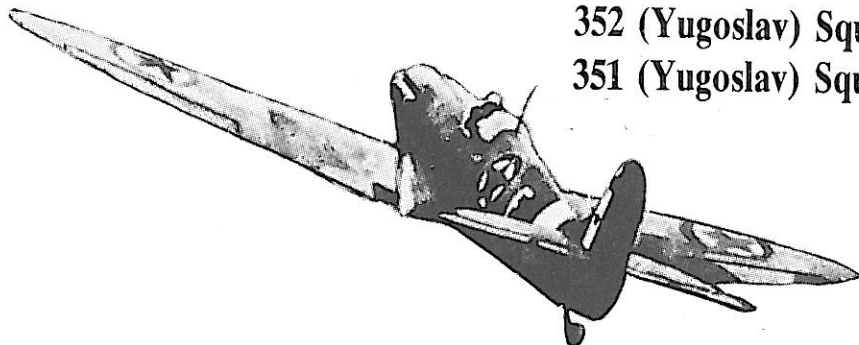


PRVA I DRUGA ESKADRILA

NOVJ *Dr Predrag Pejčić*

352 (Yugoslav) Squadron

351 (Yugoslav) Squadron



Beograd 1991.

lačke vojske Jugoslavije predstavlja jake i respektivne snage, sa apsolutnom prevlašću u vazдушnom prostoru. Nemačka avijacija intenzivnije je angažovana u: operaciji „Konjićev skok“ (Rösselsprung), odnosno u desantu na Drvar (25. maj 1944); u durmitorskoj operaciji (16 – 26. avgusta) i u andrijevičkoj operaciji (18 – 25. avgusta). Posle reorganizovanja svojih vazduhoplovnih snaga, osnovno težište dejstva nemačkog vazduhoplovstva predstavlja zaštita povlačenja Grupe armija „E“, kao i prebaziranje eskadrila, koje sve češće trpe gubitke od savezničkog vazduhoplovstva.

U to vreme dolazi do narastanja jedinica narodnooslobodilačke vojske, koje sve jače učvršćuju svoje pozicije. Pored ofanzivnih akcija u raznim delovima Jugoslavije, Mornarica NOVJ vodi, takode, uspešne borbe na moru. Dejstvom 1. i 2. eskadrile NOVJ, kao i savezničkog vazduhoplovstva, protivnikove snage sve više trpe gubitke – kako na kopnu i moru tako i u vazдушnom prostoru.

Formiranje Prve i Druge eskadrile NOVJ

S obzirom da su se već bili stvorili povoljni uslovi za regulisanje nekih opštih pitanja vojne saradnje sa zapadnim saveznicima, vrhovni komandant NOV i POJ je odlučio da pošalje svog predstavnika u Savezničku vojnu komandu na Srednjem istoku. Međutim, vojna delegacija NOV i POJ, određena još u oktobru 1943, koja je imala zadatak da obavi razgovor sa savezničkim komandantima i da istovremeno zatraži njihova vazduhoplovna dejstva nad Jugoslavijom, nastradala je 27. novembra 1943. na glamočkom aerodromu. Tada je poginuo i šef delegacije Ivo Lola Ribar, a uništen je i naš avion Do-17, kojim je delegacija trebalo da odleti za Kairo.

Trećeg decembra 1943. upućena je druga delegacija, ovog puta američkim transportnim avionom, koji je, uz pratnju britanskih lovaca, sleteo i poleteo sa glamočkog aerodroma. Vojnu delegaciju NOV i POJ predvodio je general-major Vladimir Velebit. Dvanaestog decembra delegaciju je, u Aleksandriji, prvo primio britanski komandant Levant-ske (istočne) flote admiral Džon Kaningem, a 13. decembra i saveznički vrhovni komandant za Srednji istok general ser Henri Majtland Vilson. Dva dana kasnije, 15. decembra, vojnu delegaciju NOV i POJ primio je glavni komandant savezničkih vazduhoplovnih snaga na Srednjem istoku (Middle East, Eastern Air Command) general-pukovnik avijacije Vilijem Šolto Daglas.

Na prvom sastanku raspravljalo se o snabdevanju NOV i POJ pomorskim putem, kao i o povraćaju jugoslovenskih ratnih i trgovačkih brodova koji su posle aprilskog rata zaplenili Italijani, a na drugom o pomoći NOVJ u komandosima i tenkovima. Prema britanskim izvorima na sastanku sa general-pukovnikom Daglasom:

„a) Dogovoreno je da se zahtevi za vazduhoplovnu pomoć šalju direktno iz Titovog štaba u RAF (Royal Air Force, p. a). Sva politička pitanja ako su u vezi sa vazduhoplovstvom, moraju se slati u HQ (Headquarters, Glavni štab, p.a), RAF, ME (Middle East, Srednji istok, p. a).

b) Glavni komandant vazduhoplovnih snaga je obećao partizanima punu pomoć iz vazduha za njihove ofanzive.

c) Partizanske vazduhoplovne snage. Komandant vazduhoplovstva će podneti predloge A. V. M. Tederu (komandant Sredozemnog savezničkog vazduhoplovstva, MAAF – Mediterranean Allied Air

4. Nadam se da ćete se složiti“!⁸

Vrhovnom komandantu NOV i POJ je, sredinom februara, obećano je da će NOVJ dobiti i avione tipa 'spitfajer', kao i da jugoslovensko osoblje treba da se uključi u RAFVR (Royal Air Force Volunteer Reserve – Dobrovoljačka rezerva Britanskog kraljevskog vazduhoplovstva). Vrhovni komandant je, međutim, 21. februara to odbio, zahtevajući da NOVJ, pod komandom Vrhovnog štaba, ima svoje vazduhoplovne snage za taktičku podršku narodnooslobodilačke vojske, s obzirom da su se i prvi razgovori vojne delegacije NOV i POJ sa glavnim komandantom savezničkog vazduhoplovstva 15. decembra 1943. vodili upravo o tome kakav obim i karakter treba da ima saradnja MAAF sa NOVJ – strategijski ili taktički.

Novi komandant savezničkog vazduhoplovstva na Sredozemlju, general-pukovnik Džon Slesor, bio je protiv toga da NOVJ raspolaže vlastitim taktičkim vazduhoplovstvom. General Slesor je 2. marta 1944. istakao da predmet ratifikacije sporazuma od strane vrhovnog komandanta NOVJ treba da bude sledeći:

„1) Otpadnici na Srednjem istoku i partizani u Bariju treba da se uključe u Dobrovoljačku rezervu RAF i predstavljaju 1. jugoslovenski kontigent unutar Britanskog ratnog vazduhoplovstva.

2) Svi Titovi zahtevi, što se tiče taktičkog vazduhoplovstva, treba da se proslede RAF, a RAF će vršiti punu administrativnu i operativnu kontrolu nad jugoslovenskim kontigentom.

3) Stvaranje jedne eskadrile bombardera tipa 'hariken' je predmet koji zavisi od sposobnosti Glavnog štaba RAF na Srednjem istoku da izdvoji dovoljno posada za avione, posada za službu na zemlji i za pomoćne formacije. Svaki višak Jugoslovena smatraće se pomoćnim osobljem za eskadrilu i služiće u bilo kojoj jedinici RAF, dok ne mogu biti apsorbovani. Osoblje koje od početka nije prikladno ili se naknadno ustanovi da se ne može osposobiti, biće vraćeno u Jugoslaviju.

4) Britanski glavni komandant, oficiri i podoficiri na ključnim položajima koji rade u paru s jugoslovenskim oficirima, kako budu osposobljavani, biće zadržani sve dok RAF ne bude mislio da se mogu povući, a da Jugosloveni mogu preuzeti njihove dužnosti. Jugoslovenski disciplinski službenik delovaće kao savetnik pri komisiji za ateste u odlučivanju o podobnosti određene osobe s Titovog stanovišta. Sve ozbiljne razlike u mišljenju treba da se proslede višoj vlasti na odlučivanje. Dodatna funkcija tog oficira biće savetnik britanskom glavnom komandantu za vreme početnog stadijuma stvaranja eskadrile.

5) Počasni jugoslovenski činovi zadržaću se uz napomenu da nemaju efektivno delovanje i da ih RAF ne priznaje. Minijaturne značke čina kombinovaće se s metalnom pločicom ili specijalnim znakom, čiji dizajn mora odobriti RAF. Atest u nižim činovima RAF,

⁸ Iz izveštaja R.S.C. Stivensona, britanskog ambasadora kod izbegličke vlade i, kasnije, Privremene vlade DFJ, od 6. februara 1944; Op. cit. britanska dokumenta FO, str. 135 (371/44295, R 2018/197/92)

tj. aktivni oficiri, piloti i redovi u RAF, biće kasnije unapređeni prema uspostavljanju funkcije koju obavljaju.

6) Plata će biti prema praksi RAF. Ako se kasnije pređe na fond skvadrona, individualne finansijske neprilike pašće na finansijsku odgovornost fonda.

7) Uslovi proklamacije o kojima je u glavnim crtama dogovoreno, kao što je utvrđeno na Srednjem istoku, objaviće se i Titovom osoblju i otpadnicima iz snaga na Srednjem istoku.

8) Prihvaćeni zapisnik je na jeziku Jugoslovena i na engleskom, ali prvom prilikom odneće se Titu radi ratifikacije... Mislim da će ovaj sporazum uveriti Tita u naše poverenje i verovatno vrlo koristiti, ali sada zavisi od nas da se iskreno trudimo da bismo formirali tu eskadrilu i uključili je u operaciju što je pre moguće. Tito verovatno ne sluti koliko takav poduhvat traje. Molim obavestite AMSO (Air Member for Supply and Organisation – član vazduhoplovstva za snabdevanje i organizaciju, p. a) o ovoj maloj dodatnoj obavezi što se tiče 'harikena'⁹

Desetog marta saveznički vojni komandanti ponovo stavljaju na dnevni red pitanje formiranja jedne školske eskadrole, odnosno vazduhoplovne školske eskadrole pod pokroviteljstvom RAF, a 12. marta je u Drvaru, u Vrhovnom štabu NOV i POJ, održan sastanak između maršala Tita i brigadnog generala Ficroja Maklejna, šefa Savezničke vojne misije pri Vrhovnom štabu NOV i POJ, u vezi sa obukom jugoslovenskog vazduhoplovnog osoblja u sastavu britanskog vazduhoplovstva.

Protokol sastanka održanog 12. marta 1944. o obuci jugoslovenskih pilota i ostalog vazduhoplovnog osoblja i formiranju jugoslovenskih lovačkih i bombarderskih eskadrila od strane Britanskog kraljevskog vazduhoplovstva, glasi:

„Posle diskusije između maršala Tita i generala Maklejna o načelnim odnosnim pitanjima, potpukovnik avijacije Džon Selbi izložio je program obuke u britanskom RAF. Na osnovu toga došlo se do sledećih odluka:

1) Da potpukovnik Selbi za vreme boravka u Egiptu nastoji da se postojeći program vazd. obuke u RAF, po mogućnosti i u sporazumu sa vrhovnim komandantom RAF, prilagodi specijalnim potrebama jugoslovenskog osoblja i ubrza, tako da bi se što pre mogle formirati jugoslovenske eskadrole.

2) Od prikupljenog osoblja odmah izdvojiti najsposobnije pilote i stručno osoblje koje će kao prvi doći u obzir za formiranje lovačke eskadrole, a ostalo osoblje rasporediti na obuku po raznim stručnim školama, prema njihovoj pilotskoj i stručnoj sposobnosti.

a) Sposobni piloti i stručno osoblje, uključujući tu i osoblje bivšeg jugoslovenskog Kraljevskog vazduhoplovstva, koje se već nalazi na Srednjem istoku, treba isto tako uvrstiti u osoblje za formiranje prve

⁹ Iz izveštaja general-pukovnika avijacije Džona Slesora od 2. marta 1944; Op. cit. britanska dokumenta, FO, str. 222-223.

U Komandi RAF za Srednji istok, 29. marta 1944, potpisan je Dopunski protokol o formiranju jugoslovenskog kontigenta u okviru RAF. Ovaj dokument, „Sporazum sklopljen između komande Britanskog kraljevskog vazduhoplovstva na Srednjem istoku i pukovnika Pirca, opunomoćenog predstavnika maršala Tita, da bi stupile na snagu načelne odluke donete u ime maršala Tita i brigadira Maklejna iz Savezničke vojne misije pri narodnooslobodilačkoj vojsci Jugoslavije u cilju formiranja jednog jugoslovenskog kontigenta za obuku i operacije u vazduhoplovstvu“, glasi:

„1) Maršal Tito je sporazuman da u RAFVR stupe ona lica koja je on poslao u Bari radi obuke u avijaciji, sa izričitom namjerom da bude osnovan jedan Jugoslovenski kontigent u okviru RAF.

2) Maršal Tito je sporazuman da se mogu priključiti toj jedinici disidenti, ili drugi Jugosloveni na Srednjem istoku, ili iz drugih izvora, koji se dobrovoljno jave i budu primljeni u RAFVR.

3) Maršal Tito je sporazuman da će ova jedinica stajati pod operativnom i administrativnom kontrolom RAF sve dok zainteresovani personal bude u redovima RAFVR i dok jedinica bude jedan kontigent u sastavu RAF.

4) Maršal Tito treba prihvatiti da jedino RAF može odlučivati kada i gdje će jedinica biti operativno upotrebljena, pošto potreba jedinice mora biti posmatrana sa stanovišta plana opštih operacija. Maršal Tito neka bude uvjeren da će RAF u ovakvim odlukama potpuno voditi računa i da će uticati na sve da bi došli u susret maršalovim stratezijskim i taktičkim planovima i zahtjevima, onako kako on to bude tražio od RAF. Svako privremeno prenošenje baza na jugoslovenskoj teritoriji treba da se spriječi i ako bi ovo bilo poželjno sa političkog stanovišta da bi se spriječili nepotrebni gubici koji bi značili, s obzirom na vrlo ograničen sastav te jedinice, njeno uništenje te gubitak njene korisnosti. Čim RAF prema postojećoj situaciji bude našao da se mogu stvoriti vazd. baze u Jugoslaviji, RAF će razmotriti mogućnost prebacivanja jugoslovenskog vazd. kontigenta na ove baze. Maršal Tito može biti siguran da će RAF dati ovoj eskadrili moderna sredstva za taktičku kontrolu, u koja spadaju i sredstva za vezu aviona sa trupama na zemlji, ukoliko snabdjevanje bude ovo dozvolilo.

5) Svo zainteresovano osoblje biće poslano na Srednji istok za pregled, kategorisanje i upisivanje u jedinicu. Kandidati će biti pridodeljeni jedinici prema njihovoj općoj sposobnosti, a nije nužno pridržavati se granice starosti, koje su predviđene za RAF. Jugosl. oficir koji će biti određen kao disciplinski savjetodavac brit. komandantu za vrijeme početnog stadija formiranja grupe, biće i savjetodavac u komisiji za prijem avijatičara po pitanju stanovišta maršala Tita. U slučaju ozbiljnih razmimoilaženja između komisije i toga oficira, predmet će biti upućen u arbitražu višoj komandi. Na osnovu brojnog stanja letjećih posada, posada na zemlji i sastava jedinice, kako će se pokazati posle

pregleda i kategorisanja vojnika, neposredan cilj će biti osnivanje jedne Eskadrile Huri bombardera.

RAF je sporazuman da Eskadrila bude stalno naoružana Hurikanimima od dana osnivanja, ukoliko bude na raspolaganju dovoljno izvježbanog personala i ukoliko normalni procenti gubitaka ne budu prekoračeni.

6) Ona lica koja budu primljena u RAFVR, a iz bilo kojeg razloga ne mogu dobiti mjesto u Eskadrili, biće upotrebljena kao RAFVR u bilo kojem svojstvu prema odluci komande RAF sve dok ne budu mogli biti priključeni Eskadrili ili dok ne svrši njihova služba u RAFVR. Komandant jugoslovenskog kontigenta biće uvek obaveštavan o rasporedu i kretanju jugosl. osoblja na službi u okviru RAF prema postojećoj mogućnosti.

Ovaj personal biće jedna rezerva iz koje će se eskadrila popunjavati i rezerva za formiranje jedne dodatne ili više eskadrila, ukoliko bi došle kasnije u obzir.

7) Postoji namjera da se stvori jedan potpuno jugoslovenski kontigent, koji će biti pod komandom i vođstvom Jugoslavena, ali ovo zavisi od formiranja jednog kadra odgovarajućih oficira i podoficira, koji moraju biti izvježbani. U tu svrhu u prvo doba ovakvi jugoslovenski oficiri i podoficiri biće u svakom slučaju pridodati britanskim oficirima i kao takvi biti će pod obukom dok ne bude odlučeno da su spremni da preuzmu dužnost i da zamjene britanski personal. Iz tog razloga imaće komandu jedan britanski oficir sve dok ne bude odlučeno da se jedinica može predati jednom jugoslovenskom komandantu.

8) Ukoliko maršal Tito želi da osoblje koje ima čin NOV ili koje će ga kasnije dobiti po njegovom naređenju, taj čin zadrži, neće biti nikakve prepreke sa strane RAF, pod uslovom da za vreme službe u redovima RAF ovakav čin bude samo honoraran i ne bude povlačio nikakve eksekutivne vlasti i da neće nikako biti upotrebljen u suprotnosti sa disciplinom i upravom RAF.

9) Dobrovoljci će stupiti u RAF sa najnižim činom, te će kasnije biti unapređeni prema položaju i potrebama jedinice, tj. oficiri će biti primljeni kao A/P/O¹², a ostalo osoblje kao A.C.2.¹³

10) Oni koji za vrijeme pregleda i kvalificiranja budu proglašeni nesposobnim, kao i oni koji se pokažu nesposobni za vreme obuke, biće vraćeni u Jugoslaviju.

11) Usvaja se traženje maršala Tita o uvođenju specijalne trake ili oznake. Oblik ove oznake, koja će u sebi imati i oznaku počasnog (tj. jugoslovenskog) čina, kao i način nošenja, biće naknadno usvojen, zavisno od materijala koji će biti na raspolaganju a da ova traka ili značka ne stvori konfuziju sa ostalim specijalnim značkama u RAF-u.

12) Sav personal će dobiti platu kako je to u praksi RAF i na isti način kao svi oni koji služe u britanskim snagama. Što se tiče RAF

¹² Acting Pilot Officer, potpomocnik

¹³ Borac

Pitanje polaganja zakletve vrhovni komandant NOV i POJ je regulisao tačkom 11. Protokola zapisnika od 12. marta iz Drvara, a Dopunskim odredbama od 29. marta iz Kaira – uopštenim stavom. Pukovnik Pirc je u „Proglasu drugovima borcima vazduhoplovstva NOVJ na Srednjem istoku“ naglasio da će i oni, kao borci NOVJ pridodati na službu RAF, polagati zakletvu vernosti isključivo maršalu Titu, što je kasnije dogovorom usvojeno.

