

---

Dr BOJAN B. DIMITRIJEVIĆ, naučni savetnik

Institut za savremenu istoriju  
Beograd, Trg Nikole Pašića 11

UDK 94(497.1:620)"1941/1942"  
358.4(=163.3/.6)(620)"1941/1942"  
359.38(497.1)"1941/1942"

## JUGOSLOVENSKA HIDROESKADRILA U ABUKIRU 1941–1942\*

*APSTRAKT: Članak daje pregled dejstava jugoslovenske hidroavijacijske eskadrile, koja je preletela iz Jugoslavije po oglašenom primirju 15. aprila 1941, ne prihvatajući kapitulaciju. Eskadrila je delovala još godinu dana u sastavu jugoslovenskih snaga na Srednjem istoku, operativno potčinjena britanskim vazduhoplovnim snagama. Rad je napisan na osnovu neobjavljene građe koja se čuva u Vojnom arhivu u Beogradu, kao i na osnovu dokumenata britanskog vazduhoplovstva koji se čuvaju u britanskom Public Record Office.*

*Ključne reči: Drugi svetski rat, Jugoslavija, vazduhoplovstvo, mornarica, Abukir, hidroavion*

U Orahovcu, mestašcetu u krajnjem uglu bokokotorskog zaliva, rano jutro 16. aprila 1941. bilo je živo. Tehničko osoblje završavalo je pripremu grupe hidroplana Dornijer Do-22 Pomorskog vazduhoplovstva za let. Primirje je stupilo na snagu prethodnog dana. Obrisi ratnog poraza Kraljevine Jugoslavije su se videli na svim stranama. Međutim, u ovoj hidroplan-skoj jedinici, koja je prethodnih dana izvršavala ratne zadatke širom južnog Jadrana, doneta je odluka: ne prihvatiti primirje kao uvod u kapitulaciju, i nastaviti borbu uz Saveznike. Tokom noći i jutra mesto gde su bili stacionirani hidroplani obezbeđivali su naoružani podoficiri i mornari. Nije se smelo dozvoliti ništa što bi poremetilo ovaj odlučni plan. Potom, pripadnici Pomorskog vazduhoplovstva, oficiri, podoficiri, Srbi, Slovenci ili Hrvati... zauzeli su mesta u hidroplanima. U 5 časova grupa Dornijera je poletela. U niskom letu, grupa je preletela preko Boke. Hidroavijatičari su želeli da tim letom daju primer i ostalim pripadnicima Mornarice da nastave borbu. Ubrzo,

---

\* Rad je deo projekta *Konflikti i krize: saradnja i razvoj u Srbiji i regionu u 19. i 20. veku* (47030), koji finansira Ministarstvo prosvete, nauke i tehnološkog razvoja Republike Srbije.

zamakli su iz pogleda onih koji su se dvoumili, i produžili let ka jugu. Probijajući se kroz olujni jugo snage osam bofora, kišu i guste oblake u zbijenoj formaciji štiteći se tako od mogućeg napada italijanskih lovaca, jugoslovenski hidroplani su odleteli ka Grčkoj. Sedam dana kasnije, ovi odvažni letaći stići će do egipatske obale i nastaviti ratni put započet ujutro 6. aprila 1941. godine.<sup>1</sup>

Bio je to verovatno najslavniji trenutak u istoriji jugoslovenskog pomorskog vazduhoplovstva uopšte. Odluka da se ne prihvati kapitulacija i produži borba van otadžbine. Ova istorijska epizoda svrstala je Pomorsko vazduhoplovstvo u red nezaobilaznih aktera Drugog svetskog rata na jugoslovenskim prostorima, ali i jugoslovenske vojne istorije u 20. veku, i postala predmet neprestanog interesovanja i istraživanja.

Ratni poraz i kapitulacija Kraljevine Jugoslavije 1941, nisu označili kraj postojanja njene vojske. Još dok su trajale borbene operacije, u inostranstvo su se prebacili kralj Petar II, Vlada i deo vojnog vrha. Manji deo Vojnog vazduhoplovstva preleteo je u inostranstvo – prvo u Grčku a potom u Egipat, odnosno nekoliko posada u SSSR. Dve motorne torpiljerke, jedna podmornica i pomenuta grupa hidroaviona takođe su stigli do Egipta i priključili se britanskim snagama.

Po sletanju jugoslovenske hidroplanske grupe u Abukir krajem aprila 1941, vlasti britanskog vazduhoplovstva (RAF) htele su da preuzmu hidroplane, a da ljudstvo smeste u centar u Amanu, gde je inače slato svo ljudstvo jugoslovenskog vazduhoplovstva koje je dolazilo sa Balkana. Jugoslovenska vlada se sa tim saglasila, ali su se pripadnici jedinice usprotivili.<sup>2</sup>

Uporan u odluci da njegova jedinica nastavi ratna dejstva, komandant grupe poručnik bojnog broda Vladeta Petrović je ignorisao dva naređenja koja je tokom maja primio – da preda hidroplane Britancima i da se sa svojim ljudima uputi u centar u Jordanu. Svoje glavi i hrabri Petrović je hladno ignorisao obe depeše: „Da sam izvršio naređenja iz primljenih depeša, čitav plan o nastavku borbe protiv nacizma bi propao, a osoblje jedinice bi sa pravom bilo proglašeno nepokorenim, ali nekom vrstom bjegunaca iz domovine“, objasnio je Petrović u svom dnevniku.<sup>3</sup> Ovo je bio spasonosan

---

<sup>1</sup> Detaljnije u: Franjo Lolić, *Dejstva jugoslovenske hidroplanske eskadrole u Drugom svetskom ratu u sastavu RAF-a*, Glasnik RV i PVO, br. 1, Beograd, januar–februar 1976; Isti, *Hidroavion DO-H*, monorama Front, br. 1000, 23. septembar 1977; Isti, *Leteći lepotan, Nekoliko podataka o hidroavionima SIM XIV-H*, Frontova monorama; Ladislav Zobundžija, *Ratni put jugoslavenskih hidroavijatičara, Sjećanje učesnika*, Mornarički glasnik, 3–4/1990; Janez Žerovc, *Zapisani nebu*, Radovljica 1991. Autor se zahvaljuje kolegama Predragu Miladinoviću i Milanu Micevskom na pomoći u pribavljanju literature.

