnjom standardnom britanskom kamuflažnom šemom, poljima maslinastozelene i braon boje odozgo i nebeskoplave boje odozdo. Deo aviona iz druge pošiljke od 12 mašina, isporučenih brodom iz Britanije, imao je levu polovinu donjih površina obojenu crnom bojom (radi pogreške protivnika u procenjivanju udaljenosti aviona), što je takođe bila jedna od tada standardnih britanskih kamuflažnih šema. Postojale su dve varijante gornje

Grupa lovaca hoker hariken MkI na aerodromu Zemun. Jasno se vidi hariken sa oznakom X. (Zavičajna biblioteka grada Beograda.)



Jugoslovenski lovac hoker hariken MkI, sa oznakom VI.

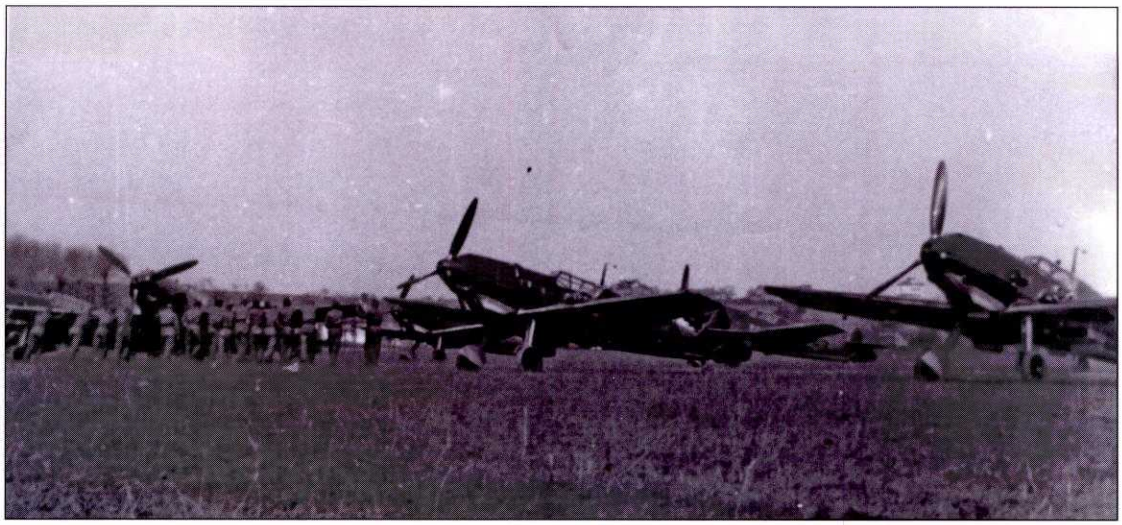
kamuflaže, A i B, koje su bile kao odraz u ogledalu. Parni avioni imali su jednu, a neparni drugu šemu. Navodno su neki od njih nakon revizije bili prebojeni novom jugoslovenskom šemom. Tom šemom su bili obojeni i Zmajevi lovci, a sastojala se od polja oker, braon i maslinaste boje po gornjim površinama i svetloplavo-sive po donjim. Prvi su avioni imali velike nacionalne kokarde na oba krila s gornje i donje strane, ali su pred rat uvedene redukovane nacionalne oznake, po jedna odozgo i odozdo, manjih dimenzija. Na repu su bile male državne zastave nestandardizovanih dimenzija i male slovne i brojčane oznake tipa, proizvođača i osnovnih tehničkih osobina. Vojnoevidencijski brojevi tekli su od broja 2.301 do 2.348, s tim što su avioni iz Britanije imali niže, a Zmajevi više brojeve. Nalazili su se na nekim avionima na trupu, a na drugima na vertikalnom stabilizatoru. Prema poznatim fotografijama, startne brojeve imali su samo primerci iz prve britanske serije od 12 komada, i to u obliku velikih belih rimskih brojeva na trupu, a na kasnije isporučenim primercima startni brojevi nisu primećeni.

Od kraja 1938, hariken MkI se uvodi u naoružanje Šestog lovačkog puka, stacioniranog u Zemunu. Kad su počeli da stižu Me 109E 3, od jeseni 1939. do jeseni 1940, postepeno ih sele u Zagreb na aerodrom Borongaj, gde ulaze u sastav Četvrtog lovačkog puka. Oni su pak svoje avione tipa fjuri (*Hawker Fury*) poslali Petom lovačkom puku u Niš. Početkom rata, Ratno vazduhoplovstvo Kraljevine Jugoslavije raspolagalo je s 38 operativnih aviona hariken, od čega se njih 20 nalazilo u Četvrtom vazduhoplovnom lovačkom puku, s mirnodopskim sedištem u Borongaju, ali s ratnim rasporedom u Bosanskom Aleksandrovcu. Bili su u 105. i 106. eskadrili 33. grupe, i u 108. eskadrili 34. grupe. Ostalih 15

aviona nalazilo se u tek formiranom Drugom vazduhoplovnom lovačkom puku, za koji je planirano da bude naoružan dvomotornim lovcima – razaračima, ali to se nije dogodilo, pa je u poslednjem trenutku naoružan Zmajevim avionima hariken i avionima Me 109E 3. Zapovednik ovog puka bio je potpukovnik Franjo Pirc, kasnije visoki oficir u NDH, a zatim i komandant partizanskog ratnog vazduhoplovstva. Ovakav tok karijere nije bio redak slučaj među oficirima hrvatske nacionalnosti. Puk je bio smešten na mirnodopskom aerodromu u Kraljevu, a početkom rata bio je dislociran na ratno uzletište Knić. Lovci tipa hariken MkI su bili u 103. i 164. eskadrili 53. grupe tog puka. Inače, komandant 164. eskadrile bio je kapetan I klase Ivo Oštrić. Tri aviona su bila locirana u pilotskoj školi u Mostaru.

Najbolji lovački avion u početnom razdoblju Drugog svetskog rata je, bez dileme, bio nemački meseršmit (*Messerschmitt*) Me 109. Ratno vazduhoplovstvo Jugoslovenske vojske zainteresovalo se još u septembru 1937. godine za nabavku ovog aviona. Pregovori su trajali dugo i potpisan je niz tajnih načelnih sporazuma na različitim nivoima, sve dok 23. oktobra 1939. godine sa fabrikom *Messerschmitt A. G.* iz Augsburga nije zaključen i formalni ugovor o kupovini 100 lovaca Me 109E 3 i 13 školskih aviona Me 108 tajfun (*Taifun*), zajedno sa rezervnim delovima,

Meseršmit Me 109 iz sastava Šestog lovačkog puka u Zemunu. Na snimku je letelica sa oznakom L 6 iz druge isporučene serije. (Zavičajna biblioteka grada Beograda.)



Grupa aviona meseršmit Me 109 iz sastava Šestog lovačkog puka, snimljeni na aerodromu Zemun. Jasno se vidi aparat sa rednim brojem L 8 i, iza njega, sa rednim brojem L 3. (Zavičajna biblioteka grada Beograda.)

motorima i drugom opremom. Ova i druge nabavke oružja iz Nemačke obavljena je u sklopu načelnih tajnih dogovora državnih vrhova dveju zemalja, prema kojima je nemačka država svojim fabrikama kreditirala ove nabavke, a Kraljevina Jugoslavija je kredit vraćala isporukom robe, najčešće rudom i sirovinom. Isporuka meseršmita počela je i pre zaključenja formalnog ugovora s proizvođačem, pa je prvih pet mašina preletelo u Zemun 14. septembra 1939. godine. Isporuka se nastavila do proleća 1940. i uskoro je, zbog nemačkih potreba prekinuta. Poslednjih 12 komada isporučeno je u martu 1941, i to ne fabričkih, već onih povučenih iz jedinica nemačkog ratnog vazduhoplovstva. Postoji više suprotstavljenih mišljenja o ukupnom broju isporučenih aviona, ali je on svakako bio između 73 i 100, koliko je bilo i ugovoreno.

Jugoslovenski avioni meseršmit bili su verzije Me 109 E 3a i imali su linijske motore s 12 cilindara dajmler-benc (*Daimler-Benz*) DB 601 Aa od 1.175 KS, metalnu trokraku elisu promenljivog koraka i bili su opremljeni i radiostanicom. U svoje vreme to je bio najbrži operativni lovac s maksimalnom brzinom od 570 km/h. Od naoružanja su imali dva sinhronizovana mitraljeza MG 17 kal. 7,92 mm u prednjem delu trupa iznad motora i dva topa oerlikon FF kal. 20 mm u krilima. Upravo ti lovci pretvorili su Ratno vazduhoplovstvo Kraljevine Jugoslavije u jedno od najsnažnijih ratnih vazduhoplovstava u Evropi. Tipovi Me 109E 3a bili su isporučivani obojeni nemačkom dvobojnom kamuflažnom šemom, tako da su odozgo bili maslinasti, a odozdo svetloplavi. U Ratnom

vazduhoplovstvu Kraljevine Jugoslavije ih nisu prebojili u domaću četvorobojnu šemu, već su do kraja ostali u bojama u kojima su isporučeni. U prvom razdoblju, neki su primerci imali velike nacionalne kokarde i državne zastave preko čitavog kormila pravca, ali su pred rat uvedene redukovane nacionalne oznake sa samo jednom manjom kokardom na jednom krilu odozgo i odozdo, s malim državnim zastavama na kormilu za smer. Na fotografijama se često primećuju primerci bez zastava, što je, verovatno, odraz prelaznog perioda. Na horizontalnom stabilizatoru, i to samo s leve strane aviona, bio je istaknut natpis sa tipom aviona, vojnoevidencijskim brojem i osnovnim tehničkim podacima o avionu. Na bokovima su bili veliki crni startni brojevi, u stvari, poslednja dva broja vojnoevidencijskog broja (prema nekim tvrđenjima bilo je izuzetaka), a ispred broja se nalazilo veliko latinično slovo *L* (od lovac).

Kako su avioni meseršmit pristizali, tako su ih uvodili u naoružanje elitnog Šestog lovačkog puka iz Zemuna i njegove 31. grupe (101. i 102. eskadrila) i 32. grupe (103. i 104. eskadrila). Šesti puk je tokom poslednje godine svog postojanja prošao kroz višestruku organizacijsku transformaciju, koja je razultirala najpre njegovim bitnim povećavanjem, a zatim i deljenjem na Drugi i Šesti lovački puk, koji su svrstani u Prvu vazduhoplovnu lovačku brigadu. Od njenih deset eskadrila, avioni tipa Me 109E 3a bili su u sastavu njih šest (101, 141. eskadrile – 31. grupa; 103, 104, 142. eskadrile – 32. grupa; 102. eskadrile – 51. grupa). Prilagođavanje pilota novoj snažnoj mašini teklo je uz velike teškoće. Za prelaznu obuku korišćeno je onih 12 lakih, prevoznih aviona Me 108 tajfun, iz kojih se meseršmit i razvio. Kad su piloti počeli obuku na ovim

Jugoslovenski lovac IK 2, fotografisan na aerodromu Zemun. (Fotoarhiv Muzeja jugoslovenskog vazduhoplov-

lovcima, sledio je niz nesreća prouzrokovanih njihovom nespremnošću na novu vrstu stajnog trapa. Tip Me 109 imao je osetljiv stajni trap za uvlačenje, s malim razmakom između točkova. Stajni trap se prilikom grubog sletanja mogao polomiti, pa su se često događale havarije. Ponekad su piloti, naučeni na dvokrilce s fiksnim stajnim trapom, jednostavno zaboravljali da aktiviraju hidraulički uređaj za izvlačenje stajnog trapa, pa su se i zbog toga događale nesreće. Tako je izgubljen ili oštećen znatan broj aviona, od kojih su neki vraćeni u nemačku fabriku na popravku. Zbog toga su, u času izbijanja Aprilskog rata, u jedinicama bila samo 64 operativna primerka Me 109E 3.

Prvi niskokrilni lovac domaće izrade IK 3. Jedan od prvih primeraka obojen u sivu metalik boju.
Domaći lovac IK 3, obojen u jugoslovensku trobojnu kamuflažnu šemu.

Tokom druge polovine tridesetih i početkom četrdesetih godina, sprovedeno je nekoliko projekata za proizvodnju domaćih lovaca i lakih bombardera, od kojih su u većoj meri ostvarena samo dva. To su bili lovački jednomotorni avioni IK 2 i IK 3. Prvi je bio visokokrilac s linijskim motorom hispano-suiza (*Hispano-Suiza*, prema licenci proizveden u čehoslovačkoj fabrici *Avia*) 12Y 21 od 860 KS, naoružan topom hispano suiza S9 kal. 20 mm, čija se cev nalazila u osovini elise, pucajući kroz otvor u glavi motora, i sa dva sinhronizovana mitraljeza postavljena iznad motora. Mitraljezi su inicijalno bili tipa darne (*Darne*) kal. 7,7 mm, ali su 1940. zamenjeni mitraljezima tipa brauning (*Browning*) FN kal. 7,92 mm. Avion je konstruisala ekipa predvođena inženjerima Ljubomirom Ilićem i Kostom Sivčevim. Mala serija od 12 komada, ne računajući dva prototipa, od kojih je prvi izrađen 1935, proizvedena je u *Ikarusu* tokom 1939. godine. Najpre su bili isporučeni Šestom lovačkom puku, ali su ih već u oktobru 1939. prebacili u Četvrti lovački puk na Borongaju, gde su ušli u naoružanje 107. eskadrile 34. grupe. Početkom Aprilskog rata preostalo je još osam komada, koji su, s čitavim pukom, bili na ratnom aerodromu u Bosanskom Aleksandrovcu.

Još u vreme serijske proizvodnje, IK 2 je bio zastarela letelica, zbog čega se kasnije i odustalo od njegove proizvodnje. U međuvremenu je ista konstruktorska ekipa, nešto proširena, osavremenila postojeću konstrukciju dodavanjem niskog krila debelog profila, zatvorene pilotske kabine, uvlačivog stajnog trapa, snažnijeg motora i niza drugih tehnoloških dostignuća toga doba, što je rezultiralo novom mašinom, nazvanom IK 3. Prototip je poleteo 1938, a prva serija od 12 aviona izrađena je u fabrici *Rogožarski* od kraja 1939. do sredine 1940. godine. Država je odmah naručila još jednu seriju od 25 primeraka jer se pokazalo da je avion dobar.

Zbog problema u nabavci bitnih delova iz uvoza, naročito motora, do početka rata avioni iz ove serije nisu završeni. Avion tipa IK 3 je dostigao tehnološki nivo najboljih svetskih lovaca iz, recimo, 1939, ali ne i onih iz 1941, od kojih je zaostajao zbog nedovoljno snažnog motora. Naime, konstruktorska grupa je inicijalno planirala ugradnju britanskog rols-rojs Merlin motora, ali pošto Britanci nisu bili voljni da isporuče svoje motore, prešlo se na alternativno rešenje, linijski motor hispano-suiza 12Y 29 od 925 KS (takođe izrađen prema licenci u fabrici *Avia*) i najveću brzinu

Piloti Šestog lovačkog puka ispred domaćeg lovca IK 3 na aerodromu u Zemunu 1940. godine. (Fotoarhiv Muzeja jugoslovenskog vazduhoplovstva.)

Jugoslovenski lovac IK 3, koji je učestvovao u borbama za odbranu Beograda 6. i 7. aprila 1941. godine. (Fotoarhiv Muzeja jugoslovenskog vazduhoplovstva.)

od 520 km/h. Bio je naoružan kao i njegov prethodnik, samo je top bio nešto novijeg tipa hispano suiza HS 404. Kako je koji avion bio dovršen, odmah bi bio isporučen Šestom lovačkom puku iz Zemuna, u sastavu 161. i 162. eskadrile. Po svemu sudeći, bilo je problema tokom njegove eksploatacije. Nije prošlo ni godinu dana, a svi su primerci morali proći fabrički generalni remont. Na remontu ih je zatekao nemački napad, zbog čega je u tom času u onim dvema eskadrilama bilo samo šest IK 3 spremnih za dejstvo.

Na početku su svi IK 2, kao i prvi primerci IK 3, bili obojeni u srebrnu boju, s tim što su im metalni delovi ostavljeni u prirodnoj boji poliranog aluminijuma. Imali su velike državne zastave na kormilu za smer i kokarde na svim krilima, odozgo i odozdo. Pred rat, tokom 1940, svi su prebojeni u skladu s novom četvorobojnom šemom: oker, maslinasta, tamnosmeđa i svetloplavo-siva. Istovremeno su i nacionalne oznake redukovane na već opisan način. Na repu ili na trupu, avioni su nosili male crne vojnoevidencijske brojeve, koji su kod IK 2 imali raspon od 2.101 do 2.112, a kod IK 3 između 2.151 do 2.162.