Osnovni problem koji je nastao u realizaciji sporazuma proistekao je iz klauzule tačke 2, pod c), II stav Protokola sastanka od 12. marta, i tačke 3. Dopunskog sporazuma od 29. marta, s obzirom da se ne pruža mogućnost da jugoslovenske eskadrole budu operativno potčinjene Vrhovnom štabu NOV i POJ. Zato, isprva, vrhovni komandant NOV i POJ nije hteo da prizna nikakve modifikacije ugovora koji je on potpisao 12. marta, te je odmah intervenisao.

Pukovnik Pirc je jedan dan po potpisivanju Dopunskog sporazuma, tj. 30. marta, obavestio vrhovnog komandanta savezničkog vazduhoplovstva na Srednjem istoku o intervenciji maršala Tita, tj. da jugoslovenski vazduplovci mogu da stupe u Dobrovoljačku rezervu RAF, odnosno da potpišu predviđenu obavezu – atestat. Ali, pod sledećim ograničenjem:

„Gornje obaveze važiće sve dok Vrhovni komandant narodnooslobodilačke vojske i partizanskih odreda Jugoslavije ne odredi da potpisnik ostane u RAFVR, pa sve dok ne naredi da dođe ponovo pod njegovu neposredu komandu“¹⁵

U nastavku obaveštenja pukovnika Pirca stoji dalje:

„Na osnovu ovih činjenica se mogu gornje odredbe dopuna ugovora koje sam imao čast potpisati s Vama, gospodine Maršale¹⁶, tumačiti i razumeti samo u duhu pomenutog ugovora od 12. marta ove godine i u okviru gore iznetih ograničenja obaveza koju svaki jugoslovenski vazduhoplovac pri stupanju u RAF mora potpisati. Svako drugo tumačenje i razumevanje dopunskih odredaba bilo bi van granica mojih punomoćja koja mi je dao moj komandant maršal Tito, i kao takvo nevažeće“¹⁷

S obzirom da to obaveštenje, jedan dan posle zvanično potpisanih Dopunskih odredaba sporazuma, lišava pravo RAF da nad jugoslovenskim eskadrilama ima operativnu i administrativnu komandu – dok to vrhovni komandant NOV i POJ ne odobri – izazvala je veoma različite komentare kod savezničkih komandanata:

„Iako je partizanski predstavnik potpisao 29. marta sporazum, on sada pravi poteškoće zbog pojedinosti: Glavna stvar kojoj se prigovara jeste zahtev da svi oni koji pristupe Dobrovoljačkoj rezervi RAF,

¹⁵ Prevod originala sa engleskog jezika; Arhiv VII, k. 1449, reg. br. 1–7.

¹⁶ Odnosi se na general-pukovnika avijacije Kita Parka (Air Marshal)

¹⁷ Op. cit, k. 1449, reg. br. 1–7.

moraju pojedinačno da potpišu atestat, kao što se radi u slučaju drugog savezničkog osoblja koje se obučava u Britanskom ratnom vazduhoplovstvu. Partizanski predstavnik je dostavio tu tačku Titu, koji je odgovorio da neće dopustiti da se pojedinačno potpisuje. Uput za predstavnika sadrži sledeće:

'Pripremite cijelu grupu za odlazak u Sovjetski Savez, ako se sporazum ovdje potpisan, ne prihvati u cjelosti!...

Nadam se da se ta poteškoća može otkloniti kada Tito pažljivo pročita dokument atestata i tačno vidi šta je tu uključeno. Slažem se s Maklejom da bi bilo vrlo neugodno kada bi propali dogovori o obuci koje će vršiti RAF i kada bi, u zadnjem trenutku, Tito umesto toga prešao Rusima!¹⁸

Postupajući po instrukcijama vrhovnog komandanta NOV i POJ, pukovnik Pirc je uputio potpukovniku Selbiju, predstavniku Komande RAF na Srednjem istoku, obaveštenje o regulisanju kompetencija koje će imati predstavnici vrhovnog komandanta NOV i POJ u odnosu na jugoslovensko osoblje koje se školuje u RAF, u kome se u tač. 4. i 5. navode dve ključne stvari:

„4) Nacionalno i kulturno vaspitanje jug. osoblja smatra se kao interno jug. pitanje i vlasti RAF-a će svim grupama jug. osoblja, ma gde se one u RAF-u nalazile, omogućiti ovu nastavu u pogledu određivanja potrebnih učionica i potrebnog vremena. Načelno se ovo vaspitanje ima vršiti van normalnog radnog vremena.

5) Svo jug. osoblje dobiće od komandanta I Jug. vazd. baze jugoslovenske legitimacije sa jugoslovenskim i engleskim tekstom. Ove legitimacije služe jug. osoblju kao dokaz pripadnosti NOV Jugoslavije. Od strane RAF-a izdaće se celokupnom osoblju normalne lične legitimacije, propisane za RAF“!¹⁹

Sedmog aprila pukovnik Pirc je dostavio još neke zahteve Glavnom štabu RAF na Srednjem istoku radi regulisanja nekih pitanja u vezi sa formiranjem jugoslovenske eskadrile, odakle je stigao sledeći odgovor, koji je, zapravo, aneks ugovoru potpisanom u Kairu:

„2) Jugoslovenske oznake narodnosti. Sve dok jugoslovenske oznake, prema mišljenju RAF, ne prouzrokuju zabunu pri raspoznavanju u zraku, potvrđuje se da se jugoslovenske oznake, kako su bile pokazane Air Marshalu Parku, mogu upotrebiti na avionima koji pripadaju prvoj jugoslovenskoj eskadrili, a da se nikakve druge oznake narodnosti ne stavljaju.

3) Jugoslovenske uniforme.

¹⁸ Iz obaveštenja R.S.C. Stivensona britanskoj vladi, 4. aprila, 1944; FO 371/44295 R 5400/197/92, str. 353.

¹⁹ Arhiv VII, k. 1449, reg. br. 1-7.

Autor, takođe, raspolaže sa tri primerka ovog dokumenta, od kojih citira iz Arhiva VII, k. 78, reg. br. 19-2. U aneksu ugovora od 29. marta, kopija prevoda, stoji: „Jugoslovensko osoblje nosiće titovku-kapu, propisanog jugoslovenskog kroja partizanskog...“ – izvor: Muzej RV i PVO, k. VII-3, f-1, dok. 24.

a/ Jugoslovensko osoblje nosiće šajkaču propisanog partizanskog kroja s RAF amblemima sa strane i crvenom zvezdom spreda.

b/ Na battle dress²⁰ bluzi nosiće se jugoslovenske oznake čina na rukavu, a RAF na ramenima. Dozvoljeno je nošenje reči „NOV Jugoslavije“ na rukavu ispod gornjeg ruba.

c/ Na plavoj (zimskoj) odeći nosiće se RAF oznake čina kako je to propisano po britanskim pravilima o odeći, a jugoslovenske iznad ovih.

d/ Kada je eskadrila kompletna i ako se jugoslovenska formacija poklapa s onom RAF tačno, rang za rang, onda se ne moraju nositi RAF oznake. To će se dozvoliti samo onda ako nema iznimaka ovom pravilu u eskadrili. Neophodno je važno da postoji jednoobraznost.

e/ Oficiri i vojnici koji služe u britanskim jedinicama, moraju nositi RAF oznake za sve vreme služenja u ovim jedinicama.

f/ Na košuljama s kratkim rukavima nosiće oficiri RAF oznake na ramenu, a druge na levom džepu.

Na košuljama s kratkim rukavima nosiće podoficiri oznake čina na rukavu, kako je to propisano britanskim pravilima o odeći, a ostale oznake čina na levom džepu.

g/ Na kaki-tunikama nosiće se RAF oznake na ramenu, a ostale na rukavu.

S pitanjem uniformi Glavni štab RAF Srednji istok samo se privremeno saglasio, a može da to potvrdi samo po odobrenju NJ. V. Kralja preko Vazduhoplovnog saveta.

4) Zakletva vernosti. Ne postoji zakletva vernosti za strano osoblje u RAF-u. Stoga imate punu slobodu da postupite po vlastitom nahođenju u pogledu polaganja zakletve vernosti maršalu Titu.

5) Jugoslovenska vazduhoplovna baza. Komandant Jugoslovenske vazduhoplovne baze (jedinica u kojoj se nalaze Jugosloveni) biće britanski oficir postavljen od RAF-a. Pitanje komandi u eskadrili već je raspravljeno u Protokolu.

6) Predstavniku delegata maršala Tita biće pružena sva olakšanja u Protokolu. Pitanje kancelarije je u razmatranju.

7) Kretanje predstavnika maršala Tita među članovima jedinice, bez obzira gde se oni nalaze, biće ograničeno samo normalnim transportnim i operacijskim ograničenjima na snazi u pojedinom predelu u to vreme, a mora da se uredi kroz Štab za vezu sa saveznicima.

8) Kulturna aktivnost. Ukoliko se to odnosi na uređaj i prostorije, sve je poduzeto da se dobije zasebna kantina, ali to ne može da se obeća za vreme operacijskih pokreta“²¹

²⁰ Uniforma

²¹ Arhiv VII, k. 78, reg. br. 19-2. Osim citiranog, autor raspolaže dokumentom aneksa ugovora od 29. marta, u Muzeju RV i PVO, k. VII-3, f-1, dok-24, koji se razlikuje od citiranog po stilu i nešto izmenjenog prevoda, kao i sa još jednim primerkom ovog aneksa, takođe iz arhive Muzeja RV i PVO, koji je, isto tako, ali kao fusnota objavljen uz pismo pukovnika Pirca od 3. aprila u Zborniku NOR, tom II, knj. 12, dok. 234.

Umetanje dodatne klauzule u dokumenta atesta: „Gornja obaveza je važeća sve dok Vrhovni komandant NOV i POJ ne odredi da osoba o kojoj se radi ostaje u Dobrovoljačkoj rezervi RAF i ne opozove je na službu pod svojom neposrednom komandom“ – koju je pukovnik Pirc predložio Glavnoj komandi RAF na Srednjm istoku 30. marta, a koja se, međutim, ne spominje u citiranom obaveštenju od 9. aprila – istog dana izazvala je sledeći komentar Komande RAF:

„Komanda RAF ovde smatra da je taj ustupak neprikladan sa stajališta vojne službe, jer bi ovlastio Tita da u kratkom roku pozove nekog ili celo osoblje, ako se događaji razvijaju tako da ih on ne odobrava. Ali su predložili AFHQ (Allied Forces Headquarters – Glavni štab savezničkih snaga, p.a) Alžiru, da se u ovim okolnostima taj uslov prihvati i da se osloni na Titovu dobru volju da neće zloupotrebiti taj ustupak“!²²

Saveznici su, dakle, rukovodeći se trenutnim političkim i vojnim prilikama, smatrali da treba pristati na dodatnu kluzulu, bez obzira što će Ministarstvo vazduhoplovstva, kome je Glavni štab savezničkih snaga poslao zahtev vrhovnog komandanta NOV i POJ za umetanje u dokumenta atesta, postaviti ovo pitanje. Na to su uticala dva stava: prvi, da bi u protivnom to uticalo na međusavezničke vojne odnose i, drugi, da će se vrhovni komandant NOV i POJ, ipak, „okrenuti Rusima, umesto nama“!

Vrhovni komandant NOV i POJ je pitanje te dodatne klauzule postavio i na sednici Nacionalnog komiteta oslobođenja Jugoslavije, tako da su saveznici očekivali da će već 10. aprila pukovnik Pirc imati nove instrukcije svog vrhovnog komandanta. Iz tih razloga je Glavna komanda RAF na Srednjem istoku 10. aprila, prihvatila predloženu klauzulu, bez dalje diskusije:

„Mislim da uprkos očitim prigovorima, moramo da prihvatimo poslednju Titovu klauzulu onako kako je navedena. Preuzeli smo tu obavezu otvorenih očiju, znajući da će predstavljati smetnju, a da će vojna vrednost te eskadrile, s užeg stajališta, biti zanemariva. Početni cilj je bio pomoći Titu da se i dalje bori protiv Nemaca, a tome je cilju od onda pridavana potreba da se zadrži britanski uticaj, nasuprot ruskom. Ovaj najnoviji uslov je pomalo ucenjivački i sadrži neugodne mogućnosti, ali događaji na Balkanu brzo promiču i, s najboljom voljom na svetu, biće potrebno neko vreme da se eskadrila obuči.

Zapravo je vrlo neverovatno da bi Tito povukao osoblje dok je ono na obuci. Ne bi bilo svrhe da to napravi, jer ćemo mi vršiti kontrolu nad avionima, opremom, gorivom, itd. U svakom slučaju, da želi povući pilote, mogao bi to uvek učiniti, bez obzira na njihove uslove službovanja, rekavši im jednostavno da odlete, a mi ne bismo mogli napraviti ništa drugo, već izjaviti da su dezerteri. Zapravo, ceo plan zavisi od dobre volje. Ali, ako to napravimo, biće to presedan za druge

²² Iz izveštaja F. Maklejna za Forinj ofis, 9. aprila 1944, FO 371/44295, R 5731/197/92, str. 372.

narodnosti koje služe u RAF, važnost koju ne mogu prosuditi. Stoga, uprkos lošoj strani odlaganja, mislim da moram preneti odluku na Vas.“²³

General-pukovnik avijacije Džon Slesor, komandant RAF na Srednjem istoku, delio je mišljenje koje mu je predloženo, sasvim iskreno smatrajući da RAF ima isti cilj kao i NOVJ – poraziti Nemce:

„Tito želi da što pre stvori delotvornu jugoslovensku eskadrilu, koja će se boriti nad Jugoslavijom... Tito neće opozvati osoblje koje služi u Dobrovoljačkoj rezervi RAF, osim ih hitnih operativnih razloga“²⁴

Ovo je, na određeni način, potvrđeno i obaveštenjem koje je potpukovnik Selbi, u ime Glavne komande RAF na Srednjem istoku, poslao pukovniku Pircu, opunomoćenom predstavniku vrhovnog komandanta NOV i POJ u savezničkoj komandi, 22. aprila, upravo na dan kada je formiran No. 352 (Yugoslav) Squadron, odnosno 1. eskadrila NOVJ:

„U odgovoru na moju poruku od 19. aprila 1944. dobio sam instrukcije da Vas informišem o Vašim pitanjima o postavljanju vojnih oznaka i nacionalnih obeležja na avionima, na koje se odnosi, i dozvolu koju dobijate od najvišeg autoriteta za Vaše potrebe postavljene u pismu“²⁵

Istog dana pukovnik Pirc je poslao vrhovnom komandantu NOV i POJ „Izvod glavnih tačaka iz ugovora, dopune ugovora i pisama uručenih od strane komandanta RAF i maršala Jugoslavije Tita“:

„1/ Jugoslovensko osoblje stupa u RAF sa ciljem da se osposobi za formiranje jugoslovenskih eskadrila.

2/ Ovo osoblje potčinjeno je RAF-u u disciplinskom, administrativnom i operativnom pogledu.

3/ Obaveza služenja u RAF-u traje sve dok to komandant NOV odredi i dok ga ne pozove pod svoju komandu.

4/ Na službi u RAF-u svo osoblje uživa ista prava kao i pripadnici RAF-a.

5/ Ovo osoblje ima pravo da nosi jugoslovenske partizanske uniforme sa pripadajućim činovima, a osim toga nosi i položajne činove RAF-a sve dok eskadrila ne postane samostalna.

6/ Avioni jugoslovenskih eskadrila nosiće samo jugoslovenske oznake narodnosti (partizanske).

7/ Svo osoblje polaže zakletvu samo maršalu Titu i narodima Jugoslavije.

8/ Dok ne dobiju određene položaje na službi u RAF-u, u pogledu plate, oficiri se stavljaju na najniži oficirski čin, a podoficiri na najniži

²³ Iz izveštaja F. Maklejna general-pukovniku Džonu Slesoru od 9. aprila 1944, Op. cit. britanska dokumenta, str. 373-374.

²⁴ Poruka generala Slesora podnačelniku Štaba vazduhoplovstva od 10. aprila 1944; Ibid

²⁵ Arhiv Muzeja RV i PVO, k. VII-3, f.1, dok. 25.

vojnički čin. Docnije, čim pojedinci dobiju svoj raspored u RAF-u, dobijaju čin i prinadležnosti prema položaju na koji su postavljeni.

9/ Do mogućnosti rasporeda osoblja u jugoslavensku eskadrilu, isto će biti zaposleno u jedinicama RAF-a, ukoliko neće biti na školovanju.

10/ Po zahtjevu maršala Tita ovo ljudstvo neće biti raspoređivano na službu van Sredozemlja.

11/ Pravo na raspored ovog ljudstva na razne službe pripada RAF-u.

12/ O cjelokupnom ljudstvu koje je pridodato RAF-u vodiće stalnu evidenciju određeni zastupnik NOV, koji će se nalaziti pri RAF-u u svrhu regulisanja svih pitanja obuke i formiranja jugoslavenskih jedinica“!²⁶

Nesporazumi nastali između Vrhovnog štaba NOV i POJ, odnosno njegovih vazduhoplovnih predstavnika, i Glavnog štaba RAF na Srednjem istoku proizilazili su iz britanskih stručno-tehničkih i vojnoadministrativnih shvatanja o mestu i ulozi RAF, odnosno njegove Dobrovoljačke rezerve.

RAF je predstavljao visokoorganizovani stručno-tehnički vid oružanih snaga Velike Britanije, u kome je organizacija rada funkcionisala u savršenom redu. Pored visokostručnog osoblja, vladalo je mišljenje da pripadnik RAF može biti samo iz određenog, ekskluzivnog kruga ljudi.

RAF je, zapravo, imao dve vrste kadra – stalni sastav i novoprimljeno osoblje. Obe kategorije lica morale su da raspolažu visokostručnim i tehničkim kvalitetima, ali Dobrovoljačka rezerva bila je kategorija ljudi iz savezničkih zemalja, koje Britanci uvršćuju u svoje ratno vazduhoplovstvo.

U okviru RAF-a Britanci su imali Italijane, Čehoslovake, Grke, Poljake i druge narode. No, svi su morali da potpišu atestat o pristupanju RAF-u i da budu disciplinski, administrativno i operativno podređeni Komandi RAF. Operativna potčinjenost predstavljala je pravo Komande RAF da budu upotrebljeni zavisno od trenutnih potreba Britanskog ratnog vazduhoplovstva, jer su se nalazili u njihovim operativnim jedinicama.²⁷ RAF je, naime, imao više dobrovoljaca, nego pripadnika stalnog sastava:

„Mala grupa jugoslovenskih avijatičara, koju smo zatekli u Kairu, a slovila je kao formacija Kraljevskog jugoslovenskog vazduhoplovstva, bila je takođe uključena u RAF sa dodatkom „Voluntary Reserve“. Takvu konstrukciju imalo je britansko vazduhoplovstvo u vidu i za eskadrilu koja je trebala biti postavljena uz njihovu pomoć prema Titovom zahtevu, a na osnovu razgovora što ih je vodila vojna misija

²⁶ Arhiv VII, k. 78, reg. br. 7/1.

