



ГЕНЕРАЛШТАБ ВОЈСКЕ СРБИЈЕ

КОМАНДА ВАЗДУХОПЛОВСТВА И
ПРОТИВВАЗДУХОПЛОВНЕ ОДБРАНЕ

ЗБОРНИК РАДОВА
**СТО ГОДИНА
СРПСКОГ ВОЈНОГ
ВАЗДУХОПЛОВСТВА**



Књига I
ИСТОРИЈСКИ РАЗВОЈ

Издавач
МЕДИЈА ЦЕНТАР „ОДБРАНА”

Библиотека „Војна књига”
Књига бр. 1837

За издавача
Директор
Славољуб М. Марковић, потпуковник

Рецензенти
Др *Миодраг Гордић*, генерал-мајор
Доцент др *Александар Живошић*

Стручни редактор
Др *Милан Терзић*

Главни уредник
Драгана Марковић

Уредник
Мр *Снежана Ђокић*

Графички уредник
Горан Јањић, дипл. инж.

Корице
Александра Доловић

Језички редактор
Јелица Живановић

Коректор
Слађана Грба

Тираж
355 примерака

Штампа
Војна штампарија Београд

ISBN 978-86-335-0402-7

ГЕНЕРАЛШТАБ ВОЈСКЕ СРБИЈЕ

КОМАНДА ВАЗДУХОПЛОВСТВА И
ПРОТИВВАЗДУХОПЛОВНЕ ОДБРАНЕ

ЗБОРНИК РАДОВА

**СТО ГОДИНА
СРПСКОГ ВОЈНОГ
ВАЗДУХОПЛОВСТВА**

Књига I

Историјски развој

2014.

САДРЖАЈ

ПРЕДГОВОР.....	7
ПОЗДРАВНА РЕЧ КОМАНДАНТА ВиПВО ГЕНЕРАЛ-МАЈОРА РАНКА ЖИВАКА	11
<i>Др Милић Ј. Милићевић</i> ПОЧЕЦИ И ПРВЕ АКЦИЈЕ РАТНОГ ВАЗДУХОПЛОВСТВА КРАЉЕВИНЕ СРБИЈЕ (до 1914. године).....	13
<i>Dr Marie-Catherine Villatoux</i> LA FRANCE ET LES DÉBUTS DE L'AÉRONAUTIQUE MILITAIRE SERBE	27
<i>Др Мари-Катјрин Вилатју</i> ФРАНЦУСКА И ПОЧЕЦИ СРПСКЕ ВОЈНЕ АВИЈАЦИЈЕ	41
<i>Предраг Миладиновић</i> ВАЗДУХОПЛОВСТВО ВОЈСКЕ КРАЉЕВИНЕ СХС У ГУШЕЊУ АРНАУТСКЕ ПОБУНЕ И У БОРБАМА НА АЛБАНСКОМ ГРАНИЧНОМ ФРОНТУ 1920. ГОДИНЕ	55
<i>Др Далибор Велојић</i> ЈЕДИНИЦЕ ВОЈНОГ ВАЗДУХОПЛОВСТВА У НИШУ 1918–1941. ГОДИНЕ	67
<i>Др Владимир Љ. Цветиковић</i> УСПОН И ПАД ЈУГОСЛОВЕНСКО-ФРАНЦУСКЕ САРАДЊЕ У ОБЛАСТИ АВИО-ИНДУСТРИЈЕ НА ПРИМЕРУ ЈАСЕНИЦЕ АД ОД 1927. ДО 1939. ГОДИНЕ	83
<i>Др Драгомир Бонџић</i> ПОЧЕТАК НАСТАВЕ ВАЗДУХОПЛОВСТВА НА ТЕХНИЧКОМ ФАКУЛТЕТУ У БЕОГРАДУ	95
<i>Мр Драган Тешић</i> ДУШАН СИМОВИЋ – КОМАНДАНТ ВАЗДУХОПЛОВСТВА 1936–1938. ГОДИНЕ	111
<i>Александар И. Коло,</i> ПОМОРСКО ВАЗДУХОПЛОВСТВО ЈУГОСЛОВЕНСКЕ КРАЉЕВСКЕ МОРНАРИЦЕ У АПРИЛСКОМ РАТУ	131

Др Милан Терзић ЈУГОСЛОВЕНСКИ ВАЗДУХОПЛОВЦИ У „КАИРСКОЈ АФЕРИ” 1942. ГОДИНЕ.....	159
Др Слободан Селинић ОД КРАЉЕВОГ ДО ТИТОВОГ ВОЈНОГ ИЗАСЛАНИКА – ПОТПУКОВНИК МИОДРАГ ЛОЗИЋ У МОСКВИ, 1942–1944. ГОДИНЕ	185
Др Александар Живојић ЈУГОСЛОВЕНСКО ВАЗДУХОПЛОВСТВО И ВАЗДУХОПЛОВ- СТВА БАЛКАНСКИХ ЗЕМАЉА 1945–1948. ГОДИНЕ.....	201
Милан Игрушиновић ПОЛИТИКА КАО СУДБИНА – ПРИЛОГ О ПОКУШАЈУ НАБАВКЕ ЛИЦЕНЦЕ ЗА МЛАЗНИ БОРБЕНИ АВИОН ОД ФРАНЦУСКЕ ТОКОМ ПЕДЕСЕТИХ ГОДИНА	217
Мр Иван Лаковић ЈРВ У ПРОГРАМУ ВОЈНЕ ПОМОЋИ САД ЈУГОСЛАВИЈИ 1951–1958. ГОДИНЕ	229
Др Никола Жујић ОД НАСТАНКА ДО НЕСТАНКА (југословенско искуство српске авио-индустрије 1923–1961. године)	255
Др Ненад Ж. Петровић НАБАВКА АВИОНА ИЗ СОВЈЕТСКОГ САВЕЗА ЗА ПОТРЕБЕ ЈУГОСЛОВЕНСКОГ РАТНОГ ВАЗДУХОПЛОВСТВА 1961–1964. ГОДИНЕ	279
Мр Миљан Милкић, мајор ВАЗДУХОПЛОВСТВО НА СТРАНИЦАМА ВОЈНОИСТОРИЈСКОГ ГЛАСНИКА 1950–2010. ГОДИНЕ.....	293
Александра Штаменковић ПРИЛОГ ПРОУЧАВАЊУ АРХИТЕКТУРЕ ЗГРАДЕ КОМАНДЕ РАТНОГ ВАЗДУХОПЛОВСТВА У ЗЕМУНУ	309
Мр Маријана Мраовић АРХИВСКА ГРАЂА ВОЈНОГ АРХИВА О СРПСКОМ И ЈУГОСЛОВЕНСКОМ ВОЈНОМ ВАЗДУХОПЛОВСТВУ 1912–2000. ГОДИНЕ	319
Војислав Стојановић ВАЗДУХОПЛОВНА СПОМЕН-ОБЕЛЕЖЈА.....	329
SUMMARY	353

Мајор мр Миљан Милкић, истраживач сарадник

Институт за стратегијска истраживања

E-mail: miljan.milkic@mod.gov.rs

ВАЗДУХОПЛОВСТВО НА СТРАНИЦАМА ВОЈНОИСТОРИЈСКОГ ГЛАСНИКА 1950–2010. ГОДИНЕ

АПСТРАКТ: У раду се анализирају чланци и прилози о српском и јужнословенском ваздухопловству објављени у Војноисторијском гласнику, од првог броја 1950. године до последњег броја за 2010. годину.

