УДК: 358.42(519.3+519.5)“1950/1953“
050:94(519.3+519.5)“1950/1953“
COBISS.SR-ID 184057353
DOI број: 10.5937/vig2502189K

Језик рада: српски
Примљен: 02.12.2025.
Прихваћен: 25.12.2025.
Тип рада: оригиналан научни рад

Др Илија Кукобат*, научни сарадник
Институт за савремену историју, Београд, Србија
E-mail: ilija.kukobat@isi.ac.rs

ЈУГОСЛОВЕНСКА ВАЗДУХОПЛОВНА ПЕРИОДИКА О УПОТРЕБИ АВИЈАЦИЈЕ У КОРЕЈСКОМ РАТУ

АПСТРАКТ: *Корејски рат представљао је први оружани сукоб током периода Хладног рата у коме су се индиректно сударили две светске суперсиле, САД и СССР. Овај сукоб је важан и за историју ваздухопловства као први у ком су обе стране масовно користиле млазну авијацију, као и због распрострањене употребе хеликоптера од снага Уједињених нација. Такав развој није промакао ни посматрачима у Југославији, који су у више ваздухопловних листова стручног и популарног карактера (Ваздухопловни гласник, Крила Армије, Чувари неба, Народна крила, Аеросвет) преносили новости о употреби авијације у Кореји. У раду ће бити представљен садржај који су доносили, као и питање тачности појединих изнетих података.*

КЉУЧНЕ РЕЧИ: *Југославија, Корејски рат, ваздухопловство, штампа, Ваздухопловни гласник, Крила Армије, Чувари неба, Народна крила, Аеросвет*

* ORCID: 0000-0002-3855-2551

Корејски рат, вођен од 1950. до 1953. године, био је први велики оружани сукоб током периода Хладног рата у ком су се посредно сукобили Савез Совјетских Социјалистичких Република (СССР) и Сједињене Америчке Државе (САД). Формално се овај рат ни данас (2025) не сматра завршеним, будући да је 1953. потписано само примирје између снага Северне Кореје и Народне Републике Кине, које је подржавао СССР, и Јужне Кореје, коју су подржавале Уједињене нације (превасходно САД). Корејски рат интересантан је и са становишта историје ваздухопловства. Почетак рата био је обележен превлашћу у ваздуху севернокорејских снага, опремљених совјетским борбеним авионима на клипни погон (ловци *јаковљев* Јак-9, јуришници *иљушин* Ил-10), док јужнокорејска војска практично није ни имала авијацију. То стање преокренуло се доласком америчке авијације на корејско тло, посебно јединица опремљених млазним ловачким авионима Ф-80 *шутинг стар* (Lockheed F-80 Shooting Star), а за њима и још модернијим ловцима-бомбардерима Ф-84 *тандерџет* (Republic F-84 Thunderjet) и ловцима Ф-86 *сејбр* (North American F-86 Sabre). Уз њих, у Кореји су коришћени и британски млазни авиони *метеор* (Gloster Meteor), али и низ клипних авиона: Ф-51 *мустанг* (North American P-51 Mustang), Ф-82 *твин мустанг* (North American P-82 Twin Mustang), Ф4У *корсер* (Vought F4U Corsair), Б-29 *супертврђава* (Boeing B-29 Superfortress) и други. Укључивање кинеске авијације у сукоб довело је до појаве других клипних совјетских авиона на корејском небу: ловаца *лавочкин* Ла-9 и бомбардера *тупољев* Ту-2.

Као одговор на појаву модернијих америчких авиона, Совјети су севернокорејску и кинеску авијацију снабдели својим млазним ловцима *микојан–гурјевич* МиГ-15, чиме су донекле, мада не сасвим, умањили превласт снага Уједињених нација у ваздуху. Често су авионима са севернокорејским ознакама управљали пилоти 64. ловачког авијацијског корпуса совјетског ваздухопловства, међу којима је било и учесника Другог светског рата. Они су били у стању да парирају америчким авијатичарима, такође искусним ветеранима, док су кинески и севернокорејски пилоти били знатно мање искусни и трпели су веће губитке. Поменуте летелице биле су део прве генерације млазних борбених авиона, чија је основна разлика у односу на клипне претходнике била у погонској групи. Тактика њихове примене и убојна средства остали су исти (митраљези, топови, невођене

ракете и бомбе). Иако су млазни авиони примењени у борби током Другог светског рата код Британаца и Немаца, у Кореји је дошло до далеко масовније употребе млазне авијације него у претходном сукобу, а први пут и до ваздушних бојева у којима су је користиле обе стране. Корејски рат упамћен је и по првој употреби хеликоптера у војне сврхе, претежно за евакуацију рањеника и десанте мањих размера. Стога је веома исправна оцена, која се још 1951. појавила у југословенској периодици, да је Корејски рат био „једна врста војног полигона" на ком су обе стране испитивале ново наоружање и стицале нова искуства.[1]

***

Федеративна Народна Република Југославија се у време Корејског рата налазила у сложеном спољнополитичком положају. С једне стране, налазила се у политичком сукобу са Источним блоком од 1948. и доношења Резолуције Информбироа, а веровало се да је могуће и прерастање сукоба у оружани. С друге, започето је постепено приближавање Западном блоку, које је кулминирало укључивањем Југославије у програм војне помоћи 1951. године. Поред тога, избор Југославије као несталног члана у Савет безбедности Уједињених нација ојачао је њен спољнополитички положај и способност вођења самосталне спољне политике на дистанци од оба хладноратовска блока и уз подршку неколико ванблоковских земаља.[2]