VAZDUŠNE BORBE NAD JUGOSLAVIJOM

Besan što se jedan mali narod odvažno suprotstavio zahuktaloj nemačkoj vojnoj mašini, Hitler je posle vojnog puča i antinemačkih demonstracija u Beogradu, 27. marta 1941. godine izdao poznatu *Direktivu 25* za napad na Jugoslaviju. U njoj se vazduhoplovstvu

stavljalo u zadatak da „što je moguće pre, otpočne razbijanje jugoslovenske vazduhoplovne organizacije na zemlji, da uzastopnim napadima razruši Beograd i potpomogne nastupanje vojske". Uz Nemačku, u napadu je trebalo da učestvuje i Italija, a Mađarska, Rumunija i Bugarska pružale su aktivnu i pasivnu podršku operaciji.

Za napad na Jugoslaviju, sile osovine su u Austriji, Mađarskoj, Rumuniji, Bugarskoj i Italiji prikupile ukupno 2.236 aviona. Od toga su 1.062 bili bombarderi, 885 lovci i 289 izviđači. (Nemci su imali na raspolaganju 1.570, a Italijani 666 aviona.)

Jugoslovensko vojno vazduhoplovsto je neprijateljima moglo da suprotstavi samo 420 borbenih aviona, od kojih su 147 bili tada vrlo moderni bombarderi tipa dornije (*Dornier*) Do 17, bristol blenhajm (*Bristol Blenheim*) i savoja marketi (*Savoia Marchetti*) S 79. Izviđačka avijacija imala je 11 aviona blenhajm i 120 zastarelih dvokrilaca brege 19 i potez 25. Lovačka avijacija je u trenutku napada imala na raspolaganju samo 102 ispravna moderna lovačka aviona, od kojih su 61 bili nemački meseršmit Me 109E, 35 engleskih hoker harikena, od kojih je deo izrađen u zemunskoj fabrici *Zmaj*, te 6 lovaca domaće konstrukcije IK 3. Pored toga, u sastav borbenih eskadrila uključeno je i 30 već zastarelih dvokrilnih lovaca hoker fjuri, 8 domaćih IK 2, dve avije BH 33 i dva dvomotorna francuska razarača potez 63.

Stvarni odnos snaga između neprijateljske i naše lovačke avijacije bio je 6:1, a, ako se računaju samo moderni lovci koji su sa jednakim tehničko-taktičkim osobinama mogli da se suprotstave Nemcima, onda je taj odnos još nepovoljniji po jugoslovensku lovačku avijaciju.

Jugoslovenski piloti-lovci bili su dobro obučeni za borbu u parovima, ali ne i za borbe u većim formacijama, što je predstav-

Avioni jugoslovenskog ratnog vazduhoplovstva postrojeni za smotru i aeromiting priređen za kralja Petra II u aprilu 1940. godine na aerodromu Zemun. U prvom redu, zdesna, vide se izviđacki avion štorh (Storch), IK 3, haker hariken MkI, meseršmit Me 109, te bombarderi bristol blenhajm i savoja marketi. (Zavičajna biblioteka grada Beograda.)

ljalo veliki nedostatak, jer su Nemci bili majstori upravo u taktici grupne borbe, koju su uvežbavali i usavršavali u kampanjama od Poljske do bitke za Britaniju. Isto tako, nedostatak zapaljive municije u velikoj meri je umanjivao efikasnost dejstva jugoslovenske lovačke avijacije. Međutim, po moralu i želji za otporom, naši piloti pokazali su se kao ravnopravni protivnici iskusnijem neprijatelju, što je u mnogim vazdušnim okršajima imalo presudnu ulogu.

Prema jugoslovenskom ratnom planu R 41, po kojem je trebalo da se izvode dejstva u ratu aprila meseca 1941. godine, lovačka avijacija je imala prvenstveno zadatak da obezbedi vazdušnu odbranu državne teritorije, a zatim da vrši napade na protivničke aeroplane i druge ciljeve, te da pruži podršku operacijama jugoslovenske vojske i ratne mornarice. Vazduhoplovstvo je i bilo prvo mobilisano, još tokom marta, tako da je predstavljalo svojevrstan štit za zakasnelu mobilizaciju kopnene vojske. Sve vazduhoplovne jedinice, uključujući i lovačke, bile su u trenutku izbijanja rata na svojim borbenim letelištima.

Jugoslovensko operativno vazduhoplovstvo je bilo svrstano u četiri vazduhoplovne brigade, dve samostalne bombarderske grupe i jednu samostalnu lovačku eskadrilu, dok je Armijsko vazduhoplovstvo sačinjavalo sedam vazduhoplovno-izviđačkih grupa.

Prva vazduhoplovna lovačka brigada jačine dva lovačka puka (Drugi i Šesti puk), sa 79 lovačkih aviona, imala je zadatak da brani teritoriju Vojvodine, severne Srbije, istočne Bosne i istočne Slavonije, dok su Beograd, kao prestonica, te Kragujevac, Čačak, Kraljevo i Kruševac, kao središta vojne industrije, bili u centru zone zaštite ove vazduhoplovne lovačke brigade.

Druga vazduhoplovna mešovita brigada (Četvrti lovački i Osmi bombarderski puk) imala je zadatak da sa svojim lovačkim pukom onemogućava dejstvo neprijatelja nad teritorijom Hrvatske, Slovenije i Bosne, a Peti lovački puk iz sastava Treće mešovite brigade, sa 30 lovaca, sprečavao je dejstvo neprijateljske avijacije na teritoriji Makedonije i južne Srbije.

Samostalna lovačka eskadrila, koju je sačinjavalo sedam aviona korišćenih u Trećoj pilotsko-lovačkoj školi u Mostaru, trebala je da obezbedi lovačku zaštitu čitave teritorije Crne Gore, Hercegovine i Dalmacije, zaključno sa Šibenikom, što je prevazilazilo njene stvarne mogućnosti.

Prve vazdušne borbe

Nemački napad je otpočeo u rano jutro 6. aprila 1941. godine. Lovački avioni meseršmit Me 109 i Me 110, iznenada su napali između 5.00 i 5.30 časova sve aerodrome Treće mešovite brigade, koja se nalazila na pravcu glavnog napada iz Bugarske prema Makedoniji i Grčkoj. Istovremeno, napadnuti su iz Austrije i aerodromi Armijskog vazduhoplovstva u Sloveniji i Hrvatskoj. Oko pola šest, na aerodrome, luke i baze hidroaviona u Dalmaciji i Crnoj Gori, italijanski avioni su izvršili napad. Rezultati su bili porazni. Na zemlji je uništeno 58 borbenih i 20 školskih aviona, a najveći gubitak predstavljalo je uništavanje većine bombardera Do 17 iz sastava 63. grupe Trećeg bombarderskog puka na aerodromu Petrovac kod Skoplja. Lovačku zaštitu ovog puka trebalo je da pruži 36. grupa iz sastava Petog puka, čiji se ratni aerodrom nalazio na Režanovačkoj kosi u blizini Kumanova. Međutim, istovremeno sa napadom na Petrovac, nemački avioni meseršmit Me 109, predvođeni jednim razaračem Me 110, napali su i lovce hoker fjuri iz 36. grupe, koji su, iznenađeni na poletanju, bili lak plen za 200 km/h brže nemačke lovce. Nad aerodromom i Kumanovom razvila se neravnopravna borba, u kojoj je oboreno ili uništeno na zemlji 12 od 14 aviona grupe, a poginula su sedmorica pilota, među kojima i komandiri eskadrila, kapetani Vojislav Popović i Konstantin Jermakov, dok su četvorica pilota bili ranjeni. U blizini aerodroma pronađeni su i ostaci jednog nemačkog Me 109 i jednog Me 110, u kome je bio i jedan bugarski oficir. Prema nemačkim izveštajima, prilikom sletanja na aerodrome u Bugarskoj, uništena su zbog oštećenja u borbi još četiri Me 109.

Trideset peta grupa Petog puka, koja je bila stacionirana na letelištu Kosančić kod Leskovca, pokušala je tog jutra da odbrani vazduhoplovno-izviđačku grupu, koju su Nemci napali kod Šarlinaca, ali je zakasnila sa poletanjem.

Operacija *Kaznena odmazda*

Nemci su se posebno okomili na Beograd jer ga je, po Hitlerovom naređenju, trebalo kazniti za događaje od 27. marta. Komanda nemačke Četvrte vazdušne flote, koja je određena da izvrši ovaj napad krajem marta i početkom aprila, izgradila je

poseban operativni plan pod šifrom *Kaznena odmazda*. Ovim planom bilo je predviđeno bombardovanje ne samo vojnih objekata u Beogradu, već i mnogih drugih, čisto civilnih ciljeva, sa namerom da se terorističkim napadom u što većoj meri uništi glavni grad i njegovo stanovništvo.

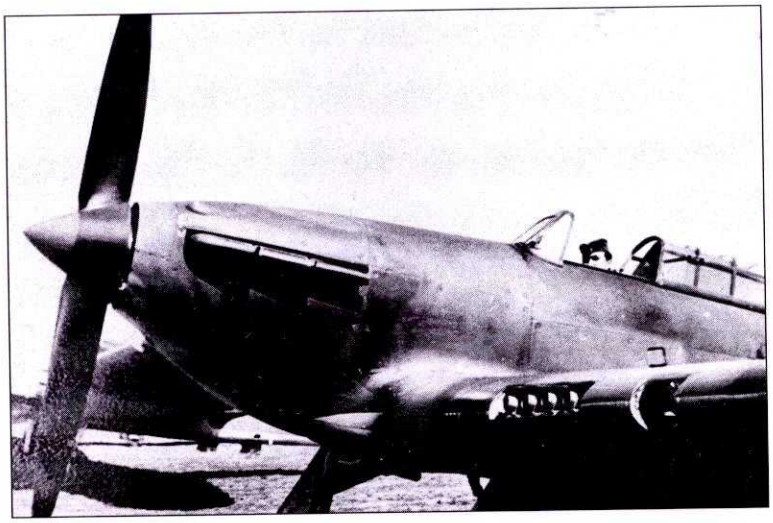
Nemačko vazduhoplovstvo je izvršilo grupisanje bombarderskih i lovačkih jedinica u Austriji, oko Beča; u Mađarskoj, oko Kapošvara, Pečuja i Segedina; i u Rumuniji, oko Arada i Temišvara. Na stalnim i pomoćnim aerodromima bilo je prikupljeno oko 880 aviona, od kojih 280 dvomotornih bombardera dornije Do 17, junkers (*Junkers*) Ju 88 i hajnkel (*Heinkel*) He 111, te 240 bombardera za obrušavanje tipa junkers Ju 87 štuka. Lovačku zaštitu ovih bombardera vršilo je oko 100 lovaca meseršmit Me 109 i 30 dvomotornih Me 110, koji su imali zadatak da napadnu aerodrome oko Beograda. Svi ovi avioni pripadali su prvoj borbenoj liniji nemačkog ratnog vazduhoplovstva (*Luftwaffe*) i imali su iskusnu posadu, od kojih su neke, radi učešća u napadu na Beograd, doletele sa ratišta na Lamanšu i iz Severne Afrike.

Ovim znatnim nemačkim snagama koje su predstavljale jednu od do tada najvećih koncentracija prikupljenih za napad na pojedinačni cilj, jugoslovenska vazdušna odbrana bila je u mogućnosti da suprotstavi znatno manje snage, koje čak ni uz najoptimalniju primenu nisu bile u stanju da efikasno spreče ili

Piloti 102. eskadrile Šestog lovačkog puka na aerodromu u Mostaru novembra 1940. godine. U Beograd su se vratili 5. aprila posle podne, a njihov je komandant, kapetan Žunić (peti sleva), poginuo već sledećeg jutra. (Fotoarhiv Muzeja jugoslovenskog vazduhoplovstva.)

znatnije ometu napad. Prema ratnom planu R 41, vazdušnu odbranu Beograda vršio je Šesti lovački puk, koji je na ratnom letelištu Prnjavor, kod manastira Krušedol u Sremu, imao stacioniranu 32. vazduhoplovnu grupu, od tri eskadrile, sa 27 lovaca meseršmit Me 109E. Na aerodromu Beograd u Zemunu, stacionirana je 51. grupa istog puka, koja je takođe imala na raspolaganju tri eskadrile, ali je samo 102. eskadrila, koja je 5. aprila doletela iz Mostara, raspolagala sa deset aviona meseršmit Me 109E, dok su dve eskadrile imale samo 6 domaćih lovačkih aviona IK 3 i dva već zastarela francuska razarača tipa potez 63. Ukupno, puk je imao 43 savremena lovačka aviona, koji su po svojim karakteristikama uglavnom bili ravnopravni s nemačkim lovcima.

Vazdušnoj odbrani Beograda posredno je pripadao i Drugi lovački puk sa 19 meseršmita Me 109E na letelištu kod Kragujevca, oko 100 km južno od Beograda, i 15 harikena Mk1, koji su se nalazili u Kniću. Ovaj puk je imao osnovni zadatak da brani industrijska središta Srbije, ali je mogao da bude upotrebljen i u odbrani Beograda ako se za to ukaže potreba. Međutim, ni komandant brigade pukovnik Dragutin Rupčić, ni komandant puka, potpukovnik Pirc, pored očigledne namere Nemaca da razore Beograd, nisu ove značajne snage upotrebili za njegovu odbranu nego su svoje lovce upućivali da beskorisno patroliraju iznad predela gde nemačkih formacija nije ni bilo. Samo jednom, i to na početku napada, deo puka upućen je ka Beogradu, ali su lovci stigli kada je neprijatelj već odmakao ka Rumuniji i Mađarskoj.



Snimak prednjeg dela jugoslovenskog lovca hoker hariken MkI. Jasno su vidljivi krilni mitraljezi pošto su skinute zaštitne maske.

Piloti puka izvojevali su ipak dve vazdušne pobede oborivši jedan izviđački avion tipa henšel He 128 kod Paraćina, a drugi kod Sv. Petke, u dolini reke Morave. Četraest harikena 52. grupe iz Knića, upućeni su 8. aprila da mitraljeskom vatrom napadnu neprijateljske oklopne jedinice u Kačaničkoj klisuri. Loši vremenski uslovi sprečili su dalja dejstva ovog puka, a noću između 9. i 10. aprila, zbog lažne uzbune da se Nemci približavaju Kragujevcu i Kniću, uništeno je na zemlji 16 aviona Me 109E i 12 harikena Mk1, dok su tri pilota harikena (komandir 164. eskadrile, kap. I klase Ivo Oštrić, poručnik Mato Momčinović (Momčilović?) i narednik-vodnik tehničke čete IV klase Veljko Vujičić poginuli pri pokušaju da se i pored niske oblačnosti probiju ka Sremu.

Napad na Beograd

Napad na Beograd otpočeo je oko 6 časova i 50 minuta. Leteći iz pravca severa, iz Mađarske, i sa severoistoka, iz Rumunije, grad je napao prvi talas od 234 bombardera različitih tipova. Sa manjim pauzama, napad je trajao sve do 8 časova. Štuke su letele na visini između 2.500 i 3.500 m, a iznad njih leteli su ostali bombarderi, ešalonirani po eskadrilskim i pukovskim grupama koje su nailazile u intervalima od oko 15 minuta. Treću i najvišu grupu obrazovalo je oko 100 lovaca meseršmit Me 109 i Me 110, koji su leteli na visini većoj od 4.000 m sa zadatkom da štite bombardere od napada jugoslovenskih lovaca. Istovremeno, manje grupe lovaca napadale su aerodrome oko Beograda.

U prvom napadu, koji je bio i najžešći, izbačeno je 197 tona razornih i zapaljivih bombi, a upotrebljene su i bombe-mine od 1.000 kg, koje su imale kočeće padobrane radi postizanja što većeg površinskog dejstva i koje su predstavljale jedno od tajnih nemačkih oružja, do tada retko upotrebljavano.