КЉУЧНЕ РЕЧИ: Војноисторијски гласник, српско ваздухопловство, јужнословенско ваздухопловство, Априлски рати, народноослободилачка борба.

Војноисторијски гласник основан је 1950. године као „орган Војноисторијског института”.¹ У периоду од 1950. до 2010. године објављена су 224 броја часописа. Од 1950. до 1966. године објављивано је шест бројева, а од 1967. до 2000. године три броја годишње. Војноисторијски гласник излазио је као двоброј, а 1999. и 2000. године објављен је троброј. Од 2001. године до данас Војноисторијски гласник излази два пута годишње. Јубилеј – шездесет година излажења Војноисторијски гласник дочекао је као научни часопис са међународном редакцијом који према категоризацији Министарства просвете и науке Републике Србије спада у водеће научне часописе националног значаја (М 51).

С обзиром на дугогодишње присуство у научној јавности у Војноисторијском гласнику су поред радова који имају научну вредност објављивани и радови који су остали сведочанство времена у којем је часопис излазио.

¹ О Војноисторијском гласнику видети: „Од редакције”, Војноисторијски гласник, 1/1950; Slavko Vukčević, „Sto dvadeset godina Vojnoistorijskog instituta”, *Vojnoistorijski glasnik*, 3/1996, стр. 222. Драган Ненезић, „Војноисторијски гласник 1950–2000 (50 година излажења)”, *Војноисторијски гласник*, 1–3/2000. Далибор Денда, „Радови о учешћу совјетских трупа у ослобођењу Југославије у часопису Војноисторијски гласник”, Ослобођење Београда 1944. Зборник радова, Институт за новију историју Србије, Београд 2010, стр. 534–544. Дмитар Тасић, Миљан Милкић, Преглед садржаја Војноисторијског гласника 1950–2010, Институт за стратегијска истраживања, Београд, 2011.

Све до краја 80-их година у часопису су највише били заступљени чланци о партизанској борби у Другом светском рату. Сви радови у којима је обрађиван период пре 1941. убрајани су у рубрику „Радови из раније историје”. Од 1993. почиње објављивање радова из историје након Другог светског рата, као и већи број радова из историје пре Другог светског рата. Када је реч о радовима о ваздухопловству, ситуација је иста, па је приликом анализе потребно узети у обзир основну програмску оријентацију Војно-историјског гласника и његову идеолошку усмереност. О ваздухопловству је укупно објављено 36 различитих радова. Према периоду на који се односе, можемо их поделити на чланке о српској/југословенској авијацији у Краљевини Југославији, чланке о ваздухопловству у Априлском рату, чланке о настанку и развоју партизанске авијације, чланке у којима се анализира улога југословенског ваздухопловства у завршним борбама за ослобођење Југославије. Развој југословенског ваздухопловства после Другог светског рата заступљен је кроз приказе књига, зборника радова са конференција и тематских зборника. О развоју ваздухопловства у Краљевини СХС/Југославији објављен је један чланак и један приказ књиге, о југословенском ваздухопловству у Априлском рату објављена су три чланка, о југословенском (партизанском) ваздухопловству у Другом светском рату објављено је 13 радова, о развоју југословенског ваздухопловства након 1945. године објављен је један чланак, о дејствима немачке, италијанске и авијације НДХ против партизанских јединица објављено је 16 радова, и о подршци савезничке авијације борбеним дејствима југословенских партизана објављен је један чланак.

Први чланак о развоју авијације и авио-индустрије у периоду пре Другог светског рата на територији Југославије, односно данашње Србије, објавио је Никола Жутић у броју 1–2 за 1998. годину („Икарус” – Прва српска фабрика авиона (1923–1934)).² У броју 1–2 за 2003. годину исти аутор објавио је чланак „Авио-индустрија у Србији 1944–1961”.³ Први чланак у којем се помиње југословенско ваздухопловство у Краљевини Југославији јесте чланак генерал-лајтнанта Милана Зеленике „О операцијама у Југославији априла 1941. године”.⁴ Аутор наводи да је немачким снагама пред напад на Југославију априла 1941. саопштено да је југословенско ваздухопловство „на значајној висини и да се неће моћи разорити за један дан”. Аутор по данима наводи најзначајније податке о копненим операцијама у Југославији, све до 14. априла. Других података о југословенском ваздухопловству нема. У фуснотама није наведена коришћена литература. О авијацији у Априлском рату обављен је чланак

² *Војноисторијски гласник*, бр. 1–2, 1998, стр. 54–73.

³ *Исто*, 1–2, 2003, стр. 66–87.

⁴ *Исто*, 4, 1951, стр. 198–227.

који је написао Димитрије Думитров, „Дејства 1. ваздухопловног бомбардерског пука априла 1941. године”.⁵ Поред анализе борбених дејстава пука аутор наводи борбени састав, обученост, морално-политичко стање и базирање пука. Из текста се сазнаје да је пук био адекватно попуњен људством и борбеном техником и да је обученост пилота била врло добра. Аутор указује и да је морално-политичко стање летача и нелетачког особља „са незнатним изузецима” било врло добро. Пук је са негодовањем примио акт југословенске владе од 25. марта 1941. године, а пуч од 27. марта прихватио са великим одушевљењем. Аутор описује и ратне припреме пука, који је због уласка немачких снага у Бугарску, а по наређењу команданта ваздухопловства 12. марта 1941. године, пребазиран са мирнодопског аеродрома у Новом Саду на оперативни аеродром у Бијељини. Думитров наводи да је вест о почетку рата 6. априла „сасвим случајно” стигла у пук преко београдске радио-станице која је јавила да Немци бомбардују Београд, а да су тек око 10 часова команданти група то званично саопштили. Аутор прати борбене летове пука од 6. до 11. априла, док је 12. априла непријатељска авијација напала аеродром и уништила свих 12 борбено способних авиона пука. У закључку се указује да је пук у морално-политичком погледу био добра и за рат способна јединица, али да, без обзира на борбени дух и вољу, познавање начела савремене тактике није било на одговарајућем нивоу, као ни практична обученост у гађању, бомбардовању и ноћној навигацији. Аутор наводи неколико грешака у раду пука, техничке слабости, непотпуну обученост и сматра да је и Команда ваздухопловства учинила озбиљне грешке. Људство је часно испунило свој задатак, на борбеним задацима пук је изгубио 11 летача, међу којима и команданта пука и једног командира. Девет авиона изгубљено је на борбеним задацима, 14 је уништено на земљи. Због уређивачке политике Војноисторијског гласника, окренуте пре свега темама из народноослободилачке борбе, требало је сачекати тачно 40 година да се у часопису појави следећи чланак о југословенском ваздухопловству у Априлском рату. Био је то чланак Војислава Микића „Ваздухопловство у Априлском рату 1941. године”, објављен у првом броју за 1991. годину.