[1] Више у: Robert F. Futrell, *The United States Air Force in Korea 1950-1953* (Washington D.C: United States Air Force Office of Air Force History, 1983); Robert F. Dorr, Jon Lake and Warren Thompson, *Korean War Aces* (Oxford: Osprey Publishing, 1995); Xiaoming Zhang, *Red Wings over the Yalu: China, the Soviet Union, and the Air War in Korea* (College Station: Texas A & M University, 2002); Leonid Krylov and Yuriy Tepsurkaev, *Soviet MiG-15 Aces of the Korean War* (Oxford: Osprey Publishing, 2008); Zlatko Rendulić, *Lovačka avijacija 1914–1945* (Beograd: Teovid, 2014), 198–222; Igor Seidov, *Red Devils over the Yalu: A Chronicle of Soviet Aerial Operations in the Korean War* (Solihull: Helion & Company, 2014); Сава Пустиња, *Ловачки авиони* (Београд: издање аутора, 2018), 49–69. Цитат из: Стеван Синђелић, „Кореја – велики ваздухопловни полигон", *Крила армије*, 21. 7. 1951, 4.

[2] Више у: Jadranka Jovanović, *Jugoslavija u Organizaciji Ujedinjenih nacija (1945–1953)* (Beograd: Institut za savremenu istoriju, 1985), passim; Aleksandar Životić, „Insistiranje na principima? Jugoslavija i počeci rata u Koreji 1950–1951", *Annales: anali za istrske in mediteranske študije*, Vol. 24, No. 4 (2014), 595–599; A. Životić, „Strah ili realnost? Mogućnost sovjetske vojne intervencije u Jugoslaviji 1948–1953", *Istorija 20. veka*, god. XL, br. 1 (2022), 107–128, https://doi.org/10.29362/ist20veka.2022.1.ziv.107-128; Милан Гулић, *Југословенска држава 1918–2006: од Прводецембарског акта до Мајског референдума* (Београд: Институт за савремену историју, 2023), 593–600, 605–611, 641–642.

Југословенско ратно ваздухопловство (ЈРВ) почетком педесетих година налазило се на својеврсној прекретници. До 1948. године главни извор борбених авиона био је СССР. Прекид испорука условио је продужење коришћења технике заостале из Другог светског рата, чији је век употребе убрзано истицао. Те тешкоће донекле су превазиђене напорима домаће ваздухопловне индустрије која је произвела више типова школских авиона и ловачки *икарус* С-49. Главни начин модернизације представљале су испоруке авиона и других средстава у оквиру програма западне војне помоћи, покренутог 1951. године. Прве испоруке обухватале су само авионе са клипном погонском групом. Југословенски руководиоци били су веома заинтересовани за испоруке млазних авиона, свесни да се ради о последњој речи ваздухопловне технике. Покушавали су да их обезбеде још од 1946, али је до првих испорука дошло 1953. године.[3]

Југословенска ваздухопловна јавност упознавала се кроз ваздухопловну периодику са развојем млазне авијације и хеликоптера, укључујући и њихову употребу у Кореји. Чланке посвећене овој теми објављивало је чак пет часописа. Два је издавала Команда ЈРВ: стручни, *Ваздухопловни гласник* (излазио од 1945. до 1992. и под називима *Глас ваздухопловства* и *Гласник РВ и ПВО*) и информативни, *Крила армије* (1948–1991). Други издавач био је Ваздухопловни савез Југославије (ВСЈ), који је такође објављивао два часописа, *Народна крила* (1947–1951, 1953–1954) и *Аеросвет* (1951–1966). Пети лист, *Чувари неба* (1948–1951), покренут је као илустровано издање Команде ЈРВ, али је његово издавање у последњој години постојања преузео ВСЈ.[4]

[3] Више у: Milan Micevski i Bojan Dimitrijević, *Jets: mlazni avioni zapadnog porekla u jugoslovenskom naoružanju 1953–1974* (Beograd: Spektar, 1990); Ivan Laković, *Zapadna vojna pomoć Jugoslaviji 1951–1958* (Podgorica: Istorijski institut Crne Gore, 2006); В. Dimitrijević, *Jugoslovenska narodna armija 1945–1959* (Beograd: Institut za savremenu istoriju, 2014); В. Dimitrijević, *Jugoslovensko ratno vazduhoplovstvo i protivvazdušna odbrana* (Beograd: Institut za savremenu istoriju, 2017), passim; Илија Кукобат, *Совјетски утицаји на југословенско ваздухопловство 1944–1949: између сарадње и супротстављања* (Београд: Институт за савремену историју, 2020), passim; Bojan Dimitrijević i Milan Micevski, *Titovi gromovnici: Republic F-47D Thunderbolt u JRV 1952–1961* (Beograd: Institut za savremenu istoriju, 2024).