<sup>2</sup> Đorđe Martić, *Nebeska plava grobnica*, feljton 1–9, Politika Ekspres, maj 1993.

<sup>3</sup> *Ratni dnevnik 20. hidroeskadrile* (Prepis operacijskog dnevnika 20. he za period 6 – 16. april 1941), od Siniše Lukovića.

gest za celu grupu koja je preletela iz Jugoslavije. Za razliku od šarolike flote preletelih jugoslovenskih aviona: devet bombardera i nekoliko aviona Aeroputa koji su brzopleto predati RAF-u, hidroavioni su ostali kod posada Pomorskog vazduhoplovstva koje su ih preletele u Egipat. Kao paralelu ističemo da je jedan sličan sastav holandskog pomorskog vazduhoplovstva sa avionima u 1940. godini takođe po slomu svoje države preleteo u Britaniju i u okviru RAF-a nastavio da deluje sa svojim hidroavionima.<sup>4</sup>

Pošto je na taj način osiguran nastavak delovanja ove ratne jedinice, ona je uvrštena u „Sastav jugoslovenskih pomorskih snaga“, na čelu sa kapetanom bojnog broda Ivanom Kernom. Komanda Sastava bila je u Aleksandriji, sa podmornicom *Nebojša* kao i dve torpiljerke *Durmitor* i *Kajmakčalan*, koje su činile Grupu motornih torpiljerki. Hidroplani koji su doleteli iz Jugoslavije bili su u tom trenutku organizovani kao „Grupa hidroplana“ pod komandom poručnika bojnog broda Vladete Petrovića.<sup>5</sup>

Kao i u Boki, pred polazak van zemlje i ovde je nakratko došlo do rasprave ko će biti komandant grupe: poručnik bojnog broda Vladeta Petrović *de facto* vođa i organizator povlačenja ili poručnik bojnog broda August Grošelj koji je bio stariji po rangu.<sup>6</sup> Na početku rada („osnivanju“), u jedinici je bilo 29 letaća sve tadašnje tri jugoslovenske nacionalnosti. Problem je bilo tehničko ljudstvo koje jedinica nije imala. Tek kasnije kada grupa bude prešla iz nadležnosti Mornarice u sastav vazduhoplovstva, biće omogućena njena popuna ljudstvom iz vazduhoplovnog prihvatnog centra u Amanu.

Kako su britanski vazduhoplovni organi procenili, hidroavioni Dornijer Do-22 (oznaka jugoslovenske Mornarice bila je Do/H) bili su pogodni za protivpodmorničku borbu, pa su jugoslovenskoj jedinici dodeljeni zadaci protivpodmorničkog patroliranja. Hidroplanska grupa je nešto kasnije uvrštena u sastav britanske 201. vazduhoplovne grupe (*No. 201 Group*, od 3. oktobra 1941, dodat naziv: za saradnju sa mornaricom, *Naval Co-operation Group*). Eskadrili je pridodat britanski oficir za vezu, ostavljeno je 14 dana ljudstvu da se smesti i uredi svoje prostorije u Abukiru. Od 7. maja u sistem dežurstva u aleksandrijskoj luci uvedena su po dva Dornijera. Prvi dodeljen zadatak bio je takav da su dva hidroplana sa posadama trebalo da privremeno prebaziraju iz Abukira u Aleksandriju odakle bi svakodnevno poletali u misije izviđanja akvatorijuma pred tom glavnom egipatskom lukom i britanskom pomorskom bazom u istočnom Mediteranu.<sup>7</sup>

---

<sup>4</sup> Alan Brown, *Airmen in Exile, The Allied Air Forces in the Second World War*, Gloucestershire 2000, 181–200.

<sup>5</sup> Vojni arhiv, Arhiv Emigrantske vlade (AEV), k. 109, 1/3-1.

<sup>6</sup> VA, AEV, k. 109, 1/3-1.

<sup>7</sup> VA, AEV, k. 109, 1/3-1.

Tako su 7. maja 1941. hidroplani 306 (p. b. b. Petrović i p. b. b. Zobundžija) i 311 (ppor. Ankon i p. f. Vales) preleteli u Aleksandriju i spustili se u tamošnju izuzetno gusto natrpanu luku u kojoj se odvijao grozničav saobraćaj ogromnog broja ratnih i trgovačkih brodova i malih brodica koji su se kretali akvatorijem u svim pravcima. Uočeno je odmah da će hidroplani u takvim okolnostima imati izuzetno teške uslove za rad, posebno za normalno poletanje i sletanje. Ipak, i u takvim okolnostima, istog dana je hidroplan 311 sa posadom p. b. b. Stanić, p. f. Karić i nar. Ceraj, izvršio prvo ratno izviđanje u trajanju od dva sata.