Prve žrtve među braniocima

Pošto je sistem blagovremenog javljanja zatajio, jedinice vazdušne odbrane doznale su za napad tek kada se iz pravca Fruške Gore i Pančeva čula buka mnogobrojnih avionskih motora. Tada je na znak za poletanje, u vremenu od desetak minuta, poletela

većina lovaca 51. grupe sa aerodroma Beograd, koji su prve neprijateljske formacije uspeli da presretnu na samim prilazima gradu. U parovima, jugoslovenski piloti su hrabro uleteli u grupe nemačkih bombardera, obarajući pojedine avione, ali su ubrzo pristigli nemački lovci iz pratnje, tako da se razvila ogorčena vazdušna borba, u kojoj su Nemci, zahvaljujući većem broju i boljoj taktici, uspeli da razbiju većinu jugoslovenskih parova i tako lakše savladaju pojedinačne avione. Nemački lovci su se naročito okomili na jugoslovenske lovce IK 3, koji su imali karakteristične siluete, dok su avioni meseršmit, kojima su leteli jugoslovenski piloti, unosili zabunu u redove Nemaca. U toj prvoj vazdušnoj borbi, iz 51. grupe poginuli su poručnik Dušan Borčić, koji je leteo na IK 3, a komandira 102. eskadrile, kapetana Miloša Žunića, koji je prethodno pogodio jedan nemački bombarder, oborili su lovci iz pratnje. Kada je iskočio padobranom, ubili su ga strelci iz nemačkih štuka, koje su kružile oko bespomoćnog pilota. U istoj borbi su ranjena šestorica pilota iz 51. grupe.

Iz 32. grupe, sa letelišta Prnjavor, poletelo je protiv prvog napada 19 aviona Me 109E, a 8 je zadržano u rezervi. Ovi avioni

Potporučnik Dušan Borčić na avionu IK 3, kojim je oboren tokom prvog sukoba sa Nemcima iznad Beograda, 6. aprila ujutro. (Fotoarhiv Muzeja jugoslovenskog vazduhoplovstva.)

su napali nemačke formacije iznad istočnog Srema, uspevajući da obore nekoliko bombardera, ali zbog prisustva nemačkih lovaca i blizine Beograda nisu uspeli da ometu nemački napad. Ova grupa je takođe imala nekoliko oštećenih aviona i ranjenih pilota, tako da je bilans prve borbe 6. aprila iznosio 3 oborena i 12 oštećenih jugoslovenskih aviona.

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

Sprečavajući ove napade, obe grupe Šestog lovačkog puka angažovale su u svakoj akciji od 13 do 16 lovaca. Jugoslovenski su piloti ogorčeno prodirali u neprijateljske formacije, pokušavajući da učine nemoguće. Ova njihova hrabrost i drskost iznenadila je i nemačku posadu, koja je mislila da je reč o nekoj posebnoj taktici napada.

Do kraja tog dana, u pomenutim sukobima i patroliranju, jedinice Šestog lovačkog puka izvršile su ukupno 140 aviopoletanja, što pruža dokaz maksimalne angažovanosti celokupnog sastava i pored izdajničkog držanja izvesnog broja viših oficira. Tadašnja pravila predviđala su svega jedan do dva leta po avionu dnevno, a pojedini avioni Šestog puka bili su na zadatku 8 do 10 puta, a piloti 4 do 5 puta. Puk je izgubio 13 pilota, od kojih je 6 poginulo, a 7 ranjeno, te 23 aviona, i to: 8 oborenih i 15 oštećenih. Pored Borčića i Žunića, poginuli su i narednik-vodnik Karlo Štrbenk, narednik-vodnik Milutin Petrov, narednik Milivoje Bošković i poručnik Dobrica Novaković. Ovim žrtvama treba priključiti i kapetana Živicu Mitrovića iz Drugog lovačkog puka, koji je samoinicijativno poleteo iz područja Kragujevca ka Beogradu i uključio se u borbu sa nemačkim avionima iz drugog talasa, ali je u toj borbi poginuo, a njegov pratilac je oboren, teško ranjen iskočio iz aviona i spasao se padobranom.

Drugi dan napada

Nemački napadi na Beograd nastavljeni su i sledeće noći, s ciljem da se produži pritisak na već napaćeni grad. Oko 16 dvomotornih bombardera, kojima su veliki požari dobro osvetljavali ciljeve, doletali su počevši od 23 časa, i u pojedinačnim naletima kružili su nad gradom neometani od odbrane. Sutradan, 7. aprila, napadi su nastavljeni sa znatno manjim snagama jer su Nemci procenili da su napadima prvog dana postigli željeni cilj. Tokom prepodneva, poslali su na Beograd 36 štuka uz pratnju od oko 20 lovaca, a popodne, oko 16 časova, iz Mađarske je doletela grupa od 24 štuke, koju je takođe pratilo oko 20 lovačkih aviona Me 109. Ukupno je toga dana na grad bačeno oko 30 tona bombi, ali su lovci i štuke, intenzivnije nego prvog dana, napadali stanovništvo streljačkim naoružanjem. Bombardovanja su obnovljena 10. i 11. aprila radi taktičke podrške nemačkim trupama koje su prilazile gradu i radi ponovnog zastrašivanja stanovništva. Tokom ova dva dana, u napadima je učestvovalo oko 60 štuka. Ukupan bilans napada na Beograd beleži da su Nemci od 6. do 12. aprila upotrebili 620 bombardera, koji su bacili oko 440 tona bombi. Poginulo je oko 4.000 građana, uništeno je i oštećeno preko polovine stambenog fonda, a, posle ljudskih žrtava, najveći gubitak predstavljalo je uništenje Narodne biblioteke, u kojoj je čuvano neprocenjivo kulturno blago.

Šesti lovački puk, koji je drugog dana rata imao na raspolaganju svega 22 aviona, nastavio je borbu sa nešto više iskustva i organizovanije. Izvršena su četiri grupna presretanja u vreme patroliranja, a borbe koje su vođene tokom prepodneva prošle su bez ljudskih gubitaka. Ali, oko 16 časova, kada se pojavila veća grupa štuka sa jakom pratnjom, poletelo je u odbranu 10 lovaca iz 32. grupe i šest iz 51. Na području Inđije, oko tridesetak kilometara pred Beogradom, presreli su nemačku formaciju. Borba je otpočeta grupnim i vrlo uspešnim napadom jugoslovenskih lovaca, ali se ubrzo pretvorila u niz ogorčenih dvoboja pojedinačnih aviona, u kojima je bilo obostranih gubitaka. Izgubljeno je osam jugoslovenskih aviona, a poginuli su kapetan Miha Klavora, potporučnik Jovan Kapešić, vojni činovnik Branislav Todorović i narednik-vodnik Vladimir Gorup.

Pošto su u toku popodneva nemački izviđači konačno otkrili letelište 32. grupe, a aerodrom Beograd je i pre toga stalno

bio meta napada nemačkih lovaca, nekoliko pilota Šestog puka prebazirano je tokom večeri 7. aprila na pomoćno letelište kod sela Veliki Radinci, u blizini Rume, a ostali 8. aprila ujutro. Četrnaest preostalih lovaca Šestog puka – jedan su uspeli popraviti 7. aprila – ojačano je 8. aprila, kad im se pridružuje 5 harikena iz 105. eskadrile Četvrtog lovačkog puka iz Banjaluke, ali ovo pojačanje nije moglo da dođe do izražaja jer 11. aprila, kad su obnovljeni napadi na Beograd, Šesti puk o tome uopšte nije bio obavešten zbog potpunog prekida veza i rasula sistema za javljanje. Krajem tog dana, jugoslovenska vrhovna komanda naredila je da se napusti zemaljska i vazdušna odbrana Beograda i poruše mostovi. Pošto Šesti puk usled lošeg vremena nije uspeo da preleti na područje Sarajeva, u ranim jutarnjim časovima 12. aprila osoblje je zapalilo sve preostale avione (11 meseršmita Me 109E, 5 harikena i 3 IK 3) jer je postojala opasnost da padnu u ruke Nemcima, čije su jedinice u noći između 11. i 12. aprila zauzele Sremsku Mitrovicu i Rumu, udaljene od letelišta Šestog puka oko petnaest kilometara.

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

Pomoćno letelište u Velikim Radincima, aprila 1941. godine. Ispred aviona su kapetan Kosta Lekić, komandir 101. eskadrile, i vojnici mehaničari. (Fotoarhiv Muzeja jugoslovenskog vazduhoplovstva.)

Borbe nad Rovinama

Na drugom kraju zemlje, sa aerodroma kod Banjaluke, Četvrti lovački puk je posredstvom18 aviona hariken i osam IK 2 imao zadatak da brani teritoriju Hrvatske, Bosne i Slovenije, te pruži podršku Osmom bombarderskom puku. U prva tri dana rata, avioni puka patroliraju sve do granice sa Austrijom, ali samo jedan par je učestvovao kod Maribora u kratkoj borbi sa nemačkim lovcem Me 109, u kojoj nije bilo oborenih. Devetog aprila, iznenada su preko letelišta kod sela Aleksandrovca preletele dve eskadrile Me 109, a treća se približavala aerodromu Osmog bombarderskog puka kod Rovina. Prvi se u borbu uključio jedan IK 2, koji je napala čitava eskadrila meseršmita, ali zahvaljujući velikoj pokretljivosti IK 2 koji je zatvarao oštre zaokrete, Nemci su smetali jedni drugima. U međuvremenu, na znak komandanta 34. grupe, majora Arsenija Boljevića, poleteli su svi ispravni lovci, šest IK 2 i osam harikena, a iz pravca Banjaluke vratile su se dve nemačke eskadrile Me 109, tako da se nad letelištem Osmog puka razvila borba 27 nemačkih protiv 14 jugoslovenskih lovaca.

Nemci su formirali borbene krugove štiteći jedan drugog. Naši lovci napadali su bez reda, u parovima i pojedinačno, što je Nemce verovatno zbunilo jer su i oni prihvatili pojedinačnu borbu. Jedan deo svojih snaga oni su ipak uspeli da zadrže u rezervi na većoj nadmorskoj visini. Iz daljine, borba je izgledala kao veliko klupko smrti iz koga su se odvajali avioni koji su u plamenu i dimu padali na zemlju. Posle sedam ili osam minuta borbe, Nemci su se odvojili i pod punim gasom odleteli prema granici. Meseršmit koga je oborio narednik Tomić ostao je na poprištu, a poginuo je komandir 106. eskadrile, kapetan Dragiša Milijević na harikenu, dok je drugi hariken zapaljen, a narednik Pešić se spasao padobranom uz manje opekotine. Oboren je takođe i jedan IK 2, a narednik Stikuć je teško ranjen. Tom prilikom, Osmi puk bio je spasen.

Posle još nekoliko manjih borbi od 10. do 13. aprila, u kojima su piloti Četvrtog puka oborili još jedan neprijateljski junkers Ju 88, posade su 14. aprila uništile sve preostale avione.

Borbe nad Mostarom i Podgoricom

Lovci Treće pilotske škole pokazali su veliku efikasnost u borbama protiv italijanskih i nemačkih aviona, koji su bombar-

dovali Mostar, Sarajevo i Podgoricu. Već u ranim jutarnjim časovima 6. aprila 1941. godine, tri jugoslovenska harikena, u pratnji dva meseršmita Me 109E, presreli su nekoliko grupa italijanskih i nemačkih bombardera u širem rejonu Mostara, a iznad jadranske obale uspeli su da obore dva italijanska lovca tipa maki (*Macchi*) 200. Istog dana oko podne oboren je jedan italijanski bombarder kant (*Cant*) Z 1007, a oko 15 časova oboren je još jedan nemački bombarder Ju 88, dok je predveče oštećen italijanski tromotorni izviđački avion.

Istoga dana, oko 12 časova, nad Podgoricom se odigrala neravnopravna borba dva naša potpuno zastarela dvokrilna lovca tipa avia BH 33 protiv petnaest nemačkih aviona meseršmit Me 109, predvođenih nemačkim asom Minerbergom (*Minherberg*). Jedna avia je odmah oborena i poginuo je potporučnik Milojević, dok je narednik Cvetković, izbegavajući neprijateljske rafale, udario u brdo i poginuo na svoj 29. rođendan.

Sledećih dana su dva preostala lovca iz sastava Treće pilotske škole vodila još nekoliko vazdušnih borbi pošto su ostali bili oštećeni ili uništeni. Kapetan Grbić je 7. aprila presreo grupu nemačkih bombardera Ju 88, ali je oboren od lovca iz pratnje i tom prilikom je poginuo.

Osmog aprila, poručnik Rupčić je verovatno oborio jednog italijanskog bombardera, a poslednja borba nad Mostarom odigrala se 12. aprila, kada je prilikom napada na formaciju Ju 88 poručnik Godić oboren, ali se spasao padobranom.

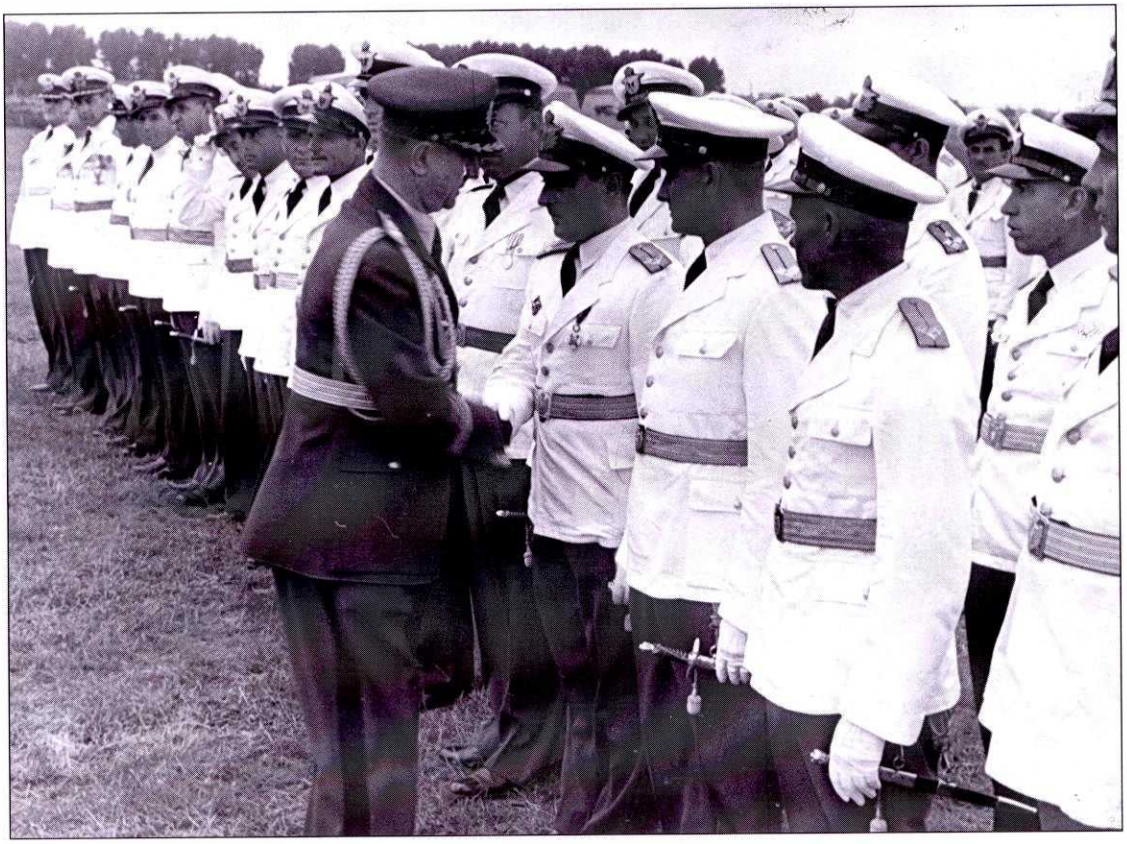
U vazdušnim borbama nad Jugoslavijom, jugoslovenska lovačka avijacija uspela je da obori više od trideset neprijateljskih aviona. Nažalost, izgubila je oko pedeset sopstvenih u direktnim vazdušnim sukobima, u kojima su 22 naša pilota-lovca našla smrt.

UNIFORME I OZNAKE JUGOSLOVENSKOG VAZDUHOPLOVSTVA

Svoju kulminaciju približavanja evropskim dostignućima jugoslovenske uniforme dostići će jula 1937. godine, kada je stupila na snagu *Uredba o uniformama vazduhoplovstva* (*Službeni vojni list*, 30. jul 1937. godine). Kao i kod kopnene vojske, ustanovljena je službena i neslužbena uniforma. Uniforma je mogla biti

službena, svečana za stroj i izvan stroja, a neslužbena je bila svakodnevna i praznična. Nova vazduhoplovna uniforma se bitno razlikovala od prethodne po boji i po kroju. Nova uniforma je bila sivkastoplave boje i po kroju je bila sasvim nalik uniformi Kraljevskog vazduhoplovstva Velike Britanije (*RAF*) iz 1936. godine. Bluza je bila sa otvorenom jakom i reverima, četiri našivena džepa s ravnim preklopcem i zlatnim dugmencetom, i kopčala se s četiri zlatna dugmeta koja su nosila vazduhoplovni simbol. Na zarukavljima bluze su bili zlatni širiti, oznake čina, a iznad njih je bila izvezena oznaka struke i specijalnosti. Pored širita, zadržane su i epoletuške, koje su se od onih iz 1922. godine razlikovale po tome što su ispuske postale tamnoplave umesto dotadašnjih svetloplavih. Podoficiri nisu imali širite na zarukavljima, a niži podoficiri su umesto epoletuški imali naramenice od materijala od kog je bila sačinjena i bluza. Uz bluzu se nosila košulja, bela uz svečanu, a svetloplava uz službenu, sa tamnoplavom kravatom. Pantalone i čakšire su takođe bile sivkastoplave, kod nižih oficira su imale tamnoplave ispuske, kod viših tamnoplavi lampas, a kod đenerala dva lampasa.