[4] „Iz uredništva", *Glas vazduhoplovstva*, br. 1/1945, 31; Ladislav Ambrožič, „Izgradimo jako sportsko vazduhoplovstvo", *Narodna krila*, br. 1/1947, 1; „О листу *Крила армије*", *Крила армије*, бр. 1, 15. 7. 1948, 1; „*Народна крила* поново излазе", *Narodna krila*, br. 1/1953, 1; Ivan Tanović, *Bibliografija: Glasnik RV i PVO 1941–1985* (Beograd: Uprava za ratno vazduhoplovstvo SSNO, 1985), VII–XII; И. Кукобат, „Ваздухопловни савез Југославије 1945–1953: скица за историју једне друштвене и спортске организације у социјалистичкој Југославији", *Војноисторијски гласник*, год. 68, бр. 2 (2018), 172–174; И. Кукобат, *Совјетски утицаји*, 100–104, 149–150.

***

Чланци објављивани у овим часописима имали су различиту тематику и различит начин преношења информација, у складу са њиховом врстом. Могу се поделити на стручне анализе, репортаже и кратке информације. Најчешћи извори података (у случајевима где су наведени) били су им страни часописи, као што су *Interavia*, *Flugwehr und Technik*, *Flight*, *Aviation Week* и *Military Review*, а понекад и дневна штампа, нпр. француски *Фигаро*.

Први чланци који су се појавили у *Ваздухопловном гласнику*, *Народним крилима* и *Чуварима неба* били су посвећени упознавању јавности са типовима летелица коришћених у Кореји и њиховим карактеристикама, нарочито по питању наоружања. Ти прегледи објављени су већ крајем 1950. и почетком 1951. године. Занимљиво је да се у овим прегледима помињу и поједине совјетске летелице које се никад нису нашле на корејском небу, као што су били Јак-15 и МиГ-9.[5]

Анализе објављене у *Народним крилима* и *Чуварима неба* током 1951. доносиле су читаоцима уопштене информације, изложене на прилично сличан начин. Ваздушни рат над Корејом посматран је у четири фазе. Истакнута је надмоћ севернокорејске авијације у првој фази (јун и јул 1950), затим потпуни прелазак превласти у руке снага Уједињених нација у другој (август и прва половина септембра 1950) и посебно трећој (друга половина септембра и октобар 1950), те делимично компликовање ситуације на крајњем северу полуострва после појаве млазних ловаца на севернокорејској страни (од новембра 1950). Примећено је да су на почетку рата амерички млазни авиони имали проблема са базирањем у Кореји будући да је могао да их прихвати само аеродром код Сеула, тако да су ловци Ф-80 морали да долећу из Јапана и могли су да се задрже у зони дејстава свега 15 минута. Ситуација је донекле побољшана дејствима млазне морнаричке авијације са носача авиона. Клипни стратешки бомбардери Б-29 полетали су са острва Окинава, бомбардујући противничке комуникације и вршећи понекад и тактичке задатке без значајнијег успеха. Ловци-бомбардери окарактерисани су као најкориснији вид авиона будући да су остваривали ефикасно садејство са копненом војском и

[5] „Vazduhoplovstvo u korejskom sukobu", *Narodna krila*, br. 9/1950, 17; „Podaci o avionima upotrebljenim u sukobu u Koreji", *Ваздухопловни гласник*, бр. 1, год. 7 (јануар – фебруар 1951), 94–102; „Avijacija u korejskom sukobu", *Čuvari neba*, br. 22, god. 4 (1951), 18–19, 22.

делимично су могли да се користе и у ваздушним борбама. Примећена је и знатна употреба хеликоптера за извиђање, превоз рањеника и извлачење ваздухопловаца оборених дубоко у непријатељској позадини, али и нових видова убојних средстава: ракета *тајни тим* (Tiny Tim) за дејства по мостовима и бункерима, напалм-бомби за уништавање возила и живе силе и радио-навођених бомби АЗОН и РАЗОН.[6]

Посебну пажњу привукао је проблем вођења ваздушног боја млазних ловаца. Услед великих брзина, посебно у сусрету, пилотима је остајало изузетно кратко време за распознавање противничког авиона, нишањење и отварање ватре. Публицисти су то време процењивали на свега 16 секунди за све три радње. Стога су развијени уређаји за идентификацију „свој-туђ" и електронски, односно радарски нишани. Примећено је да пилоти више цене митраљеско него топовско наоружање због веће брзине зрна и брзине ватре, али и да су конструктори најављивали „једно ново оружје, AAM-робот (Air-to-Air Missile)", односно вођене пројектиле ваздух-ваздух.[7]

Аналитичке чланке објављивала су и *Крила армије*, с тим што је њихов садржај био прилагођен професионалним припадницима ЈРВ, а тиме и подробнији. Неке од анализа настојале су и да на основу резултата сукоба у Кореји донесу закључке о даљем развоју авијације. За почетак, примећено је да су се у страној штампи у готово исто време појављивала међусобно противречна гледишта о употреби авијације, почевши од потпуног негирања употребљивости млазне авијације у борби до тврдњи како је управо она преокренула ток рата. Међутим, уочено је да је америчко ваздухопловство увидело своју грешку са почетка рата и повећало број летова у циљу пружања директне подршке копненим снагама, насупрот индиректној уз масовну употребу лаке и школске авијације за навођење и осматрање резултата дејства ловаца-бомбардера и ефикасну везу са официрима за навођење на земљи. У погледу ваздушних бојева изнета је иста оцена о великој брзини као отежавајућем фактору, с тим што је прецизирано да губици у борби износе свега 2,5% ангажованих снага, али и да, према америчким извештајима, севернокорејске снаге

[6] „Ваздухопловство у корејском сукобу", *Narodna krila*, br. 1/1951, 9–10; „Iz korejskog sukoba", *Narodna krila*, br. 2/1951, 16; „Avijacija u korejskom sukobu", *Čuvari neba*, br. 22, god. 4 (1951), 18–19, 22; „Primena helikoptera", *Čuvari neba*, br. 25, god. 4 (1951), 16–17.