²⁷ U RAF-u je bilo skvadrona sastavljenih isključivo od pripadnika drugih narodnosti. Sličan je slučaj bio i sa avijacijskom jedinicom 'Normandija-Njemen' koju su činili francuski piloti. Ova jedinica je dejstvovala u okviru sovjetskog ratnog vazduhoplovstva, u naoružanju je imala sovjetske avione i bila na vazduhoplovnotehničkom i pozadinskom obezbeđenju u sovjetskom RV. 'Normandija - Njemen' je dejstvovala u skladu sa taktičkim potrebama nadležne sovjetske vazduhoplovne komande.

sredinom decembra sa komandantom britanskog vazduhoplovstva na Bliskom istoku ser Šolton Daglasom. To je vrlo lep primer kako mogu nastati nesuglasice koje ozbiljno remete savezničke odnose, a da u suštini niko nije kriv. U naizgled jasan sporazum unete su sa obe strane postavke koje nisu odgovarale volji stranaka. Kada je ser Šolt pristao na formiranje jugoslovenskih eskadrila lovaca-bombardera, mislio je pri tome na jedinicu uključenu u kraljevsko vazduhoplovstvo kao RAF(VR). Nije ništa drugo mogao misliti, jer je to bila jedina uobičajena forma, a verovao je da je to poznato i Vojnoj misiji NOVJ. Ali, ni Tito ni njegova vojna misija nisu ništa znali o toj formuli. Budući da je bio komandant vojske, smatrao je prirodnim da bude i vrhovni komandant vazduhoplovstva. Želeo je da ima vazdušne sile koje bi bile isključivo pod njegovom kontrolom i koje bi mogao upućivati na borbene zadatke po svojoj oceni i nahodanju. Vojna misija, za vreme boravka u Aleksandriji, nije ništa znala o britanskoj praksi. Prema tome, za vreme pregovora svako je imao svoju valjitu predstavu o predmetu razgovora i sporazuma. Svaka strana je zastupala svoje, odnosno različite stavove, pa je, normalno, moralo doći do neslaganja i sukoba. Trebalo je više strpljenja, dobre volje i napora da se nesporazumi izgleda, nego što je na početku trebalo da se postignu prvi dogovori. Osim pitanja da li će nove jugoslovenske eskadrile ući u sastav RAF kao Voluntary Reserve, pojavilo se još mnogo pitanja, u većoj ili manjoj meri zavisnih od tog glavnog. Tako se još postavilo pitanje polaganja zakletve, činova, plate i uniformi. Britanci su insistirali da eskadrila bude pod njihovom operativnom komandom, a radi očuvanja i održavanja discipline, tražili su da svi avijatičari polažu zakletvu koja je bila propisana za osoblje RAF. S tim zahtevom Tito se nije mogao saglasiti, pa je trebalo vremena dok je nađeno rešenje. Manje važno od toga, ali ipak dosta složeno bilo je pitanje činova. Mnogi jugoslovenski avijatičari u toku narodnooslobodilačke borbe stekli su činove prema pokazanoj sposobnosti u vođenju jedinica. Ti činovi nisu bili u skladu sa funkcijama koje je trebalo da obavljaju u novouspostavljenoj eskadrili. Britanci su tražili ovlašćenje da određuju činove prema položaju što ga je pojedini avijatičar imao u novoj jedinici, dok je Tito, sasvim razumljivo, tražio da se poštuju stečeni činovi.

Pored tih nesuglasica, koje se mogu svrstati u vojno-administrativnu kategoriju, najteža je bila stručno-tehnička. Britanci nisu nikako verovali da će NOVJ biti u stanju da pruži dovoljan broj kvalifikovanih tehničara za održavanje eskadrile na potrebnom nivou tehničke spremnosti i za izvršenje borbenih zadataka. Gledajući sa kasnije vremenske distance, sve sam više sklon verovanju da su britanski komandanti RAF, verovatno, bili u pravu što se tiče tehničke strane. No, oni nisu hteli a, verovatno, nisu ni mogli, da uzmu u obzir političku stranu tog pitanja. Narodnooslobodilačkoj vojsci bilo je potrebno sopstveno vazduhoplov-

stvo. Nije bilo toliko važno da li će biti na visokom tehničkom nivou na kojem je bio RAF. NOVJ je bila spremna da prihvati niže tehničke standarde kako bi mogla utemeljiti svoje sopstveno vazduhoplovstvo!²⁸

Formiranje 352. (Yugoslav) Squadron

Prva eskadrila NOVJ formirana je 22. aprila 1944. na aerodromu Benina u Libiji (šema 1), na osnovu naređenja Komande Mediteranskog savezničkog vazduhoplovstva (Headquarters, Mediterranean Allied Air Force – MAAF) br. 6300, od 1. februara 1944. kao NO. 352 (Yugoslav) Squadron. Tom naredbom eskadrila je bila organizovana i opremljena po britanskoj ratnoj formaciji za pokretni lovačko-bombarderski skvadron.

U RAF-u skvadron je samostalna operativna jedinica, a sačinjavaju ga komanda skvadrona, dva flajta (svaki ima po osam aviona), pomoćne službe – avio-radionica, sekcija kontrole letenja, sanitetska sekcija, protivpožarna sekcija, padobranska sekcija, sekcija veze, transportna sekcija, sekcija za snabdevanje i kuhinja. Od opreme, pored 16 aviona, skvadron ima džip, kombi, tri poluteretna kamiona, 21 teretni kamion, vozilo-platformu, vozilo-oružarnicu, pet raznih vozila za službu veze (radio, goniometar itd.), požarna kola, ambulatna kola, kamion za sanitetski materijal, vozilo-kancelariju, vozilo-magacin, kola KL (svetionik, dozivač), vozilo-električnu centralu od 7KV, vozilo grejač za motore, četiri cisterne za benzin od 4.000 litara, dve cisterne za vodu, dva motocikla i četiri bicikla. Ukupan broj ljudstva je 230-250 oficira, podoficira i vojnika.

Datum formiranja 1. eskadrile NOVJ izvesni autori vezuju isključivo za sporazum između pukovnika Franca Pirca, predstavnika Vrhovnog štaba NOV i POJ u Kairu, i general-pukovnika Kita Parka, komandanta RAF na Srednjem istoku, postignutog 29. marta 1944. i kasnije aneksima od 19. aprila²⁹. Ovim sporazumom se, naime, definitivno pristupilo formiranju jugoslovenskih eskadrila u okviru Dobrovoljačke rezerve RAF.

Formiranjem 352. skvadrona saveznici su, u stvari, realizovali odluke početnog sporazuma između vrhovnog komandanta NOV i POJ i Savezničke misije u Drvaru, 12. marta 1944.

²⁸ Vladimir Velebit, SEĆANJA, Globus, Zagreb, 1983. U stvari, britanski komandant RAF, pa ni Velebit, nisu bili u pravu, jer je tehnički sastav naših eskadrila, kao što se pokazalo u praksi, bio potpuno dorastao zadatku i po znanju i umeću, bio ravan osoblju RAF-a.

Velebit ima ovakvo viđenje Franca Pirca (str. 173):

„Radi uspostavljanja vazduhoplovne škole u kojoj su trebali da budu školovani budući avijatičari, Tito je uputio u Afriku pukovnika Pirca, iskusnog vazduhoplovnog oficira, školovanog u kraljevskom vazduhoplovstvu koji je za vreme rata dao puno dokaza svog čvrstog opredeljenja za NOP. Nisam u mogućnosti da prosudim razloge zbog kojih on nije uspeo da ostvari dobru saradnju sa britanskim vazduhoplovstvom. Činjenica što nije uspevao da nađe zajednički jezik sa saveznicima prouzrokovala nam je mnogo glavobolje, a stalne razmirice povećale su još više uzajamno nepoverenje!“²⁹ Istovetna formulacija u vezi sa formiranjem 1. eskadrile NOVJ nalazi se u izveštaju 2. eskadrile NOVJ; Zbornik dokumenata NOR tom X, knj. 1, dok. 197. i 206.

Osnovni letaćki i tehnički sastav 352. skvadrona činili su iskusni piloti i vazduhoplovnotehničko osoblje jugoslovenskog flajta 94. lovačko-bombarderskog skvadrona RAF, koji je pripadao 212. grupi pod komandom Glavnog štaba vazdušne odbrane istočnog Mediterana (Headquarters, Air Defense, Eastern Mediterranean).³⁰

Dopuna do pune formacije završena je dolaskom 255 pripadnika 1. vazduhoplovne baze NOV i POJ, odnosno grupe koja je iz Karovinja došla u Beninu šest dana kasnije, tj. 28. aprila, kao i grupe od 30 vazduhoplovaca iz Mezon Blanja, koja je stigla 16. maja.

Od 255 pripadnika 1. vazduhoplovne baze za 1. eskadrilu NOVJ, na osnovu selekcije, odabran je samo 51 vazduhoplovac.³¹

U 1. eskadrilu NOVJ ušli su:

Piloti koji su pristupili NOVJ iz Jugoslovenskog kraljevskog vazduhoplovstva, ili su se nalazili na Srednjem istoku: poručnik Leopold Ankon, zastavnik Milan Delić, vodnik Živorad Gavrilović, zastavnik Salih Islamović, vodnik Zvonko Halambek, kapetan Ratko Jovanović, kapetan Aleksandar Marković, vodnik Husein Okanović, kapetan Mileta Protić, potporučnik Milan Srdanović, zastavnik Hinko Šoić, potporučnik Janko Vujaklija i zastavnik Aleksandar Vuković, ili ukupno 13 pilota.³²

Piloti koji su došli iz Karovinja, odnosno iz sastava 1. vazduhoplovne baze NOV i POJ: kapetan Đuro Ivanišević, kapetan Franjo Kluz, zastavnik Mirko Kovačić, kapetan Branko Kraus, kapetan Arkadije Popov, zastavnik Radovan Radulović, potporučnik Luidi Ruđi, vodnik Marjan Semolić i zastavnik Ciril Vrabić, odnosno, ukupno devet pilota.³³

Piloti koji su prebegli iz zrakoplovstva NDH u Italiju, gde su ih saveznici zatvorili, a potom upućeni u 1. vazduhoplovnu bazu u Karovinjo: potporučnik Šime Fabjanović, vodnik Mehmedalija Lošić i zastavnik Đuro Tomšić.

Piloti koji su takođe upućeni u bazu u Karovinju, a u nju došli iz detašmana u Ratnom vazduhoplovstvu SAD (376. bombarderska grupa, 512. skvadron): poručnik Nedeljko Pajić, odnosno bilo je ukupno 26 pilota za 1. eskadrilu NOVJ.

Komandni sastav 352. skvadrona činili su:
komandant skvadrona – kapetan Mileta Protić
komandir „A“ flajta – kapetan Ratko Jovanović

³⁰ U sastavu 212. grupe bili su: 94, 123, 134, 237. i 41. skvadron (naoružani avionima hariken); 80. skvadron (spitfajteri); 108. skvadron noćnih lovaca (bofajteri) i dva flajta – 1563. i 1564. (naoružani avionima gladijator za meteorološka izvidanja). Pod Glavnim štabom vazdušne odbrane istočnog Mediterana bile su, pored 212. grupe, još i 209. grupa (sa dva skvadrona), 210 (sa pet) i 219. grupa (sa šest skvadrona).

³¹ U 2. eskadrilu NOVJ raspoređeni je iz 1. vazduhoplovne baze 71. vazduhoplovac; u Mezon Blanj i Bufarik – 12, u ostale jedinice RAF – 17, a ostatak od 194 uvršten je za odlazak u SSSR, povratak u zemlju, ili za obuku u različitim centrima RAF.

³² Prema Spisku ljudstva 1. eskadrile NOVJ, Arhiva VII, k. 1451, f. 12. reg. br. 1/1 – 1/12

³³ Prema Spisku vazduhoplovnog osoblja u Africi, autora kapetana Milana Simovića, Arhiv VII, k. 1450, br. reg. 19/1, f. 1.

komandir „B“ flajta – kapetan Arkadije Popov
 adutant eskadrile – major Hubert Najbauer
 tehnički oficir – poručnik Franjo Lolić
 obaveštajno-operativni oficir – kapetan Ladislav Zobundžija
 intendant – poručnik Ivo Feri

Na osnovu naredbe o formiranju, komandni uporedni sastav činili su sledeći britanski oficiri:

komandant skvadrona – potpukovnik Proctor E.

adutant – kapetan Whiteside R. H. F.

intendant – poručnik Underwood J.

inženjer skvadrona – poručnik Meran I.³⁴

Pored njih u 1. eskadrili je, jedno vreme, bilo još 20 britanskih podoficira i vojnika,³⁵ odnosno 31. maja 1944. bilo je:

– jugoslovenskog osoblja: oficira – 21, podoficira i boraca – 177, ili ukupno – 198 pripadnika, i

– britanskog osoblja: oficira – 4, podoficira i vojnika – 20, odnosno 24, ili ukupno u 1. eksadrili – 220 pripadnika.³⁶

Prema ratnoj formaciji, sa stanjem takođe na dan 31. maja 1944, prema jugoslovenskim izvorima,³⁷ brojno stanje je sledeće:

Naimenovanje	Oficiri	Podoficiri	Desetari	Borci	Ukupno	Primedba
Po engleskoj formaciji sleduje	16	30	40	144	230	
Ima	21	50	49	100	220	Činovi NOVJ
Nedostaje	–	–	–	44	44	
Pretiče	5	20	9	–	34	
Po engleskoj formaciji sleduje	16	30	40	144	230	
Ima	21	19	13	167	220	Činovi RAF
Nedostaje	–	11	27	–	38	
Pretiče	5	–	–	23	28	

Prema podacima o ljudstvu i vazduhoplovima u naoružanju NOVJ u inostranstvu, „352. eskadrila (sada već u Italiji) za operacije na Balkanu im 230 ljudi (od toga 23 pilota)“.³⁸

Brojno stanje u 1. eskadrili bilo je promenljivo. Na dan 24. decembra 1944. u jedinici je bilo: oficira – 32, podoficira – 56, desetara i boraca – 151, ili ukupno 239.³⁹ Ljudstvo je odlazilo iz jedinice, ali je i popunjavano. Tako je posle pogibije komandira eskadrile i oba

³⁴ R.A.F. Form 540 – Operations Record Book, page No. 1; Arhiv VII, k. 1466 B, reg. br. 20/2.

³⁵ Kompletan spisak osoblja 1. eskadrile NOVJ objavljuje se u prilogu monografije

³⁶ Appednix 6 to Form 540, No. 352 (Yugoslav) Squadron R.A.F.; Op. cit.

³⁷ Izveštaj adutanta 1. eskadrile NOVJ majora Huberta Najbauera; Op. cit, reg. br. 28/2

³⁸ Zbornik NOR, tom X, knj. 1, dok. 57; dokument nema podataka o autoru niti tačan datum (avgust 1944)

³⁹ Prema Spisku osoblja 1. eskadrile NOVJ, Arhiv VII, k. 1451, f. 12, reg. br. 1/1 – 1/21.

komandira flajtova došlo i do izmene u komandnom kadru, koji je 25. februara 1945. izgledao ovako:

komandir eskadrile – poručnik Hinko Šoić
komandir „A“ flajta – poručnik Nedeljko Pajić
zamenik komandira – poručnik Milan Srdanović
komandir „B“ flajta – major Đuro Ivanišević
zamenik komandira – poručnik Šime Fabijanović.

Major Najberger, poručnik Lolić, kapetan Zobundžija i poručnik Feri su i dalje obavljali svoje dužnosti.

Kroz eskadrilu je prošlo ukupno 27 pilota, od čega je rat preživelo – 14, poginulo – 10, a nesposobnih za izvršavanje zadataka bilo – 3, odnosno:

Na kraju rata, bili su sledeći piloti: poručnik Milan Delić, poručnik Šime Fabjanović, poručnik Živorad Gavrilović, major Đuro Ivanišević, zastavnik Mirko Kovačić, potporučnik Mehmedalija Lošić, zastavnik Husein Okanović, kapetan Nedeljko Pajić, potporučnik Radovan Radulović, zastavnik Marjan Semolić, poručnik Milan Srdanović, poručnik Hinko Šoić, potporučnik Đuro Tomšić, i potporučnik Ciril Vrabčić.

Poginuli piloti: kapetan Leopold Ankon, vodnik Zvonko Halam-bek, zastavnik Salih Islamović, major Ratko Jovanović, kapetan Aleksandar Marković, major Arkadije Popov, major Mileta Protić, potporučnik Luidi Ruđi, i zastavnik Aleksandar Vuković.

Piloti nesposobni za ratne zadatke: major Branko Kraus, potporučnik Janko Vujaklija i kapetan Ljubomir Vukčević.

Osnovni vazduhoplovnotehnički i administrativni kadar 1. eskadrile činilo je ljudstvo koje je takođe izvršavalo zadatke u savezničkim vazduhoplovnim jedinicama ili došlo sa Srednjeg istoka (ukupno 159), kao i ljudstvo iz 1. vazduhoplovne baze NOV i POJ (41) odnosno iz Mezon Blanša i Bufarika (66).

Prve popune su bile 28. aprila, odnosno 16. maja 1944, a 26. oktobra dobijeno je naređenje da se 40 boraca ispišu iz RAF i upute u Jugoslaviju. Naime, Vrhovni štab NOV i POJ uputio je zahtev u vezi sa tim radi popunjavanja jedinica Vazduhoplovstva NOVJ (JA) koje će se formirati u zemlji. Saveznici su, međutim, nastojali da se uputi grupa koja još nije bila stručno osposobljena. Komanda 1. eskadrile je delimično poslušala namere saveznika, pa je iz jedinice uputila 20 stručno osposobljenih, ali i 20 „koji su nepoželjni zbog nediscipline i drugih grešaka“.⁴⁰

Neposredno posle ovog iz Mezon Blanša su došle dve grupe mehaničara, prva, od 35 boraca 1. novembra, a druga grupa, od pet boraca, 7. decembra 1944, tako da je brojno stanje iznosilo 232 pripadnika.

Brojno stanje eskadrile po prelasku na Vis, čiji su prvi delovi započeli pokret 16. januara 1945, a prebaziranje završeno preletanjem

⁴⁰ Iz izveštaja Komande 1. eskadrile NOVJ od 24. decembra 1944, Štabu Vazduhoplovstva NOVJ, Zbornik NOR, tom X, knj. 1, dok. 177.

svih aviona 31. januara takođe se izmenilo, jer je na aerodromu Kana ostao jedan detašman: na aerodromu Vis: oficira 27, podoficira i boraca 154, ili ukupno 181, a u detašmanu u Italiji: oficira – 5, podoficira i boraca – 53, ili ukupno 58. Brojno stanje 1. eskadrile 25. februara 1945. iznosilo je ukupno 239 ljudi (oficira – 32 i podoficira i boraca – 207).