Snimak načinjen prilikom vazduhoplovne izložbe (aeronautički salon), održane u proleće 1938. godine u Beogradu. Italijanski avijatičari akro grupe Escadrilla della Morte pozdravljaju jugoslovenske vazduhoplovce. Krajnje desno je potpukovnik Božidar Kostić, komandant Šestog lovačkog puka. Snimak je načinjen na aerodromu Zemun, a hangari su jasno uočljivi u pozadini. (Zbirka autora.)



Smotra oficira pilota Šestog lovačkog puka na aerodromu Zemun na dan slave puka 2. avgusta 1940. godine. Piloti Šestog puka nose letnju vazduhoplovnu uniformu M 37. (Zbirka autora.)

Šapka je bila istog kroja kao i mornarička iz 1936. godine, od sivkastoplave čoje sa bortom od crne svile. Širm i podbradnik su bili od crne lakovane kože. Na prednjoj strani je bio pričvršćen naročit vazduhoplovni amblem vezen od zlatne i srebrne žice. Leti se na šapki nosila navlaka od tankog belog platna. Uz službenu uniformu, i to samo na letelištima, nosila se sivkastoplava šajkača, sa tamnoplavom ispuskom za niže, zlatnim gajtanom za više oficire i zlatnim širitom i gajtanom za đenerale. Na prednjoj strani je bio amblem, kao i na šapki, ali nešto manjih dimenzija. Tokom 1938. godine, širm na šapki viših vazduhoplovnih oficira dobio je jednostruki zlatom vezeni lovorov venac, a kod đenerala dvostruki.

Podoficiri su imali istu šapku i šajkaču kao i niži oficiri, ali su ih nosili sa ovalnom kokardom, bez monograma. Podoficiri i oficiri su dobili i vazduhoplovni bodež, koji je na kaniji imao vazduhoplovnu oznaku, a nakrsnica mu je bila u obliku propelera.

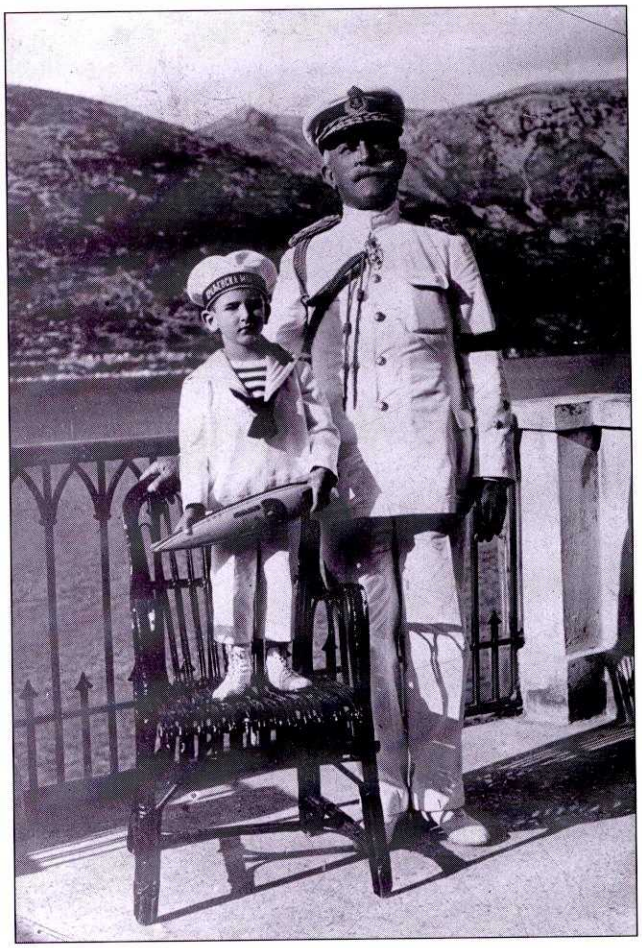
Pilotski znak je ušao u upotrebu tokom 1927. godine, iako o tome nema pisanih dokumenata već se može utvrditi posredno, uglavnom preko fotografija pojedinih klasa pilotskih škola. Nakon

završene obuke i dobijanja zvanja pilota svi oficiri i podoficiri su sticali pravo da nose pilotski znak. Znak je izrađivan od srebra i činili su ga srebrni hrastov i lovorov venac (lovor kao simbol slave i hrast kao simbol snage) sa pozlaćenom krunom na vrhu, pozlaćenim državnim grbom u dnu i pozlaćenim orlom u letu, prikazanim iz profila u središnjem delu znaka. Ovaj znak je ozvaničen tek u *Službenom vojnom listu* od 1. oktobra 1936. godine *Uredbom o nazivima strukovnog osoblja u vojnom vazduhoplovstvu*. Izrađivalo ga je nekoliko manufaktura, *Kovnica a.d.* u Beogradu, *Griesbach i Knaus* u Zagrebu i *Karnet Kisely* u Pragu. Međusobne razlike u znacima pomenutih proizvođača su bile minimalne, s tim što je češki ipak bio za nijansu precizniji i višeg kvaliteta izrade. Pilotski znak je nošen na desnoj strani grudi, iznad preklopca gornjeg desnog džepa bluze.

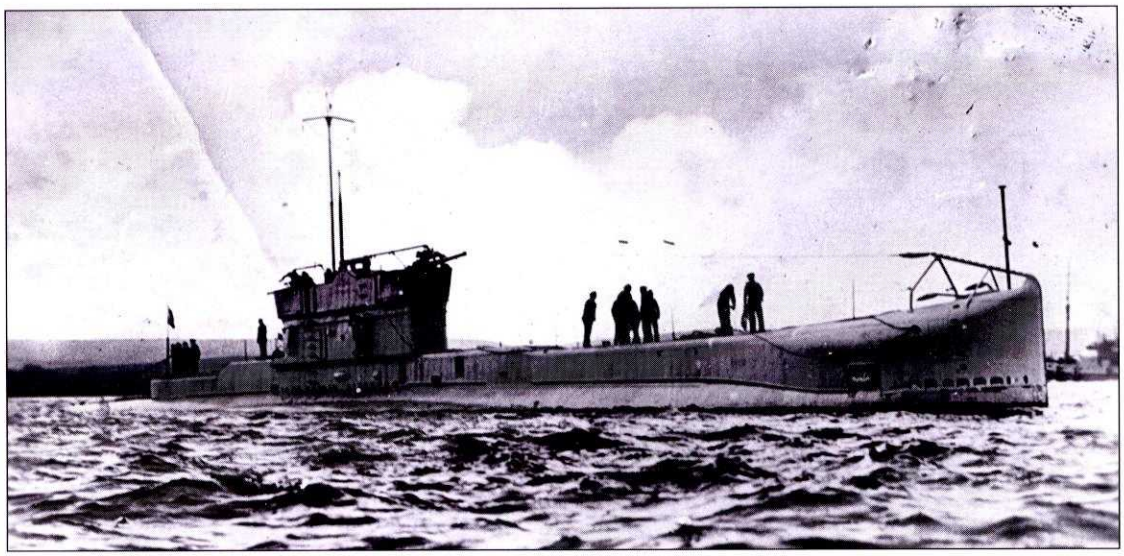
Podmorničarska flotila

Skoro deset godina nakon stvaranja Kraljevine Jugoslavije, u Engleskoj su sagrađene i tokom oktobra 1927. godine isporučene prve dve jugoslovenske podmornice, koje su dobile ponosna imena: *Hrabri* i *Nebojša*. One su predstavljale najmoderniju i najelitniju snagu kraljevske mornarice. Naše prve podmorničare je iz Tivta za Englesku odvezao pomoćni brod Kraljevske ratne mornarice *Hvar*, a burno su ih sa obale u Tivtu pozdravile i druge jedinice. Posle uspešne obuke, prvih vožnji i ronjenja, naše podmornice i matični brod su početkom januara 1928. godine napustile engleske vode. Doček u našim vodama, u Boki kotorskoj tokom januara 1928. godine, bio je veličanstven. Prve pozdrave podmorničarima doneo je hidroavion, a zatim je došla u susret flota, pa eskadra hidroaviona, uz veliko oduševljenje čitavog naroda Boke kotorske. Obe podmornice su sa matičnim brodom činile prvu podmorničku grupu, koja je služila za obuku više generacija podmorničara. Odmah posle nabavke ovih podmornica iz Engleske, ugovorene su i izgrađene još dve modernije u Francuskoj. Bile su to podmornice *Smeli* i *Osvetnik*, koje su sa svojim matičnim brodom uplovile u Boku četvrtog decembra 1929. godine i činile drugu podmorničku grupu.

Prve dve podmornice nabavljene u Britaniji, *Hrabri* i *Nebojša*, bile su priobalne podmornice britanske L klase, razvijene pred kraj Prvog svetskog rata, a čija je proizvodnja nastavljena i posle

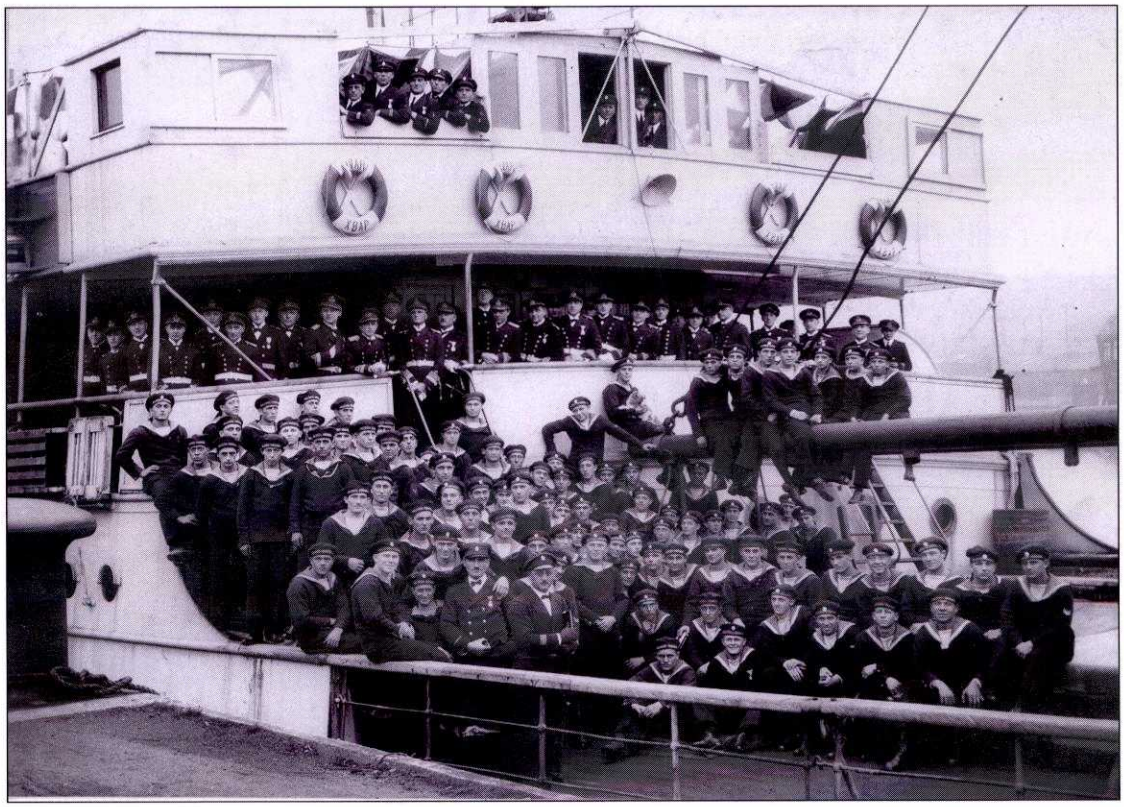


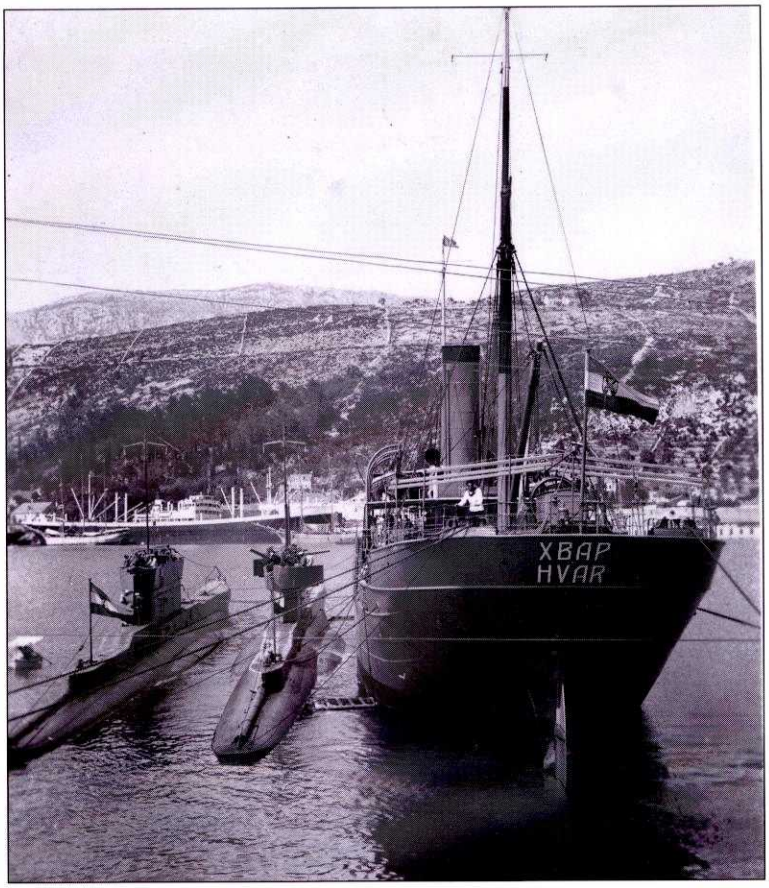
Prestolonaslednik Petar i admiral Dragutin Prica, fotografisani negde u Boki kotorskoj. Admiral Prica je bio kraljev ađutant i komandant mornarice do 1929. godine, kada je penzionisan. Zanimljivo je da prestolonaslednik u rukama drži igračku podmornice. (Zbirka autora.)



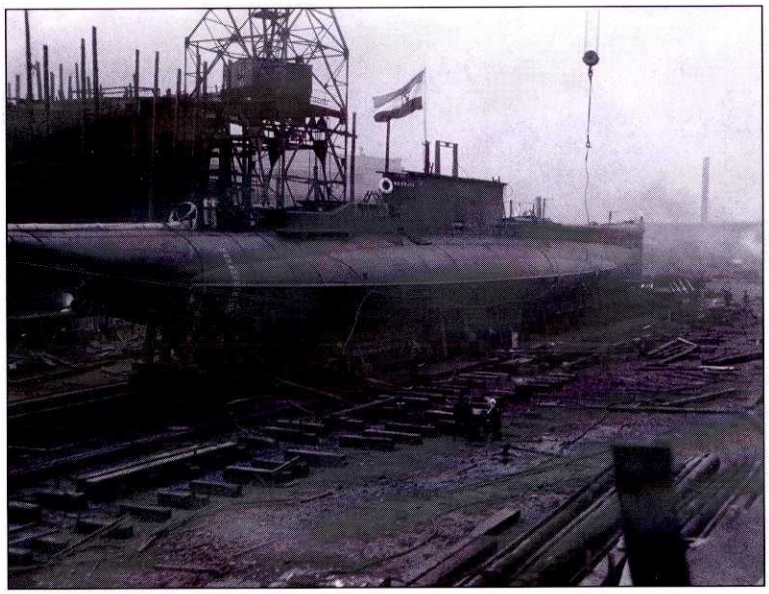
Kraljevska podmornica Hrabri. (Zbirka autora.)

Matični brod podmorničarske flote Hvar prilikom preuzimanja podmornica Hrabri i Nebojša krajem 1927. godine. (Zbirka autora.)





Fotografija, snimljena u Herceg Novom početkom tridesetih godina, prikazuje matični brod za podmornice Hvar, sa podmornicama Hrabri i Nebojša na vezu. (Zbirka Miladina Markovića.)