[7] „Borba mlaznih aviona", *Čuvari neba*, br. 25, god. 4 (1951), 18–19.

имају четири до пет пута веће губитке млазних авиона због слабије обучености. Коришћење стратегијске авијације сматрано је неефикасним, будући да није коришћена у својој основној намени (дејства по значајним војним, политичким и привредним циљевима противника) већ у тактичке сврхе (напади на положаје или концентрације противника). Корејски рат је, према писању *Крила армије*, чак навео америчке војне и политичке руководиоце да потпуно промене ваздухопловну доктрину и смање значај стратегијске авијације, за коју су раније сматрали да ће самим својим постојањем одржавати равнотежу снага и изазивати страх код Совјета. Ову појаву поредили су са неуспехом британске поморске доктрине „флоте у постојању" (енг. *fleet in being*) с почетка 20. века, када се сматрало да је само постојање најјаче флоте на свету довољно за успостављање превласти на мору. Авијација за садејство са копненом војском (ловци на фронту и ловци-бомбардери) показала се до те мере ефикасном да је у одређеним ситуацијама наносила непријатељу и до 75% укупних губитака заједно са артиљеријом, док су заробљени севернокорејски војници изјављивали да су тешко подносили сталне нападе авијације и да им је на морал највише утицала употреба напалм-бомби.[8]

У погледу даље будућности ваздухопловства посебна пажња посвећена је питањима организације, доктрине и техничког развоја. Уочено је да три велесиле (САД, СССР и Велика Британија) имају сличну организацију ваздухопловства, са раздвајањем авијације за садејство, бомбардерске авијације великог долета, ловачке авијације у улози територијалне противваздушне одбране и помоћне авијације (транспортне), док је код малих земаља ваздухопловство практично сведено на авијацију за садејство и подређено потребама копнене војске. Тенденција у развоју ловаца била је даље повећање плафона лета, брзине и долета, прекинут је развој бомбардера са клипним моторима, осим патролних авиона за морнарицу, али је процењено и да би поједини клипни авиони могли да се задрже у употреби још 10–15 година (до средине шездесетих), будући да су их у време Корејског рата још увек користила сва светска ваздухопловства. У погледу будуће ваздухопловне доктрине постало је јасно да појава млазне авијације означава прекретницу у развоју ваздухопловства, али још увек није било јасно какав ће бити његов даљи ток. На то је

[8] Стеван Синђелић, „Кореја – велики ваздухопловни полигон", *Крила армије*, 21. 7. 1951, 4; С. Синђелић, „Крах *бомбардерских генерала*", *Крила армије*, 28. 7. 1951, 4; С. Синђелић, „Авијација за садејство – кључ успеха у бици", *Крила армије*, 11. 8. 1951, 4.

утицала и појава нове опреме (радар, средства за навигацију) и новог наоружања (вођене бомбе и ракете, нуклеарно оружје).[9]

Као нарочито важан тип борбеног авиона *Крила армије* истакла су ловце-бомбардере, летелице способне и за дејства по циљевима на земљи, и за ваздушну борбу. Они су били способни да понесу значајне количине убојних средстава (до две тоне) и већ током Другог светског рата по томе су надмашили многе типове бомбардера, задржавајући у исто време особине ловачког авиона. Млазни ловци-бомбардери Ф-80 имали су кратак долет у почетној фази Корејског рата и могућност да се над фронтом задрже свега од десет до петнаест минута, али тај недостатак превазиђен је употребом допунских резервоара, затим масовнијим коришћењем клипних авиона Ф-51 и модернијих млазних авиона Ф-84. У Кореји су управо ловци-бомбардери нанели 81% свих губитака непријатељским возилима, 75% тенковима, 72% артиљерији и 47% живој сили. Њихова флексибилност чинила их је добрим избором за мале земље које нису имале капацитете за држање великог ваздухопловства.[10]

Знатно детаљније анализе могле су се наћи у *Ваздухопловном гласнику* од 1952. до 1954. године, када је систематизовано борбено искуство из Кореје. Неке од ових тема обрађиване су и у другим часописима, али су овде стил излагања и количина информација били прилагођени старешинама ЈРВ. После прегледа типова авиона у употреби у Кореји, *Ваздухопловни гласник* информисао је своје читаоце о проблемима сарадње авијације са копненом војском, истакавши да америчка доктрина није давала велики значај овом облику употребе авијације и да је било потребно време да се изгради систем за координисање дејстава заснован на искуствима морнаричке авијације и пешадије. Указано је и на случајеве у којима је управо добра координација са авијацијом била кључна за успех, односно неуспех дејстава пешадије. Позитивно је оцењена и употреба лаке авијације као неупоредиво бржег средства за везу од друмског саобраћаја, посебно у условима лоше корејске друмске мреже и брдовитог терена.[11]

---

[9] С. Синђелић, „Неке тенденције у развоју модерних ваздухопловстава", *Крила армије*, 9. 9. 1951, 4; С. Синђелић, „Авијација пешадије?", *Крила армије*, 16. 12. 1951, 4.