Formacija i brojno stanje 1. eskadrile NOVJ na kraju rata prikazano je u sledećoj tabeli:

R/b	OSOBLJE	Oficiri		Podoficiri		Vojnici		Ukupno		Raz- lika
		Form.	Ima	Form.	Ima	Form.	Ima	Form.	Ima	
1.	Štab	6	6	4	6	41	18	51	30	-21
2.	Piloti	9	12	11	-	-	-	20	12	- 8
3.	A odeljenje	1	3	3	7	41	28	45	38	- 7
4.	B odeljenje	1	2	3	9	41	25	45	36	- 9
5.	Radionica	-	7	6	19	34	32	45	58	+18
6.	Saobraćajna sekcija	-	2	2	5	26	19	28	26	- 2
7.	Signalna sekcija	2	1	3	7	20	28	25	36	+11
	Ukupno	19	33	32	53	203	150	254	236	-18

Štabu je nedostajao 21 čovek, u „A“ odeljenju – 7 i „B“ odeljenju – 9, kao i u saobraćajnoj sekciji – 2, dok je u radionici bilo preko formacije – 8, a u signalnoj sekciji – 11. Ukupno je nedostajalo 18 ljudi, od čega 8 pilota, odnosno 44,4 odsto, što je u znatnoj meri uticalo na izvršavanje borbenih zadataka.

Prema organizacionoj strukturi, 1. eskadrila NOVJ je imala specifičnu formacijsku strukturu:

Administrativni odeljak bio je sastavljen od štaba i saobraćajno-motornog odeljenja. Štab su činili: oficiri, adutant (administrativni oficir) i podoficiri i borci opšte službe (blagajna, pošta, itd), zatim osoblje koje je vršilo dužnosti bolničara, protivpožaraca, fotografa, itd. U saobraćajnom odeljenju nalazili su se vozači motornih vozila, električari, automehaničari, itd.

Operativni ešelon je, takođe, imao štab i dva flajta. U štab su ulazili oficiri, inženjer skvadrona, piloti, obaveštajni oficir i lekar, kao i izvestan broj podoficira i boraca, koji su obavljali opšte poslove.

Flajtovi su imali neujednačen broj pilota, kako oficira tako i podoficira, kao i osoblje za dužnosti oružara, električara, avio-mehaničara, avio-motorista, radio-telefonista, itd.

Radionica je imala osoblje za dužnosti finomehaničara, slagrača padobrana, oružara-mehaničara, električara, stolara, itd.

Prema ratnoj formaciji, u standardnom skvadromu RAF⁴¹ postojala je šema koja je za svaki flajt obezbeđivala 9 do 12 aviona i veći broj pilota – do 21, dok su pod štabom u operativnom ešelonu bili foto-sekcija, signalna sekcija, ambulanta i operativna soba.

⁴¹ War Establishment of a Standard (S. E.) Fighter Squadron R.A.F.; Arhiv VII k. 1466/B, reg. br. 2/2.

Na osnovu kadrovske, a posebno materijalne formacije, mogu se uočiti velike razlike između pokretnog, standardnog britanskog lovačko-bombarderskog skvadrona i klasične eskadrile u drugim ratnim vazduhoplovstvima. Prva eskadrila NOVJ, a isto tako i 2. eskadrila, bile su formacijski znatno jače od naziva koji im ovde dajemo, premda su se izvešno vreme formacijski zvale vazduhoplovne grupe. Bile su u stanju da izvršavaju ratne zadatke sa bilo kojeg aerodroma, na koje se, zajedno sa letaćkim osobljem, uvek prebaziralo i vazduhoplovnotehničko i tehničko, sa odgovarajućim sredstvima i vozilima. To osoblje bilo je osposobljeno da izvršava sve zadatke opsluživanja avijacije.⁴²

U odnosu na materijalnu formaciju 352. skvadron je imao sledeća vazduhoplovnotehnička i tehnička sredstva veze.⁴³

R/b	Vrsta	Tip	Po formaciji	Ima	Nedostaje
1.	Avioni	'spitfajer Vc'	16	16	-
2.	Mehanička vozila	- džip	1	1	-
		- kamion, poluter.	3	2	1
		- kamion 3 t	21	26	-
		- kamion 3 t oružarnica	1	1	-
		- kamion 3 t kuhinja	1	2	-
		- kamion 3 t sanitetski	1	-	1
		- kola, kancel.	1	1	-
		- kola, magacin	2	2	-
		- kola, svetionik dozivač	1	-	1
		- kola, 7 KW el. centrala	1	1	-
		- cisterna za vodu, 1500 l	2	3	-
		- cistarna za benzin, 4000 l	4	1	3
		- ambul. kola	1	3	-
		- požar. kola	1	1	-
		- kola, platforma	1	1	-
		- kola, grejač za avion. motore	1	1	-
		- signalna kola radionica	1	-	1
		- signalna kola za radio-telef.	2	2	-
- signalna kola za radio-telegraf.	1	1	-		
- signalna kola za kancelar.	1	1	-		
- motorcikli	2	4	-		
- bicikli	4	-	-		
3.	Sredstva veze	- r/t stanica ME 21	2	2	-
		- r/t stanica ME 23A	1	1	-
		- radio-goniometar T 105	1	1	-
		- r/uf stanica za AKL, tip B	1	-	1
		- mobilna radionica, ME 316	1	-	1
		- mobilna kanc. ME 52	1	1	-

⁴² Pripadnici 1. i 2. eskadrile NOVJ ističu da treba praviti razliku između britanskog skvadrona i jugoslovenske eskadrile i radi istoriografskog pristupa. Autor izraz 352. odnosno 351. skvadron upotrebljava svaki put kad je reč o britanskom dokumentu. Ove dve eskadrile su zadržale naziv NOVJ posle njenog preimenovanja u JA, 1. januara 1945. Dakle, 352. i 351. skvadron s pravom su se, jedno vreme, nazivali vazduhoplovne grupe JA, što kasnije nije bilo prihvaćeno.

Skvadron po formaciji odgovara vazduhoplovnoj grupi BJV, dok je britanski ving, takođe, jači od vazduhoplovnog puka.

⁴³ Arhiv VII k. 1466/a, reg. br. 1/1-10, Prilog br. 1, i k. 1469, reg. br. 13/2.

Formiranje 351 (Yugoslav) Squadron

Druga eskadrila NOVJ – 351 (Yugoslav) Squadron – formirana je 1. jula 1944. godine, takođe na aerodromu Benina, na osnovu naređenja Glavnog štaba Mediteranskog savezničkog vazduhoplovstva (Headquarters, Mediterranean Allied Air Force – MAAF), Air Order.⁴⁴ br. 11192. od 7. jula 1944. Formiranje ovog skvadrona usledilo je na osnovu ranije preuzetih obaveza saveznika da školuju i obučavaju jugoslovensko osoblje i da ga, zatim, u okviru Dobrovoljačke rezerve RAF upotrebljava na jugoslovenskom ratištu. Ovaj skvadron, kao i 352. formiran je i opremljen po standardnim britanskim pravilima za pokretni lovački skvadron RAF naoružan raketama.

Osnovni letački i tehnički sastav činilo je osoblje koje je došlo iz zemlje, ili se nalazilo u tzv. jugoslovenskom kraljevskom vazduhoplovstvu, u savezničkom vazduhoplovstvu ili na Srednjem istoku.

351. skvadron činio je sledeći pilotski sastav:

Iz 1. vazduhoplovne baze NOV i POJ: vodnik Janez Antončič, zastavnik Ljubomir Dvorski, poručnik Ljubomir Frankl, kapetan Franjo Jež, potporučnik Josip Klokočovnik, zastavnik Nenad Krsnik, potporučnik Branivoj Majcen, poručnik Miloš Marinović⁴⁵, zastavnik Vlado Pavičić, potporučnik Bogomil Pepel, vodnik Jovan Pešić, zastavnik Tugomir Prebeg, potporučnik Danilo Rebula, zastavnik Nikola Vlahov i zastavnik Ernest Završnik.

Iz tzv. jugoslovenskog Kraljevskog vazduhoplovstva, ili onih koji su se nalazili na Srednjem istoku: potporučnik Stanislav Vouk, potporučnik Drago Ratković, potporučnik Luka Purić, kapetan Aleksandar Cenić i kapetan Milan Karić.

Oni koji su došli u jedinicu kasnije: kapetan Kiril Zdrajevski (konspirativno ime Hadži-Arsov, p.a), zastavnik Dragoslav Todorović i potporučnik Nikola Vemić.

Na dan formiranja 351. skvadron je imao 223 osobe,⁴⁶ odnosno iz 1. vazduhoplovne baze – 71 (od čega pilota – 15, a tehničkog osoblja – 56), sa Srednjeg istoka – 86 (od čega pilota – 4, a tehničkog osoblja 82) i, radi dopune do pune formacije – iz Mezon Blanja – 56. Osim toga, 351. skvadron je imao, kao i 352. skvadron, četiri britanska komandna oficira i neutvrđeni broj podoficira i vojnika.⁴⁷

Komandni sastav 351. skvadrona činili su:

komandant skvadrona – kapetan Aleksandar Cenić
komandir „A“ flajta – potporučnik Stanislav Vouk

⁴⁴ Ovo vazduhoplovno naređenje iz administrativnih razloga usledilo je sedam dana po formiranju jedinice.

⁴⁵ Miloš Marinović i Jovan Pešić pre stupanja u NOVJ nalazili su se u Ratnom vazduhoplovstvu SAD (512th bomb Squadron, 376th Bomb Group /H/, 15th Air Force), a u 1. vazduhoplovnu bazu NOV i POJ priključili su se u februaru 1944.

⁴⁶ Prema Spisku pripadnika 2. eskadrile NOVJ, arhiv VII, k. 1466/a, red. br. 2/1 – 2/5–8; prema izveštaju majora Milana Simovića od maja 1944. u 2. eskadrili je, neposredno po izvršenoj selekciji, bilo 196 ljudi, od čega 26 pilota; AVII, k. 4450, 13/I.

⁴⁷ U svakom slučaju manje od 1. eskadrile, koja je imala 20 britanskih podoficira i vojnika.

komandir „B“ flajta – kapetan Franjo Jež
 ađutant skvadrona – poručnik Rikard Filipić
 obavještajni oficir – Maks Kocijančić
 tehnički oficir – inž. Rudi Radaljac
 intendant – Miro Grgić

Britanski komandant 351. skvadrona bio je potpukovnik F. I. Torence.⁴⁸

Komandni sastav 351. skvadrona, posle prvih ratnih zadataka, izgledao je prema sledećem:

komandir „A“ flajta – poručnik Miloš Marinović

komandir „B“ flajta – potporučnik Branivoj Majcen

Do tih promena je došlo posle pogibije Stanislava Vouka, 20. oktobra 1944, odnosno smenjivanja kapetana Franje Ježa 9. oktobra, sa dužnosti komandira „b“ flajta.

Kroz 351. skvadron prošlo je ukupno 23 pilota; od čega je rat preživelo – 19, poginuli – 4:

Rat su preživeli sledeći piloti: Janez Antončič, zastavnik; Ljubomir Dvorski, zastavnik; Ljubomir Frankl, poručnik; Franjo Jež, kapetan; Milan Karić, kapetan; Josip Klokočovnik, zastavnik; Nenad Krsnik, zastavnik; Branivoj Majcen, poručnik; Miloš Marinović, kapetan; Vlado Pavičić, zastavnik; Bogomil Pepel, poručnik; Luka Purić, potporučnik; Tugomir Prebeg, zastavnik; Danilo Rebula, poručnik; Dragan Ratković, potporučnik; Dragoslav Todorović, zastavnik; Nikola Vlahov, potporučnik; Ernest Završnik, zastavnik i Kiril Zdrajevski, kapetan;

Poginuli piloti: Jovan Pešić, zastavnik; Nikola Vemić, potporučnik; Stanisal Vouk, potporučnik, i Aleksandar Cenić, kapetan.⁴⁹

Formacija i brojno stanje 2. eskadrile NOVJ na kraju rata⁵⁰ bila je sledeća:

R/b	OSOBLJE	Oficiri		Podoficiri		Vojnici		Ukupno		Razlika
		Form.	Ima	Form.	Ima	Form.	Ima	Form.	Ima	
1.	Štab	6	5	4	4	41	35	51	44	- 7
2.	Piloti	9	16	11	-	-	-	20	16	- 4
3.	A odeljenje	1	4	3	11	41	23	45	38	- 7
4.	B odeljenje	1	1	3	8	41	29	45	38	- 7
5.	Radionica	-	4	6	11	34	22	40	36	- 4
6.	Saobraćajna sekcija	-	1	2	-	26	14	28	15	-13
7.	Signalna sekcija	2	-	3	8	20	13	25	31	+ 6
	Ukupno	19	30	32	42	203	146	254	218	-36

⁴⁸ Autor ne raspolaže podacima o imenima ostalih britanskih oficira

⁴⁹ Nestao prilikom preleta na marš-ruti Zemun – Zemunik, 3. maja 1945.

⁵⁰ Zbornik dokumenata NOR, tom, X, knj. 2, dok. 206.

Iz pregleda se vidi da je 2. eskadrili NOVJ nedostajalo ukupno 36 osoba, od čega četiri pilota. Po sedam je nedostajalo u štabu, u oba flajta, a takode četiri u radionici. Višak je iskazan samo u signalnoj sekciji.

U 2. eskadrili bilo je ukupno 148 pripadnika tehničkog sastava, od čega: motorski mehaničari – 35, avio-mehaničari – 21, oružari – 13, pomoćnici oružara – 8, oružarski mehaničari – 6, radio-telegrafisti – 12, radio telefonisti – 2, radio-mehaničari – 5, instrumentaristi – 5, električari – 11, bravar – 1, stolara (tapetara) – 3, slagači padobrana – 2, fotografi – 1, auto-mehaničari – 8, i vozači – 15.⁵¹

U svakom flajtu nalazio se pripadajući vazduhoplovnotehnički sastav, odnosno po: 20 – avio-mehaničara i motorista, 11 – oružara i pomoćnika oružara, 1 – instrumentarista, 1 – radio-mehaničar, tako da je na svaki avion bilo po 2–3 avio-mehaničara i jedan oružar. Ostalo ljudstvo bilo je raspoređeno za rad po svim avionima, odnosno u okviru eskadrile.

Kao i 352. tako je i 351. skvadron bio osposobljen za kompletno opsluživanje avijacije. Radionica, ili „M“ flajt, obavljala je opravke u svim stepenima, osim generalne opravke, koje su se za sve skvadrone 281. vinga BAF vršile u vingovoj radionici. Snabdevanje radionice i oba flajta vršeno je iz glavnog skladišta vinga po svim rezervnim delovima i opremom za avione, motore, naoružanje, radio-stanice, kao i za pogonski i potrošni materijal.

Intendantska jedinica, ili sekcija za snabdevanje u 351. skvadronu raspolagala je svim potrebnim pozadinskim strukturama za život i rad skvadrona.

Pod štabom su se nalazili: signalna sekcija, zatim sanitetska i protivpožarna sekcija, kao i sekcija za pripremu hrane.

Komandni sastav 351. skvadrona, sa stanjem na dan 1. maja 1945. bio je:

komandant skvadrona – kapetan Aleksandar Cenić⁵²

komandir „A“ flajta – kapetan Miloš Marinović

zamenik – kapetan Kiril Zdrajevski (Hadži-Arsov)

komandir „B“ flajta – Branivoj Majcen

zamenik – kapetan Franjo Jež

adutant – kapetan Rikardo Filipić

tehnički oficir – kapetan inž. Rudi Radaljac

obaveštajni oficir – major Maks Kocijančić

šef intendantske sekcije – kapetan Miro Grgić

šef signalne sekcije – kapetan Mirko Vales

šef auto-sekcije – vodnik Oskar Žerjal

politički komesar (ilegalno) – borac Jakov Rudić

Oba skvadrona, 352. i 351. raspolagali su, takode, i sa sekcijom za vezu koje su samostalno bile u stanju da održavaju avionske radio-stanice, radio telefonske veze između aviona – zemlja, da vrše

⁵¹ Arhiv VII, k. 1450, reg. br. 8/5.

⁵² Personnel Occurence Report, No. 351 (Y) Squadron, Arhiv VII, k. 1466/A, reg. br. 36/5-4; Posle nestanka kapetana Cenića za v. d. komandanta skvadrona postavljen je kapetan Marinović.

radio-smeranje, kao i radio-telegrafsku vezu između oba skvadrona i viših jedinica.

Popunjenost ljudstvom sekcije za vezu u 352. i 351. skvadronu bila je sledeća:⁵³

R/b	Specijalnost	352. Sqd	351. Sqd	Ukupno
1.	Oficir za signalizaciju	1	1	2
2.	Radio-telegrafista	8	12	20
3.	Radio-telefonisti	9	2	11
4.	Radio-mehaničari	6	3	9
5.	Pomoćnici radio-mehaničara	2	1	3
		26	19	45

U materijalnoj formaciji 351. skvadron je imao sledeća vazduhoplovnotehnička, tehnička i sredstva veze:⁵⁴

R/b	Vrsta	Tip	Po formaciji	Ima	Nedostaje
1.	Avioni	'hariken IV RP'	16	17	–
2.	Mehanička vozila	– džip	1	1	–
		– kamion, p/teret.	3	3	–
		– kamion 3 t	21	25	–
		– kamion 3 t oružarnica	1	–	1
		– kamion 3 t kuhinja	1	2	–
		– kamion 3 t sanitetski	1	–	1
		– prikolica kancelar.	1	1	–
		– kamion magacin	2	2	–
		– kola, dozivač svetionik	1	–	–
		– kola, 7 KW elek. centrala	1	1	–
		– cisterna za vodu, 1500 l	2	2	–
		– cisterna za benzin, 2500 l	–	2	–
		– cisterna za benzin, 4000 l	4	2	2
		– ambulatna kola	1	1	–
		– p/požarna kola	1	1	–
		– kola, platforma	1	1	–
		– oficirska kola	–	1	–
– prikolica mala	–	1	–		
– signalna kola radionica	1	1	–		
– signalna kola za radio-telegraf.	1	1	–		
– signalna kola za radio-telefon.	1	1	–		
– kancelarija	1	1	–		
– signalna kola Flying Control	1	1	–		
– motorcikli	2	3	–		
– bicikli	4	4	–		
3.	Sredstva za vezu	– rtf stanica M 21	2	2	–
		– rtf stanica M 23A	1	1	–
		– radio-goniometar	1	1	–
		– Flying Control	1	1	–
		– radionica, ME 316	1	1	–
– kancelar. ME 52	1	1	–		

⁵³ AVII, k. 1469, reg. br. 13/2

⁵⁴ Zbornik dokumenata NOR, tom X, knj. 2, dok. 206.