U narednih dvanaest dana letenja iz Aleksandrije hidroplani su „izvršili ukupno 14 ratnih operacijskih zadataka u trajanju od 31 sata i 30 minuta“. Pri tome se desio i manji incident: 15. maja pri vožnji po luci, hidroplan 306 sa pilotom, p. b. b. Beranom, sudario se sa jednim remorkerom, pri čemu je lakše oštetiо cilindar na propeleru. Potom je komandant 201. grupe naredio da se Hidroplanska grupa od 19. maja potpuno orijentiše na Abukir, odakle je trebalo da ubuduće izvršava ratne zadatke. Za pridošlu jugoslovensku jedinicu nije bilo smeštajnih uslova u RAF-ovim objektima u Abukiru, pa je organizovan smeštaj u hotelima u samom mestu (u stvari: selu, kako ga zovu dokumenti eskadrile). Oficiri su bili smešteni u hotelu „Nelson“, a podoficiri u hotelu „Kompas“. Smeštaj i hrana bili su dobri. Zdravstveno stanje jedinice je bilo solidno, izvršeno je pelcovanje protiv tifusa. U ovom periodu van eskadrile zbog bolesti bio je samo Anton Požeg.<sup>8</sup>

U Abukiru se nalazila i britanska vazduhoplovna logistička jedinica *No. 103 Maintenance Unit* (MU), koja je jugoslovensku Hidroplansku grupu snabdevala gorivom i potrošnim materijalom, a osoblje te dve jedinice ubrzo je razvilo veoma prijateljske i prisne međusobne odnose. To je pored ostaloga, dovelo da je 103. MU ustupila Jugoslovenima nekoliko velikih kontejnera, korišćenih za transport rastavljenih aviona, koje su oni postavili u blizini plaže pred kojom su u moru bili vezani hidroplani i kontejnere preuredili u avio-radionice.

Takođe, komandant 103. MU predao je komandantu Hidroplanske grupe poručniku bojnog broda Petroviću pet vozila koja su stigla sa Balkana u njihov vozni park, a bila su iz sastava jugoslovenskog Vazduhoplovstva vojske. Reč je bila o jednom autobusu, dva kamiona, jednoj pokretnoj radionici i jednom putničkom automobilu, koji su sa skopskog vojnog aerodroma, posle kapitulacije Jugoslavije, prebačeni u Solun, a potom brodom u Egipat, pa su ih sada Englezi vratili Jugoslovenima u Abukiru.

Grupa hidroplana je bila u organskom sastavu jugoslovenske Mornarice do 1. juna 1941. Tada je naređeno da se prepotčini novoformiranoj

---

<sup>8</sup> VA, AEV, k. 109, 2/3-1.

Vazduhoplovnoj eskadri. Administrativno, eskadrila je bila „podmirena kod Sastava jugoslovenskih pomorskih snaga do 1 VII 1941“.<sup>9</sup> Na ovaj način, ratne prilike su uticale na prepotčinjavanje Pomorskog vazduhoplovstva „kopnenom“ vazduhoplovstvu. Činjenica da je u sastavu grupe bilo samo ljudstva za popunu posada, da je na raspolaganju bio veći broj vazduhoplovaca bez rasporeda, kao i da je kontrolu nad njenim aktivnostima imalo britansko vazduhoplovstvo, uticala je da aktivni ostatak Pomorskog vazduhoplovstva postane isključivo vazduhoplovni i da se kao takav uključi u Vazduhoplovstvo. Iako su pojedini savremenici ocenjivali da su „odnosi hidroavijatičara s vazdušnom eskadrom bili svedeni na poneka pitanja administrativnog karaktera“, vremenom je ova jedinica postala potpuno integrisan deo jugoslovenskog vazduhoplovstva van okupirane otadžbine.

Grupa hidroplana je preimenovana u 2. eskadrilu Vazduhoplovne eskadre, s tim da najraniji pomen tog naslova vidimo na pečatu korišćenom 17. juna 1941.<sup>10</sup> Ovaj naziv biće zvaničan tokom njenog postojanja. Oznaka "2" u nazivu eskadrile tumačena je ponegde i činjenicom da je nastala uglavnom od pripadnika 2. hidroplanske grupe Pomorskog vazduhoplovstva. Jugoslovenska eskadrila se, međutim, u dokumentima britanskih 230. skvadrona i 201. grupe različito naziva tokom celog perioda postojanja: *Yugo-Slav Squadron*, *Yugo-Slav Flight*, *Dornier Flight RYSAF*, *No2 RYSAF Squadron* ili *Y.S. Squadron*.

Po izvršenom prepotčinjavanju, 6. juna 1941, eskadrilu je obišao komandant Vazduhoplovne eskadre. Sledećeg dana hidroplansku jedinicu obišao je kralj Petar II u pratnji predsednika Vlade đenerala Simovića.<sup>11</sup>

U realnosti, eskadrila je bila pod direktnom britanskom komandom 230. skvadrona 201. Naval Cooperation Group RAF-a, kome je pridodata i koji je vršio iz iste baze slične zadatke sa hidroavionima Sanderland. Tako se deo aktivnosti jugoslovenske hidroplanske jedinice može rekonstruisati prema dokumentima britanske jedinice kojoj su bili podređeni (230. skvadron, 201. grupe). Eskadrila je dobila zadatke patroliranja nad Sredozemnim morem. Posade hidroplana su kontrolisale prilaze Aleksandriji i Sueckom kanalu, na letovima dužine do tri časa, ujutro i u sumrak.

„Osam hidroplana na plutačama u bistrom plavom moru, lijepo obojeni kontejneri-radionice, pokretna avionska radionica i dva teretna vozila za izvlačenje hidroplana iz mora, jarbol za dizanje jugoslovenske zastave, uređeno igralište za odbojku – sve to na bijelom pijesku, okruženo visokim

<sup>9</sup> VA, AEV, k. 109, 2/3-1.

<sup>10</sup> VA, AEV, k. 109, 1/3-1.