[10] С. Синђелић, „Ловци-бомбардери", *Крила армије*, 30. 12. 1951, 4.

[11] „Saradnja avijacije sa zemaljskim jedinicama u Koreji", *Ваздухопловни гласник*, год. 8, бр. 1 (јануар – фебруар 1952), 126–129; „Навођење авиона код непосредне подршке копнене војске", *Ваздухопловни гласник*, год. 9, бр. 4 (јул – август 1953), 491–494; „Примена малих авиона за везу *Москито* у Кореји", *Ваздухопловни гласник*, год. 9, бр. 5 (септембар – октобар 1953), 599.

Вероватно најинтересантнија тема за редакцију *Ваздухопловног гласника* био је развој ловачке авијације и њене опреме. Процењено је да су особине авиона надмашиле могућности митраљеског и топовског наоружања ако се у виду имају брзине летелица, брзина ватре и почетне брзине митраљеских и топовских зрна. Поред тога, сматрало се да ловци намењени за борбу с другим ловцима и они намењени за пресретање бомбардера неће моћи да користе исто наоружање: први би задржали класично, док су за друге била предвиђена ракетна зрна испаљивана у салвама или појединачно, каква су и коришћена на појединим моделима америчких ловаца (нпр. Ф-86Д и Ф-94). Овакав став донекле је оповргло управо искуство из Кореје, где су ловци МиГ-15 са топовским наоружањем (два топа калибра 23 мм и један од 37 мм) успешно уништавали америчке бомбардере Б-29. Указано је и на различита мишљења у погледу одбрамбеног наоружања бомбардера, при чему су у САД и даље конструисани млазни бомбардери опремљени митраљеским куполама, док је у Британији усвојен став да је брзина млазног авиона сама по себи довољна заштита и да је одбрамбено наоружање бомбардера постало непотребно. Изнето је чак и очекивање да ће главно средство противваздушне одбране временом постати вођене ракете земља-ваздух и да ће ловачка авијација постати готово непотребна.[12]

Чланци објављивани у *Ваздухопловном гласнику* посвећени ловцима-бомбардерима и хеликоптерима понављали су ставове из *Крила армије* уз додатну аргументацију у њихову корист. Ловац-бомбардер је овде назван „најмоћнијим оружјем рата у Кореји" због своје вишестраности, носивости и опремљености, услед чега је стратегијска авијација чак стављена у други план и указала се потреба за променом америчке ваздухопловне доктрине. Своју ефикасност ловци-бомбардери показали су приликом бомбардовања хидроелектрана на реци Јалу 1952. коришћењем разорних бомби за напад на бране и напалм-бомби за удар на пратеће објекте. Слична дејства извршена су у мају и јуну 1953. бомбардовањем више брана за наводњавање. Иако нису окарактерисане као одлучујуће по ток рата, сматрало се да су ове операције, уз двогодишње нападе на линије

[12] „Neka iskustva upotrebe reaktivnih lovaca u Koreji", *Ваздухопловни гласник*, год. 8, бр. 3 (мај – јун 1952), 403–406; „Problemi avionskog naoružanja", *Ваздухопловни гласник*, год. 9, бр. 2 (март – април 1952), 214–220; „Neki problemi lovaca-presretača", „Ваздушне борбе у Кореји – Сејбр против МиГ-15", *Ваздухопловни гласник*, год. 9, бр. 5 (септембар – октобар 1953), 590–593, 599–600; „Наоружање ловаца", *Ваздухопловни гласник*, год. 9, бр. 6 (новембар – децембар 1953), 712–714.

снабдевања, представљале коначни притисак који је Северну Кореју приморао да прихвати примирје. Хеликоптер је окарактерисан као одлично вишенаменско средство за евакуацију рањеника, везу, извиђање, инспекцију сопствених јединица, спасавање летача оборених над непријатељском територијом, евакуацију опкољених јединица, снабдевање, премештање јединица и десантне операције. Ипак, морали су бити коришћени у условима превласти у ваздуху и били су осетљиви на дејство противавионске артиљерије.[13]

Поједини чланци бавили су се питањима логистике, односно тешкоћама у испорукама нафтних деривата због недовољне инфраструктуре, те новим техничким средствима, попут савремених фото-камера и првих информација о конструкцији и употреби радарских нишана. Писало се и о снабдевању горивом у лету, уз тврдњу да је ова техника на небу Кореје успешно примењена чак 2.000 пута. Ипак, ова тема је за југословенске ваздухопловце можда више остала само занимљивост, будући да ЈРВ никада није имало авионе-танкере, нити је обучавало своје припаднике за ову процедуру. Много корисније за њих било је упознавање са напалмом, желатинозном масом која је по паљењу достизала температуру од скоро 800°. У Кореји се показала као изузетно ефикасна против незаклоњене живе силе, посебно у комбинацији са артиљеријском и минобацачком ватром. Против тенкова је била ефикасна уз истовремену употребу ракетних зрна и митраљеза, а у ЈРВ је уведена као убојно средство на *тандерџетима*.[14]