Vazduhoplovni kadrovi

Vrhovni štab NOV i POJ je bio svestan činjenice šta za formiranje Vazduhoplovstva NOVJ znači vazduhoplovno osoblje, ne samo letačko već i vazduhoplovnotehničko i specijalističko, i ulagao je velike napore da mu u uslovima porobljene Jugoslavije – u kojoj je vazduhoplovna industrija bila u rukama okupatora i proizvodila za njega – obezbedi avione i ostalu vazduhoplovnu ratnu tehniku.

I jedan i drugi problem rešavani su u skladu sa strategijskom koncepcijom jačanja narodnooslobodilačke vojske Jugoslavije, odnosno sa ulogom koju je počela da igra u okvirima međusavezničke koalicije, svrstavajući se, među prvima u Evropi, protiv zajedničkog neprijatelja.

U to vreme računalo se na tri globalne grupacije vazduhoplovnih kadrova:

– prva, iz zemlje, koja se, uglavnom, nalazila u jedinicama narodnooslobodilačke vojske i partizanskih odreda Jugoslavije, i čija je glavna okosnica okupljanja bila 1. vazduhoplovna baza NOV i POJ;

– druga, od osoblja vazduhoplovstva bivše jugoslovenske vojske koje se nalazilo na Srednjem istoku i u Africi, i

– treća, iz savezničkih ratnih zarobljeničkih logora u koje su dopali pripadnici italijanskih OS jugoslovenskog porekla.

Uporedo sa problemima kadrova, kao učesnika oružanog rata, rešavana su i strategijska pitanja – dobijanje ratne vazduhoplovne tehnike – savremenih savezničkih aviona, koji su u vazдушnim bojevima protiv nemačke i italijanske avijacije stekli određeni primat i bili među najboljima na bojištima drugog svetskog rata.

Vazduhoplovni kadrovi BJV na Srednjem istoku i u Africi

Ratno vazduhoplovstvo jugoslovenske vojske potpuno je uništeno u kratkotrajnom, aprilskom ratu 1941. Organizovano, manjim brojem aviona, nekoliko stotina vazduhoplovaca uspelo je da preleti iz zemlje.

Od prikupljenog vazduhoplovnog ljudstva, koje je preletelo na Srednji istok i smešteno u logor u Amanu (ukupno 232, od čega 67 pilota), izbeglička jugoslovenska vlada, koja se tada nalazila u Kairu,

formirala je početkom maja 1941. tzv. Jugoslovensku vazdušnu eskadru, odnosno imala je tri vazduhoplovne jedinice.

Krajem 1943. piloti Pomorskog vazduhoplovstva BJV uspostavljaju kontakte sa pripadnicima NOVJ koji su se nalazili na lečenju u 14. škotskoj bolnici u Kairu. Od njih saznaju pravu istinu o borbi u Jugoslaviji i uspesima narodnooslobodilačke vojske. Pilot Aleksandar Marković, koji je već dve godine leteo u 94. skvadronu RAF, zajedno sa ostalim Jugoslovenima iz tog skvadrona, otkazao je poslušnost kralju i pristupio NOVJ.⁵⁵ Od 115 vazduhoplovaca za NOVJ se prijavilo 77. Ova grupa naprednih pilota sastavila je proglas „Drugovima Jugoslovenima u tuđini“, u kojoj se iznosi politička ocena prilika u Kairu, kao i ciljevi NOVJ.

Otkazivanje poslušnosti kralju i pristupanje NOVJ u logoru u Kasferatiju, kraj Kaira, odigralo se noću 31. decembra 1943 – 1. januara 1944, kada je od ukupno 450 boraca 80 odsto stupilo u NOVJ.

Za britanske vlasti oni su postali 'disidenti' koje su već 6. januara 1944. internirali u novouspostavljeni logor „Yugoslav Camp /Partizan's/ British Responsibility (Jugoslovenski partizanski logor pod britanskom odgovornošću).

Povodom gonjenja jugoslovenskih oficira, podoficira i vojnika, kako od strane izbegličke vlade tako i Britanaca, zbog njihove želje da stupe u NOVJ, Vrhovni komandant NOV i POJ uložio je protest 23. februara 1944, a pukovnik France Pirc, oponumoćeni predstavnik Vrhovnog štaba NOV i POJ kod saveznika upućuje 29. marta proglas pripadnicima bivšeg jugoslovenskog Kraljevskog vazduhoplovstva koji su se izjasnili da pristupe NOVJ.⁵⁶

Prvog marta 1944. vazduhoplovci na Srednjem istoku nalazili su se u sledećim savezničkim jedinicama i centrima:

- 94. skvadron RAF, na aerodromu E1 Adem kraj Tobruka, ukupno 12 pilota i 96 avio-mehaničara;

- 1. britanska tehnička četa No. 107 Maintenance Unit u Kasferatiju, ukupno 59 vazduhoplovaca i jedan oficir;

- Aircraft Delivery Unit No I (jedinica za prelet aviona od atlantske obale do Kaira), ukupno tri pilota, tri izviđača i tri kompletne posade za avion 'baltimor', odnosno po jedan pilot, izviđač i po dva radio-telegrafista, ili ukupno 18 osoba;

- vazduhoplovna škola u Južnoj Africi, ukupno 60 letaća;

- logor E1 Šatu, među 505 vojnika nalazio se i izvestan broj mehaničara, šofera, vezista, i dr.,⁵⁷

- neutvrđeni broj u drugim savezničkim (britanskim i američkim) vazduhoplovnim jedinicama.

⁵⁵ Detaljnije o ovome u glavi XII – Partijsko-politički rad

⁵⁶ Ibid

⁵⁷ U Benini se nalazilo 50 osoba; u logoru Ginefa – Fanfara (iz kojeg su vojnici bili upućeni da pripreme logor u El Šatu za izbeglice iz Dalmacije – 7 oficira, 72 podoficira i 1079 vojnika (od ovog broja u prekomorske brigade i Mornaricu NOVJ je otišlo 704, a na I i II tenkovski tečaj 404)

Neposredno posle potpisivanja sporazuma između vrhovnog komandanta NOV i POJ i savezničkih predstavnika o formiranju i školovanju našeg vazduhoplovnog kadra, više od 350 vazduhoplovaca, koji su se nalazili u raznim savezničkim logorima, prebačeno je u Beninu. Tada se, samo u Južnoj Africi i Rodeziji, nalazilo oko 300 oficira i podoficira, kao i vojnika:

„To je vazduhoplovno letaćko i neletačko osoblje i nalazi se u raznim vazduhoplovnim školama i vojnim misijama. 65 vojnika dovedeni su iz zarobljeničkog logora u Alžiru (Slovenci, sve mladići od oko 20 godina). Na prolazu kroz Kairo ovi vojnici su se javili kao dobrovoljci u NOV, ali su im to osujetili Englezi i četnici. Po dobivenim, neprovjerenim podacima, neki od ovih vojnika se sada nalaze po raznim zatvorima“.⁵⁸

Posle razgovora sa maršalom Titom, dr Ivan Šubašić, predsednik Jugoslovenske izbegličke vlade je 28. juna 1944. poslao Promemoriju, u kojoj u tački 2. „Kopnena vojska i vazduhoplovne snage“ stoji:

„Tito želi da se svi oni koji su se izjasnili za partizane, njemu odmah stave na raspolaganje“.⁵⁹

Vrhovni komandant NOV i POJ je, 12. jula 1944, ovlastio vazduhoplovnog predstavnika Vrhovnog štaba NOV i POJ kod saveznika da preduzima određene mere:

„U duhu odredaba ugovora, sklopljenih sa kraljevskim britanskim vazduhoplovstvom i klauzule ugovora po kojoj komandant narodnooslobodilačke vojske Jugoslavije ima pravo ponovo pozvati pod svoju neposrednu komandu ono vazduhoplovno osoblje koje je na osnovu ugovora upisano u RAFVR, ovlašćujem vazduhoplovnog pukovnika Pirca da u moje ime ima pravo ponovo pozvati pod svoju neposrednu komandu i ispisati iz RAF-a sve ono jugoslovensko osoblje, koje je bilo predviđeno za izobrazbu u raznim stručnim službama RAF-a, pa još do danas, posle dva meseca u ove škole nije moglo biti upućeno.

Pukovnik Pirc ima u vezi s tim, pripremiti sve potrebno za transport ovog osoblja sporazumno sa britanskim vojnim vlastima i rešiti postojeća pitanja celokupnog našeg vazduhoplovnog osoblja koje se sada nalazi u RAFVR“.⁶⁰

Na osnovu ovog naređenja pukovnik Pirc je iz RAF ispisao 71 vazduhoplovca (pilota – 29, izviđača – 20, i radiotelegrafista – 22), koje su Britanci nameravali da pošalju u Južnu Afriku, na školovanje koje je trebalo da traje jednu godinu. Međutim, i posle toga nastale su određene poteškoće:

⁵⁸ Iz izveštaja pukovnika Bože Lazarevića, člana Vojne misije NOVJ pri Vrhovnoj komandi savezničkih snaga na Sredozemlju Vrhovnom štabu NOV i POJ, od 25. maja 1944, Arhiv VII, k. 16, reg. br. 12.

⁵⁹ Iz promemorije za Forinj Őfis od 28. juna 1944.

⁶⁰ Punomoć kojom je vrhovni komandant NOV i POJ ovlastio pukovnika Franca Pirca, Muzej RV i PVO, k. VII-3, F-1, dok. 25.

„U Kairu sam ispisao iz RAF-a 71-avijatičara koji još nisu upućeni na školovanje. Isti čekaju u Kairu na povratak u domovinu. Za povratak ovog ljudstva je nadležan Štab eng. vazd. u Italiji“⁶¹

To ljudstvo je, međutim, čekalo na transport omladinaca, budućeg vazduhoplovnog osoblja koje je iz zemlje – iz jedinice NOVJ – prispelo u luku Taranto. Iz Kaira su tek 27. septembra zajedno nastavili put za SSSR.

U drugoj polovini avgusta 1944. brojno stanje vazduhoplovnog ljudstva NOVJ u inostranstvu izgledalo je ovako:

„1) 352. eskadrila (sada već u Italiji za operacije na Balkanu, ima 230 ljudi, od toga 23 pilota);

2) 351. eskadrila (sada i do oktobra u operativnoj školi u Benini – Afrika, ima 205 ljudi, od toga 24 pilota);

3) Ispisano iz RAF-a i određeno za SSSR (sada se još nalazi u Africi, ima 29 učenika – pilota, 20 učenika-izviđača, 20 učenika radio-telegrafista-strelaca; svega 69 osoba.⁶²

Za bombardersku školu ranije predviđenih 6 ekipa od 6 pilota, 6 izviđača, 6 radio-telegrafista-strelaca, svega 18 osoba.

Ukupno ispisano iz RAF-a 87.

4) U radio-školi u Heluanu ima 42 radio-telegrafista, koji završavaju radio-školu ovih dana krajem avgusta i upotrebiće se za radio-službu u 351. i 352. eskadrili na frontu;

5) U eng. transportnoj avijaciji ima 3 oficira-navigatora, koji će isto biti vraćeni nama iz RAF-a posle mesec dana i upotrebiti se prvo u našoj transportnoj avijaciji, a posle kao nastavnici u izviđačkoj i navigatorskoj školi kod nas;

6) U meteor. školama u Africi ima 7⁶³ meteorologa koji će se upotrebiti za meteor. službu eskadrila na frontu. Kurs završava posle mesec dana.

7) Na kursu za kontrolu službe letenja u Africi ima 4 pilota koji će se upotrebiti u eskadrilama;

8) Za visoku pilotsku školu čeka još danas 3 pilota, koji će isto biti vraćeni ako do kraja ovog meseca ne budu upućeni u odnosnu školu;

9) U Alžiru ima na školovanju i radu 1300 mehaničara i učenika koji će se posle rata upotrebiti za naše radionice u zemlji, a 60 mehaničara je u radionici RAF-a za opravku naših eskadrila na frontu;

10) Za SSSR je predviđeno: 82 polovno⁶⁴ izvežbana pilota i izviđača; otišlo 73 mehaničara i ostalih specijalista; 300 omladinaca sada još bez specijalizacije – svega 455 osoba.

⁶¹ Izveštaj vazduhoplovnog predstavnika Vrhovnog štaba NOV i POJ pukovnika F. Pirca Vrhovnom štabu od 9. avgusta 1944, Arhiv VII, k. 2125, reg. br. 1/50.

⁶² Ovaj podatak od 69 osoba ispisanih iz RAF ne slaže se sa podacima koji su navedeni prethodno za dva radio-telegrafista.

⁶³ Broj meteorologa je ostao neutvrđen. Prema „Spisku meteorologa određenih na kurs u 1944. sa podacima“ (Arhiv VII k. 1449, reg. br. 6/1) nalaze se imena 25 meteorologa, koji su sredinom jula 1944. završili meteorološki kurs u Gravini. Naše eskadrole u svom sastavu nisu imale meteorologe

⁶⁴ Ispravno: delimično.

Ovom broju treba dodati još 87 letaća koji su ispisani iz RAF-a i predviđeni za SSSR, tako ukupan broj za SSSR sada iznosi 542.

– 2.396 vazduhoplovaca raznih struka i zanimanja. Pored toga ima u Bariju 30 meteorologa, 6 pilota i 20 mehaničara za raspored u transportnoj avijaciji meteor. mreže kod BAF-a. Na Visu raznih zvanja zaposleno 11 avijatičara.

Ukupan broj vazduhoplovnog osoblja u NOVJ – 2.463 avijatičara“⁶⁵

Vazduhoplovni kadrovi iz italijanskog ratnog zarobljeništva

Izvestan broj Jugoslovena tokom narodnooslobodilačkog rata nalazio se u redovima italijanske fašističke vojske. To su, između ostalih, bili i primorski Slovenci i Istrani, mobilisani u italijansku vojsku sa teritorije koja je, na osnovu predratnih ugovora, ustupljena Italiji.

Među njima bili su i vazduhoplovci koji su sticajem raznih okolnosti, u različito vreme i na raznim mestima, dopali savezničkog ropstva kao italijanski vojnici.

Prvu grupu vazduhoplovaca činili su Jugosloveni iz Primorske Slovenije i Istre koje su Britanci zarobili na afričkom tlu 1940–42, a drugu grupu zarobljeni posle savezničke invazije na Siciliju i Apeninsko poluostrvo i kapitulacije Italije septembra 1943.

U protivofanzivi koju su preduzeli od 9. decembra 1940 – 7. februara 1941. Britanci su zarobljene italijanske vojnike, među njima i oko 1130 primorskih Slovenaca i Istrana (kasnije ih je bilo više) smestili u italijanski ratni zarobljenički logor (Italian Prisoner of War – Camp 308) u blizini Aleksandrije. U prvoj grupi samo 120 Primoraca uspelo je da pristupi savezničkoj vojsci i da februara 1942. učestvuje u borbi kod Tobruka u britanskim redovima. Do sredine marta 1942. u zarobljenički logor dovedeno je ukupno oko 300 Jugoslovena. U to vreme otpočinju i sve snažnije akcije izbegličke jugoslovenske vlade za okupljanje vojnika u tzv. Kraljevsku jugoslovensku vojsku van otadžbine, te u gardijski bataljon stupa oko 250 Slovenaca.

U drugoj britanskoj ofanzivi u Libiji, od 18. novembra 1941 – 10. januara 1942. u savezničko zarobljeništvo je dopala, pored Italijana, nova grupa primorskih Slovenaca, kojih je već u julu 1943. bilo oko 1500, te se avgusta na Sueckom kanalu uspostavlja „Baza Jugoslovenske kraljevske vojske na Srednjem istoku“. Međutim, zbog sve izraženije želje da stupe u NOVJ, saveznici su iz svojih zarobljeničkih logora, a deo i iz ove baze, premestili na novo mesto – logor Konstantin na čiji ulaz je stavljena crvena petokraka i natpis „Unit of Yugoslav National Army of Liberation“ (Centar narodnooslobodilačke vojske).

⁶⁵ Autor citira ovaj izveštaj radi uvida u celokupno brojno stanje, čiju tačnu brojku, na žalost, nije mogao da utvrdi, jer su i izvori raznovrsni, pisani od više autora. Ovaj izveštaj nema ni datum, niti autora (Zbornik NOR, tom X, knj. 1, dok. 57), ali je, verovatno, reč o predstavniku NOVJ u Italiji, pisan pri kraju avgusta 1944.

U tom centru bilo je 60 vazduhoplovaca – 59 mehaničara i jedan oficir.

Posle iskrcavanja saveznika na Siciliju 10. jula 1943. i po završetku kampanje 18. jula, u savezničke ruke dopalo je još oko 5000 Primoraca koji su, kao pripadnici posebnih kažnjeničkih jedinica, bili pod strogom i surovom kontrolom italijanskih karabinjera. I njih su saveznici prevezli iz Italije u Afriku i smestili u logor „Camp Prisoner of War No 208“, 300 km južno od Tunisa. Po završetku kampanje saveznici su samo na Siciliji zarobili oko 20.000 Slovenaca i Hrvata. Neposredno po dolasku jednog dela, kraljevski oficiri su i ovde nastavili svoju propagandu i masovni upis za „vojsku van otadžbine“, prisilivši ih da 20. avgusta 1943. polože zakletvu kralju.

Poslednja grupa Slovenaca i Istrana koji su dopali zarobljeništva bili su pripadnici ostalih italijanskih divizija; njih su saveznici razoružali posle kapitulacije Italije. Na jugoslovenskom tlu NOVJ je, zadobijajući i sama veliki ratni plen u naoružanju, brojno narasla, jer su u njene jedinice dobrovoljno pristupili novi borci sa oslobođenih teritorija Dalmacije, Istre i Slovenačkog primorja. U ovim krajevima je istovremeno došlo i do velikog poleta narodnog ustanka. U isto vreme, Vrhovni štab NOV i POJ je imao u vidu i brojnu snagu primorskih Slovenaca i Istrana iz italijanskog ratnog zarobljeništva, prema kojima su saveznici – polažući pravo na njih imali sasvim drugačije planove, posebno zbog želje da stupe u NOVJ.

Samo u Alžiru se tada nalazilo oko 3500 primorskih Slovenaca. Šef Vojne misije NOVJ pri savezničkoj komandi uporno je nastojao da se to pitanje što pre reši, ali su usledile neuspele akcije i kod vrhovnog savezničkog komandanta na Srednjem istoku, jer su – iz političkih razloga – i dalje tretirani isključivo kao ratni zarobljenici italijanske vojske. I u ovoj grupi se nalazio tada neutvrđeni broj vazduhoplovaca:

„U Alžiru ima avijatičara koji su za nas“!⁶⁶

Zbog toga je saveznička vojna komanda bila prisiljena da rasformira velike zarobljeničke logore i da po celoj teritoriji Alžira i Tunisa uspostavi manje. Tako je u „Prisoner of War Camp No. 208“ kod Konstantina prebačena veća grupa od 2.700 Slovenaca.