Највећи број објављених чланака за тему има настанак и развој партизанске авијације у Другом светском рату, односно учешће авијације НОВЈ/ЈА у завршним борбама за ослобођење Југославије. У чланку „Стварање и развој југословенског ратног ваздухопловства” Урош Костић издваја акције Клуза и Чајавеца, говори о формирању Прве ваздухопловне базе и околностима које су довеле до формирања 1. и 2. ескадриле, као и борбеним акцијама у којима су ове две ескадриле учествовале. Објашњава

⁵ Исто, 4, 1956, стр. 82–91.

формирање Ескадриле за везу, формирање Транспортне групе, формирање ваздухопловне ескадриле 5. корпуса, формирање Штаба ваздухопловства НОБ и Штаба Групе ваздухопловних дивизија.⁶ Чланак је писан на основу докумената из Зборника докумената и података о НОР-у народа Југославије и докумената из Архива Војноисторијског института (данас Војни архив). У оквиру посебних поглавља обрађена су борбена дејства Групе ваздухопловних дивизија, као и дејства Групе ваздухопловних дивизија за време опште офанзиве ЈА. У закључку се наводи да се Југословенско ратно ваздухопловство развијало у специфичним условима и да је имало значајан удео у борбама за ослобођење, а посебно у последњој ратној години. Костић указује да је до формирања ваздухопловства, уз материјалну помоћ Велике Британије и Совјетског Савеза, дошло прилично касно и наводи три најважнија разлога: материјално-техничке, војне и политичке разлоге. У броју 6 за 1963. годину, посвећеном двадесетогодишњици Другог заседања АВНОЈ-а, генерал-мајор авијације Љубиша Ђургус објавио је чланак „Двадесетогодишњица прве ваздухопловне базе”, која је формирана 14. октобра 1943. у Ливну.⁷ Аутор наводи да је прикупљањем првих ваздухопловних кадрова у Ливну и попуном 1. ваздухопловне базе започела прва фаза развоја ратног ваздухопловства НОВЈ. Аутор прати развој базе све до августа 1944. године, када су, како наводи, први југословенски авиони почели да изводе борбене задатке у Југославији. У чланку „Стварање и употреба ваздухопловства у НОР-у” Добривоје Думитров користио је документа из Војног архива, објављена документа (Зборник докумената и података о НОР-у југословенских народа), монографије објављене у Југославији, монографије објављене на енглеском и чланке објављене у Ваздухопловном гласнику.⁸ У првом делу чланка „Општи услови за стварање и употребу ваздухопловства у НОР-у” аутор објашњава да ваздухопловство НОВЈ није имало континуитет са ваздухопловством бивше Краљевине Југославије, већ је као и НОВЈ, односно ЈА, „створено у току народноослободилачког рата и социјалистичке револуције”. Указује да ваздухопловство није могло да буде створено без материјалне помоћи савезника, „па се при проучавању његових дејстава и оперативних искустава мора о томе водити рачуна”. Учесће ваздухопловства у НОР-у је релативно скромно и према обиму његовог ангажовања и према постигнутим резултатима („познато је да је оно знатније учествовало у борбама тек при крају рата”). Аутор наводи услове који су били неопходни да се у условима народноослободилачког рата формирају ваздухопловне јединице:

⁶ *Истио*, 5, 1958, стр. 35–50.

⁷ *Истио*, 6, 1963, стр. 131–137.

⁸ *Истио*, 1, 1978, стр. 59–88.

сталност територије, материјално-технички извори и обучен летачки и технички кадар. Све до средине јесени 1943. ових услова није било (16. септембра 1943. формирано је ваздухопловно одељење при Врховном штабу НОВ и ПОЈ и 14. октобра 1943. формирана је 1. ваздухопловна база). Аутор указује да је и пре тога, упркос лошим условима, постојала идеја да се створе услови за борбу из ваздуха. Та идеја реализована је придобијањем ваздухопловаца НДХ (као пример наводи Клуза и Чајавецца). Описује прву акцију током које је Чајавец погинуо, као и укупно пет акција које је извршио Клуз, све док 6. јула немачки ловац није уништио његов авион пред полетање на задатак. Ове прве акције имале су епизодни карактер и резултати у материјалном погледу били су скромни, али у моралном погледу веома значајни. Аутор наводи да је након капитулације Италије септембра 1943. заплењено неколико авиона и један хидроавион, у октобру је на ослобођену територију прелетео један школски авион, а у новембру један бомбардер из ваздухопловства НДХ. Аутор наводи да је овим завршен први период у развоју Ваздухопловства НОВЈ и указује да су искрцавањем савезника у Италију и сталним приливом пилота и техничког особља у НОВЈ створени повољни услови за стварање Ваздухопловства НОВЈ. Стварање ваздухопловства НОВЈ је „стварно почело оснивањем 1. ваздухопловне базе у Ливну 14. октобра 1943. године”. Претходно је у Босанској Крајини 3. јануара 1943. при Врховном штабу НОВ и ПОЈ формиран Одсек за ваздухопловство. Врховни штаб је 16. септембра формирао Одељење за ваздухопловство. У селу Савалетри код Барија (Bari) 20. јануара 1944. формиран је Штаб ваздухопловних школа. Штаб 1. ваздухопловне базе и Штаб ваздухопловних школа пребазирани су 31. јануара 1944. код Бриндизија (Brindisi), а 20. априла код Бенгазија (Benghazi) у Либији, где је почела летачка обука. После постигнутог споразума са западним савезницима 12. марта 1944. о формирању ваздухопловних јединица и обуци ваздухопловаца, на аеродрому Бенина (*Benina*) у Либији 22. априла формирана је 1. ваздухопловна ескадрила. На истом аеродрому формирана је 1. јула и 2. ваздухопловна ескадрила. Организација и формација ових ескадрила била је британска, обуку су изводили британски инструктори, а биле су потчињене 281. вингу Балканског ваздухопловства (BAF). Аутор у даљем тексту, под поднасловом „Дејства англо-америчког ваздухопловства над територијом Југославије”, указује да се у прва значајна дејства над територијом Југославије убрајају дејства средоземног Тактичког ваздухопловства у октобру 1943. године против непријатељских бродова у Јадранском мору. Наводи и борбене акције савезничког Стратегијског, Тактичког и Обалског ваздухопловства у октобру, новембру и децембру 1943. године, почетком 1944 и у периоду мај–јун; указује на формирање