<sup>11</sup> *Službene novine* br. 3, London, decembar 1941, 3; VA, AEV, k. 109, 2/3-1. Kasnije, prilikom smene komandanta 201. grupe RAF, eskadrilu je 24. oktobra 1941, obišao njen dotadašnji komandant *Group Captain* Breyer, a 29. oktobra 1941 novi komandant grupe, *Air Commodore* Slatter. VA, AEV, k. 109, 9/3.

palmama, obasjano južnim suncem, pružalo je ugodnu, čak i pomalo romantičnu sliku izgrađene ratne baze No. 2 Yugoslav Squadron-a. Dakle, uspješno je riješena i druga faza našeg plana postavljenog u domovini. Marljivim i požrtvovanim radom osoblja jedinice na zemlji i u vazduhu izboreno je povjerenje i priznanje 201. grupe našoj jedinici. Dobili smo status sposobnih za prvu borbenu liniju...“ – rezimirao je komandir eskadrile Vladeta Petrović u svom ratnom dnevniku. Jedna od prvih akcija eskadrile iz Abukira bila je uspješno spasavanje posade nastradalog britanskog aviona Blenhajm, 26–27. juna. Ovo traganje je izvršeno prema naredbi komandanta 201. grupe, sa više posada i komunikacijom sa brodovima britanske ratne mornarice.<sup>12</sup> Jugoslovenske posade su pronašle mali gumeni splav sa četiri preživela britanska avijatičara, oko 190 kilometara od obale. Kako im se prvog dana nije moglo pomoći, sutradan se posada hidroplana na čelu sa poručnikom bojnog broda Zobundžijom vratila po njih, bacivši im iz vazduha pakete sa hranom i vodom i ostala kružiti nad njima, dok je druga jugoslovenska posada dovela u pomoć obližnje britanske ratne brodove. Za tri od četiri preživela britanska letaća u splavu bilo je nažalost kasno, jer su se tokom noći, u delirijumu zbog višednevne žeđi, bacili u more. Jedinici preživeli je spasen i nakon što je otpušten iz bolnice u kojoj se oporavljao, odmah je došao u jugoslovensku eskadrilu da se lično zahvali svojim spasiocima.

Prema naredbi komandanta 201. grupe, 28. juna 1941, hidroplani „Yugo Slav Flighta“ su angažovani za kalibražu AME (AHE) – stanica između Aleksandrije i Port Saida. Jedan Dornijer je po poletanju iz Abukira leteo na visini od 1500 fita i u raznim kursevima iz Abukira odnosno Port Saida. Drugi hidroplan bio je u pripravnosti. Zadaci kalibraže nastavljeni su i tokom jula. Po planu 4. jula jedan Dornijer je uzleteo iz Abukira i, izbegavajući zabranjene zone, popeo se na 15.000 fita do iznad mesta Ikingi Mariut. Iznad te lokacije napravio je dva kruga, zatim nastavljao let pravolinijski od 100 nautičkih milja u određenom kursu, vraćajući se do Ikingija i nazad do Abukira, sve održavajući visinu od 15.000 fita. Drugi hidroplan je ostajao u pripravnosti. Za poslove kalibraže, 12. jula su angažovana dva hidroplana Dornijer po istom metodu: jedan na pravcu Abukir–Baltim, drugi na pravcu Abukir–Baltim–El Ahaid–Burg el Arab. Takođe, u ovom periodu (jun–jul) Jugoslovenski skvadron je održavao dva Dornijera u „PP 2 C“ statusu (?). Naredbom od 13. jula sa izvršenjem od 15. jula jugoslovenskom skvadronu dodeljen je (za patrolu – ?) sektor PP2C East, a grčkom 13. skvadronu naoružanom dvomotornim avionima Avro Anson, sektor PP2C West.<sup>13</sup>

---

<sup>12</sup> VA, AEV, k. 109, 2/3-1.

<sup>13</sup> Public Record Office (PRO), Catalogue Reference AIR/27/1425; Operations Record Book of No. 201 Group, 1941. Zahvaljujemo se beogradskom kolekcionaru i istraživaču Mariju Hrelji na ustupljenim dokumentima iz ovog arhiva.

Najveći deo letova bio je redovan i bez incidenata. U toku nekoliko letnjih dana (31. jul, 1. i 7. avgust), jugoslovenski hidroplani su angažovani radi kalibraže A. H. E (AME) stanica<sup>14</sup> u blizini Abukira. Po poletanju vršeni su letovi po 60 milja u svim pravcima i potom su se vraćali u bazu. Odnosno, vršeno je u jednom danu više letova u istom kursu i nazad u narastajućim maršrutama od 30 do 60 km. U narednim danima, jugoslovenski hidroplani su prema naređenju 230. skvadrona vršili „lov na podmornice“. Krajem avgusta, jugoslovenski hidroplani su angažovani u zadacima kalibraže (Abukir–El Ahaid, Abukir–Ikingi Mariut), ali su sada sa njima u tim zadacima leteli i grčki piloti 13. skvadrona na avionima Anson.<sup>15</sup>

Ratne okolnosti donosile su i incidentne situacije. Tako je tokom reglaže PA odbrane Aleksandrije, greškom otvorena vatra na hidroplan 312, ali srećom bez posledica. Sedmog jula, jedna jugoslovenska posada je angažovana da locira H. S. L. (?) koji je napustio – isplovio (?) iz Aleksandrije, preda mu poruku da se vrati. Trećeg avgusta, jedan Do-22 sa dopunskim rezervoarima angažovan je u lociranju grčke podmornice koja se usidрила severno od Roseta Mouth, kao i tegljača Roysterer koji je krenuo da je dovuče do obale. Eskadrila je izvršila tri veće potrage: za jednim turskim parobrodom 10. jula, kao i za dva oborena – nestala britanska aviona jednim torpedonoscem Svordfiš 16. (potraga vršena 16/17. avgusta) i jednim dvomotornim Bofajterom viđenim iznad Burg el Araba na pravcu ka El Amadu koji je pao more 25. (potraga vršena 26. avgusta). Za potrebe izveštavanja, izveden je 24. jula let sa britanskim vojnim dopisnicima.<sup>16</sup>

U toku jula hidroplan Do/H 309 pretrpeo je kvar, a 26. avgusta udes je imao Do/H 311 ali je posada spasena.<sup>17</sup> Naime, u kasno popodne tog 26. avgusta, poleteo je hidroplan 311 sa posadom u sastavu pilot narednik-vodnik Koroša, izviđač poručnik fregate Filipović i radiotelegrafista narednik Kikanović na zadatak patroliranja ispred Aleksandrije. Zbog kvara na motoru, pilot je započeo prinudno sletanje, ali je hidroplan imao lom dela rebara i plovka pri sletanju. Posada je javila za prinudno sletanje, pa je potom krenuo jedan britanski avion-amfibija Sanderland sa komandiro 2. eskadrile Petrovićem i britanskim oficirom za vezu Sajersom u potragu, a takođe i britanski razarač HMS Napier. Kako Sanderland nije uspeo da se spusti pored mesta udesa, tek oko 23,40 časova posadu je iz mora podigao razarač Napier. U toku noći pored oštećenog hidroplana ostao je britanski borbeni čamac, ali ujutro hidroplana nije bilo. Tokom 27 – 28. avgusta organizova-

<sup>14</sup> Nismo identifikovali o kakvim je tačno stanicama reč.