I u Južnoj Africi i Rodeziji, pored oko 300 oficira, podoficira i vojnika vazduhoplovaca, našlo se i 65 vojnika Slovenaca dovedenih iz zarobljeničkog logora u Alžiru radi zajedničke obuke u vazduhoplovnim školama:

„65 vojnika dovedeni su iz zarobljeničkog logora u Alžiru (Slovinci, sve mladići od oko 20 godina). Na prolazu kroz Kairo ovi su se vojnici javili kao dobrovoljci u NOV“!⁶⁷

Osim ovih mesta i u Italiji, posebno u Gravini, takođe su se nalazili Jugosloveni kao italijanski ratni zarobljenici:

⁶⁶ Iz izveštaja Štaba Baze NOVJ u Bariju Vrhovnom štabu NOV i POJ 25. aprila 1944, Arhiv VII k. 2125, reg. br. 1/10–10

⁶⁷ Iz izveštaja člana Vojne misije NOVJ pukovnika bože Lazarevića Vrhovnom štabu NOV i POJ od 25. maja 1944, Arhiv VII, k. 16. reg. br. 12.

„U logoru Gravina nalazi se veći broj vazduhoplovaca vojnika iz italijanske vojske. Pošto su oni van vazd. grupe, to sam tražio da se isti upute u sastav vazduhoplovaca, kako bi mi sa istima raspolagali“⁶⁸

Jednoj od mnogih grupa bivših italijanskih ratnih zarobljenika uspelo je da se, posle kapitulacije Italije, prebaci u Sloveniju i tamo stupi u NOVJ. Među njima bilo je i i vazduhoplovaca.

Još početkom decembra 1943. u Mezon Blanšu, najvećem savezničkom aerodromu u severnoj Africi, iz raznih zarobljeničkih logora prebačeno je oko 430 Slovenaca, budućih vazduhoplovaca. Jedan broj njih, blizu 80, koji su se otvoreno pobunili protiv kraljevske propagande, odvedeni su u Kazneni zarobljenički logor br. 203, i tek posle izvesnog vremena (od 12. decembra 1943 – 10. februara 1944) prebačeni su u Bufarik, 30 km jugozapadno od Mezon Blanša. Njih je 24. aprila 1944. obišao šef Vojne misije NOVJ pri savezničkoj vrhovnoj komandi i za mnoge od njih to je bio prvi susret sa partizanima.

U maju 1944. u Mezon Blanšu se okupilo oko 965 Slovenaca, a u Bufariku 355. Posle ankete koju su saveznici sprovedi u aprilu 1944. za NOVJ se u nekim logorima izjasnilo 100, a u drugim i 95 odsto, što je podjednako bio porazan rezultat za saveznike i izbegličku jugoslovensku vladu.

U Mezon Blanšu se nalazila saveznička pozadinska jedinica za održavanje (No. 144 Maintenance Unit), a još u leto 1943. sa ovog aerodroma (koji je imao britanski, američki i francuski deo) odvijala se izrazita vazduhoplovna aktivnost: odavde su poletali avioni prilikom savezničkog desanta na Siciliju. Pored radionice MU. 144, tu je bazirala i No. 218 Group R.A.F., British North African Forces (Britanskih severoafričkih snaga). Radionica MU. 144. u kojoj su radili Jugosloveni bila je pod neposrednom komandom R.A.F. Station Maison Blanche.

Drugog juna 1944. u Mezon Blanšu su u Dobrovoljačku rezervu RAF primljeni preostali pripadnici 1. vazduhoplovne baze NOVJ, odnosno oni koji nisu ušli u obzir za 1. i 2. eskadrilu NOVJ, ili druge centre RAF. Međutim, još 16. maja a isto tako i početkom juna, iz Mezon Blanša je u 1. eskadrilu NOVJ otišlo 30 vazduhoplovaca, a iz Bufarika dvojica. Interese vazduhoplovnotehničkog osoblja zastupao je Štab detašmana NOVJ, koji je bio i predstavnik pred komandom RAF:

„U Alžir smo uputili 12 oficira od toga 6 članova KPJ. Tamo imamo oko 1300 mehaničara i ostalih stručnjaka koji rade vrlo dobro. Jednog dana jedan naš vojnik uradio je koliko 5 savezničkih vojnika“⁶⁹

Zahtev da se jugoslovenski vazduhoplovci, zaposleni u savezničkim radionicama, vrate u Jugoslaviju, vrhovni komandant NOV i POJ je uputio Britanskoj vojnoj misiji pri Vrhovnom štabu 4. septembra 1944;

„Radi velike potrebe za mehaničarskim osobljem u zemlji za formiranje vazduhoplovnih radionica odmah posle oslobođenja celo-

⁶⁸ Iz izveštaja vazduhoplovnog oficira za vezu Vrhovnog štaba NOV i POJ pri BAF-u majora Ivana Svetline od 22. jula 1944. načelniku Vazduhoplovnog odeljenja Vrhovnog štaba NOV i POJ, Arhiv VII, k. 1449, reg. br. 9.

⁶⁹ Iz izveštaja majora Milana Simovića „Naši vazduhoplovci u Africi“ od, verovatno, sredine juna 1944, Arhiv VII k. 1450. reg. br. 13/1-4

kupne jugoslovenske teritorije koja neposredno predstoji, molim da se sa 15. oktobrom ove godine ispiše iz RAF-a celokupno osoblje svih činova jugoslovenskog kontigenta koje se sada nalazi u RAF-u na radu u 144. Maintenance Unit u Maison Blanche kod Alžira, i što pre uputi najkraćim putem u domovinu...

Brojno stanje ovog osoblja iznosi sada oko 1650 ljudi⁷⁰

Zbog kašnjenja od skoro mesec dana, vrhovni komandant je naredio Štabu baze NOVJ u Bariju da ubrza ovo rešavanje.

Petnaestog novembra 1944. iz Mezon Blanša i Bufarika u Jugoslaviju je krenulo 1050 pripadnika vazduhoplovnotehničke specijalnosti. Njima se pridružilo još 245 vazduhoplovaca iz Blide,⁷¹ tako da je ukupno brojno stanje iznosilo 1295 ljudi. Toj grupi su se pridružili i rekonvalescenti iz jedinica NOVJ. Grupa se preko Taranta, Gravine, i luke Monopolija prebacila u Dubrovnik, 1. decembra, a odatle putovala još 25 dana, dok nije stigla u Beograd.

Posle odlaska te grupe za Jugoslaviju, u Alžiru je ostalo oko 200 vazduhoplovaca, koji su, pet meseci kasnije, u vremenu od 22-28. marta, putovali od Alžira do Barija, u kome su se ispisali iz RAF. Tek 5. aprila 1945. bili su prebačeni brodom u Zadar, u koji je stigla još jedna grupa od oko 100 vazduhoplovaca i svi su uključeni u održavanje aviona Prve pilotske škole, koja je formirana 14. marta 1945. na aerodromu Zemunik.

Ovo vazduhoplovnotehničko osoblje činilo je, upravo, onu grupu od 300 ljudi koja je zadržana u Africi i koju su saveznici prvobitno hteli da upotrebe za održavanje jednog grčkog i jednog južnoafričkog skvadrona u sastavu RAF-a.

Vazduhoplovni kadrovi iz zemlje

Vazduhoplovni kadrovi BJV, zatim sportski vazduhoplovci, stručnjaci i drugi koji su – do izbivanja II svetskog rata – na razne načine bili u vezi sa vazduhoplovstvom, u toku NOR nalazili su se delom u zarobljeništvu, delom u jedinicama NOVJ, delom u kvislinškim jedinicama, ili kod svojih kuća.

S obzirom da je kompletno vazduhoplovstvo BJV bilo uništeno u aprilskom ratu, jer je samo manji deo uspeo da preleti iz zemlje, to jedinice NOVJ u početku nisu raspolagale avionima, izuzev od sredine 1942. u okviru Partizanske avijacije. Deo aviona dobijen je na osnovu preleta simpatizera NOP iz kvislinških jedinica, a deo kao ratni plen otet od protivnika.

⁷⁰ Zbornik NOR tom X, knj. 1, dok. 62.

⁷¹ U administraciju Mezon Blanša, neposredno pred polazak, bilo je upisano 1332 osobe, ali pošto je u 1. i 2. eskadrilu NOVJ upućeno 97 mehaničara, to je ostalo 1235. U Mezon Blanšu je, međutim, bilo i još 60 Jugoslovena, koji nisu bili u ovoj evidenciji.

Zato je prva briga Vrhovnog štaba NOV i POJ bila da u zemlji prikupi potreban vazduhoplovni kadar, i to prvenstveno iz jedinica narodnooslobodilačke vojske Jugoslavije. Taj zadatak na sebe je preuzelo Odeljenje za vojno vazduhoplovstvo pri Vrhovnom štabu NOV i POJ, koje je počelo da funkcioniše 16. septembra 1943.

1) *Kadrovi iz 1. vazduhoplovne baze NOV i POJ* predstavljaju najznačajniju skupinu iz zemlje. Ova baza, formirana 14. oktobra 1943, pored osnovnih zadataka da pronalazi i uređuje letelišta, organizovala je prihvata vazduhoplovnog osoblja, na osnovu naredbe Vrhovnog štaba NOV i POJ, odnosno Vrhovnog komandanta NOV i POJ:

„Štabu II korpusa

Sve pilote i vazduhoplovne mehaničare prikupite i uputite u Livno. T.“!

„Štabu VIII korpusa N. O. vojske

1) Naredili smo da se svi piloti i mehaničari upute u Livno u štab I vazduhoplovne baze. Stupite u vezu sa štabom baze i uredite detalje oko prihvata i smeštaja tog ljudstva. Ishranu i snabdevanje ljudstva vršiće vaš štab preko I vazduhoplovne baze...

4) U sastav ove baze uputite sve pilote i mehaničare, pa i one koje pripadaju štabu mornarice“!⁷²

Glavni štab NOV i PO Hrvatske u to vreme raspolagao je sa 14 vazduhoplovaca (sedam pilota, četiri mehaničara i po jednog bombarder-strelca, izviđača i radio-telegrafistu), i dva aviona (fizeler štorh – roda, FI 156 Storh; Bü 131 Jungman, biker jungman)⁷³

Vrhovni komandant NOV i POJ uputio je svim glavnim štabovima naređenje da iz svojih jedinica prikupe vazduhoplovno osoblje i upute ga u 1. vazduhoplovnu bazu. U nameri da okupi što veći broj vazduhoplovaca 2. novembra 1943, uputio je i javni poziv preko svog radio-biltena. Već sredinom novembra u ovoj bazi se našlo na okupu: dvadeset pilota, sedam izviđača, dvadeset dva mehaničara-strelca, dva radio-telegrafista, dva meteorologa i jedna bolničarka.

Zbog sve većeg priliva ljudstva, kao i mogućnosti da avioni koji su se nalazili u sastavu jedinica NOVJ izvršavaju borbene zadatke, Vrhovni štab NOV i POJ je 7. novembra 1943. obavestio da će naši avioni imati odozdo crvenu petokraku zvezdu, a na krilima jugoslovensku trobojnicu sa, takođe, petokrakom na belom polju, te da će nad slobodnom teritorijom leteti nisko kako bi borci znali da pripadaju Vazduhoplovstvu NOV i POJ.⁷⁴

Kako u zemlji obuka nije mogla da se organizuje u normalnim uslovima i s obzirom da su avionima nedostajali pogonski i ubojni

⁷² Zbornik NOR, tom II, knj. 10, dok. 210.

⁷³ Vrhovni štab NOV i POJ je 22. oktobra 1943. naredio Glavnom štabu NOV i PO Hrvatske da izvesti o brojnom stanju ljudstva i sredstava: „Koliko imate letećeg osoblja: pilota, izviđača, i mehaničara? Šta imate od upotrebljivanih vazdušnih sredstava, gde imate letelišta i koje su njihove dimenzije“!, Arhiv VII k. 119/2, reg. br. 2-4/1.

⁷⁴ U istoriji NOR ovo su istovremeno i prvi izvori u kojima su naznačene državne insignije – zastava nove Jugoslavije.

materijali, kao i rezervni delovi, Štab 1. vazduhoplovne baze je, 28. novembra 1943, predložio Vrhovnom štabu da se ljudstvo prebaci u Italiju, gde bi u okviru jedne savezničke baze mogla da se nastavi letачka obuka. Bilo je, takođe, predloženo da se letачki i tehnički sastav iz zemlje prebace savezničkim avionima, koji bi sleteli i poleteli sa Glamoča, jednog od aerodroma ove baze.

Predlog je postao posebno aktuelan posle prodora nemačkih i ustaških jedinica u Livno i borbe kod Glamoča, pri čemu je ljudstvo 1. vazduhoplovne baze pretrpelo velike gubitke:

„Štab je mišljenja da bi bilo krajnje vreme da se uputimo na jedan od savezničkih aerodroma, kako bi se praktično izvela obuka i ljudstvo se formiralo u borbene vazduhoplovne jedinice koje bi dejstvovala za račun operacija u našoj domovini.

Ako nije moguće da dođu saveznički avioni po nas, mogli bi krenuti suvim putem do mora pa onda lađama, a kako smo to usmeno i pismeno ranije predlagali“!⁷⁵

Ubrzo posle prvih pregovora Vojne misije NOVJ sa saveznicima, Vrhovni štab NOV i POJ je, 28. decembra 1943, naredio Štabu Mornarice NOVJ da sa ostrva Vis, na kome se ljudstvo 1. vazduhoplovne baze nalazilo sve do 5. januara 1944, hitno prebaci sve „avijatičare, tenkiste i šofere u Bari, gde će posle kursa primiti najmodernije aparate“!⁷⁶

Mornarica NOVJ je, izvršavajući naređenje Vrhovnog štaba, prevezla svojim brodovima ljudstvo 1. vazduhoplovne baze u Bari, 6. januara 1944. Dok je boravila kraj Barija, a i kasnije, u 1. vazduhoplovnu bazu pristizali su jugoslovenski vazduhoplovci iz drugih delova zemlje. Tako je, 7. januara 1944, prva grupa vazduhoplovaca iz Slovenije, takođe na poziv Vrhovnog štaba NOV i POJ od 28. novembra 1943, stigla marš-rutom od Metlike, preko Drvara, Jajca, Hvara i Visa. U bazu su stigli i bivši pripadnici italijanske vojske koji su 14. februara 1944. silom mobilisani sa teritorije primorske Slovenije i Istre, kao i jedan broj jugoslovenskih vazduhoplovaca koji su leteli u američkom vazduhoplovstvu. Među ljudstvom, prikupljenim u 1. vazduhoplovnoj bazi bilo je i bivših pripadnika vazduhoplovstva NDH, koje je preletelo na italijansku teritoriju koju su saveznici bili oslobodili.

U 1. vazduhoplovnoj bazi, 1. februara 1944,⁷⁷ bilo je: pilota – 64, izviđača – 40, inženjera – 3, mehaničara i tehničara – 103, i ostalih 12, ili ukupno 222, odnosno: oficira – 53, podoficira – 85 i boraca – 84.

Prema stručnoj osposobljenosti za 32 pilota bili su potrebni trenažni letovi, odnosno obuka na modernim tipovima aviona u trajanju 25 do

⁷⁵ Iz izveštaja Štaba 1. vazduhoplovne baze od 13. decembra 1943. o slučaju u Livnu i Glamoču; Zbornik NOR tom X, knj. 1, dok. 20.

⁷⁶ Arhiv VII k. 2021, reg. br. 49/1–8.

⁷⁷ Iz izveštaja partijskog rukovodioca 1. vazduhoplovne baze od 1. februara 1944. Vrhovnom štabu, Zbornik NOR tom II, knj. 12. dok. 84.

30 dana, za sledeća 22 – oko mesec i po, dok je za 10 učenika – pilota, bila potrebna znatno duža obuka.

Od 40 izviđača samo je jedna četvrtina, tj. njih 10 imalo zvanično zvanje diplomiranih vojnih izviđača.

Iz Saveetrija kod Fasane (južno od Monopolija) ljudstvo 1. vazduhoplovne baze je, 31. januara 1944, prešlo u Karovinjo kraj Brindizija. Na osnovu predloga koji je urađen još u zemlji, 1. vazduhoplovna baza je vlastitim snagama izvodila stručno-teorijsku obuku u tri novoformirane vazduhoplovne škole⁷⁸ (pilotskoj, izviđačkoj i mehaničarskoj). Prva grupa baze, ukupno 60 oficira, ostala je u Karovinju do 20. aprila 1944, kada je prebačena prvo u Aleksandriju, a zatim u Beninu (Bengazi, Libija), gde je stigla osam dana kasnije, odnosno 28. aprila. Druga grupa, ukupno 195 (devet oficira, 83 podoficira i 103 borca), kojoj se pridružilo i oko deset jugoslovenskih iseljenika, krenula je tek 4. maja i u Beninu stigla iz Aleksandrije dva dana kasnije, tj. 6. maja.

Neposredno po dolasku u Beninu, u kojoj je već 22. aprila bila formirana 1. eskadrila NOVJ, izvršen je novi raspored ljudstva. Za 1. eskadrilu izabran je 51 vazduhoplovac, a za 2. nešto više – 71. Za britanske radionice u Mezon Blanš i Bufariku poslato je 12, a u ostale jedinice RAF ukupno 17 osoba, dok je preostali deo – 104 osobe, bio predviđen za druge centre RAF, odnosno za odlazak u SSSR ili povratak u zemlju.⁷⁹

2. *Kadrove iz vazduhoplovstva NDH* čini onaj deo simpatizera NOP koji su na osnovu veza sa članovima KPJ, ili sa pojedincima koji su se nalazili u štabovima jedinica NOVJ, otpočeli da prelaze u narodnooslobodilačku vojsku. Prvi su preleteli F. Kluz i R. Čajavec 23. maja 1942.

Uspesi saveznika na istočnom i zapadnom frontu, a posebno na italijanskom, uticali su da su se pojedinci ili kompletne posade iz kvislinškog vazduhoplovstva brže odlučivali za prelazak na stranu narodnooslobodilačkog pokreta.

Tako je na teritoriju koju je kontrolisala 13. proleterska brigada „Rade Končar“ preleteo jedan pilot sa školskim avionom tipa 'biker

⁷⁸ Štab vazduhoplovnih škola formiran je 20. januara 1944, koji se danas u RV i PVO obeležava kao Dan Vazduhoplovne vojne akademije.

⁷⁹ Mnogi pripadnici 1. vazduhoplovne baze su kasnije, pišući o svom putu u vazduhoplovstvo, iz neobaveštenosti formiranje 1. eskadrile NOVJ vezivali isključivo za svoj dolazak u Beninu. Slične propuste činili su i obrađivači istorijskih dokumenata, kao u primeru: „Od ljudstva 1. vazduhoplovne baze NOVJ, doškolovanog ... u školama britanskog kraljevskog vazduhoplovstva na Srednjem istoku, formirana je 22. aprila 1944. na aerodromu Benina (kod Bengazija, u Libiji) 1. jugoslovenska lovačka eskadrila NOVJ“! – Zbornik NOR tom II, knj. 13. dok. 50, fusnota 4.