Балканског ваздухопловства у јуну 1944. и садејство савезничке авијације и снага НОВЈ. Наведене су борбене акције Балканског ваздухопловства све до 7. маја, када је извршено последњих шест авио-полетања. У делу чланка са поднасловом „Борбена дејства 1. и 2. ескадриле НОВЈ” аутор наводи да је од 18. августа до 13. октобра 1944. дејствовала само 1. ескадрила јер је 2. ескадрила била на обуци, и у том периоду извршено је 109 борбених задатака. Након што је 2. ескадрила почела са својим дејствима, до краја 1944. извршено је 651 авио-полетање. Извршавани су задаци бомбардовања комуникација и утврђених места, пратње других врста авијације и заштита територије. Од почетка јануара до краја марта 1945. године 1. и 2. ескадрила извршиле су 207 борбених задатака. Аутор наводи да су непријатељске активности у ваздуху у овом периоду биле слабе. Од средине априла 1945. ескадриле су подржавале операције 4. армије, али је 1. ескадрила завршила борбена дејства 27. априла, а 2. ескадрила 2. маја. Као разлог због којег су ескадриле престале да дејствују пре завршетка рата аутор наводи да британској влади није било у интересу да 4. армија Југословенске армије заузме Трст и словеначко приморје. Обе ескадриле су 16. маја изашле из састава 281. винга и формирале 1. ваздухопловни пук који је ушао у састав Југословенског ратног ваздухопловства. Аутор наводи да су 1. и 2. ескадрила извршиле 2.201 авио-полетање и 591 борбени задатак. У делу чланка „Стварање ваздухопловних јединица уз помоћ СССР-а” аутор говори о школовању југословенских пилота, на које се, како наводи, дуго чекало. Тек су 20. августа 1944. Југословени стигли у центар за прикупљање у Коломну. Обука за јуришне авионе завршена је средином јуна 1945, обука за ловце у септембру 1945, обука за транспортну авијацију у фебруару 1945, док је обука за бомбардерску авијацију завршена у марту 1946. године. Аутор наводи да су совјетске ваздухопловне јединице и установе крајем октобра 1944. биле базиране на аеродромима у Банату, Бачкој и у Срему. У поглављу „Дејства совјетског ваздухопловства у Југославији” аутор прати борбене активности совјетске 17. ваздушне армије од 15. септембра 1944. године, током припрема за ослобођење Београда и током операција за ослобођење Ниша, Смедерева, Тополе, Младеновца. Аутор наводи да су на територији Југославије дејствовале јаке совјетске снаге. У поглављу „Борбена дејства Групе ваздухопловних дивизија” говори о активности ове совјетске Групе која је формирана након ослобођења Београда. Група је до 25. маја 1945. подржавала дејства 1, 2. и 3. армије. У делу „Авијација 5. корпуса НОВЈ” аутор наводи да је ова авијацијска група трајала нешто више од шест месеци и да њено бројно стање и материјални ефекат нису били велики. Истиче морални ефекат. Васо Радуловић у чланку „Темељи ратног ваздухопловства Југословенске народне

армије” указује да је Југословенско ратно ваздухопловство створено „у ватри револуције” и да су захваљујући Рудолфу Чајавецу и Фрањи Клузу партизанске јединице већ у другој половини месеца маја 1942. располагале сопственом авијацијом.⁹ У делу чланка под насловом „Партијско-политичке мјере које су претходиле формирању партизанске авијације” аутор указује на изузетан значај Комунистичке партије Југославије која је у војсци Краљевине Југославије вршила агитацију и „освајала позиције”. Њена „политичка стратегија уочи Другог светског рата, у припремама за општеномлазни устанак, затим у току народноослободилачке револуције, битно је утицала на развој Ратног ваздухопловства у НОР-у”. Аутор наводи да је прва партијска хелија у „бившој југословенској војсци” формирана марта 1939. у ваздухопловном гарнизону у Загребу, која је до 1940. године имала укупно четири члана – официра, а у августу и септембру 1940. састанцима ове хелије присуствовао је и Јосип Броз. У даљем тексту аутор наводи значај комуниста и резултате њиховог рада који се не могу заобићи када се говори о раду партије на припреми народа за одбрану земље, нарочито пред напад на Југославију („Иако малобројна, ова прва партијска хелија ваздухопловаца и друге групе и појединци извршили су значајан утицај у срединама где су радили. Догађаји који су се збили 1941. то су потврдили”). Аутор подсећа да је у ваздухопловству „бивше југословенске војске” знатан део командног кадра био под утицајем „пете колоне”, али су у Априлском рату патриотски расположени ваздухопловци пружили снажан отпор надмоћнијој непријатељској авијацији. Као примере истиче браниоце Београда (6. ловачки пук), ваздушне борбе за одбрану аеродрома код Куманова (5. ловачки пук) и 2. ловачки пук који је патролирао у одбрани територије и оборио 4 немачка авиона, изгубивши 2 авиона и 2 пилота. Наводи да су пилоти из других летачких јединица бомбардовали аеродроме у Аустрији, Мађарској, Румунији и Бугарској, дејствовали по немачким колонама и по концентрацијама трупа у рејону Софије, Радомира, Ђустендила, Скадра, Граца (*Graz*) и Марибора, као и по поморским снагама у луци Драч. У овим дејствима живот је изгубило 83 пилота и чланова посаде. Један део пилота одлетео је на Блиски исток, један део био је заробљен, а један мањи број пилота је на позив КПЈ ступио у партизанске јединице. Неки су се придружили ваздухопловству НДХ. Неки пилоти НДХ су на наговор КПЈ били спремни да већ крајем 1941. пређу у партизанско ваздухопловство („све то говори о непрекидном раду Партије на припремању услова за стварање авијације у оружаним снагама револуције”). На почетку другог поглавља „Стварање и дејства партизанске авијације”, аутор наводи да „партизанска авијација, као што се види, није створена

⁹ Исто, 1, 1983, стр. 219–236.