<sup>15</sup> PRO, Catalogue Reference AIR/27/1425; Operations Record Book of No. 201 Group, 1941. 64–139.

<sup>16</sup> VA, AEV, k. 109, 4/3-1; PRO, Catalogue Reference AIR/27/1425; Operations Record Book of No. 201 Group, 1941.

<sup>17</sup> VA, AEV, k. 109, 4/3-1.

no je traženje, ali hidroplan 311 nije pronađen. Voda je prodorom u plovak, kako je zaključeno, učinila da avion potone. Slično se dogodilo u junu 1940, sa hidroplanom 303 kod Makarske. Ratni uslovi i drugačije karakteristike mora nisu dozvoljavali dalje aktivnosti, pa je Do/H 311 otpisan. Jugoslovenska eskadrila izrazila je svoju zahvalnost posadi razarača, kao i komandantima 201. grupe i 230. skvadrona na brzom reagovanju i spasavanju posade.<sup>18</sup>

Potom, 11. septembra, jedan Do-22 je angažovan u zadacima kalibraže radio-stanica, leteći na 10.000 fita u tri pravca po 30 milja i nazad. Na sličan način je 20. i 26. septembra vršena kalibraža Gun Operations Room-a u Abukiru sa jednim Do-22, a 23. septembra kalibraža za potrebe No. 205 A. M. E Station.<sup>19</sup>

Prilikom leta 9. jula, za potrebe reglaže PAA, kompletna odbrana aleksandrijske luke je otvorila vatru na jugoslovenski hidroavion, srećom bez posledica.<sup>20</sup> Ovaj slučaj je najverovatnije bio povod da se tokom avgusta i septembra sa krila uklone veliki beli Kosovski krstovi koji su mogli da podsećaju na nemačke oznake.<sup>21</sup> Na krilima je zadržana samo jugoslovenska kokarda sa postojećim rasporedom boja i dimenzijama. Po uzoru na Britance zastava na kormilu pravca je smanjena i premeštena na vertikalni stabilizator.<sup>22</sup> Sem retkih izuzetaka, Velika Britanija nije dopuštala primenu drugih oznaka na vojnim područjima pod svojom komandom. Izuzetak je napravila samo na Mediteranu 1941. godine kada je, osim Jugoslovenima, i Grcima jedno vreme dopustila upotrebu njihovih kokardi i zastave na avionima.<sup>23</sup> Britanska komanda je to Jugoslovenima teško mogla da zabrani, jer su hidroavijatičari leteli na sopstvenom vazduhoplovnom materijalu. Inače, u RAF-u je bilo uobičajeno da se skvadronima popunjenim isključivo strancima dopuste samo nacionalne oznake malih dimenzija kod kabine ili na nosu aviona.

Sav trud oko prilagođavanja oznaka, pa i slanje poručnika korvete Antona Požega u Centar protivvazdušne odbrane RAF-a na Srednjem isto-

---

<sup>18</sup> VA, AEV, k. 109, 5/3-1 do 7. Avion Do/H 311, imao je i britanski serial AX 713. Motor HS 12Y-21 bio je br. 215926/485721. Britanski dokument navodi da je naleteo 276,35 sati pre udesa.

<sup>19</sup> PRO, Catalogue Reference AIR/27/1425; Operations Record Book of No. 201 Group, 1941. 64–139.

<sup>20</sup> VA, fond EV, k. 109, f. 3, d. 4; F. Lolić, *Dejstva...*, 72.

<sup>21</sup> Imperial War Museum (IWM), London, negativni E2684E, E2686E, CM 719, 723 i 724; Predrag V. Miladinović i Aleksandar Kolo, *Vazduhoplovne oznake Kraljevine SHS/Jugoslavije 1924–1944*, Vesnik br. 38, Beograd, avgust 2011, 124.

<sup>22</sup> IWM, negativni CM CM 2247, 2254 i CM 2260; P. Miladinović i A. Kolo, *Vazduhoplovne oznake Kraljevine SHS/Jugoslavije 1924–1944*, 124; F. Lolić, *Hidroavioni Do-H*, 32; Isti, *Dejstva*, 70–72.

<sup>23</sup> Κανδύλακης, Κορομπιλης, Νταλουμης, Τσωνος, *ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΑΕΡΟΣΚΑΦΗ από το 1912 έως ΣΗΜΕΡΑ*, IPMS ΕΛΛΑΔΟΣ, 1992, 36.



ku (Air Defense Center) nisu bili dovoljna garancija da se izbegnu novi incidenti. Tako je 14. oktobra kompletna britanska flota u dva navrata (srećom bez posledica) otvorila PA vatru na odeljenje hidroaviona koje je obezbeđivalo savezničku flotu.<sup>24</sup>