1. vazduhoplovna baza NOVJ je odigrala značajnu ulogu u stvaranju novog jugoslovenskog vazduhoplovstva, jer je, osim kadrova za 1. i 2. eskadrilu NOVJ, ukupno 122 u prvoj selekciji, dala i deo rukovodećeg kadra za britanske radionice u Mezon Blanšu i Bufariku, kao i za deo upućen u SSSR.

jungman' 9. oktobra 1943.⁸⁰ Dvadeset i sedmog oktobra 1943. Vrhovni štab NOV i POJ je naredio Glavnom štabu NOV i PO Hrvatske da na oslobođenu teritoriju pozove sve domobranske vazduhoplovce koji su izrazili spremnost da pređu na stranu NOP:

„Javite da piloti i avijatičari pješke i avionima dođu na slobodnu teritoriju. Spuštanje aviona: Krbavsko Polje i Glamoč. Spriječite odlazak avijatičarima u Italiju“!⁸¹

Naređenje je ponovljeno i idućeg dana, 28. oktobra – da se sve vazduhoplovno osoblje uputi u Livno, a da se avioni zadrže na letelištu Glavnog štaba NOV i PO Hrvatske kod Udbine, s obzirom da su neki vazduhoplovci, koji su preleteli iz kvislinškog vazduhoplovstva, nameurali da dalje prelete u Italiju, na stranu saveznika.

Iz vazduhoplovstva NDH je, 29. oktobra 1943, prebegao lakim avionom za osnovnu obuku F. L. 3 u Bugojno i pukovnik France Pirc. Avion je ušao u sastav 1. vazduhoplovne baze, ali ga je naše ljudstvo, prilikom napada neprijatelja na Glamoč i Livno, zapalilo kako ga neprijatelj ne bi ponovo koristio.

Iako je Vrhovni štab NOV i POJ nerado gledao na želje pojedinih posada da prelete iz Jugoslavije u Italiju, ipak je 31. oktobra na saveznički aerodrom Tortorella, kod Fođe, preletela posada avionom C 311 bis, 'kaproni'.

Saveznici su bili veoma zainteresovani kako za avion tako i za posadu:

„RAF (Kraljevske vazduhoplovne snage) Srednjeg istoka traži preko engl. misije podatke za hrv. avijatičare koji su pre tri mjeseca prebegli u Italiju“!⁸²

U nameri da okupi što veći broj vazduhoplovaca Vrhovni štab NOV i POJ je preko svog Radio-biltena, 2. novembra 1943, uputio i sledeći poziv:

„Svim avijatičarima bivše jugoslavenske vojske, koji se nalaze u Paveličevoj vojsci, četnicima Draže Mihailovića ili ma gde drugo, da se odmah jave Vrhovnom štabu narodnooslobodilačke vojske i partizanskih odreda Jugoslavije preko najbliže partizanske jedinice. Isto tako pozivaju se i vazduhoplovci svih kategorija, inženjeri i mehaničari, vazduhoplovci raznih pomoćnih struka, kao meteorolozi, radio-telegrafisti, radio-mehaničari i drugi.

Svima, koji se budu odazivali ovom pozivu, garantuju se činiovi, koje su imali u bivšoj jugoslovenskoj vojsci“!⁸³

⁸⁰ Reč je o pilotu Josipu Klokočovniku, koji je pripadao 2. jatu 1. skupine Hrvatskog zrakoplovstva. Detaljnije o preletu videti tom X, knj. 1, dok. 5. Klokočovnik je bio pilot 2. eskadrile NOVJ.

⁸¹ Arhiv VII, Knjiga primljenih depeša Glavnog štaba NOV i PO Hrvatske, k. 119/2. od 27. oktobra 1943.

⁸² RAF je ovaj poziv uputio Vrhovnom štabu, koji je, 15. I 1944, podatke tražio od Glavnog štaba Hrvatske; Op. cit. k. 119/2, depeša br. 1, od 15. januara 1944.

⁸³ Poziv je prvi put objavljen 2. novembra u Radio biltenu, a zatim u Nedeljnom pregledu Vrhovnog štaba od 9. novembra 1943. Poziv je kao faksimil štampan u tomu X, knj. 1, dok. 14, te se mnogima nametnuo upravo ovaj drugi datum

Desetak dana posle poziva, tačnije 13. novembra 1943. na aerodrom Livno sleteo je još jedan avion, Do-17 'dornie' sa sedam članova posade. Ovim avionom trebalo je 27. novembra da odleti u Kairo prva Vojna misija NOVJ, s Lolom Ribarom, na čelu.

Vrhovni štab NOV i POJ je još jednom naredio Glavnom štabu NOV i PO Hrvatske da prenese poziv pukovnika Franca Pirca avijatičarima domobranskog vazduhoplovstva „da sa što više aviona i stručnog osoblja preleću na naše aerodrome kod Otočca, Udbine, Glamoča i Plevlja“!⁸⁴

U 1943. godini Vazduhoplovstvo NOVJ je raspolagalo, pored dva školska i jednog lakog bombardera, i izvesnim brojem aviona koji su kao ratni plen zadobijeni posle vojne kapitulacije Italije – na riječkom aerodromu (Grobničko polje), aerodromu Gorica, zatim u hidrobazi u Divuljama.

U 1944. nastavljaju se preleti iz vazduhoplovstva NDH u jedinice NOVJ, ukupno šest – jedan laki bombarder Ca 311 sa rajlovačkog aerodroma, početkom septembra; jedan lovac G. 50 bis 'fiat' iz Zračne luke vazduhoplovstva NDH, 2. septembra ; četiri školska: 'biker bestman' u drugoj polovini 1944, prelazni F.P.2, takođe, sredinom godine i dva tipa 'sajman'. Iz ratnog plena, uglavnom u sastavu eskadrile 5. korpusa NOVJ, ukupno 22 neispravna i 11 ispravnih aviona.

Četrnaestog jula na aerodrom Monopoli u Italiji sletela je, takođe, jedna posada iz vazduhoplovstva NDH, a avion je korišćen za naše potrebe.

Preleti iz vazduhoplovstva NDH se nastavljaju. Tako su, 20. septembra 1944, preletala dva aviona 'meseršmit', Bf 109 G-10, na sovjetsku stranu.⁸⁵ Bili su to piloti iz tzv. Hrvatske zračne legije, odnosno jedinice koja se borila na strani Nemaca protiv Sovjeta na nemačko-sovjetskom frontu.

Kao u slučaju preleta na aerodrom Tortorella 31. oktobra 1943, tako i posle preleta jednog pilota sa aerodroma Lučko 2. maja 1945. na aerodrom Zemunik, saveznici su zahtevali da raspoložu tim avionima, jer su, navodno, sleteli na aerodrome koje su oni koristili.

U razdoblju od 23. maja 1942. do 9. maja 1945. iz HDH, zajedno sa ostalim avionima koje smo zaplenili iz italijanskog, nemačkog i bugarskog vazduhoplovstva kao ratni plen, ili ih pronalazili, pa popravljali na oslobođenoj teritoriji (kao u slučaju aviona na mostarskom aerodromu, kasnije u sastavu Mostarske eskadrile), u jedinicama Vazduhoplovstva NOVJ (JA) bilo je oko 120⁸⁶ aviona raznih tipova,

⁸⁴ Op. cit. k. 119/2, reg. br. 4-1. Naredenje je uputio vrhovni komandant NOV i POJ.

⁸⁵ U naredenju vrhovnog komandanta NOV i POJ od 7. oktobra 1944. da mu se dostave podaci o prebegu domobranskih vazduhoplovaca, između ostalog, stoji:

„20. IX 44. prešli su na stranu Crvene armije iz Hrvatske vazdušne legije: kapetan Dukanec Mato, komandir istrebiteljne eskadrile i lajtant Špoljar Vladimir u istoj eskadrili“! U logoru Kolojana u SSSR, inače, nalazilo se 440 pripadnika hrvatsko-domobranske legije. Od njih je, pošto su prešli na stranu NOP, u julu formirana 1. jugoslovenska brigada NOVJ ; izvor: primljene depeše Vrhovnog štaba NOV i POJ, k. 26, reg. br. 13-3/13

⁸⁶ „Čuvari našeg neba“, Beograd, 1977.

uglavnom školskih i školsko-prelaznih. Od njih je u akcijama protiv neprijatelja korišćeno oko četrdeset aviona, čiji je broj avio-poletanja neutvrđen.

„U podacima o avijatičarima u Africi“⁸⁷ nalaze se imena 39 oficira, podoficira ili vojnika koji su u NDH bili piloti, mehaničari, ili obavljali druge dužnosti. U tom spisku, među vazduhoplovcima u Africi, bilo je i nekoliko mornara.

3. *Prikupljanje kadrova iz jedinica NOVJ* nastavilo se i posle odlaska pripadnika 1. vazduhoplovne baze iz zemlje. U međuvremenu je došlo do povlačenja nekih ljudi iz 1. eskadrile NOVJ⁸⁸ zbog formiranja Štaba Vazduhoplovstva NOVJ.⁸⁹ Osim toga, Vrhovni štab NOV i POJ imao je u vidu dalje osposobljavanje ljudstva za potrebe vazduhoplovnih jedinica u zemlji, posebno za dve vazduhoplovne divizije – 11. lovačku i 42. jurišnu, kao i 9. oblasnu vazduhoplovnju bazu, što je zahtevalo dalje školovanje kadrova.

Tako je Glavnom štabu NOV i PO Slovenije, 29. januara 1944, naređeno da vazduhoplovce, pored drugih kadrova, upućuje preko Visa u Italiju, a 9. februara i Glavnom štabu NOV i PO Hrvatske da ih šalje u Drvar, umesto u primorski pojas, koji su tada kontrolisale nemačke jedinice.

Štab 2. korpusa NOVJ je, 23. februara 1944, tražio objašnjenje kojim pravcem da upućuje prikupljene vazduhoplovce i vozače motornih vozila, pa je Vrhovni štab NOV i POJ izdao naredbu:

„Ljudstvo upućujte vezama 29. divizije. Može i pravcem Foča – Kalinovik – Bjelimići, pa vezom Mostarskog bataljona ka Prozoru – Glamoč – Drvar. Bilo bi bolje sve prikupiti, pa odjednom uputiti“⁹⁰

Iz jedinica 2. korpusa NOVJ bilo je upućeno 110 vazduhoplovaca i vozača motornih vozila koji su preko Hercegovine, 13. marta 1944, prispeli do Konjičkog NOP odreda, a zatim produžili ka bosanskoj krajini, u Štab 5. korpusa NOVJ.

Glavnom štabu NOV i PO Hrvatske je, 17. marta 1944, naređeno da u sabirni centar 5. korpusa NOVJ uputi 80 boraca, koji se predviđaju za slanje u SSSR na vazduhoplovnju obuku. Sugerisano je da se izbor vrši na dobrovoljnoj osnovi, s tim da borci ne treba da budu stariji od 22 godine.

Glavni štab NOV i PO Slovenije je u periodu od 30. marta do 25. aprila 1944. sakupio tri grupe.

Kada se sredinom aprila u Drvaru okupila velika grupa vazduhoplovaca iz jedinica NOV i POJ i čekala da poleti sovjetskim avionima

⁸⁷ Arhiv VII, k. 1450, reg. br. 19/1-1.

⁸⁸ Na primer, major Ladislav Zobundžija, operativno-obaveštajni oficir 1. eskadrile NOVJ postavljen je za pomoćnika načelnika Štaba Vazduhoplovstva NOVJ; major Danilo Hubmajer, komandant Detašmana NOVJ u RAF-u, u Alžiru, za pomoćnika načelnika Tehničkog odeljenja Štaba Vazduhoplovstva NOVJ, itd.

⁸⁹ Štab je formiran 29. oktobra 1944; detaljnije o tome u zborniku NOR tom X, knj. 1, dok. 122.

⁹⁰ Knjiga pimljenih depeša 2. korpusa NOVJ, k. 394, reg. br. 4/46-2

u SSSR, zapadni saveznici su bili dubokog uverenja da vrhovni komandant NOV i POJ želi da od ovih ljudi stvori jezgro za buduće vazduhoplovstvo. Zato su predložili da je mnogo jednostavnije da se to ljudstvo pridruži partizanskim avijatičarima u Dobrovoljačkoj rezervi RAF, te da se svi zajedno usavršavaju po jednom, a ne u dva različita sistema.⁹¹

Kako u to vreme nije postojala mogućnost da se naše ljudstvo prebacuje u SSSR avionima koji bi sletali na aerodrome i letališta u našoj zemlji, ta grupa je upućena u Bari. Na osnovu Naređenja Vrhovnog štaba NOV i POJ od 17. maja 1944. komandantu Baze NOVJ u Bariju, ovo ljudstvo je prvobitno bilo namenjeno za popunu 1. erskadrile NOVJ i za dopunsku obuku u britanskim školama na Srednjem istoku. Naređenje je glasilo:

„Ljudstvo predviđeno za vazduhoplovstvo uputite u našu vazduhoplovnu školu, kao dopunu letačkog osoblja i za formiranje novih vazduhoplovnih jedinica“!⁹²

U međuvremenu je iz jedinica NOVJ u Bari prispela nova grupa. I pored nastojanja Štaba baze NOVJ, Britanci su 25. maja 1944. odgovorili da ih ne mogu uključiti u letačku obuku:

„Englezi kažu da ne mogu 300 drugova koji su došli iz zemlje da uvrste u letačku obuku. Predlažu da se jedan deo izvežba za pomoćno osoblje na aerodromima, a manji broj da izuči za mehaničare. S obzirom na kvalitet tih drugova, mislim da takav predlog ne treba prihvatiti“!⁹³

S obzirom da je već izvođena obuka ljudstva koje je došlo sa 1. vazduhoplovnom bazom, to je Vrhovni štab NOV i POJ nastojao da se i ljudstvo nove grupe odmah uvrsti u letačku obuku:

„Molim da se ono osoblje koje je predviđeno za razne škole, kao što su: piloti, izviđači, radio-telegrafisti, tehnički oficiri, mehaničari, meteorolozi i oružari što pre upute na školovanje, pošto se sa neodređenim čekanjem gubi vreme, pa i elan i volja za rad ovog osoblja koje jedva čeka da počne sa svojim usavršavanjem“!⁹⁴

U Italiji se u to vreme nalazilo oko 450 mladića smeštenih u vojnom logoru u Gravini, u kome se, takođe u to vreme, pristupilo i pripremanju

⁹¹ Vojna misija NOVJ u SSSR je, 9. maja 1944, izvestila vrhovnog komandanta NOV i POJ:

„Rešili smo da se ovde osnuje vazduhoplovna, tenkovska i radio-telegrafska škola. Potreban broj ljudi imamo. Potrebno je da s avijatičarima koji idu ovamo drug Marko (Aleksandar Ranković, p. a) pošalje karakteristike tko bi mogao biti komesar i zamenik komesara, jer nemamo političkog kadra!“; Arhiv VII, k. 57/4, reg. br. 3/1, f. 1.

⁹² Ovo naređenje je usledilo posle telegrama komandanta Baze NOVJ pukovnika Milentija Popovića, koji je 12. maja javio:

„Stigli su iz zemlje drugovi određeni za avijatičare. Šta ćemo sa njima? Idu li u Afriku ili SSSR? Milentije“! Arhiv VII, k. 2125, reg. br. 1/15, f. 10.

⁹³ Izveštaj komandanta Baze NOVJ u Bariju od 25. maja 1944; Op. cit. reg. br. 1/26.

⁹⁴ Iz zahteva vazduhoplovnog predstavnika Vrhovnog štaba NOV i POJ pukovnika Pirca od 25. maja 1944. Komandi RAF na Srednjem istoku da se jugoslovensko ljudstvo predviđeno za razne vazduhoplovne specijalnosti što pre uputi na školovanje, Arhiv VII k. 1449, reg. br. 4, f. 7.

za organizovanje prvog padobranskog kursa, koji bi obuhvatio oko 20 naših boraca i starešina. Kako se tokom jula u Gravini prikupila i nova grupa naših ljudi, te je broj porastao na ukupno 340, među kojima je bilo dosta nesposobnih za letačku službu, to je RAF odmah preduzeo mere kako bi se to ljudstvo zaposlilo za obezbeđenje straže i pozadinske službe na aerodromima RAF.

Pored zahteva da jugoslovensko osoblje obavlja ove poslove, RAF je tražio da se za službu u britanskom vazduhoplovstvu regrutuju i jugoslovenske devojke, slično praksi u RAF-u, što je vrhovni komandant NOV i POJ odbio 21. jula 1944:

Principijelno ne pristajemo da se naše devojke regrutuju za britansku vojsku!⁹⁵

Zbog neplaniranog dolaska ovog kontingenta jugoslovenskog ljudstva, Komanda RAF na Srednjem istoku predložila je da se školovanje izvodi u britanskim centrima u Južnoj Africi. To je takođe odbijeno s motivacijom da bi se takvo školovanje odužilo na 10–12 meseci, što nije u skladu sa potrebama NOVJ.

Nova grupa jugoslovenskog osoblja stigla je u Bari 21. jula 1944. i odmah smeštena u vojni logor u Gravini. U to vreme dolazi i do poteškoća u vezi sa odlukom Vrhovnog štaba NOV i POJ da se formira transportna eskadrila, za koju su avioni dobijeni od SSSR, a od ljudstva koje se nalazilo u Italiji odabrane su i posade.

U drugoj polovini jula izbio je i nesporazum u vezi sa radnom četom, koja je radila pomoćne poslove na aerodromu Brindizi (pakovanje i utovar materijala u avione). Komesar radne čete je 25. jula odbio britanski zahtev da se ljudstvo upiše u dobrovoljačku rezervu RAF, ali je već sutradan, po naređenju Zastupništva NKOJ morao to da učini.

S obzirom da nije postojala mogućnost da se taj deo jugoslovenskog ljudstva školuje kod Britanaca, Vrhovni štab NOV i POJ naredio je Štabu baze NOVJ u Bariju, 14. avgusta 1944, da se ono sovjetskim avionima koji sleću u Bari uputi na školovanje u SSSR.

⁹⁵ Arhiv VII k. 2125 reg. br. 1/10, f. 10; Knjiga primljenih depeša Štaba baze NOVJ u Bariju

Borbena, letačka i stručna obuka

I zbor i selekcija pilota vršeni su po britanskim kriterijumima i od strane britanskih komisija. Selekcija je imala određene elemente, kojima su bili podvrgavani svi pripadnici drugih naroda koji su služili u dobrovoljačkoj rezervi RAF. Primarni element predstavljalo je iskustvo u letenju, u prvom redu izvršavanje borbenih letačkih zadataka, a zatim zdravstveno stanje. Britanski stručnjaci nisu se mnogo osvrtni na starosno doba mada su Jugosloveni, uostalom kao i Grci, Poljaci, Južnoafrikanci, Italijani i drugi, bili prilično stari, u prvom redu, za osnovnu, početnu obuku.