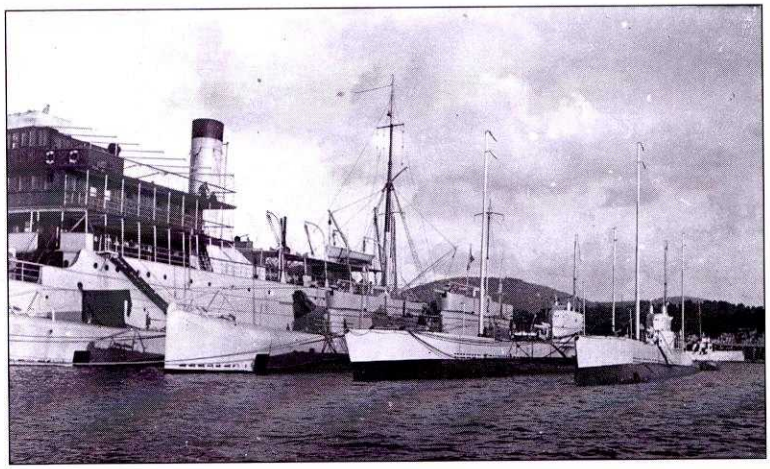


Podmornica Nebojša na navozu prilikom remonta u brodogradilištu. (Zbirka autora.)

Podmornice Hrabri i Nebojša na vezu uz matični brod Hvar. Jasno se vide komandni tornjevi obe podmornice, a u pozadini flotila motornih torpiljerki. (Zbirka autora.)

rata. Spadale su u klasu L 50 i bile su sagrađene u brodogradilištu *Armstrong Whiteworth* u Njukaslu (*Newcastle*) i isporučene u oktobru 1927. godine. Dovršene su sredinom 1928, i zatim uključene u sastav flote. Odlikovale su se velikim tornjevima. S prednje i zadnje strane tornja imale su topove od 4 inča (102 mm), ali su im osnovno oružje ipak bila torpeda. Svaka je podmornica imala po 6 cevi za lansiranje torpeda kal. 533 mm, a u Velikoj Britaniji je za njih kupljeno ukupno 24 torpeda. Deplasman im je iznosio 975/1.164 t. Za vožnju površinom služila su dva dizel motora od po 1.200 KS (zajedno 2.400), koji su im omogućavali najveći brzinu od 15,7 čvorova. U podvodnoj vožnji upotrebljivana su dva elektromotora ukupne snage 1.600 KS, a postizali su najveću brzinu od 10 čvorova. Posadu je činilo 6 oficira, 41 podoficir i 6 mornara. Posle jedne havarije 1930. godine, komandni toranj *Nebojše* sužen je i oblikovan više hidrodinamički, pa se od tada već na prvi pogled ova podmornica razlikovala od svog blizanca *Hrabrog*. Francuzi su bili veoma uvređeni ovom narudžbinom iz Engleske, tako da su odmah izvršili pritisak kako bi nove dve priobalne podmornice bile nabavljene u Francuskoj. Tako se i dogodilo.

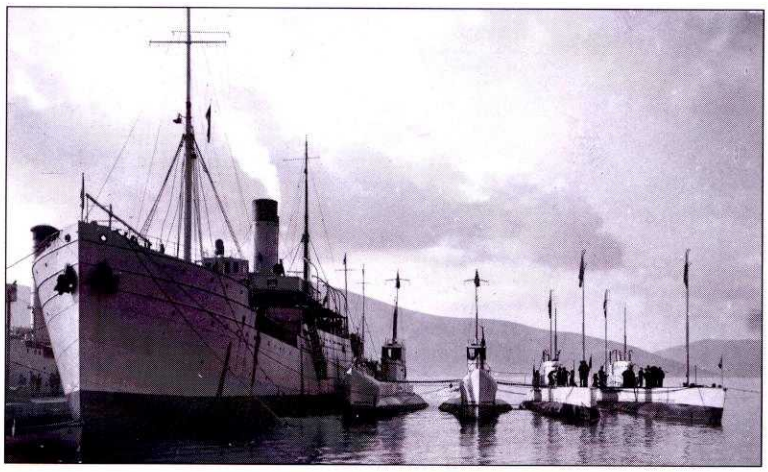
Druge dve podmornice nazvane su *Smeli* i *Osvetnik*. Proizvedene su u francuskom brodogradilištu *Loire*, u Nantu (*Nantes*) (*Ateliers et Chantiers de la Loire*), kao zasebna klasa koju je kon-



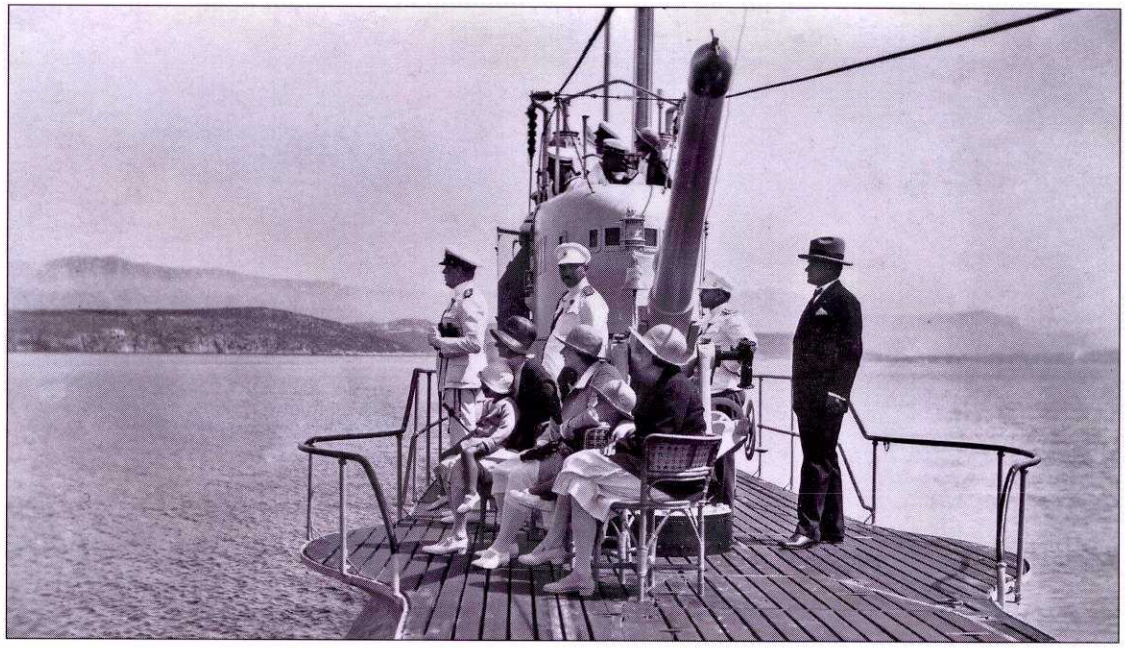
Podmornička flotila u matičnoj luci Kumbor u Boki kotorskoj. (Zbirka autora.)

Kraljevska podmornica Osvetnik. (Zbirka Miladina Markovića.)

struisao francuski konstruktor Simono (*Simonot*) i nazvane su po tonaži *tip 630 t*. Gradili su ih od 1927. do 1929, a zatim su uključene u flotu. U Tivat su doplovile 9. decembra 1929. godine. Deplasman im je iznosio 630/890 t. Površinski pogon činila su dva dizel motora ukupne snage 1.480 KS, kojima su postizale najveću brzinu od 14,5 čvorova. U vožnji pod morem pokretala su ih dva elektromotora ukupne snage od 1.100 KS, dajući im najveću brzinu od 9,25 čvorova. Naoružanje se sastojalo od šest torpednih cevi prečnika 550 mm, topa kal. 100 mm, jednog kal. 37 mm i jednog mitraljeza. I za ove podmornice takođe su kupljena 24 torpeda, naravno, potpuno drugačijeg tipa od onih britanskih. Nakon što je krajem tridesetih godina donesena odluka o standardizaciji

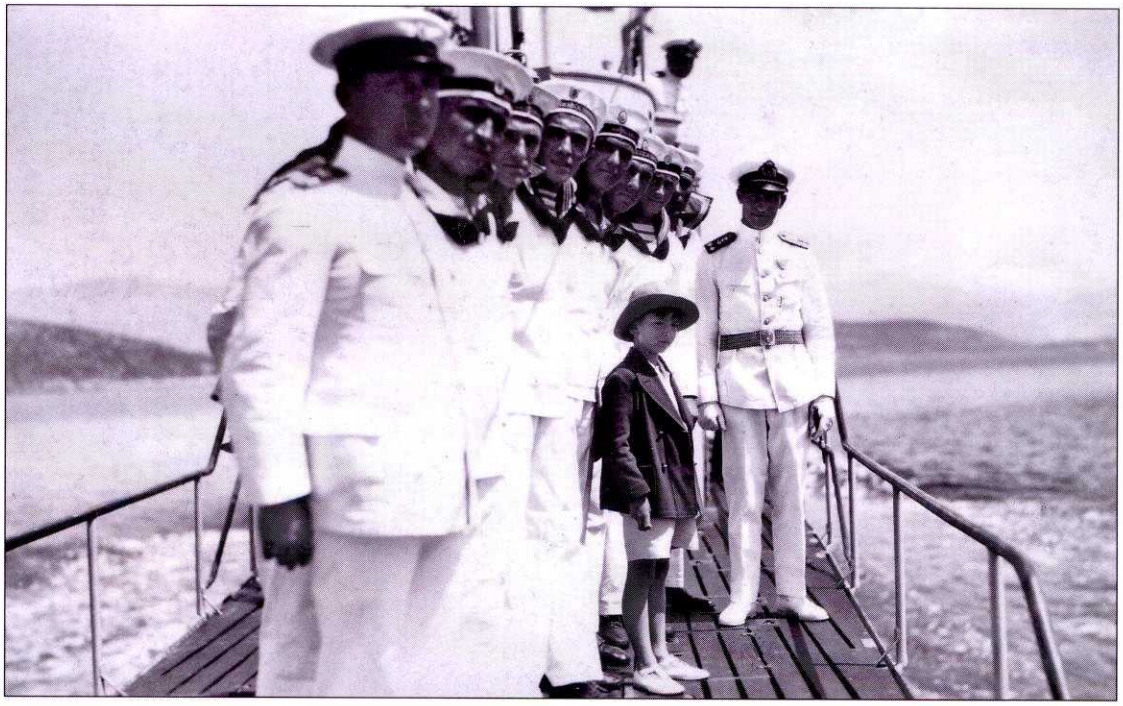


Podmornička flotila sa sve četiri podmornice na vezu. (Zbirka autora.)



Kraljica Marija sa kraljevićima Tomislavom i Andrejom, dvorskim damama, ađutantom i komandantom podmornice Osvetnik na prednjoj palubi, dok je mladi kralj Petar II na komandnom tornju. (Zbirka autora.)

Grupna fotografija mladog kralja Petra II sa posadom podmornice Osvetnik, postrojenom na zadnjoj palubi. (Zbirka autora.)



flotnog torpednog naoružanja, uređaji za lansiranje prilagođeni su ispaljivanju novih francuskih torpeda prečnika 533 mm, koja su već dobili razarači i motorne torpiljerke. Posadu je činilo 5 oficira, 31 podoficir i 7 mornara. Smatrane su savremenijim i boljim od onih britanskih tipa L 50.

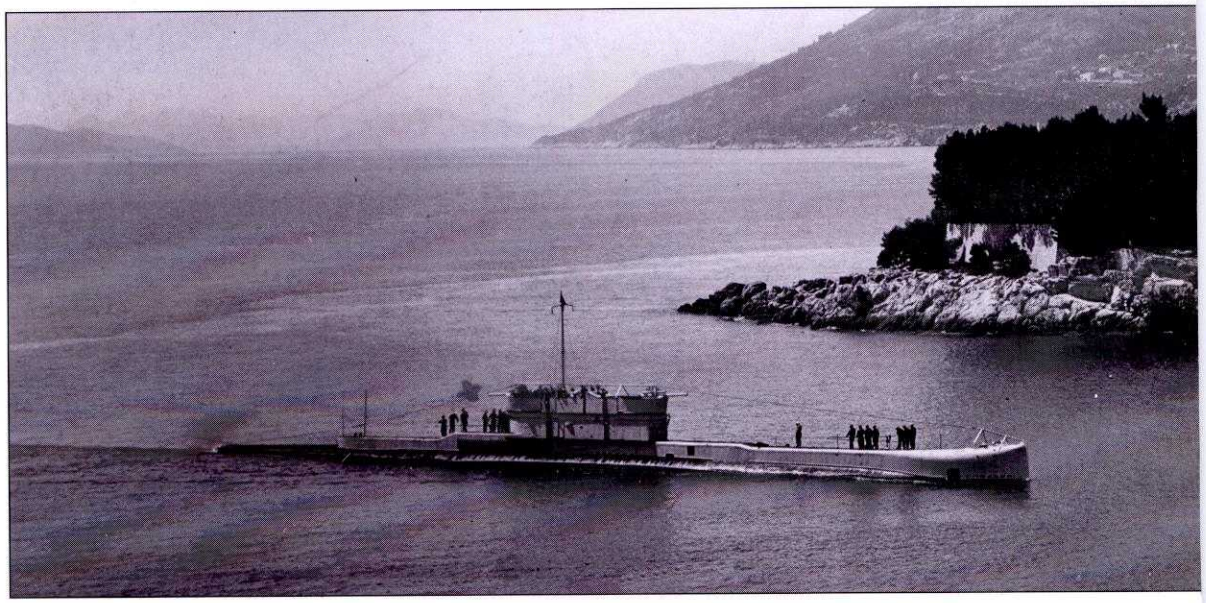
Gornji bočni delovi podmornica bili su obojeni zaštitnim premazom u nijansi svetloplavo-sive boje sa zelenkastim odsjajem, dok su gornji i bočni donji delovi bili u tamnoplavoj boji. Na tornjevima su bili istaknuti veliki crni brojevi s belom bočnom senkom, i to: 1 na *Hrabrom*, 2 na *Nebojši*, 3 na *Smelom* i 4 na *Osvetniku*. Uz njih su bila istaknuta i imena podmornica, na desnoj strani ćirilicom, a ne levoj latinicom. Na francuskim podmornicama ta su imena bila od tanjeg metala, obojenog sivom bojom, a na britanskim podmornicama su bila izrazito reljefna, od debelog metala.

Četiri podmornice činile su podmorničku flotilu u koju je još ulazio i matični brod za podmornice *Hvar*, na kojem se nalazio štab flote. *Hvar* je imao izgled putničko-transportnog parobroda, a služio je kao logistička podrška podmornicama. Posle nabavke francuskih podmornica, da bi bile zadovoljene nove potrebe podmorničke flotile, bivši austrougarski brod *Najade*,

Smotra podmorničke flotile i njihovih posada. (Zbirka Miladina Markovića.)

preimenovan u *Sitnicu*, počeo se koristiti kao brod za smeštaj podmorničarskih posada. Naknadno je na ovom brodu osposobljena i radionica za neophodne popravke. Sve do kraja tridesetih godina, podmornička flotila bila je borbeno najsposobniji deo Ratne mornarice Kraljevine Srba Hrvata i Slovenaca/Jugoslavije. Njeno formiranje predstavljalo je smelu, ali u uslovima potpune italijanske pomorske nadmoći, ispravnu doktrinarnu odluku. Mornarički oficiri bili su očevici uspešne delatnosti austrougarskih, kasnije i nemačkih podmornica tokom Prvog svetskog rata u Sredozemlju, na kojima su neki od njih i služili i čije su delovanje u stručnoj literaturi, tokom obuke i školovanja pomno proučavali. Zbog toga su i oni planirali da stvore veliku podmorničku flotu i ovim se „oružjem siromašnih mornarica" suprotstave italijanskoj pomorskoj nadmoći. Da su njihove ideje u osnovi bile ispravne, pokazao je i tok podmorničkog rata na Atlantiku (1939–1945), ali, sticajem okolnosti, broj podmornica u Ratnoj mornarici Kraljevine Jugoslavije više nije povećavan. Planove je najpre omela ekonomskla kriza. Kad su krajem tridesetih godina u Nemačkoj naručene dve savremene podmornice tipa II D, njihova izgradnja i isporuka se toliko odužila da nisu isporučene do početka Aprilskog rata 1941. Kasnije su uključene u sastav nemačke ratne mornarice pod oznakom U 120 i U 121.

Podmornica Hrabri ulazi u luku Dubrovnik 1931. godine. (Zbirka autora.)