случајно и спонтано. Она је настала као резултат изворног стратегијског концепта руководеће снаге НОР-а и потребе за стварањем ваздухопловства као саставног дела оружаних снага револуције”. Током покретања народа и народности на оружани устанак КПЈ истакла је свенародни ослободилачки рат против окупатора и домаћих издајника као стратегијски концепт. Један од основних елемената те концепције подразумевао је да оружане снаге буду способне за вођење рата у и на копну, и на мору, и у ваздуху. Овај концепт реализован је према конкретним оперативним могућностима и у складу са током НОР-а. Аутор указује да настанак и развој ратног ваздухопловства није могао да тече упоредо са почетком народног устанка, али да је важно да је његов развој предвиђен већ на почетку устанка. За развој ваздухопловства требало је обезбедити: довољно велику и релативно стабилну слободну територију на којој би авијација била базирана, одговарајућу кадровску базу, материјалну базу, обезбедити командовање, сврсисходну употребу и тактику дејства. Аутор у Прилогу 1 даје табелу „Преглед борбених летова и задатака првих партизанских авиона у 1942. години”, у периоду од 21. маја до 6. јула, а у Прилогу 2 табелу „Руковођење и командовање партизанском авијацијом у 1942. години”. Он истиче да је најпре оспособљен аеродром у близини Соколца (у јануару 1942), који је у другој непријатељској офанзиви изгубљен. Затим је уређен аеродром Жабљак на Дурмитору, фебруара 1942, али је већ почетком априла напуштен, пошто је из Москве јављено да се помоћ не може упућивати. Указујући на намену ових аеродрома, „који су требало да послуже као спона са спољним светом, и из мера које су предузимане за њихову заштиту, да би одговорили потребама за стварање новог ратног ваздухопловства”, аутор закључује да је постојао „дубоки смисао предвиђања војно-политичког руководства и лично врховног команданта”. Подсећа на долазак припадника „зракпловства НДХ” у партизане – Ивице Митречића (фебруара 1942), Фрање Клуза, Милутина Јазбеца и Рудија Чајавеца, који су на слободну територију, на аеродром Урије, прелетели 21. маја 1942. године (авионима Потез 25 и Бреге 19), па се тај дан славио као Дан Ратног ваздухопловства и противваздушне одбране. Из неких југословенских и непријатељских докумената види се да су на слободну територију заправо прелетели 23. маја, али да „пошто није велика разлика, нити она утиче на стварни значај овог догађаја, датум Дана југословенског ратног ваздухопловства није промијењен”. Указује и на припреме за прве борбене летове, описује прве борбене летове Клуза и Чајавеца и операције партизанске авијације током 1942. године. Аутор сматра да се за партизанску авијацију 1942. може рећи да је „у цијелини колијевка новог Ратног ваздухопловства и противваздушне одбране”. Њен стратегијски значај види се у

следећем: постављени су темељи новом ратном ваздухопловству, револуционарна армија добила је своју авијацију, искуства тада стечена снажно су утицала на даљи развој ратног ваздухопловства, постављени су темељи оперативној употреби авијације и њеној тактици. Аутор говори и о противваздушној одбрани.

У двоброју 2–3 за 1955. годину, посвећеном десетогодишњици ослобођења Југославије, објављен је чланак Божан Лазаревића „Улога Југословенског ратног ваздухопловства у завршним операцијама за ослобођење Југославије”.¹⁰ Није наведен научни апарат. Аутор најпре издваја најзначајније чињенице о развоју југословенског ваздухопловства, од Клуза и Чајавца до завршетка Другог светског рата. У поглављима текста „Операције Групе ваздухопловних дивизија у периоду припрема за велику офанзиву ЈА” и „Дејство нашег ваздухопловства у периоду извођења операција 1, 2. и 3. југословенске армије” анализирају се догађаји од почетка априла 1945. до 4. маја 1945. године, уз детаљан опис улоге југословенског ратног ваздухопловства и његово садејство са копненим снагама ЈА. У закључку аутор наглашава значај југословенског ваздухопловства у завршним операцијама, као и искуство стечено у садејству авијације и копнених снага. Чињеницу да почетке југословенског ратног ваздухопловства треба везивати за мај 1942. године и делатност Клуза и Чајавца, који су са „ушашко-домобранског бањалучког аеродрома” са отетим авионима „нагостили рађање новог вида оружаних снага НОВЈ”, наводи и Данко Фућак у чланку „Југословенско ратно ваздухопловство у завршној етапи народноослободилачког рата”.¹¹ На почетку указује да је Југословенско ваздухопловство по свом настанку и развоју релативно младо, али да је дало значајан допринос „напорима народа и народности Југославије у народноослободилачком рату”. У даљем тексту издваја формирање југословенских ескадрила са југословенским пилотима на аеродрому Бенина, најпре 1. ловачке ескадриле у априлу и 2. ловачко-бомбардерске ескадриле у јуну 1944. године, а затим и оснивање 1. ескадриле 5. ударног корпуса. Након споразума у Москви између НКОЈ-а и совјетске владе, септембра 1944, СССР је испоручио НОВЈ две ваздухопловне дивизије (11. ловачку и 42. јуришну) са ваздухопловном базом и осталим помоћним јединицама. Са авионима 1. и 2. ескадриле и авионима 5. корпуса југословенско ваздухопловство тада је имало близу 300 авиона. Са таквим квалитативним и квантитативним потенцијалом југословенско ваздухопловство добило је задатак да помаже операције 1, 2, 3. и 4. армије Југословенске армије. Аутор подсећа да је на југословенском ратишту, поред југословенског, дејствовало и савезнич-

¹⁰ *Исто*, 2–3, 1955, стр. 251–262.

¹¹ *Исто*, 1, 1975, стр. 229–235.

ко ваздухопловство, Балканске ваздухопловне снаге са аеродрома Фођа (Foggia) у јужној Италији, као и пукови совјетске 17. ваздушне армије са аеродрома у рејону Видима. У чланку се наводи и да је у циљу бржег пријема и оспособљавања ваздухопловног људства, 11. новембра 1944. у Новом Саду основана Пријемна комисија ради пријема и расподеле људства у сабирне центре Земуна, Новог Сада и Панчева. Даље се наводе борбене акције југословенског ваздухопловства од средине јануара 1945. године. Детаљно наводи борбе на Сремском фронту и указује да је након његовог пробоја и наступања јединица ЈА на запад било све мање могућности за деловање југословенске авијације због немогућности проналажења нових погодних терена за базирање летачких јединица. Због тога је 21. априла авијација морала да прекине подршку копненим снагама, док су два летачка пука од 3. маја са аеродрома у Мађарској наставила да пружају подршку јединицама 3. армије. Западно подручје Југославије покривено је југословенском авијацијом након што су на аеродром Пле-со код Загреба 9. и 14. маја слетели 113. ловачки и 423. јуришни пук. На јужном делу фронта, на правцу наступања 4. армије, подршку копненим снагама пружале су 1. и 2. ловачка ескадрила са острва Вис. Аутор закључује да су борбени летови авијације НОВЈ имали велики значај у ослобођењу Југославије и наводи податке о уништеној непријатељској борбеној техници.