[13] „Бомбардовање хидроелектричних постројења на реци Јалу", *Ваздухопловни гласник*, год. 8, бр. 6 (новембар – децембар 1952), 728–732; „Dejstvo helikoptera u Korejskom ratu", *Ваздухопловни гласник*, год. 8, бр. 6 (новембар – децембар 1952), 723–727; „*Летећа артиљерија* у светлости Корејског рата", *Ваздухопловни гласник*, год. 9, бр. 6 (новембар – децембар 1953), 720–723; „Lovci-bombarderi najmoćnije oružje rata u Koreji", *Ваздухопловни гласник*, год. 10, бр. 3 (мај – јун 1954), 384–387; „Helikopteri u Korejskom ratu", *Ваздухопловни гласник*, год. 10, бр. 4 (јул – август 1954), 504–505; „Napad na brane za navodnjavanje u Severnoj Koreji", *Ваздухопловни гласник*, год. 10, бр. 6 (новембар – децембар 1954), 749–756.

[14] „Vazdušna izviđanja u Korejskom ratu", *Ваздухопловни гласник*, год. 8, бр. 1 (јануар – фебруар 1952), 130–132; „Snabdevanje pogonskim gorivom u Korejskom ratu", *Ваздухопловни гласник*, год. 9, бр. 2 (март – април 1952), 220–221; „Prvi podaci o radarskim nišanima", *Ваздухопловни гласник*, год. 9, бр. 5 (септембар – октобар 1953), 588–589; „Snabdevanje gorivom za vreme leta", *Ваздухопловни гласник*, год. 9, бр. 5 (септембар – октобар 1953), 593–599; „Napalm", *Ваздухопловни гласник*, год. 10, бр. 1 (јануар – фебруар 1954), 83–86.

***

Уз аналитичке, *Крила армије* објављивала су и чланке информативне природе, каквих није било у претходно поменутим часописима. Тако је пренето писање француског листа *Фигаро* о томе како је заплењен први МиГ-15 у Кореји. Један примерак ове летелице слетео је у море поред острва Синми пошто је оштећен у борби, а покушај севернокорејских снага да спрече његово падање у плен онемогућен је садејством ваздушнодесантних и поморских снага Уједињених нација. Испитивања у САД показала су да у готово сваком погледу овај авион може да парира америчким *сејбровима* и да је теже наоружан од њих, али и да има лошији нишан који не урачунава корекцију код великих брзина, услед чега је ватра непрецизнија. Сличне оцене могле су се прочитати у репортажи посвећеној директном поређењу *сејбра* и авиона МиГ-15, где су као предности *сејбра* истакнуте већа брзина ватре, електронски нишан и „анти-Г" одела за пилоте, која су омогућавала нормалну циркулацију крви у телу пилота и тако спречавала губљење свести.[15]

Читаоци *Крила армије* могли су да се обавесте и о другим темама, попут првих успешних хеликоптерских десанта. Истакнуто је да је у једном од њих за шест сати пребачен читав батаљон морничке пешадије од око 1.000 људи, за шта би копненим путем била потребна два дана. Као ново оружје представљени су „авиони-роботи", односно застарели клипни морнарички ловци *хелкет* (F6F Hellcat) у које је уграђен систем за даљинско управљање са телевизијском камером и који су коришћени као бомбе са навођењем за дејства по мостовима и улазима у тунеле. Поједине вести објављиване су у виду цртица, попут оне о обарању једног авиона МиГ-15 од клипног британског морничког ловца *си фјури* (Sea Fury) или о обарању чак седам авиона МиГ 7. децембра 1952. године. Само у једном чланку, објављеном марта 1952, у ком су описана дејства авијације обе стране током преговора о примирју, било је позивања и на севернокорејске изворе, уз опаску да су снаге УН трпеле значајне губитке од противавионске артиљерије. У једном случају пренета је и прича о америчком пилоту који је у оштећеном авиону нападао севернокорејске снаге, да би се на крају обрушио на њих и погинуо приликом удара у земљу, уништивши више возила. Коначно, почетком 1953. објављене су и

[15] „Како је заробљен МиГ-15", *Крила армије*, 7. 10. 1951, 4; „Сејбр Ф-86 против МиГ-15", *Крила армије*, 10. 8. 1952, 6.

две репортаже о ловцу-бомбардеру Ф-84Г *тандерџет*, које су обухватале опис његовог развоја, аеродинамичке и конструктивне особине, као и искуство из употребе у Кореји. Овај авион описан је као изузетно успешан у дејству по циљевима на земљи, али и способан да истрпи велика оштећења и врати се на свој аеродром. Посебан значај ових извештаја јесте у чињеници да су објављени непосредно пред испоруку првих *тандерџета* ЈРВ 9. јуна 1953. године.[16]

Аеросвет, цивилни лист изразито информативног карактера, само је у неколико прилика објавио дуже чланке који би се могли описати као анализе дешавања у Кореји. Њима се овде нећемо посебно бавити будући да се ради о темама обрађеним на сличан начин у помињаним часописима (нпр. промене у доктрини, проблеми у координацији авијације и копнене војске на почетку рата, поређење МиГ-15 и *сејбра*, дејства по хидроцентралама).[17]