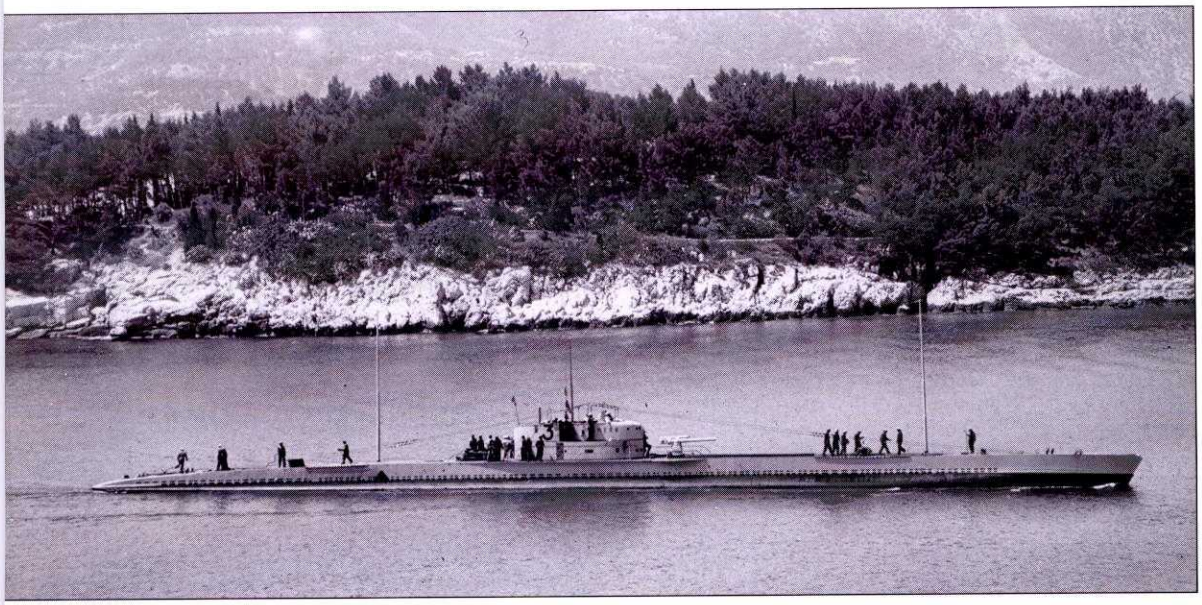


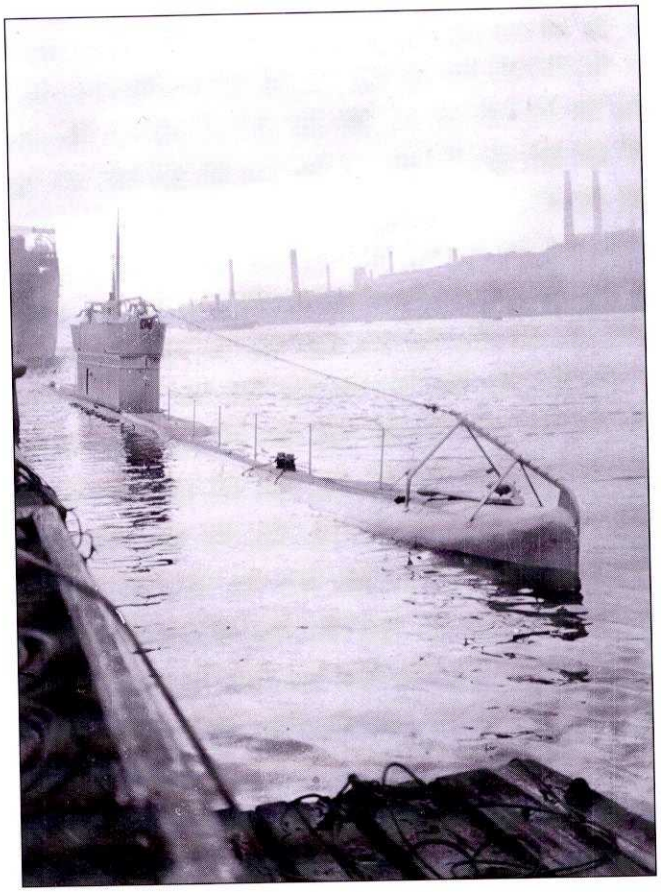
UČEŠĆE U RATU

Od četiri podmornice koje je imala kraljevska mornarica, samo je podmornica *Nebojša* preživela rat. Prvi dani rata su je zatekli na krstarenju, koje je po naređenju vrhovne komande prekinuto 12. aprila 1941. godine, da bi već tokom večeri 17. aprila isplovila iz Kotora za Grčku, a zatim i Aleksandriju. Naposletku je bila pridodata savezničkoj floti na Malti. Tokom rata je plovila pod jugoslovenskom zastavom i pod komandom britanske mornarice u sastavu Druge i Treće podmorničarske flotile. Služila je za obuku savezničkih protivpodmorničkih brodova i aviona. Ostale tri podmornice su tokom rata zaplenili neprijatelji, pa je jedna rastavljena, a dve potopljene. Posleratno podmorničarstvo počinje povratkom podmornice *Nebojša* u zemlju 1946. godine, koja je iste godine delimično remontovana i uvršćena u flotnu listu. Zbog dotrajalosti vitalnih uređaja i mehanizama, podmornici je bilo zabranjeno zaronjavanje, pa je samo služila za specijalističku obuku podmorničkih kadrova i posade površinskih brodova. Pod imenom *Tara*, izbrisana je iz flotne liste i rashodovana 1953. godine.

Preostale tri podmornice su bile zarobljene od strane italijanske ratne mornarice. Podmornica *Smeli* je dobila ime *Antonio Baiamonti*, a *Osvetnik* je postao *Frančesko Rismondo*, i obe su uključene u italijansku flotu. Obe podmornice su remontovane u

Podmornica Smeli ulazi u luku Dubrovnik 1931. godine. (Zbirka autora.)



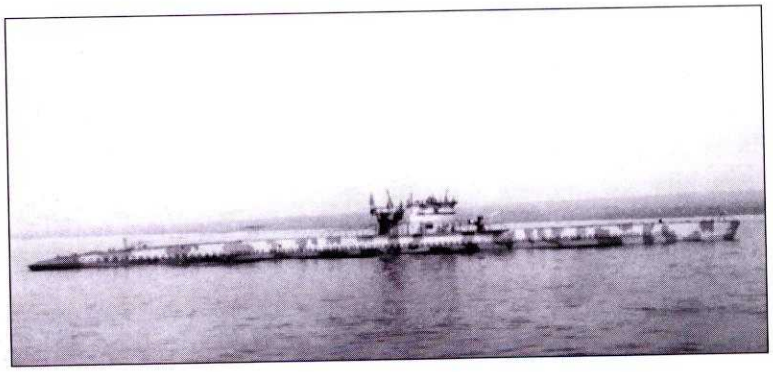


Podmornica Nebojša u luci brodogradilišta. (Zbirka autora.)

brodogradilištu u Puli, posle čega su postale eksperimentalna trenažna plovila. Početkom 1942. godine, obe podmornice su prekomandovane u luku Spezija (*La Spezia*) radi remonta, odakle su učestvovale u kratkim ratnim misijama u Ligurijskom moru. Kratko posle toga su ponovo dobile namenu za obuku, naročito korveta za protivpodmornička dejstva, a posle završene obuke ušle su u borbeni sastav. Podmornice su najveći deo vremena provodile u priobalnim vodama za potrebe testiranja novih radio-antena (postavljenih umesto jednog periskopa), novih sistema za lansiranje torpeda, kao i drugih postrojenja.

Kada je Italija kapitulirala 8. septembra 1943. godine, podmornica *Antonio Baiamonti* (*Smeli*) nije bila operativna u luci Spezija, gde je potopljena, dok je podmornica *Frančesko Rismondo* (*Osvetnik*) bila u luci Bonifacio, u Severnoj Sardiniji, gde su je 14. septembra zarobile nemačke trupe koje su kontrolisale izlaz iz luke, ali su je već 18. septembra potopile izvan luke.

Podmornica Hrabri je posle zarobljavanja od strane Italijana označena kao N 3 i pregledana, posle čega je proglašena za neoperativnu, a zatim i rastavljena tokom 1941. godine.



Jedinstven snimak podmornice Osvetnik u vreme dok je bila u sastavu italijanske ratne mornarice, pod imenom Frančesko Rismondo i sa italijanskom zaštitnom kamuflažom.

UNIFORME I OZNAKE PODMORNIČARA

Razvoj pomorskih snaga nalagale su geografsko-strategijske i političke prilike, naročito pod teretom stalnog, latentnog sukoba sa Italijom oko Jadranske obale, što se odrazilo i na veću pažnju poklonjenu uniformisanju. Iste 1924. godine izašla je i *Uredba o uniformama vojne mornarice* (*Službeni vojni list,* 11. januar, 1924. godine), koja je sve do tada nosila prepravljene uniforme austrougarske mornarice, sa izmenjenim oznakama na kapi. Bez tradicije u mornaričkim uniformama, vojno rukovodstvo se oslonilo na evropske uzore, pre svega austrijske i engleske. Otuda je ona imala nešto raskošniji izgled i posedovala izvestan šik. Za oficire su bile propisane sledeće vrste uniformi: svečana uniforma za stroj i izvan stroja, praznična, svakodnevna i letnja.

Uz svečanu uniformu je nošen crni dvorogi šešir, sa gornje strane ukrašen dvema svilenim trakama za niže oficire, tankim zlatnim širitima za više i širokim zlatnim širitima za admirale. Spreda i otpozadi bile su vezene kokarde, a sa desne stane se nalazila zlatna pletenica, na kojoj su bili izvezeni sidro i kruna. Podbradni kaiščić je bio od crne lakovane kože. Uz svečanu i prazničnu uniformu je nošen redengot tamnoplave boje (po Uredbi, iako je ta boja više naginjala crnoj), sa dva reda od po šest zlatnih dugmadi, ukrašenih krunisanim sidrom i oznakama čina – zlatnim širitima na zarukavlju, od kojih je najviši uvek imao *eliotovo oko*. Uz svečanu uniformu se redengot nosio sa zlatnim paradnim epoletama ukrašenim srebrom izvezenim sidrom sa krunom i bez zvezdica, koje su bile bez resica za niže oficire, sa tankim resama za više, a sa debelim za admirale. Uz prazničnu uniformu, redengot je imao zlatne epoletuške sa crnim ispuskama, kao kod oficira kopnene vojske, koje su, međutim, imale

Kralj Petar II u svakodnevnoj uniformi M 36 mornaričkog poručnika bojnog broda II klase. (Zbirka autora.)

Sanitetski kapetan I klase pri mornarici Nikola Babac u svečanoj uniformi sa redengotom, dvorogim šeširom i mornaričkom sabljom. Nikola Babac je bio specijalista higijene i bolesti koje se javljaju u zatvorenim prostorima, te problemima dubinske bolesti, tako da je tokom službe u mornarici bio zadužen i za zdravlje jugoslovenskih podmorničara. (Zbirka autora.)

oznake struka (za pomorsku struku – sidro s krunom) od presovanog belog metala, te zvedice, takođe od belog metala. Pantalone su bile od istog materijala, za svečanu uniformu izvan stroja sa zlatnim lampasima: za niže oficire jednostrukim, za više dvostrukim, a za admirale dvostrukim, duple širine.

Za prazničnu i svakodnevnu uniformu je bila propisana šapka tamnoplave boje, s crnim svilenim bortom i crnim kožnim širmom, koji je kod viših oficira bio ukrašen jednostrukim izvezenim lovorovim vencem, a kod admirala dvostrukim. Podbradnik je bio od ispreplетanog zlatnog gajtana, pričvršćen sa dva dugmenceta. Sa prednje strane se nosio vezeni amblem, koji su činili lovorov venac sa krunom iznad, te sidro i kraljev monogram u sredini. Uz svakodnevnu uniformu se nosio sako tamnoplave boje, sa dva reda od po četiri dugmeta, te sa oznakama čina – širitima na zarukavlju i epoletuškama.

Šinjel je bio standardnog kroja, sa zlatnim dugmadima i kragnom od crnog somota, a nosio se sa epoletuškama.

Letnja uniforma je bila od belog platna i činili su je šapka sa belom navlakom ili tropski šešir, bluza sa uspravnom jakom i jednim redom kopčanja sa pet zlatnih dugmadi, bele pantalone i cipele.

Ešarpa je bila dvojaka, od srebrne srme s trobojkom, crnom ispuskom i hromiranom paftom za svečanu uniformu, i od crne pletene svile s pozlaćenom okruglom kopčom sa sidrom i krunom za prazničnu i svakodnevnu uniformu.

Uz svečanu uniformu bila je propisana oficirska mornarička sablja sa zlatnom korpom, na kojoj su, pored državnog grba, bili i mornarički simboli, te sa drvenom kanijom koja je bila presvučena

Dva kapetana bojnog broda, snimljena ispred Saborne crkve u Beogradu, u svakodnevnoj uniformi M 36. S obzirom da su u pitanju viši oficiri, obojica imaju izvezen jedan red lovorovog venca na širmu šapke, a oficir sleva na levoj strani grudi nosi podmorničarski znak. (Zbirka autora.)

crnom kožom sa zlatnim okovima, takođe ukrašenim mornaričkim simbolima. Uz prazničnu i svakodnevnu uniformu je bio propisan bodež sa jabukom u obliku mornarskog čvora, i nakrsnicom u obliku delfina sa belim balčakom i mesinganom kanijom, na kojoj su bili mornarički simboli.

Uniforma viših mornaričkih podoficira (vođa III, II, i I klase) bila je tamnoplava i bela. Tamnoplavu su činili sako sa širitima na zarukavljima i oznakama struke zlatom izvezenim na levom rukavu iznad lakta, pantalone i šapka sa kožnim podbradnikom i kokardom, kao za podoficire kopnene vojske. Bela uniforma je bila kao ona za oficire.

Uniformu nižih mornaričkih podoficira i mornara su činili mornarska kapa, bluza i pantalone. Kapa za podoficire i mornare ukrcane na brod imala je traku od crne svile sa zlatom izvezenim imenom broda, a za one na službi na kopnu je bio predviđen natpis *Kraljevska mornarica*. Bluza je bila od tamnoplave, gotovo crne čoje, a karakteristična kragna je imala tri bele ispuske na ivici i oznake specijalnosti, izvezene crvenom vunom na našivci, koja se prišivala na levi rukav ispod ramena. Oznake čina nižih podoficira su bile srebrni našiveni ševroni, okrenuti nadole, a levi rukav ispod oznake službe (mornar prve klase jedan, podnarednik dva i narednik tri ševrona). Sastavni deo mornarske uniforme su bile bela zimska i belo-plava letnja majica, i one su nošene ispod bluze, kao i tamnoplavi mornarski kaputić sa dve reda od po pet zlatnih dugmadi. Leti se nosila uniforma od belog ili kaki platna, istog kroja kao i zimska. Na njoj su oznake struka bile vezene u tamnoplavoj boji na beloj našivci, obrubljenoj crnom bojom. Oznake činova su takođe bile tamnoplave. Pitomci mornaričkih podoficirskih škola su nosili istu uniformu kao i mornari, ali su na levoj strani grudi imali metalni znak sa ukrštenim mačevima.

Pitomci vojno-pomorske akademije imali su prazničnu i svakodnevnu uniformu, letnju i zimsku, pri čemu je praznična odgovarala uniformi nižih oficira, a svakodnevna uniformi mornara.

U maju 1936. godine izašla je *Uredba o uniformama ratne mornarice* (*Službeni vojni list*, 8. maj 1936. godine). Poput uniforme kopnene vojske, podeljena je na službenu i neslužbenu, ali u suštini nije pretrpela neke značajnije izmene u odnosu na onu iz 1924. godine. Ipak, paradne epolete za svečanu uniformu (koje su imale tri ranga: bez resa, sa tankim i debelim resama) sada su postale

jednoobrazne epolete sa tankim resama za sve oficire, bez obzira na čin. Oficirska šapka iz 1924. godine, austrougarskog kroja, zamenjena je novom i modernijom, po engleskom uzoru.

Posebnu novinu je predstavljala večernja uniforma, koju je činio kratki žaket od tamnoplave čoje, leti od belog platna, koji se nosio sa epoletuškama, te tamnoplave pantalone sa zlatnim lampasima širine 5 mm za niže, 9 mm za više i sa dva lampasa širine 9 m za admirale. Ovim neznatnim izmenama ublažen je pomalo zastareli austrougarski izgled mornaričke uniforme, i ona dobija savremeniji, gotovo modni izgled.