За разумевање значаја југословенске авијације у завршним борбама за ослобођење Југославије посебно су важни чланци у којима се анализира улога савезничке авијације и њено садејство са југословенским снагама. У чланку „О неким аспектима ваздухопловног савезништва у НОР-у” Предраг Пејчић издваја оперативне јединице које су чиниле ваздухопловство ЈА у завршним операцијама за ослобођење Југославије у периоду од 20. марта до 15. маја 1945. године.¹² На почетку чланка Пејчић указује да су на формирање и дејства ваздухопловства ЈА утицали међусавезнички односи, у зависности од конкретне војно-политичке ситуације. Чланак је подељен на део о сарадњи са западним савезницима и део о сарадњи са Совјетским Савезом. Детаљи координирања акција НОВЈ са савезничким ваздухопловним снагама били су договорени на састанку Јосипа Броза са савезничким командантом генералом Вилсоном (Sir Henry Maitland Wilson) 6. августа 1944. године, али Пејчић указује да су главне несугласице настале у вези са правним статусом југословенског људства у 1. и 2. ескадрили НОВЈ, односно у 281. вингу ВАФ-а. Команда, оперативна и дисциплинска јурисдикција над 1. и 2. ескадрилом била је у рукама 281. винга. Од 1. до 8. маја ВАФ није издавао јединицама ЈА оперативне задатке. У том периоду сквадрони 281. винга свакодневно су

¹² Исто, 2, 1986, стр. 207–221.

летели, али нису пружали помоћ јединицама 4. армије и Југословенске морнарице које су изводиле ријечно-тршћанску операцију. Проблем у сарадњи између авијације Југословенске армије и савезничке авијације представљало је и коришћење аеродрома код Задра. Пејчић наводи да је „несавесним” бомбардовањем савезничких авиона потопљено неколико пловила Југословенске морнарице, нападнуте су јединице ЈА на положајима, а било је и ваздушних инцидената. Пејчић наводи да су дејства источних савезника на територији Југославије отпочела самосталном ваздухопловном операцијом коју је совјетска 17. ваздухопловна армија извела од 15. до 21. септембра 1944. на железничким и друмским саобраћајницама од Солуна према Крагујевцу и Београду, током повлачења немачке групе армија „Е”. Током ових операција совјетско ваздухопловство пружало је подршку јединицама НОВЈ, а у циљу остваривања садејства у командном центру 17. ваздухопловне армије налазио се представник НОВЈ. На састанку Јосипа Броза и маршала Фјодора Ивановича Толбухина, команданта Трећег украјинског фронта Црвене армије, 4. октобра 1944. донета је одлука да се ваздухопловству НОВЈ уступе две совјетске ваздухопловне дивизије. Пејчић цитира писмо начелника Генералштаба ЈА од 15. маја 1945. у којем стоји да је 16. октобра 1944. потписан уговор о уступању ваздухопловству НОВЈ две совјетске дивизије, једне ваздухопловне базе и двадесетак транспортних авиона и авиона за везу. Указује и да су и западни и источни савезници у Другом светском рату интернационализовали југословенски ваздушни простор и изводили борбена дејства сматрајући га јединственим подручјем ратних операција. У завршним операцијама југословенске посаде летеле су као пратиоци совјетских пилота, а и самостално, као вође, уз пратњу совјетских пилота. О значају сарадње са Совјетским Савезом говори и податак да је Штаб Ваздухопловства ЈА рачунао да ће борбену технику, авионе и остала техничка средства моћи да преузме од совјетских команди и штабова до 15. марта 1945. године. Међутим, до тога није дошло брзо. Као проблеми издвојени су немогућност замене резервних делова због разорених фабрика у Југославији, док су недостатак литературе, правила и школског материјала и непознавање руског језика негативно утицали на брже оспособљавање југословенских посада. Руковођење је било у рукама совјетских пилота, а крајем марта 1945. Штаб Ваздухопловства ЈА почео је са израдом организацијско-формацијске структуре, с обзиром на чињеницу да је у најскорије време од совјетских команди требало преузети све оперативне јединице. Пејчић наводи да иако је рад на изради формација штабова, јединица, школа и установа у највећем делу био реализован, „обустављен је после пријема неких информација из СССР-а”. Дислокације и пребазирање на аеродромима у оперативно-

тактичкој дубини вршени су уз сагласност „са одговарајућим совјетским штабовима”. Успеси које су оствариле 1, 2, 3. и 4. армија, као и стечено искуство у извршавању ратних летачких задатака, утицали су да Штаб Ваздухопловства ЈА наређењем од 9. априла, са роком до 20. априла, отпочне потпуно преузимање свих летачких и нелетачких јединица и установа од совјетске групе „Витрук”. Ово наређење није извршено до 20. априла, већ до 1. маја, тако да су јединицама ЈА задатке давали штабови армија и совјетски команданти. Пејчић наводи да су односи између Англоамериканаца и Совјета у току завршних операција утицали и на ЈА и њено ваздухопловство. Као пример издваја утаначавање приступања југословенског особља у Добровољачку резерву RAF-а. Британци су зазирали од тога што је Броз послао 60 ваздухопловаца на обуку у СССР, а сам премијер Черчил (Winston Leonard Spencer Churchill) навео је да је врло важно да Велика Британија обучава југословенске ваздухопловце. Друго испитивање међусобног поверења савезника догодило се у лето 1944, када је совјетска влада за потребе Врховног штаба преко Каира послала два транспортна авиона и четири лака авиона за везу и обуку. Западни савезници су то спречили напомињући да су авиони дати СССР-у на основу Закона о зајму и најму и да не могу бити отуђени. Британци су на крају одобрили да на Вис прелете четири лака авиона, а за два транспортна су изјавили да, због техничких разлога, чекају одобрење своје владе. У вези са боравком Броза у Крајови Пејчић наводи да је британска влада страховала да ће Совјети више допринети развоју југословенског ваздухопловства. Када је у децембру 1944. почело формирање југословенских ловачких и јуришних пукова на основу споразума о уступању ваздухопловне групе „Витрук” Ваздухопловству НОВЈ, Британци су истицали да ће најбоље утврдити свој положај у Југославији ако помогну Јосипу Брозу да изради ваздухопловне снаге. На крају чланка Пејчић истиче да је учешћем савезничке авијације и дејством Ваздухопловства ЈА у стратегији оружане борбе омогућено усавршавање организације ваздухопловних снага ЈА и повећана је ударна моћ ЈА. Ваздухопловство ЈА представљало је јаку покретну ударну снагу која је пружала ваздухопловну подршку трупам на копну и мору. Повећана је слобода маневра копнених и поморских снага ЈА, с обзиром на остварену превласт у ваздуху и минималну могућност непријатељског напада из ваздуха. Добијени су многи корисни подаци на основу оперативног и тактичког извиђања, повремено је вршено достављање најнужнијих потреба, као и евакуација рањених и болесних.