У првом броју *Аеросвета* објављен је јединствен чланак, посматрано у односу на остале: интервју који је за часопис *Њузвик* (Newsweek) дао један од водећих америчких летача из Кореје капетан Џејмс Џабара. До тог тренутка оборио је шест авиона МиГ, док је у Другом светском рату забележио десет победа над немачким ловцима. Џабара је тада изјавио да МиГ-15 по свим карактеристикама предњачи у односу на све друге америчке авионе осим *сејбра*, чија је основна предност аутоматски нишан. Супротно поменутим гледиштима о преимућству митраљеза над топом, Џабара је сматрао да би четири топа калибра 20 мм била много ефикаснија од шест митраљеза од 12,7 мм јер њихово зрно, теже од митраљеског, наноси већу штету.[18]

Други текстови били су на нивоу кратких вести које су објављиване кроз повремену рубрику *Кореја у бројкама* или у одељцима о дешавањима из иностранства. Најчешће су објављивани резултати ваздушних борби и дејстава по циљевима на земљи, али и изјаве водећих америчких ваздухопловних руководилаца. Тако се могло про-

[16] „Десант помоћу хеликоптера?", *Крила армије*, 16. 12. 1951, 4; Čeda Vajdić, „Vazdušna aktivnost nad Korejom", *Крила армије*, 15. 3. 1952, 4; „Клипни ловац *Фјури* оборио МиГ-15", *Крила армије*, 21. 9. 1952, 6; „Авиони роботи у Кореји", *Крила армије*, 19. 10. 1952, 6; „Добровољно у смрт", *Крила армије*, 11. 1. 1953, 6; „7 оборених *МИГ-ова*", *Крила армије*, 25. 1. 1953, 6; „Ф-84 Тандерџет", *Крила армије*, 15. 3. 1953, 4; „Ф-84 Тандерџет", *Крила армије*, 21. 5. 1953, 10.

[17] „Pouka u Koreji", *Aerosvet*, br. 1, 30. 9. 1951, 1; „Tučeni od svojih", *Aerosvet*, br. 3, 1. 11. 1951, 5; „Bombardovanje na reci Jalu politički problem", *Aerosvet*, br. 21, 4. 8. 1952, 1, 7; „*Сејбр* против МиГ-15 8:1", *Aerosvet*, br. 34, 21. 2. 1953, 4.

[18] „Razgovor sa Džabarom, asom avijacije OUN", *Aerosvet*, br 1, 30. 9. 1951, 4.

читати да су до 1. фебруара 1952. Кинези изгубили чак 166 авиона МиГ-15 у односу на само 23 *сејбра*; да су до августа 1952. амерички пилоти оборили или оштетили чак 1.001 авиона МиГ-15; да је један оборени севернокорејски МиГ-15 хеликоптером извучен из непријатељске позадине и пренет на југ ради испитивања; да је за нешто више од три месеца америчко ваздухопловство уништило практично све циљеве од стратешког значаја у Северној Кореји; да су у нападу 24 *тандерџета* на једну хидроцентралу на реци Јалу онеспособљена два генератора и да су 22 *сејбра* из пратње у борби са двоструко више МиГ-15 сигурно оборила два авиона, вероватно још један и оштетила четири, али и да су ваздушне снаге САД од почетка рата у Кореји до пролећа 1953. удвостручене испоруком укупно 15.000 авиона. У једном случају донета је и вест која се може описати као рушење стереотипа. Постојало је мишљење да пилоти-ловци треба да буду млади и неожењени како би могли да издрже велика напрезања. На другој страни, уочено је да је просечна старост америчких асова (пилота који су оборили најмање пет непријатељских авиона) у Кореји била око 29 година и да су само четворица од њих 18 били неожењени. Имајући у виду да би средња година рођења у том случају била 1923, вероватно се радило о ветеранима Другог светског рата са извесним летачким искуством, које је односило превагу над претпостављеном већом издржљивошћу.[19]

***

Југословенска ваздухопловна штампа, оличена у укупно пет издања Команде ЈРВ и ВСЈ, одиграла је значајну улогу у информисању стручне и шире ваздухопловне јавности у земљи о дешавањима на небу Кореје. Чињеница да су чланци објављивани у овим часописима највећим делом били засновани на писању западне штампе говори да је постојала свест о потреби за праћењем најновијих светских достигнућа, да се није зазирало од коришћења страних искустава и да се овом послу приступило веома систематично. Значај штампе нарочито се огледа у радовима посвеће-

[19] „Кинески губици", *Aerosvet*, br. 13, 6. april 1952, 4; „Američki piloti oborili ili oštetili 1001 avion tipa Mig-15", *Aerosvet*, br. 22, 18. 8. 1952, 4; „У неколико реди…", *Aerosvet*, br. 24, 21. 9. 1952, 4; „Севернокорејска индустрија уништена за 96 дана", *Aerosvet*, br. 26, 25. 10. 1952, 4; „Једно искуство са млазним асовима", *Aerosvet*, br. 32, 26. 1. 1953, 4; „Vazduhoplovna aktivnost u Koreji", *Aerosvet*, br. 35, 8. 3. 1953, 4; „Удвостручење америчког ваздухопловства", *Aerosvet*, br. 37, 4. 4. 1953, 4.