Izmena uredbe o uniformi ratne mornarice je usledila 1939. godine (*Službeni vojni list, Izmena uredbe o uniformi ratne mornarice*, 21. oktobar 1939. godine). Tada su ukinute zvezdice sa zarukavlja za admirale i premeštene su na pletenice, ali se od toga odustalo već naredne godine. Uveden je naročiti znak za šapku podoficira – vezeno sidro sa krunom iznad i brodskim užetom okolo, kao i podoficirski bodež, koji se od oficirskog razlikovao po tome što mu je kanija bila delimično pokrivena crnom kožom.

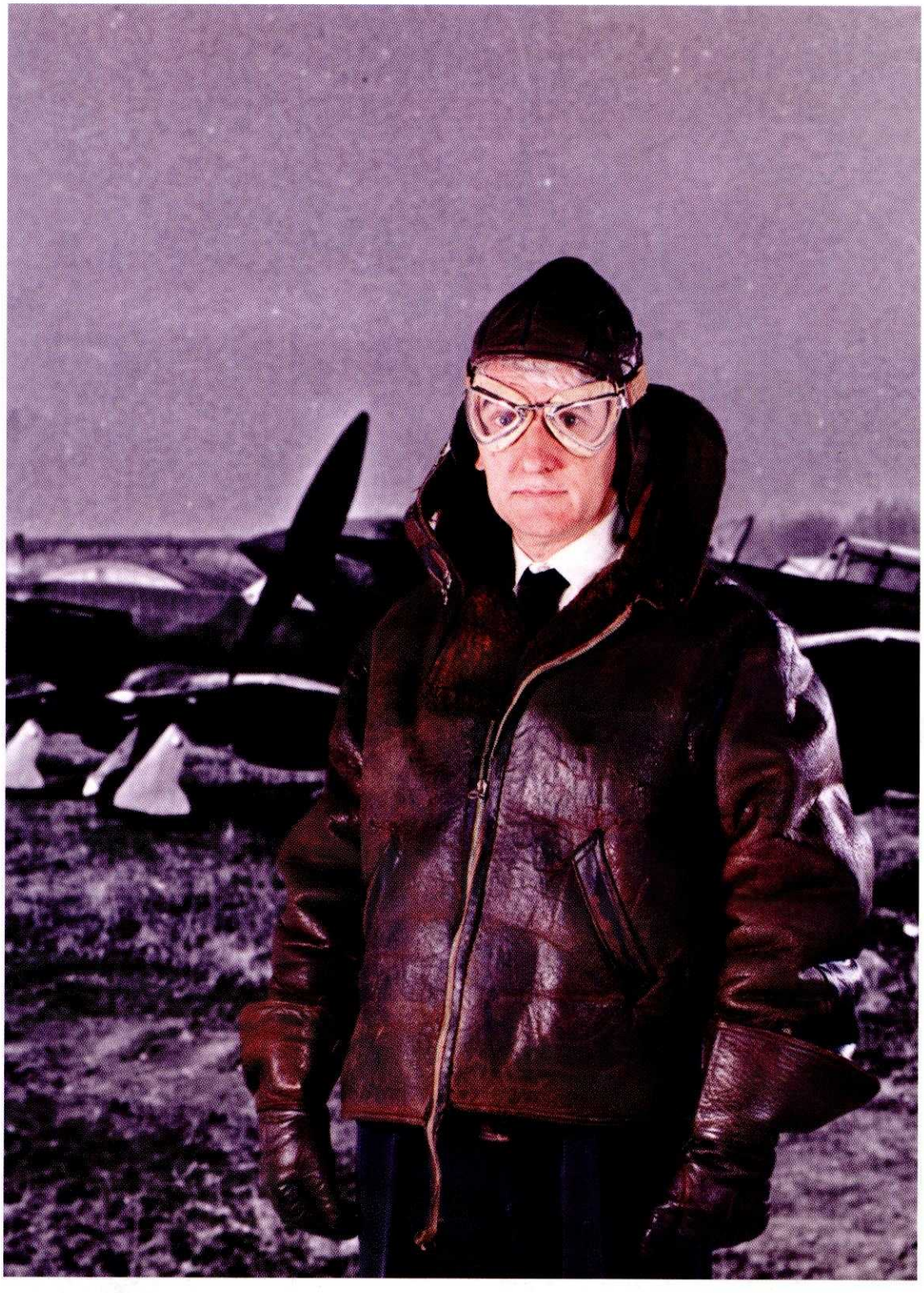
Ukazom kraljevskih namesnika iz 1937. godine, uveden je podmorničarski znak (*Službeni vojni list*, 17. decembar 1937. godine), kao vidno priznanje za revnosno službovanje na podmornicama. Znak je po propisu izrađivan od srebra čistoće 900/1000, a bio je težak 30 grama. Imao je oblik položenog lovorovog i hrastovog venca sa krunom na vrhu, državnim grbom u dnu i podmornicom iz profila u sredini, sa sidrom u pozadini. Pravo da nose znak imali su svi oficiri, podoficiri i mornari dok su bili ukrcani na podmornici. Trajno su sticali pravo nošenja znaka pomorski oficiri koji su uspešno komandovali podmornicom najmanje dve godine i pomorski oficiri koji su na podmornici uspešno službovali najmanje šest godina i koji su završili tečaj za komandante podmornice. Za stalno nošenje znaka su takođe sticali pravo svi pomorski oficiri i oficiri struka kao i podoficiri, koji su na podmornici služili ukupno najmanje osam godina. Znak su nosili na sakou na levoj strani grudi,

Jugoslovenski podmorničar u zaštitnom gumiranom odelu za službu na komandnom tornju i palubi pri lošim vremenskim uslovima. (Zbirka autora.)

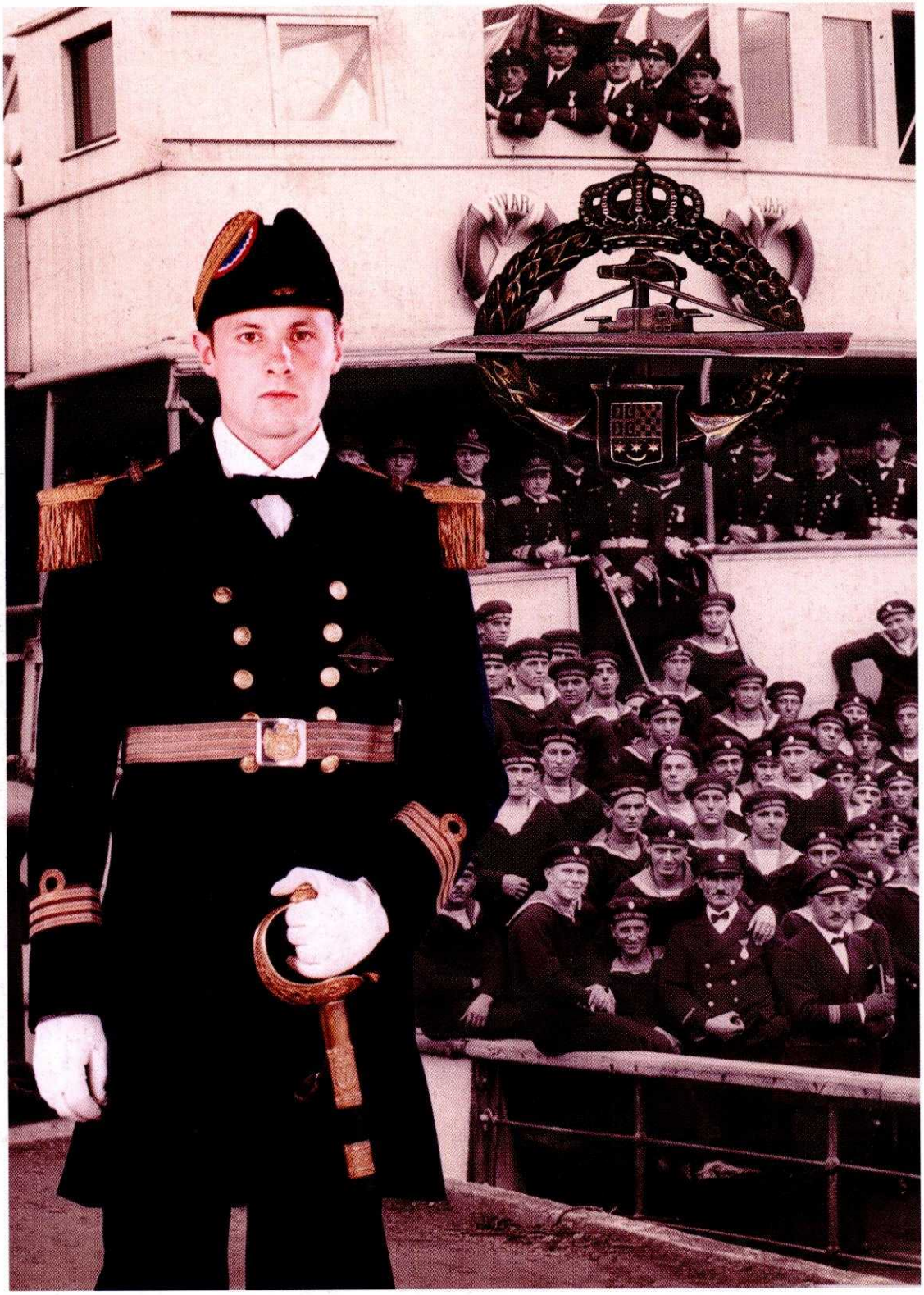
između prvog i drugog dugmeta odozgo, a na redingotu između drugog i trećeg dugmeta odozgo. Na beloj oficirskoj bluzi su ga nosili na sredini levog džepa, a na mornarskoj bluzi na levoj strani grudi. Znak su nosili na svim vrstama uniforme u trenutku kad nisu bili ukrcani na podmornicu. Kao i pilotski znak, izrađivan je u nekoliko manufaktura, *Kovnici a. d.* u Beogradu, te *Griesbach i Knaus* u Zagrebu. Interesantno je da je bilo više varijeteta podmorničarskog znaka, a izdvajala su se dva osnovna, kod kojih se razlikovao izgled profila podmornice. Naime, izrađivan je znak sa profilom podmornice tipa *Hrabri/Nebojša* i znak sa profilom podmornice tipa *Smeli/Osvetnik*. Prvi tip je bio nešto većih dimenzija. U početku su izrađivane i neke varijante sa emajliranim delovima (kruna). Sve pomenute varijante nikad nisu bile definisane propisom, ali su bile u širokoj upotrebi, o čemu svedoče sačuvani primerci.

A

B

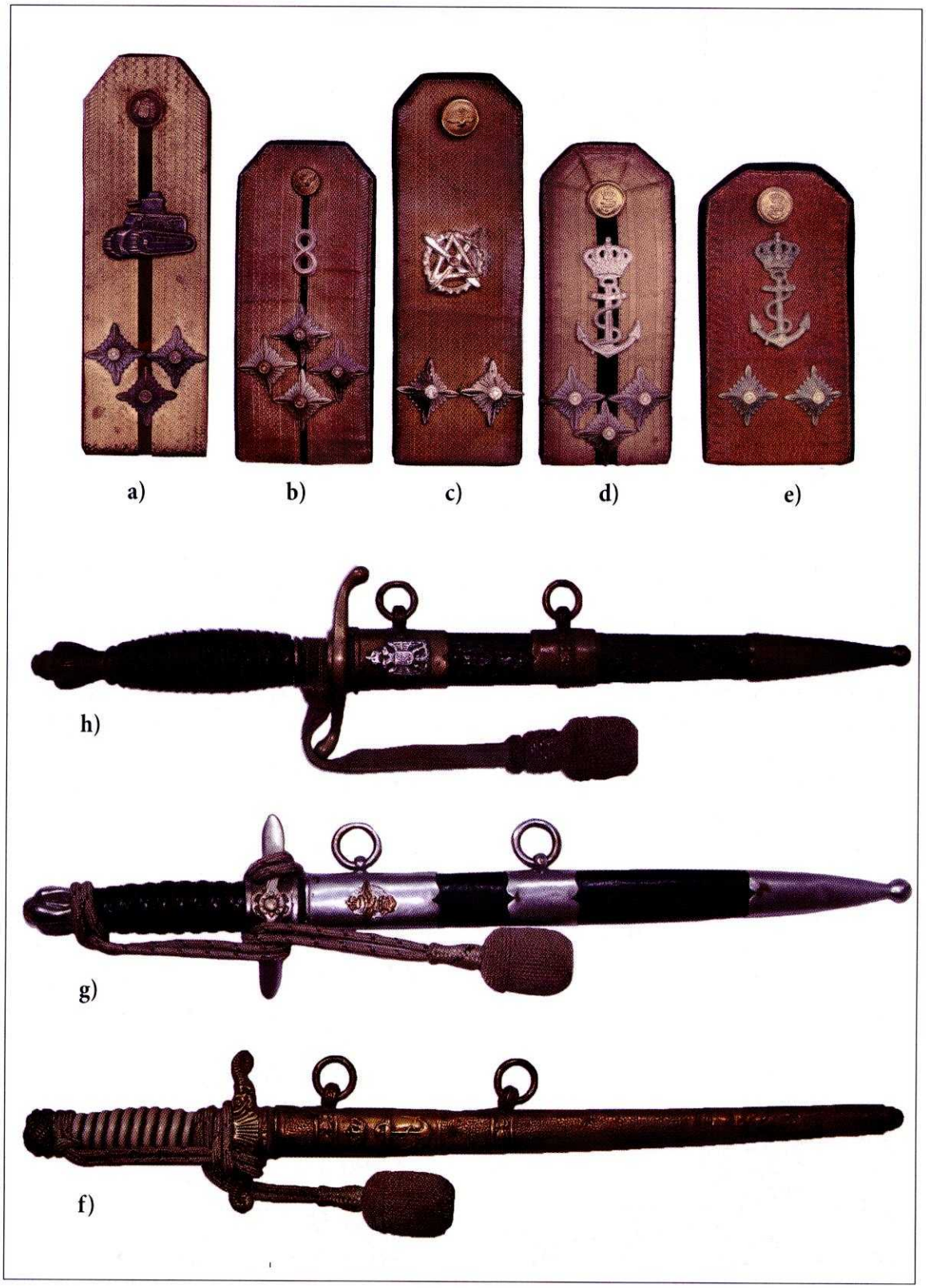


C



D

E



F

Ilustracije

Tabla A

Oficir tenkovskih jedinica – komandir tenka u radnoj – pohodnoj uniformi, koju čine jednodelni sivozeleni kombinezon i naročiti šlem za mehanizovane jedinice francuske proizvodnje tipa adrian M 1919, sa isečenim prednjim suncobranom/širmom i sa navučenom kožnom postavom umesto njega, što je prilagođeno skučenom prostoru u unutrašnjosti tenka. Preko kombinezona oficir nosi zaštitnu kožnu jaknu.

Tabla B

Vazduhoplovni kapetan I klase u uniformi iz 1937. godine, koja je pripadala Milošu Žuniću. Uniforma je sivkastoplave boje po uzoru na uniformu Kraljevskog vazduhoplovstva Velike Britanije (*RAF*) iz 1936. godine. Bluza je sa otvorenom jakom i reverima, četiri našivena džepa sa ravnim preklopcem, a kopča se sa četiri zlatna dugmeta koja nose vazduhoplovni simbol. Na zarukavljima bluze su zlatni širiti, oznake čina, a iznad njih je izvezena oznaka struke i specijalnosti. Epoletuške su meke, presvučene zlatnim širitom sa četiri zvezdice od belog metala i rimskim brojem šest, kao oznakom Šestog lovačkog puka. Šapka je istog kroja kao i mornarička iz 1936. godine, od sivkastoplave čoje, sa bortom od crne svile. Širm i podbradnik su od crne lakovane kože. Na prednjoj strani je pričvršćen naročit vazduhoplovni amblem, vezen zlatnom i srebrnom žicom. Pilotski znak, koji se nosio iznad desnog džepa, ušao je u upotrebu tokom 1927. godine. Znak je izrađivan od srebra i činili su ga srebrni hrastov i lovorov venac (lovor kao simbol slave, i hrast kao simbol snage), sa pozlaćenom krunom na vrhu, pozlaćenim državnim grbom u dnu i pozlaćenim orlom u letu, prikazanom iz profila u središnjem delu znaka. Ovaj znak je ozvaničen tek u *Službenom vojnom listu* od 1. oktobra 1936. godine *Uredbom o nazivima strukovnog osoblja u vojnom vazduhoplovstvu*. Izrađivalo ga je nekoliko manufaktura, *Kovnica a. d.* u Beogradu, *Griesbach i Knaus* u Zagrebu i

Karnet Kisely u Pragu. Međusobne razlike u znacima pomenutih proizvođača su bile minimalne, s tim što je češki (na slici) ipak bio za nijansu precizniji i višeg kvaliteta izrade.