На значај југословенског ратишта за савезнике након искрцавања на Сицилију 10. јула 1943. и заузимања јужне Италије, указује Васо Радловић у чланку „Садејство савезничке авијације са јединицама Народ-

ноослободилачке војске Југославије у дрварској операцији”.¹³ Након конференције у Казабланки јануара 1943. савезници су одлучили да удруже све расположиве снаге, након чега је у другој декади маја или 7. јуна 1944. формирана Ваздухопловна команда Средоземља, којој су до краја рата биле потчињене све англоамеричке снаге у Африци и на Средоземљу. Балканско ваздухопловство је, како аутор наводи, представљало ваздухопловну формацију оспособљену за све задатке из домена дејстава тактичке авијације за подршку копнене војске. Све до дрварске операције јединице британског и америчког тактичког и стратегијског ваздухопловства пружале су помоћ партизанима и дејствовале су на југословенском ратишту по свом плану зависно од конкретне ситуације, сопствених могућности и потреба. Међутим, тешњег садејства са снагама НОВ и ПОЈ није било, изузев у случајевима дотура материјала, наоружања и опреме. Због тога је формирање ВАФ-а било веома значајно, „нарочито у погледу пружања ефикасне ваздухопловне подршке снагама НОВЈ”. Аутор наводи да је пре дрварске операције савезничко ваздухопловство дејствовало на територији Југославије од 2. до 24. маја (укупно 12 летова), али је током тих дејстава страдало више цивилног становништва и уништено више стамбених објеката него непријатељске снаге. Наводећи детаље немачког десанта на Дрвар 25. маја 1944. године, аутор указује да је у току операције савезничко ваздухопловство пружило драгоцену помоћ снагама НОВЈ. Захтев за дејство савезничког ваздухопловства упутио је командант 1. пролетерског корпуса преко савезничке мисије при 8. корпусу, и тражио да авијација дејствује по немачким колонама на комуникацијама од Бихаћа, Бањалуке, Бугојна и Книна ка ослобођеној територији у Босанској Крајини. Дрварска операција представљала је прву и једну од најуспешнијих заједничких операција НОВЈ и савезничког ваздухопловства. У закључку аутор наводи да је допринос савезничког ваздухопловства у дрварској операцији био врло значајан, нарочито у спречавању непријатељских снага да изврше опкољавање јединица НОВЈ. Након дрварске операције активност непријатељске авијације стално је опадала, што је умањивало моћ непријатељских оружаних снага на југословенском ратишту, а јединицама НОВЈ омогућавало знатно већу слободу кретања.

У *Војноисторијском гласнику* објављени су текстови који указују на значај појединих монографија о ваздухопловству, тематских зборника радова и зборника са научних скупова. Генерал Љубиша Ђургус објавио је приказ тематског зборника радова *Ваздухопловство у народноослободилачком рату Југославије* који је у Земуну 1965. објавила Команда рат-

¹³ *Исто*, 3, 1984, стр. 51–67.

ног ваздухопловства.¹⁴ Уредник зборника је Милош Ковачевић, а своја сећања у њему су објавили борци, пилоти, механичари, оружари, инжењери, политички и војни руководиоци. Радисав Николић приредио је приказ књиге Душана Отовића и Јове Николића *Ваздушне битке за рањенике*.¹⁵ Аутор указује да књига представља „целовито, илустровано штиво о ваздушној евакуацији рањених и оболелих, посебно у народноослободилачком рату 1941–1945. године”. Јован Омаљев објавио је чланак о научном скупу „Југословенско ратно ваздухопловство у народноослободилачком рату” који је у организацији Команде Ратног ваздухопловства и противваздушне одбране одржан у Земуну 3. и 4. децембра 1980. године, и који је, како аутор сматра, до тог тренутка био највећи скуп у РВ и ПВО.¹⁶ Омаљев наводи тематске целине обрађене на скупу, уз закључак да је скуп још једном потврдио да „знања и искуства претходника имају пуну примену у борбеној обуци и васпитању следбеника”. На скупу је одлучено да се у периоду 1981–1992. објави Енциклопедија ваздухопловства. Приказ зборника са научног скупа „Југословенско ратно ваздухопловство у народноослободилачком рату” објавио је Гојко Вујичић.¹⁷ У приказу књиге Николе Жутића *Авио-индустрија и ваздухопловство Краљевине Југославије 1918–1941*, који је објавио Драгомир Бонцић, указује се да о настанку и развоју авио-индустрије и ваздухопловства у Краљевини Југославији аутор говори „првенствено кроз развој једне индустријске гране, и то у контексту европских идеолошко-политичких кретања између два светска рата и њиховог утицаја на Краљевину Југославију”.¹⁸ Никола Жутић говори о зачецима ваздухопловства у Краљевини Србији током балканских ратова и Првог светског рата, као предусловима за стварање ваздухопловства и ваздухопловне индустрије Краљевине Југославије. Бонцић указује да је књига подељена на главе које прате развој авио-индустрије и ваздухопловства у појединим периодима: у Краљевини СХС, у годинама Шестојануарске диктатуре, у време владе Милана Стојадиновића, у првим годинама Другог светског рата и у време окупације Краљевине Југославије. Никола Жутић указује на војностратешки значај и улогу коју је Краљевина Југославија имала у Европи. У том контексту аутор наглашава утицај који су Француска и Велика Британија имале на развој војног, цивилног, туристичког и спортског ваздухопловства. Посебну пажњу посветио је оснивању и раду првих фабрика авиона – „Рогожарски” и „Икарус”. У књизи се

¹⁴ *Истио*, 5, 1965, стр. 91–93.

¹⁵ *Истио*, 2–3, 1987, стр. 193–198.

¹⁶ *Истио*, 1, 1981, стр. 253.

¹⁷ *Истио*, 3, 1981, стр. 299–300.

¹⁸ *Истио*, 1–2, 2004, стр. 204–207.

прати и развој других фабрика авиона, мотора, инструмената и прибора („Индустрија авионских мотора” у Раковици, „Змај” у Земуну, „Аеро-дромска радионица” у Краљеву, „Влајковић и компанија” у Београду, „Јасеница” у Смедеревској Паланци и „Телеоптик”). Бонџић закључује да књига др Николе Жутића обилује подацима о развоју авио-индустрије, а аутор показује да је Краљевина Југославија уз много тешкоћа успевала да прати развијеније и богатије државе. У књизи је недвосмислено доказано да је снажан развој авио-индустрије у Краљевини Југославији био последица рада бројних ентузијаста, привредника и инжењера, као и разумевања и напора државних и војних органа који су координирали и усмеравали целокупан развој.