U oktobru je izgubljen još jedan hidroplan jugoslovenske eskadrile. Ovog puta bio je to Do/H broj 312. Posada u sastavu pilot narednik Omišl, izviđač poručnik korvete Skopal i mehaničar-strelac narednik-vodnik Božić poletela je oko 5,40 časova radi potrage za jednim palim britanskim Blenhajmom. Zbog kvara na motoru, hidroplan je prinudno sleteo na 20 nm zapadno od Aleksandrije i 6 nm od obale. Avion je imao lom na sletanju, ali je ostao na površini, da pluta. Druga posada u hidroplanu 306, javila je bazi za udes hidroplana 312 i vratila se u bazu. Na zadatak je upućen drugi par hidroplana. U međuvremenu, tročlana posada je sedeći na desnom krilu čekala pomoć, sve dok je oko 8,30 nije pokupio britanski razarač HMS Hotspur. U isto vreme nad mestom udesa je kružio hidroplan 307, koji je poslat da izvidi šta je sa posadom. Upućen je potom motorni čamac 201. grupe sa zadatakom da dotegli teško oštećen hidroplan br. 312. Kako pokušaji za tegljenje nisu bili efikasni posle izvesnog vremena komandant razarača Hotspur koji je bio na mestu događaja, naredio je da se jugoslovenski hidroplan potopi mitraljeskom vatrom sa svog broda.<sup>25</sup> Tako je eskadrila ostala bez još jednog hidroplana, koji je mogao da se osposobi da su okolnosti bile drugačije.

U akcijama nad Mediteranom, letaćki sastav i tehničari ove jedinice imali su dosta problema. Održavanje aviona je bilo otežano zbog nedostatka rezervnih delova, a klimatski uslovi drugačiji nego na Jadranu. Peščane oluje su uticale na ispravnost motora i aviona. Iako malobrojna, tehnička ekipa eskadrile je radila neumorno tokom jeseni: u septembru 1941, bila je završena revizija (motora) na hidroplanu Do/H 309 i 24. septembra „hidroplan je spušten u vodu“. Sutradan 25. septembra, hidroplani DO/H br. 308 i 313, kao i Sim XIV br. 157, bili su „izvučeni na kopno“. Radovi na ovim hidroplanima bili su završeni tek u novembru, kada su hidroplani ponovo „spušteni u vodu“. Tada je u radove uzet hidroplan Do/H 307, koji je bio oštećen od PA vatre sa jednog broda.<sup>26</sup> Sasvim je moguće da je zbog težeg oštećenja koje je imao na sletanju u Abukir aprila 1941, hidroplan br. 302 izbrisan iz brojnog stanja 1. novembra 1941.

Krajem novembra, hidroplan 307 je oštetila posada norveškog parobroda. Naime, 23. novembra 1941, posada u sastavu pilot narednik Pišpek,

---

<sup>24</sup> Požeg Anton – Viktor, *Moj ratni put*, Beograd 1987, neobjavljeno autorizovano sećanje.

<sup>25</sup> VA, AEV, k. 109, 8/3-1 do 22. Hidroplan Do-22 br. 312 imao je motor HS 12Z-21 sa brojem 485712/215927.

<sup>26</sup> VA, AEV, k. 109, 7/3-1. Isto, 9/3-1.

izviđač poručnik Ivković i narednik Kikanović poletela je u 6,29 h a oko 7.00 sa broda koji je osmotren iznenada je otvorena vatra. Hidroplan je bio pogođen, a narednik Kikanović teško ranjen. Pilot je oštećeni hidroplan okrenuo ka bazi, radi što bržeg zbrinjavanja ranjenog Kikanovića i sletanja. Kasnije je utvrđeno da je bila reč o norveškom transportnom brodu *Harbo Jensen*.<sup>27</sup>

*Pregled izvršenih letova 2. eskadrile u 1941.*

	Broj letova	Časova
Jun	107	190 h 35 min
Jul	61	180 h 30 min
Avgust	45	105 h 10 min
Septembar	45	96 h 10 min
Oktobar	54	113 h 15 min
Novembar	72	159 h 40 min
Decembar	86	203 h 10 min

*Struktura letova – izvršenih zadataka 2. eskadrile tokom 1941.*<sup>28</sup>

Tip zadatka							
	Jun	Jul	Avgust	Septembar	Oktobar	Novembar	Decembar
Izviđanje –patrolna služba ispred Aleksandrije	58	46	31	30	31	29	48
Letovi za reglažu PAO Aleksandrije i Port Saida	4	12	3	5	4		
Vežbe pilota	28						
Probni letovi	7	7	6	3	1	6	10
Traženje posade nestalih aviona –brodova	10	4	5	6	10		
Let za fotografisanje				1			
Let sa engleskim vojnim dopisnicima		1					
Traženje podmornica					3	29	28
Vežbe bombardovanja						1	
Školovanje						5	
Prelet						2	
Let za probno pristajanje na jezero Edku					2		
Let za prikazivanje hidroplana PAO					1		
Let za izviđanje Do/H 312					1		

Brojno stanje eskadrile je još izvesno vreme po dolasku u Egipat ostalo na nivou stanja sa kraja aprila. U junu je na brojnem stanju bilo 8 avio-

<sup>27</sup> VA, AEV, k. 109, 13, 14, 17/3-1. Prema britanskom izveštaju avion 307 je imao motor HS12Y-21 485723/215923.

<sup>28</sup> Obe tabele na bazi mesečnih statistika, VA, AEV, k. 109, f. 3.

na i 30 ljudi. Struktura eskadrile bila je: 16 oficira (7 pilota, 8 izviđača, 1 tehnički oficir) i 14 podoficira (4 pilota, 3 telegrafiste, 5 mehaničara, 1 šofer, 1 pisar). Eskadrila je imala 6 vozila, 2 radionice, 2 kamiona, 1 autobus i 1 putnički automobil. Kako je eskadrili nedostajalo zemaljsko osoblje, britanska komanda je dodelila nešto svog ljudstva: 2 podoficira i 2 vojnika, kao i svog oficira za vezu. Dodeljena je i manja grupa avio-mehaničara iz sastava snaga Slobodnih Francuza.<sup>29</sup>

U toku jula promenjeno je brojno stanje ljudstva i tehnike; eskadrila je pojačana sa 8 vojnika. Francuski mehaničari su otišli po nalogu svoje komande, a komanda jugoslovenske hidroeskadrile tražila je da se iz te grupe trojica ponovo dodele eskadrili. Izmenjen je britanski oficir za vezu, koji je sada bio p/o Syers, a u eskadrili je bio jedan britanski podoficir i 3 vojnika. Za potrebe 3. eskadrile predat je jedan Opel Blic, a autobus na aerodrom Šalufa.<sup>30</sup>