Tabla C

Pilot-lovac jugoslovenskog vazduhoplovstva u letačkom odelu koje je pripadalo Milošu Žuniću, komandiru 103. grupe Šestog lovačkog puka. Letačko odelo čine zaštitne naočare (*brile*), braon kožna jakna postavljena krznom, kožni šlem (*hauba*), rukavice, sve postavljeno krznom i proizvedeno u fabrici *Knebl & Dietrich* iz Inđije.

Tabla D

Poručnik bojnog broda II klase u svečanoj uniformi sa crnim dvorogim šeširom i redengotom tamnoplave boje (po Uredbi, iako je ta boja više naginjala crnoj), sa dva reda od po šest zlatnih dugmadi ukrašenih admiralitetskim sidrom. Oznake čina su zlatni širiti na zarukavlju i zlatne paradne epolete ukrašene resama i srebrom izvezenim admiralitetskim sidrom. Ešarpa je od srebrne srme sa trobojkom, crnom ispuskom i hromiranom paftom sa državnim grbom.

Na levoj strani grudi, na redengotu između drugog i trećeg dugmeta odozgo, nalazi se podmorničarski znak (*Službeni vojni list*, 17. 12. 1937), što je vidno priznanje za revnosno službovanje na podmornicama. Znak ima oblik položenog lovorovog i hrastovog venca sa krunom na vrhu, državnim grbom u dnu i podmornicom iz profila u sredini, sa sidrom u pozadini. Pravo da nose znak su imali svi oficiri, podoficiri i mornari dok su bili ukrcani na podmornici. Trajno su sticali pravo nošenja znaka pomorski oficiri koji su uspešno komandovali podmornicom najmanje dve godine i pomorski oficiri koji su na podmornici uspešno službovali najmanje šest godina i koji su završili tečaj za komandanta podmornice. Na stalno nošenje znaka su sticali pravo i pomorski oficiri i oficiri struka, kao i podoficiri, koji su na podmornici služili najmanje osam godina. Znak na slici je izrađen u radionici *Griesbach i Knaus* u Zagrebu i predstavlja varijantu sa profilom podmornice tipa *Hrabri/Nebojša*.

Uz svečanu uniformu je bila propisana oficirska mornarička sablja sa zlatnom korpom, na kojoj su, pored državnog grba, bili i mornarički simboli, i sa drvenom kanijom presvučenom crnom

kožom sa zlatnim okovima, takođe ukrašenim mornaričkim simbolima. Mornarička sablja M 1924 imala je sečivo od čelika, ukrašeno marinskim amblemom (admiralitetskim sidrom). Balčak je bio od pozlaćene medi (pozlaćenog metala), ukrašen državnim grbom, marinskim amblemom i Neptunovom glavom. Kanija je izrađivana od crne kože, na 12 cm ispod gornjeg kraja, i na donjem kraju je bila okovana pozlaćenom medi. Gornji okov ima alku sa otvorom kroz koji se provlači kaiščić prednjeg viska, a donji okov je imao prsten kroz koji se provlačio kaiščić stražnjeg viska. *Uredba o odeći mornarice MO br. 3.396* od 8. maja 1936. godine donela je neke novine. Prilagođavajući se kopnenoj vojsci zbog jednoobraznog viska, sa donjeg okova uklonjen je prsten, pa je kanija imala samo gornji okov sa alkom i sa otvorom kroz koji se provlačio kaiščić viska.

Tabla E

Kapetan bojnog broda u prazničnoj/svakodnevnoj uniformi. Šapka M 1936 britanskog kroja je tamnoplave boje i imala je crni, svileni bort i crni kožni širm, koji je kod viših oficira ukrašen jednostrukim izvezenim lovorovim vencem, a presvlaka šapke bila je bela. Sa prednje strane je vezeni amblem, koji čine lovorov venac sa krunom iznad, te sidro i kraljev monogram u sredini. Sako je tamnoplave boje sa dva reda od po četiri dugmeta, te sa oznakama čina – širitima na zarukavlju i epoletuškama. Ešarpa je od crne pletene svile sa pozlaćenom okruglom kopčom sa sidrom, krunom i odgovarajućim viskom za bodež.

Na levoj strani grudi na sakou, između prvog i drugog dugmeta, odozgo je podmorničarski znak sa profilom podmornice tipa *Smeli/Osvetnik*. Prikazani znak predstavlja jednu od ranih verzija sa emajliranom krunom.

Uz prazničnu i svakodnevnu uniformu bio je propisan bodež sa jabukom u obliku mornarskog čvora i nakrsnicom u obliku delfina, sa belim balčakom i sa mesinganom kanijom, ukrašenom mornaričkim simbolima (tabla F).

Tabla F

a) **Epoletuška M 1939** kapetana II klase tenkovskih jedinica (gore levo), sa naročitom oznakom ovih jedinica iznad zvezdica koje označavaju čin, minijaturna kontura tenka F T17.

b) **Epoletuška M 1937** vazduhoplovnog kapetana I klase iz sastava Osmog bombarderskog puka.

c) **Epoletuška M 1937** vazduhoplovnog potpukovnika vazduhoplovno-tehničke struke.

d) **Epoletuška M 1936** mornaričkog poručnika bojnog broda II klase pomorske struke.

e) **Epoletuška M 1924** mornaričkog kapetana fregate pomorske struke.

f) Početkom 1924. godine regulisana je uniforma relativno novog vida – mornarice. U interimskom periodu, koji je kod mornarice trajao 6 godina, oficiri ovog vida uglavnom su nosili stare austrijske sablje M 1862. Ovo je i razumljivo ako se uzme u obzir da su kompletan mornarički oficirski kor činile starešine bivše austrugarske flote. Uticaj Monarhije na mornaricu SHS biće isto toliko jak koliko i uticaj bivše Srpske vojske na kopnenu vojsku SHS. Prva *Uredba o odeći mornarice M. br. 56/0* stupila je na snagu 11. januara 1924. godine. Uz svečanu uniformu za stroj i uniformu van stroja, kao i uz prazničnu, svakodnevnu i letnju uniformu, oficiri su u stroju nosili novu mornaričku sablju. Međutim, uz prazničnu, svakodnevnu i letnju uniformu van stroja, oficiri su dobili jedno tipološki potpuno novo oružje – oficirski bodež. Mornarički oficirski bod M 1924 (po kasnijoj uredbi iz 1936. godine nazvan bodež) imao je dršku od bele kosti, obavijenu pozlaćenom žicom i nakrsnicu u obliku dva delfina, međusobno okrenuta licem. Na gornjem kraju drške nalazio se pozlaćen sizni čvor. Kanija je izrađena od pozlaćene medi i ukrašena znakom u vidu sidra obavijenog užetom u središnjem, i prikazom Neptuna sa trozupcem u donjem delu. Uz bodež je išao temnjak od srebrnog gajtana protkanog crveno-plavom svilom. Gajtan je bio debljine 5 mm, podvostručen, a razdvojeni krajevi spojeni su kićankom. Kićanka je srebrna i zajedno sa drškom dugačka 55 mm. Kićanka ima rese debljine 2 mm, međusobno ušivene. Bodež se nosio o crnom, svilenom pojasu, na viscima od crne svile na kocke pletene, a na krajevima su se nalazile pozlaćene kopče sa malim karabinjerima.

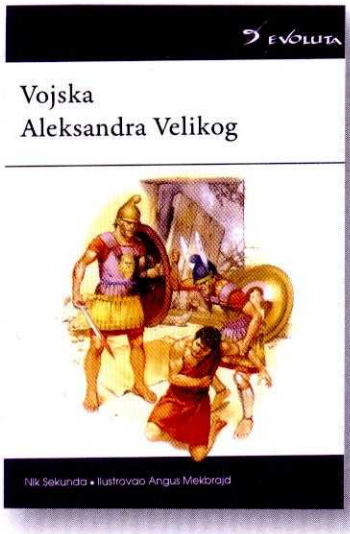
g) Po *Uredbi o odeći vazduhoplovstva Đ. br. 15.550* od 30. jula 1937. godine, vazduhoplovnim oficirima oduzeta je arhaična i krajnje nefunkcionalna sablja M 1920 i zamenjena bodežom, specijalno vazduhoplovnim, sa metalnim tamnohromiranim delovima. Vazduhoplovni bodež M 1937 je imao dršku od plave kože, obavijenu hromiranom žicom, i nakrsnicu u obliku dvokrake avionske elise. Na gornjem kraju drške nalazi se hromirani stilizovani klip avionskog motora. Kanija je presvučena plavom

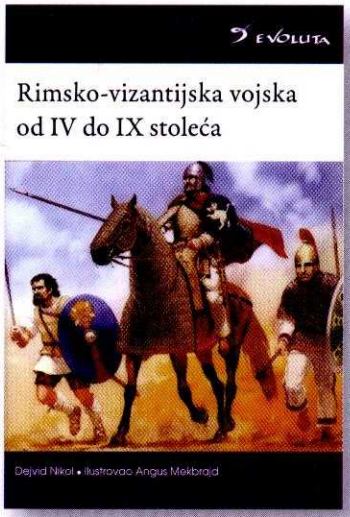
kožom, sa tri hromirana okova na gornjem, srednjem i donjem delu. Gornji okov je ukrašen pilotskim znakom. Bodež M 1937 nošen je na kajasu, tako podešenom da se obesi za opasač. Kajas je bio izrađen iz dva dela, od kojih je prednji, kraći, bio dužine 32 cm, a zadnji 36 cm, a svaki krak je bio širok 26 mm. Uz bodež, oficiri su nosili temnjak koji je bio identičan onom u mornarici.

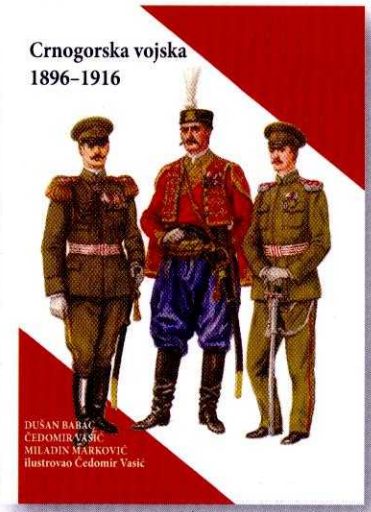
h) Konzervativni duh najduže se zadržao u kopnenoj vojsci. Uniforma je modernizovana tek krajem četvrte decenije – 30. avgusta 1939. godine doneta je nova *Uredba o odeći vojske Đ. br. 118.920*, a 14. septembra iste godine i *Propis o ratnoj spremi oficira i vojnih činovnika, sem vazduhoplovstva i mornarice, Đ. br 20.509*. Po ovim propisima, oficiri kopnene vojske zadržali su sablje M 1920 kao sastavni deo običnog, službenog, paradnog, prazničnog, svečanog i letnjeg odela. Međutim, svi oficiri, osim konjičkih i pripadnika konjičke artiljerije, zaduženi su da o svom trošku nabave i novi oficirski nož, koji se nosio uz obično i ratno odelo. Prema članu 16, oficirski nož M 1939 bio je od čelika, sa kanijom od bruniranog metala i sa utisnutim državnim grbom. Drška je bila od braon kože, obavijena pozlaćenom žicom i imala je pozlaćenu nakrsnicu izvijenog oblika. Na gornjem kraju drške nalazi se pozlaćena kruna. Kanija je tamnobrunirana, sa reljefom u obliku hrastovog lišća, te sa tri pozlaćena okova na gornjem, srednjem i donjem delu. Na gornji okov je utisnut hromirani državni grb. Na nožu se uvek nosio temnjak, kao onaj za sablju, samo manjih dimenzija, širine 10 mm, dužine 40 cm, sa kićankom, koja je zajedno sa drškom imala dužinu 50 mm. Visak za oficirski nož je bio od iste kestenjaste kože kao i oficirski opasač.

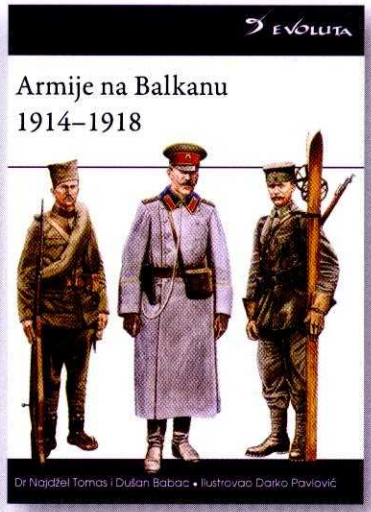
Literatura

1. Babac Dušan: *L'armee de l'air royale yougoslave 1918–1941*, u: *Gazette Des Uniformes*, No. 172, Paris, 1998.
2. Babac Dušan: *Royal Yugoslav Airforce in April war 1941*, u: *Air World*, No. 271, Tokio, May 1999.
3. Babac Dušan: *Uniforme i oznake jugoslovenskog kraljevskog vazduhoplovstva 1918–1941*, u: *Aeromagazin*, br. 18, Beograd, 2000.
4. Babac Dušan: *L'armee royale yougoslave - la campagne d'avril 1941*, u: *Gazette Des Uniformes*, No. 187, Paris, Janvier 2001.
5. Babac Dušan: *Uniforme vojske kraljevine SHS/Jugoslavije*, u: *Službeno odelo u srbiji u 19. i 20. veku*, br. 18, Beograd, 2001.
6. Babac Dušan, Horia Serbanescu, Alexandre Thers: *L'officier yougoslave 1939–1941, u: „Armes Militaria Magazine*, No. 201, Paris, Avril 2002.
7. Babac Dušan: *Les unites de chars de l'armee yougoslave*, u: *Steel Masters*, No. 67, Paris, Fevrier/Mars 2005.
8. Bijelajac Mile: *Vojska Kraljevine SHS 1918–1921*, Beograd, 1988.
9. Bijelajac Mile: *Vojska Kraljevine SHS/Jugoslavije 1922–1935*, Beograd, 1994.
10. Bogdanović Branko: *Puške, dva veka vatrenog oružja na tlu Jugoslavije*, Beograd, 1990.
11. Bogdanović Branko: *Hladno oružje Srbije, Crne Gore i Jugoslavije 19. i 20. vek*, Beograd 1997.
12. Grupa autora : *Srpska avijatika 1912–1918*, Beograd, 1993.
13. Janić Čedomir: *Vazdušne borbe nad Jugoslavijom, dejstva lovačke avijacije*, u: *Aeromagazin*, br. 2/3, Beograd, 1991.
14. Pantelić Vojislav, Bosnić Jovan, Katić Ivan: *Naša vojska, njen postanak i razvoj*, Izdanje invalidske privredne zadruge Kraljevine Jugoslavije, Beograd, 1937.
15. Simić Darko: *Oklopna vozila u Kraljevini SHS i Jugoslaviji*, Beograd, 2007.
16. Terzić Velimir: *Slom Kraljevine Jugoslavije 1941*, I i II, Naučna knjiga, Beograd, 1983.

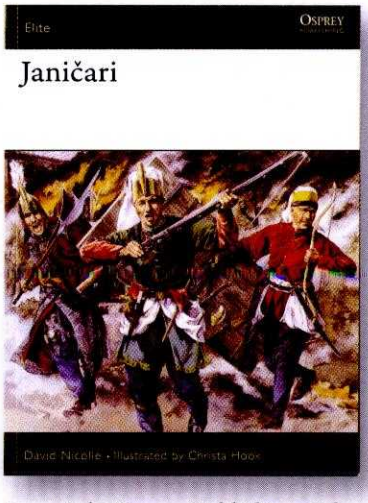








U pripremi



EVOLUTA

www.evoluta.co.yu
Kontakt telefoni
distribucija 011 3343692
uredništvo 064 1512505
063 650437
e-mail nkascak@evolutabooks.com

Copyright Osprey Publishing Ltd.

EVOLUTA

Nesrećnim spletom istorijskih okolnosti, slika koja je do danas ostala o jugoslovenskoj vojsci jeste da je bila jedna zastarela i zaostala rigidna institucija, koja je na svom prvom ispitu u aprilu 1941. godine ispoljila sve svoje mane i nedostatke. Razlozi aprilskog sloma su, međutim, daleko dublji i složeniji od ovakvih propagandnih pojednostavljivanja.

Jugoslovenska vojska je sukcesivno uvodila u svoj sastav savremene taktičke jedinice (specijalne jedinice), a pored ovih jedinica, još je ranije započela sa uvođenjem posebnih vidova – uvela je tenkovske jedinice i podmorničarsku flotu. Lovačka avijacija je uvek privlačila najviše pažnje, a svakako je bila i od najvećeg značaja za zemlju sa odbrambenom ratnom doktrinom, kakva je bila jugoslovenska.

ISBN 978-86-85957-24-6

9 788685 957246