У *Војноисторијском гласнику* објављене су и две хронологије у којима су наведени и датуми значајни за развој југословенског ваздухопловства. Антун Милетић приредио је текст „Хронологија важних догађаја од јуна 1944. до краја новембра 1945. године”.¹⁹ У њему су наведена само два датума од значаја за развој ваздухопловства: 6. август 1944, када се Јосип Броз у Казерти (Caserta) сусрео са генералом Хенријем Вилсоном и, поред осталог, разговарао и о формирању ваздухопловства НОВЈ; и 17. август, када је издата директива Врховног штаба НОВ и ПОЈ за рушење комуникација на читавој територији Југославије у садејству са савезничком авијацијом. Данко Фућак у „Календару важних догађаја у ваздухопловству на територији Југославије од априла 1941. до маја 1945. године” детаљно наводи догађаје од 2. априла 1941. до 28. маја 1945, када је Штаб Групе ваздухопловних дивизија ЈА наредио штабовима 11. ловачке и 42. ваздухопловне јуришне дивизије да пређу на мирнодопску обуку.²⁰ У напмени на почетку текста аутор наводи да је календар „рађен на основу изворног материјала (из Војноисторијског института, Музеја РВ и ПВО) и података које садржи *Зборник докумената и података о народноослободилачком рату југословенских народа, Хронологија ослободилачке борбе народа Југославије 1941–1945. и сл.*” Аутор наводи да је „вероватно да је неки догађај испуштен”.

Поред чланака о развоју српске и југословенске авијације, у *Војноисторијском гласнику* објављивани су и чланци о авијацији непријатељских снага на простору Југославије током Другог светског рата. Такав је чланак Војислава Микића „Авијација окупаторских сила и квислиншке НДХ у четвртој непријатељској офанзиви јануар–март 1943 (I део)”.²¹ Аутор најпре објашњава општу ситуацију у Југославији крајем 1942. и почетком 1943. године и указује на успехе Народноослободилачког пок-

¹⁹ *Исто*, 1, 1975, стр. 285–292.

²⁰ *Исто*, 3, 1971, стр. 237–260.

²¹ *Исто*, 2, 1986, стр. 43–73.

рета. Микић указује на Хитлерову директиву бр. 47 од 28. децембра 1942. године којом је, поред осталог, дат задатак да немачке јединице заједно са 2. италијанском армијом и у договору са бугарском Врховном командом, коначно смире позадину и униште устанички покрет. Посебан део Директиве регулисао је вођење ваздушног рата. У том циљу, немачки командант Југа добио је задатак да за операције у источном делу Средоземља и на Балкану одреди једну команду која ће у вођењу рата у ваздуху сарађивати са командантом Југоистока. Микић наводи да су у операцији „Вајс 1” учествовале три немачке, седам италијанских и четири ескадриле НДХ, са око 150 авиона. У чланку се наводе искуства партизанских јединица током одбране од непријатељских напада из ваздуха.

У чланцима посвећеним ваздухопловству у НОР-у наглашава се да југословенско ваздухопловство нема континуитет са ваздухопловством Краљевине Југославије и да је настало кроз партизанску борбу. Чланци о ваздухопловству објављени у *Војноисторијском гласнику* значајни су за проучавање развоја југословенског и српског ваздухопловства. За писање чланака аутори су користили оригинална историјска документа југословенске, али и стране провенијенције, литературу објављену у Југославији и у иностранству, као и сећања учесника догађаја.

Major Miljan Milkic, M.Sc. associate researcher

AF AT THE PAGES OF “VOJNOISTORIJSKI GLASNIK” 1950–2010

(Summary)

224 editions of the scientific magazine *Војноисторијски гласник* were published during the period from 1950 to 2010. 36 different works on Air Force were published altogether, and based on the period they focus on, they can be divided into articles about Serbian/Yugoslavian aviation in the Kingdom of Yugoslavia, articles about Air Force in the April war, articles about creation and development of partisan aviation and articles which analyze the role of Yugoslavian Air Force in final fights freeing Yugoslavia. The development of Yugoslavian Air Force after the Second World War can be seen through reviews of books, collections of works from conferences and theme collections. One article and one book review was published about the development of Air Force in the Kingdom of Serbs, Croats and Slovenians / Yugoslavia. Three articles were published about Yugoslavian Air Force in the April war. Thirteen works were published about the development of Yugoslavian (partisan) Air Force in the Second World War. One article was published about the development of Yugoslavian Air Force after 1945. Sixteen works were published about the actions of German, Italian and Croatian aviation against partisan units. One article was published about the support of allied aviation to Yugoslavian partisan fights. Articles about Air Force published in *Војноисторијски гласник* are significant for research on development of Yugoslavian and Serbian Air Force. The authors used original historical documents while writing, as well as foreign proveniences, the material published in Yugoslavia and abroad, and also the memories of participants.

Aleksandra Stamenkovic, studying for Ph.D.

EXAMINING THE ARCHITECTURE OF AF COMMAND BUILDING IN ZEMUN

(Summary)

The building of Air Force Command is one of the most important achievements of Serbian modernism. Dragisa Brasovan, the architect, thought of it and designed it at the peak of the best period in his career, in 1934-1935. This building is a good example of human solution for an object, because the very project was paired up with the function and easier communication among the services placed within.

CIP – Каталогизација у публикацији
Народна библиотека Србије, Београд

358.4(497.11)"1912/2012"(082)

355.48(497.11)"1912/2012"(082)

СТО година српског војног ваздухопловства : зборник радова. Књ. 1, Историјски развој / [главни уредник Драгана Марковић]. – Београд : Медија центар „Одбрана”, 2014 (Београд : Војна штампарија). – 368 стр. : илустр. ; 24 см. – (Библиотека Војна књига / Медија центар „Одбрана” ; књ. бр. 1837)

Према предговору ово је зборник радова са међународног научног скупа „Сто година српског војног ваздухопловства”, одржаног у Земуну 12. и 13. јуна 2012. године. – Тираж 355. – Стр. 7-9: Предговор / Редакција Зборника радова. – Поздравна реч команданта ВИПВО генерал-мајора Ранка Живака: стр. 11-12. – Напомене и библиографске референце уз сваки рад. – Summaries.

ISBN 978-86-335-0402-7

а) Војно ваздухопловство – Србија – 1912-2012 – Зборници
COBISS.SR-ID 204562956