ним употреби млазних авиона над Корејом. Њихово објављивање допринело је великом квалитативном кораку напред у развоју ЈРВ, које је млазну технику увело у употребу управо у последњим месецима Корејског рата, али и упознавању шире јавности са најновијим технолошким достигнућима тог времена. Ипак, мора се имати у виду и да је на писање штампе утицао тадашњи спољнополитички положај Југославије, тако да су текстови били изразито наклоњени снагама Уједињених нација.

ИЗВОРИ И ЛИТЕРАТУРА

Гулић, Милан. *Југословенска држава 1918–2006: од Прводецембарског акта до Мајског референдума*. Београд: Институт за савремену историју, 2023.

Dimitrijević, Bojan B. *Jugoslovenska narodna armija 1945–1959*. Beograd: Institut za savremenu istoriju, 2014.

Dimitrijević, Bojan B. *Jugoslovensko ratno vazduhoplovstvo i protivvazdušna odbrana*, Beograd: Institut za savremenu istoriju, 2017.

Dimitrijević, Bojan i Milan Micevski. *Titovi gromovnici: Republic F-47D Thunderbolt u JRV 1952–1961*. Beograd: Institut za savremenu istoriju, 2024.

Dorr, Robert F., Jon Lake and Warren Thompson. *Korean War Aces*. Oxford: Osprey Publishing, 1995.

Zhang, Xiaoming. *Red Wings over the Yalu: China, the Soviet Union, and the Air War in Korea*. College Station: Texas A & M University, 2002.

Životić, Aleksandar. „Insistiranje na principima? Jugoslavija i počeci rata u Koreji 1950–1951", *Annales: anali za istrske in mediteranske študije*, Vol. 24, No. 4 (2014), 593–600.

Životić, Aleksandar. „Strah ili realnost? Mogućnost sovjetske vojne intervencije u Jugoslaviji 1948–1953", *Istorija 20. veka*, god. XL, br. 1 (2022), 107–128, https://doi.org/10.29362/ist20veka.2022.1.ziv.107-128.

Jovanović, Jadranka. *Jugoslavija u Organizaciji Ujedinjenih nacija (1945–1953)*. Beograd: Institut za savremenu istoriju, 1985.

Krylov, Leonid and Yuriy Tepsurkaev. *Soviet MiG-15 Aces of the Korean War*. Oxford – New York: Osprey Publishing, 2008.

Кукобат, Илија. „Ваздухопловни савез Југославије 1945–1953: скица за историју једне друштвене и спортске организације у социјалистичкој Југославији", *Војноисторијски гласник*, год. 68, бр. 2 (2018), 159–188.

Кукобат, Илија. *Совјетски утицаји на југословенско ваздухопловство 1944–1949: између сарадње и супротстављања*. Београд: Институт за савремену историју, 2020.

Laković Ivan. *Zapadna vojna pomoć Jugoslaviji 1951–1958*. Podgorica: Istorijski institut Crne Gore, 2006.

Micevski, Milan i Bojan Dimitrijević. *Jets: mlazni avioni zapadnog porekla u jugoslovenskom naoružanju 1953–1974*. Beograd: Spektar, 1990.

Пустиња, Сава. *Ловачки авиони*. Београд: издање аутора, 2018.

Rendulić, Zlatko. *Lovačka avijacija 1914–1945*. Beograd: Teovid, 2014.

Seidov, Igor. *Red Devils over the Yalu: A Chronicle of Soviet Aerial Operations in the Korean War*, Solihull: Helion & Company, 2014.

Tanović, Ivan. *Bibliografija: Glasnik RV i PVO 1941–1985*. Beograd: Uprava za ratno vazduhoplovstvo SSNO, 1985.

Futrell, Robert F. *The United States Air Force in Korea 1950–1953*, Washington D.C: United States Air Force Office of Air Force History, 1983.

Ilija Kukobat, **PhD**, Research Associate
Institute for Contemporary History, Belgrade, Serbia
E-mail: ilija.kukobat@isi.ac.rs

THE USE OF AVIATION IN THE KOREAN WAR ON THE PAGES OF YUGOSLAV AERONAUTICAL JOURNALS

(Summary)

The Korean War (1950-1953) became the first great armed conflict of the Cold War era that saw the USSR and USA support the warring factions. It was also the first conflict to see the wide-scale use of jet aviation on both sides. This fact attracted the interest of both military aviators and the general aviation public throughout the world, including Yugoslavia. As Yugoslav relations with the rest of the Eastern bloc were low since 1948, Yugoslavia turned to the West to modernise its army, especially the air force.

This made information on aerial warfare in Korea very valuable, as the jet aircraft used by the United States in Korea were also operated by the Yugoslav Air Force from 1953. A total of five aeronautical journals, published by the Air Force Command and the Aeronautical Union of Yugoslavia (the national aeroclub) followed technological advances, developments in tactics and doctrine, and the exploits and experiences of aviators in Korea. Articles can be divided into expert analyses and informative pieces, both of which were published by the military and the Aeronautical Union. It must be noted that practically all information was supplied by Western sources, that Soviet data was unavailable to Yugoslav authors at the time, and that Yugoslavia's political position affected the stance of the informative pieces, making them pro-Western.

KEY WORDS: *Yugoslavia, Korean War, aviation, press, Vazduhoplovni glasnik, Krila Armije, Čuvari neba, Narodna krila, Aerosvet*