Na zahtev Vlade u Londonu utvrđeno je brojno stanje snaga Jugoslovenske vojske na Bliskom istoku na dan 21. jula 1941: u sastavu Vazduhoplovstva bilo je po činovima: 103 oficira, 100 podoficira i 37 kaplara i redova. Odnosno po struci: 120 pilota, 12 izviđača, 5 radio-telegrafista, 31 mehaničar-strelac, 31 mehaničar, 3 lekara, 2 inženjera i 36 ostalih lica. U sastavu Pomorskog vazduhoplovstva: 15 mašinskih oficira, 2 strojna oficira, 14 podoficira i 8 kaplara – redova, odnosno 12 pilota, 8 izviđača, 3 mehaničara-radiotelegrafiste, 3 mehaničara-strelca, 5 mehaničara i 8 ostalih zanimanja – struka. Kod vojske bilo je još 80 ljudi, a kod Mornarice još 94 lica svih činova.<sup>31</sup>

Tokom septembra 1941, u eskadrilu je dokomandovana grupa od deset podoficira i jednog redova, pa je brojno stanje naraslo na 49 pripadnika (16 oficira, 24 podoficira, 9 kaplara-redova).<sup>32</sup> Većim prilivom ljudstva u oktobru, brojno stanje naraslo je na 92 pripadnika (18 oficira, 35 podoficira, 39 kaplara i vojnika). Eskadrili su vraćeni jedan kamion Opel-Blic i autobus. U novembru je brojno stanje eskadrile poraslo na 110 ljudi, dolaskom grupe podoficira (19 oficira, 52 podoficira, 29 kaplara, 39 redova). Isto brojno stanje, uz izmenu po jednog oficira i podoficira, ostalo je u decembru 1941. Konačno, iz Vazduhoplovnog centra u Amanu, prema naredbi od 31. decembra 1941, upućeno je pet vazduhoplovnih izviđača čina potporučnik-kapetan II klase.<sup>33</sup>

Tokom godine organizovani su kursevi jezika i doobuke letenja za pilote koji su doleteli iz Jugoslavije a nisu bili kompletno preobučeni na Do-

<sup>29</sup> VA, AEV, k. 109, 3/3-1.

<sup>30</sup> VA, AEV, k. 109, 4/3-1.

<sup>31</sup> Arhiv Jugoslavije, fond 341, f. 1, Ref R 6663/3131/G, šifrovan telegram đenerala Ilića, 21. jul 1941.

<sup>32</sup> VA, AEV, k. 109, 7/3-1.

<sup>33</sup> VA, AEV, k. 109, 9, 17/3-1; Isto, k. 112, 8/3-1.

22. U toku novembra, u eskadrili su za letenje na Do/H obučena dva britanska pilota, p/o Gordon i F/sgt Sumison.<sup>34</sup>

Početak januara 1942, komanda Vazduhoplovstva je, na bazi ranije donetog memoranduma o organizaciji i upotrebi Vazduhoplovstva na Srednjem istoku i odobrenja britanskih vazduhoplovnih komandi, pristupila reorganizaciji svojih snaga. Po ovom planu trebalo je formirati po jednu lovačku, izviđačku i bombardersku vazduhoplovnju grupu, sa po dve eskadrile po osam aviona. Druga eskadrila je trebalo da se „automatski bez prekida svog dejstva“ pretvori u izviđačku grupu.<sup>35</sup> Za potrebe popune 3. bombarderske eskadrile 31. januara 1942, iz sastava 2. eskadrile izdvojeno je 25 podoficira, kaplara i redova na čelu sa poručnikom fregate Aleksandrom Markovićem.<sup>36</sup>

Hidroplanska eskadrila je bila angažovana u protivpodmorničkom patroliranju i tokom 1942. Dana 2. februara 1942, za vreme obavljanja zadatka, hidroplan Sim-XIV-H br. 157 imao je katastrofu na 20–30 milja zapadno od Aleksandrije, u kojoj su stradali narednici Šimun Pišpek i Kamenko Petrović, dok je poručnik fregate Boleslav Ivković teško ranjen. Komandir eskadrile Petrović navodi da je teško primio ovaj gubitak, posebno zbog toga što su Britanci službeno konstatovali kako je jugoslovenski hidroplan pao, a ne oboren od zrna nemačkih artiljerije.

Tokom marta te godine, uobičajen tempo aktivnosti bilo je jedan let u toku dana. Poletalo se oko 12.35–12.45 i patroliranje je trajalo od 2 do 2,5 časa. U tom periodu nije bilo posebnih otkrića na moru, osim pojedinih savezničkih konvoja, transportnih ili linijskih brodova, ali ne i neprijateljskih plovila. Od 24. marta intenzivirana je aktivnost, pa su vršeni i probni letovi, osim redovnih jutarnjih i podnevnih patrola. Za sve zadatke tokom marta korišćen je samo hidroplan br. 309, na kome su se menjale posade. Od 26. marta 1942, posle probnih letova uveden je i hidroplan br. 313, a potom od 31. marta i hidroplan br. 307.

U prvoj polovini aprila uvedena su po dva redovna patrolna leta. Jedan let je izvođen u ranu zoru posle 3 časa, sa povratkom do 6 časova, a drugi posle 13 sa povratkom do 17 časova. Poslednje nedelje funkcionisanja jedinice, 15–22. aprila, vršena su po dva patrolna leta popodne, posle 13 časova u trajanju do 3 časa. Hidroplani korišćeni u ovom periodu bili su preostali Dornijeri br. 307, 309 i 313. Stanje je bilo standardno (upisano kao *Nil enemy report*). Dana 16. aprila, međutim, jugoslovensku posadu u sastavu Ankon–Zlatanović–Ceraj na hidroplanu 309 napala su dva nemačka dvomotorne bombardera Ju-88, na 55 milja od Aleksandrije. Posle deseto-

---

<sup>34</sup> VA, AEV, k. 109, 12/3-1

<sup>35</sup> VA, AEV, k. 112, 1/4-1.

<sup>36</sup> VA, AEV, k. 112, 5/4-1.

minutne borbe, jugoslovenski hidroplan se izvukao i vratio u bazu oko 15 časova.<sup>37</sup>

Kada je kod jugoslovenskih snaga na Srednjem istoku buknula tzv. Kairska afera, komandir eskadrile Petrović je preporučio ljudstvu da se u sukobljenim stranama podrži generalska grupa. U to vreme među pripadnicima jedinice aktivno se pojavljuje kasnije vodeći komunistički simpatizer Ratko Jovanović, koji je „nagovarao hidroavijatičare da se distanciraju od kralja“.<sup>38</sup> Britanske vojne vlasti nisu trpele mešanje politike u ratno delovanje. Preduzeti su koraci da sve jugoslovenske jedinice koje su se opredeljivale među sukobljenim stranama jugoslovenskog vojnog vrha budu odmah rasformirane, a ljudstvo internirano.

Tako se desilo i sa 2. eskadrilom Vazdušne eskadre, koja je u borba-ma skoro bez prekida bila više od godinu dana. Poslednji ratni let eskadrile izvršen je 22. aprila od 13.30 do 16 časova, na hidroplanu 307, a posadu su činili Ankon, Karadžić i Bačić. Eskadrila je sutradan, 23. aprila, rasformirana. U rano jutro 27. aprila, ljudstvo je napustilo sastav britanskog 230. skvadrona i upućeno je u logor Abasija kod Kaira.<sup>39</sup> Pet preostalih Do-22 je potom rashodovano.<sup>40</sup>

Do 23. aprila 1942. kada je obavljen poslednji ratni zadatak, ukupno je izvršeno 737 borbenih zadataka (723 na Do-H, 14 na Sim XIV-H) sa oko 1.710 (1.670+40) časova i 193 ostalih letova sa oko 70 časova.<sup>41</sup> Skoro svakodnevno je nadzirano pomenuto područje Mediterana sa 2–4 aviona. Na tim zadacima dva letača jedinice su poginula, a dva ranjena; izgubljena su 3 hidroaviona. Početkom 1942, zbog uspešno obavljenih zadataka vazduhoplovni maršal Teder je dva puta pohvalio jedinicu.<sup>42</sup>

Kairska afera iz 1942. i ovde je imala poguban uticaj. Zbog podela ova uspešna jedinica je raspuštena i ljudstvu je izvesno vreme onemogućeno da učestvuje u borbama. Gašenje ove jedinice može se uzeti i kao formalan kraj postojanja Pomorskog vazduhoplovstva Kraljevine Jugoslavije. Ljudstvo Pomorskog vazduhoplovstva uključeno je u vazduhoplovne jedinice sa pripadnicima Vazduhoplovstva vojske posle obnavljanja letenja u 1943. godini.

---

<sup>37</sup> PRO, Catalogue Reference AIR/27/30; Operations Record Book of No. 2 Yugoslav Squadron, March 1942.

<sup>38</sup> L. Zobundžija, *n. n.*, 497–498; Đ. Martić, *n. n.*

<sup>39</sup> PRO, Catalogue Reference AIR/27/30; Operations Record Book of No. 2 Yugoslav Squadron, April 1942.

<sup>40</sup> L. Zobundžija, *n. n.*, 497–498; Đ. Martić, *n. n.*

<sup>41</sup> V. Petrović u svojim sećanjima navodi da je izvršeno ukupno 912 ratnih zadataka, sa 1.760 sati u vazduhu.

<sup>42</sup> F. Lolić, *Hidroavion DO-H*, monorama Front, br. 1000, 23. septembar 1977; F. Lolić, *Leteći leptan*.

Poremećaj hijerarhijskih odnosa posle puča 27. marta 1941. i vojnički slom definitivno su poremetili unutrašnje odnose i doveli do pada discipline u vazduhoplovnim redovima na Bliskom istoku. To je omogućilo nekoliko talasa podela: kairsku aferu 1942. i izdvajanje propartizanskih kadrova početkom 1944. S druge strane, zbog nerealnost vojnog vrha da uvidi sa kakvim je efektivima napuštena Kraljevina, saveznici su često sa nipoštašavanjem i nerazumevanje tretirali Vazduhoplovstvo u egzilu. Jačanje komunističkog partizanskog pokreta posle kapitulacije Italije u jesen 1943. i zaokret u savezničkoj politici prema pokretima otpora u Jugoslaviji dovešće 1944. do preokreta – stvaranja partizanskih vazduhoplovnih formacija u okviru RAF-a i do postepenog gašenja Kraljevskog vazduhoplovstva tokom jeseni 1944. godine. Govor kralja Petra II preko londonskog radija 12. septembra 1944, bila je simbolična tačka za postojanje Vazduhoplovstva Kraljevine Jugoslavije.

Bojan B. Dimitrijević

THE YUGOSLAV FLOATPLANE SQUADRON IN ABOUKIR  
1941–1942

*Summary*

The article gives an overview of the combat activities of the Yugoslav floatplane Squadron that evade the capitulation of the Yugoslav Army, flew since 16<sup>th</sup> April 1941 over the Greece and Mediteranean and continued fighting against the Axis with the Royal Air Force. The unit was stationed in Aboukir, Egypt until April 1942. The Squadron operated eight Dornier Do-22s plus a sole Yugoslav SIM-XIV-H floatplane. It was part of the exile Royal Air Force, but was operationally attached to the 230<sup>th</sup> Squadron RAF. The article was written on the original documents of the unit, which are preserved in the Serbian Military Archive, Belgrade, and documents from the Public Record Office.