Jugoslovenski vazduhoplovni kadar, u odnosu na letačko, a pre svega borbeno iskustvo, bio je veoma šarolik. Grupa pilota iz BJV, koja je i dotad letela u jedinicama RAF, imala je i izvesno ratno iskustvo. Deo vazduhoplovaca koji je došao iz zemlje sa 1. vazduhoplovnom bazom činili su, manji deo – aktivni predratni sastav, a veći deo – rezervni sastav, odnosno i jedni i drugi imali su dosta dug prekid u letenju. Deo Jugoslovena koji je došao iz kvislinških jedinica, iako je relativno duže vreme leteo, takođe nije imao dovoljno iskustva u ratnim zadacima, ili je letački nalet ostvarivao na avionima, uglavnom školsko-prelaznih tipova.

U skvadroneima RAF nalazili su se tipovi aviona koji su zahtevali određenu tehniku pilotiranja, a posebno taktičku primenu aviona u ratnim zadacima. Rat je ulazio u završnu fazu i britanski piloti bili su stekli borbeno i letačko iskustvo na avionima poput 'spitfajera' i 'harikena', tipovima koji su ušli u naoružanje 1. i 2. eskadrile NOVJ. Za jedan deo jugoslovenskih vazduhoplovaca ti avioni su bili potpuno nepoznati, bar u smislu korišćenja njihovih borbenih mogućnosti.

Prema prvoj selekciji⁹⁶ za pilote u lovačkoj eskadrili bili su određeni svi piloti koji su odmah ušli u sastav 1. eskadrile NOVJ, kao i šest pilota iz 2. eskadrile. Ta grupa imala je ukupno 30 pilota.

⁹⁶ Arhiv VII, k. 1466/a, reg. br. 1/1 – 1/2 – 1/3, f. 8. Spisak letačkog osoblja sa rasporedom sačinjen je, verovatno, 25. maja 1944. kada je i opunomoćeni predstavnik Vrhovnog štaba NOV i POJ pukovnik Pirc uputio zahtev Glavnom štabu RAF na Srednjem istoku da se sve ostalo osoblje, osim raspoređenog u No. 352 (Yugoslav) Squadron i u operativnu školu (buduće ljudstvo za 351. skvadrone), odmah uputi na određeno školovanje.

Druga grupa – piloti za operativnu školu – sastojala se od 12 pilota, od kojih će deset ući u 2. eskadrilu NOVJ, a dvojica biti proglašeni nesposobnim za letenje.

Treća grupa – piloti za dvomotorne avione – imala je ukupno pet pilota, dok su tri bila predviđena za obuku pilota za vezu.

Sledećih šest grupa letaća činili su: šestu grupu – piloti za osnovnu pilotsku školu (ukupno 24); sedmu grupu – izviđači za operativnu školu (devet kandidata); izviđači-učenici (osmu grupu – 20 kandidata) i devetu grupu – radio-telegrafisti – strelci i radio-telegrafisti – strelci učenici (ukupno 27 ljudi).

Za obuku pilota u 1. i 2. eskadrili bili su određeni, pored britanskih, i jugoslovenski nastavnici letenja.

Obuka u 352 (Yugoslav) Squadron

Obuka pilota za 1. eskadrilu NOVJ, odnosno No. 352 (Yugoslav) Squadron, odvijala se na aerodromu Lite, oko osam kilometara jugoistočno od Bengazija. Na taj aerodrom ljudstvo se prebaziralo 6. maja 1944. U grupi (I) pilota, za lovačku eskadrilu, nalazili su se:

Piloti koji su ušli u sastav 352. skvadrona: Mileta Protić, Ratko Jovanović, Arkadije Popov, Branko Kraus, Franjo Kluz, Đuro Ivanišević (svi kapetani, prema činovima NOVJ), poručnici Leopold Ankon i Nedeljko Pajić, potporučnici Šime Fabjanović, Luidi Ruđi i Milan Srdanović; zastavnici Milan Delić, Aleksandar Vuković, Hinko Šoić, i Juraj (Đuro) Tomšić; stariji vodnici Ciril Vrabić i Radovan Radulović i vodnici Mehmedalija Lošić, Marijan Semolić i mlađi vodnik Husein Okanović.

Piloti koji će kasnije ući u sastav No. 351. (Yugoslav) Squadron (pored onih koji su već bili u operativnoj školi): poručnik Franjo Jež, potporučnik Danilo Rebula, zastavnik Nikola Vlahov, vodnik Janez Antončič, mlađi vodnik Vlado Pavičić i borac Ernest Završnik.

Vodnik Leonid Drugović i mlađi vodnik Franc Perdan, koji nisu završili obuku.

Do početka borbene obuke grupa pilota iz 94. skvadrona RAF od 22. aprila – 5. maja (tj. do odlaska u Lite) naletela je 162,55 sati, računajući i deo selektivnog i informativnog letenja, koje se odvijalo od 28. aprila na aerodromu Benina.

Program borbene obuke izvođen je u tri faze: I faza – letenje na avionu 'harvard III' u toku prve polovine maja; II faza – obuka na avionu 'hariken IIc' u toku druge polovine maja i tokom juna, i III faza – obuka na avionu 'spitfajer Vc' u julu i u prvoj polovini avgusta 1944.

U I fazi, na duploj komandi i samostalno na 'harvardu', letelo se u proseku 5-10 letova po pilotu, dok je program letačke i borbene obuke u II fazi, na 'harikenu', obuhvatao školske krugove; akrobacije (5-10 po pilotu); letenje sa upotrebom kiseoničkog uređaja do visine od 25.000 fita (dva leta); bombardovanje iz obrušavanja (po pet letova); uvežbavanje gađanja (takođe po pet letova); instrumentalno letenje (1-2); brišući letovi (3-5); gađanje ciljeva u vazduhu (1-2) i na zemlji (1-2), pri čemu su kao pokretni ciljevi služile senke aviona vođe. Osim tih letova, bili su izvođeni i navigacijski letovi, letovi u formaciji iznad morske površine, kao i uvežbavanje borbenih formacija.

Obuka se odvijala u najboljem redu, tako da su već od 16. maja piloti samostalno leteli 'harvardom'. Idućeg dana skvadron je prvi put leteo u borbenoj formaciji. Od 19. maja svi piloti su samostalno leteli 'harikenom', čime je otpočela II faza obuke.

Prve dve nedelje bile su posvećene uvežbavanju pilota u poletanju i sletanju i individualnim vežbama kako bi se stekla sigurnost u sebe i u avion. Letenje u formaciji para, četvorke i šestorke i borbene formacije bile su konstantno uvežbavane, počev od treće nedelje. Svi elementi borbenog uvežbavanja u gađanju i bombardovanju izvođeni su na kraju meseca. Težilo se da se sve vežbe povežu u jednu celinu kako bi se na kraju juna dejsvovalo u okviru skvadrona.

Do kraja maja svi piloti su ispunili program gađanja ciljeva na zemlji, tj. bili osposobljeni za jurišna dejstva.

Aerodrom Lite, međutim, nije odgovarao svim uslovima za sprovođenje intenzivnog programa. Velike poteškoće su stvarali česti i jaki bočni vetrovi, koji nisu toliko ometali letenje 'harikenom', koliko 'harvardom'.

Dnevni prosečni nalet do 6. maja iznosio je oko 11 sati, a krajem maja povećan je na preko 30 sati. Piloti su od 6. do 31. maja leteli ukupno 669,30 sati. Najveći dnevni nalet ostvaren je 19. maja kada je iznosio 45,20 sati.

Dnevna ispravnost aviona od 29. aprila do 31. maja iznosila je 78 odsto, odnosno skvadron je svakodnevno imao 16 - 17 ispravnih aviona.

U isto vreme bila je organizovana i nastava iz poznavanja tehnike i naoružanja, koja je obuhvatala i teme iz vazduhoplovne taktike u svim aspektima letenja. Bio je organizovan i pilotski kviz, vrlo popularan i koristan za pilote. Obuka je tokom maja tekla veoma dobro, tako da je Glavni štab Mediteranskog vazduhoplovstva naredio da se ne šalju sedmični, već samo mesečni izveštaji.

Avioni tipa 'hariken IIc' bili su obeleženi u skladu sa instrukcijama dobijenim iz glavne britanske vazduhoplovne komande na Srednjem istoku, odnosno sa jugoslovenskim znamenjima: crvena petokraka zvezda preko RAF - ovog kruga, na krilima, dok je na vertikalnom

stabilizatoru bila ucrtana jugoslovenska zastava, takođe sa petokrakom na belom polju. Slične oznake nalazile su se i na vozilima.

Osoblje je nosilo britanske, vazduhoplovne uniforme, sa petokrakom na kapi. Svi oficiri su bili postavljeni na najniže oficirske činove – bez obzira na činove koje su imali u NOVJ – što je bio i slučaj sa pilotima – podoficirima, koji su takođe, postavljeni na najniže podoficirske činove. Činovi su, zatim, dobijani u skladu sa dužnostima koje se obavljaju u skvadronu.

U toku maja bila su tri udesa: 3. maja, za vreme trenážnog leta u vazduhu su se sudarili piloti kapetan Aleksandar Marković i potporučnik Salih Islamović, koji su, tom prilikom, poginuli; 28. maja je zbog bočnog vetra imao udes jedan 'harvard', ali je posada bila neozleđena, a 22. maja, 'hariken IIc', zbog greške pilota koji nije uključio dopunski rezervoar te avion ostao bez goriva, morao je prinudno da sleti u blizini aerodroma. Pilot nije bio povređen.

Tokom meseca desio se i jedan udes motornim vozilom, jer je vozač, umesto, desnom, vozio levom stranom.

Već u tom periodu za obuku jugoslovenskih pilota vladalo je veliko interesovanje. General-pukovnik Kejt Park, komandant RAF na Srednjem istoku, obišao je skvadron 1. maja, još dok je bio u Benini. Tokom meseca usledile su i druge posete britanskog komandnog kadra, a 21. maja jedinicu su posetili i pukovnik France Pirc i major Milan Simović. Prilikom vojnog ceremonijala osoblje 1. eskadrile NOVJ je položilo zakletvu vrhovnom komandantu NOV i POJ i jugoslovenskim narodima.

Tokom juna piloti su uvežbavali instrumentalno letenje, brišući let na ekstremno maloj visini, borbenu formaciju u sastavu skvadrona, gađanje ciljeva u vazduhu, noćno letenje i letenje u sumrak, kao i bombardovanje sa malih visina.

Vežbe instrumentalnog letenja su bile veoma teške, s obzirom da tokom juna nije bilo oblačnih dana. Zbog potrebe drugih vrsta zadataka, napad i let na maloj visini u borbenoj formaciji skvadrona bio je odložen dok svi piloti ne steknu iskustvo u letenju avionom 'spitfajer Vc'. I gađanje ciljeva u vazduhu nije teklo kako treba, jer je bilo nekoliko neuspešnih letova u vučenju mete. Međutim, izrazito dobri rezultati postignuti su u gađanju ciljeva na zemlji, posebno u gađanju senke vođinog aviona, koje je nekad izvođeno i sa visine 5–10 metara. Takvi letovi izazivali su veliko oduševljenje pilota, koji su time sticali potrebno borbeno iskustvo.

Zbog prenaoružavanja jedinice na avione tipa 'spitfajer' prekinuti su letovi 'harikenima', zatim letovi u sumrak i noćno letenje. Osim toga, zemljište iznad poligona bilo je veoma stenovito i nepodesno za obuku u gađanju i bombardovanju sa malih visina. Ipak, svaki pilot, je, već na početku III faze obuke, bacio oko 40 školskih bombi.

Rezultati su bili zadovoljavajući prilikom bombardovanja iz obrušavanja. U trećoj nedelji juna skvadron je imao zalihe školskih bombi od 250 libri.

U prve dve nedelje III faze obuke velika pažnja je posvećena i navigaciji na malim visinama, pri čemu je takođe postignut dobar uspeh. Letenje u borbenim formacijama je, isto tako, napredovalo, a naročito timski rad u sastavu para. Vrlo uspešni su bili: poletanje, prestrojavanje i sletanje u paru. Svi piloti, osim dvojice, ispunili su planirani nalet u tom razdelu obuke.

Tokom juna odvijala se nastava iz teorije naoružanja (karakteristike i opis topova 'erlikon' i 'hispano'; opis i konstrukcija optičkog nišana i karakteristike bombi od 11,5 i 250 libri); konstrukcija motora 'merlin'; upotreba kiseoničkog uređaja za let na velikim visinama, odnosno sve taktičko-tehničke karakteristike aviona 'spitfajer Vc'. Tehnički oficir Franjo Lolić preveo je upute za pregled i pripremu aviona 'hariken IIc' i 'spitfajer Vc' što je koristilo posebno vazduhoplovnotehničkom sastavu.

Piloti su, takođe, imali i nastavu iz organizacije RAF, o letačkoj disciplini, vazduhoplovnoj taktici, vanrednim postupcima u noćnom letenju i nad neprijateljevom teritorijom itd. Obrađivane su i druge teme, od kojih su posebno bile zanimljive one iz borbene upotrebe britanskog vazduhoplovstva tokom rata, itd. Ti časovi su bili dobro primljeni i pored jezičke barijere, ali se već od 10. juna organizuje i sistematsko izučavanje engleskog jezika. Tako su piloti prema prethodnom znanju jezika bili podeljeni u tri grupe. Engleski se izučavao čitanjem revija, listova, knjiga, uputstava, ali i uz pomoć i kontrolu jednog britanskog oficira.

Prvih pet 'spitfajera Vc' stiglo je u skvadron 25. juna, a sledećih pet idućeg dana. Sledeća dva aviona stigla su 27. i 29. a petnaesti – 30. juna. U skvadronu je tada bilo 12 'spitfajera Vc' i tri 'spitfajera Vb'. Šesnaest 'harikena' su poslali u Beninu, u Jugoslav Holding Unit (Jugoslovensku prihvatnu jedinicu) radi obuke pilota 2. eskadrile NOVJ.

Na konferenciji sa komandujućim oficirima 212. grupe RAF, 26. juna, istaknuto je da je ova grupa jugoslovenskih pilota postigla odlične rezultate i da je, zahvaljujući vazduhoplovnotehničkom sastavu, ispravnost vazduhoplova dobra i pored velikog broja naleta.

Za početak obuke na 'spitfajerima' piloti su prošli pokretnu učionicu, prilikom čega im je skrenuta pažnja na osetljivost funkcionisanja hidrauličnog sistema i stajnog trapa, odnosno prinudnog sletanja na 'trbuh' aviona.

Peščane oluje i jaki bočni vetrovi su i tokom jula uticali na letenje, ali ne u velikoj meri: dva dana su bili neletački, a u drugih pet dana

letenje je bilo moguće samo u svitanje ili sumrak, što je uticalo na razdeo obuke pri bombardovanju iz obrušavanja.

Solidne rezultate zabeležio je i tehnički sastav, koji je sticao iskustva i na drugi način. Jedan od njih bio je asistiranje 212. grupi za obezbeđivanje konvoja od osam vozila od Lite do Tobruka, i nazad. To je, u stvari, bila i obuka grupe od 20 jugoslovenskih mehaničara u formiranju i obezbeđenju vozila pri kretanju u okviru zemaljskog ešelona.

Tokom juna bilo je ukupno tri udesa: 1. juna pilot Franjo Jež⁹⁷ je izleteo sa piste i slupao 'hariken'. Drugi udes se desio 10. juna kada se, takođe, jedan 'hariken' zapalio za vreme vežbe bombardovanja iz obrušavanja. Cela desna strana trupa aviona je izgorela, a pilot Zvonko Halambek, pošto je ugasio motor u vazduhu, uspeo da se vrati na aerodrom i uspešno prinudno sleti. Pilot Mehmedalija Lošić je 12. juna, zbog otkaza motora i curenja glikola, uspeo da sleti sa izvučenim flapsovima i stajnim trapom na jednu pustinjsku ravan, ne oštetiivši avion. Bilo je i nekoliko slučajeva gorenja guma i kritičkih tačaka, ali ne greškom pilota. Svi ti incidenti su se bezbedno okončavali, jer su piloti uspešno prinudno sletali.

Borbena, letачka i stručna obuka tokom juna odvijala se u izuzetno teškim uslovima visoke letnje temperature, ali je ipak postignut zadovoljavajući stepen obuke. Visok standard obučenosti skvadrona, formiranog samo sedam nedelja ranije, rezultat je zalaganja i vazduhoplovnotehničkog sastava. Najveći nalet u tom mesecu ostvaren je 17. juna – ukupno 83,45 sati letenja, a najmanji 26. juna kada se zbog peščane oluje letelo samo 40 minuta. U skvadronu je uvek bilo 15 ispravnih aviona, s obzirom da su se uvek zanavljali, zahvaljujući, pre svega, dobro uigranom britanskom sistemu „S“ za obezbeđivanje svih potrebnih sredstava. Ipak, broj časova naleta u junu pokazao je izvestan pad u odnosu na protekli mesec, a na to su uticali kako manja ispravnost aviona tako i pripreme skvadrona za prebaziranje na novu operativnu poziciju. Tako je u toku jula ostvareni nalet iznosio 569,35 sati na 'spitfajeru' i 18,15 sati na 'harikenu', ili ukupno 587,50 sati. To je za oko 50 odsto bilo manje od naleta koji je bio planiran. Najveći nalet je ostvaren 6. jula – 49,20, a najmanji, samo 2,20 sati – 31 jula.

I pored navedenih pokazatelja, program letачke i borbene obuke bio je savladan, i izveden po sledećem: gađanje ciljeva na zemlji (10–15 letova po pilotu); uvežbavanje gađanja ciljeva u vazduhu (po deset); bombardovanje iz obrušavanja (bombama od 12,5 libri – po pet letova; bombama od 250 libri – po tri leta); navigacijski letovi na malim visinama (po deset letova); upotreba kiseoničkog uređaja (po tri) i poletanje na znak uzbune (po dva leta svaki pilot).

⁹⁷ Prosek borbene osposobljenosti pilota 352. skvadrona umanjilo je nekoliko udesa i izvesno zaostajanje u rezultatima letачke obuke od strane osam pilota koji su, tokom juna, iz Lite prebačeni u Beninu, u kojoj je već tekla obuka ostalog dela ljudstva 351. skvadrona.

U julu je održavan relativno visok stepen ispravnosti motornih vozila i aviona, ali je udesa, ipak, bilo četiri: 1. jula jedan 'spitfajer' se zapalio u obrušavanju. Iako je pilot Halambek nameravao da avion izvuče iz obrušavanja i prinudno sleti, avion je potpuno izgoreo, a pilot umro u bolnici; drugi udes se odigrao 3. jula kada je, zbog bočnog vetra, pilot Radovan Radulović izleteo sa piste i ostao nepovređen; 10. jula dogodio se sličan udes, kada je pilot Šime Fabjanović takođe zbog bočnog vetra, izleteo sa piste ali i on ostao nepovređen; 19. jula pilot Ciril Vrabič je izgubio orijentaciju i prinudno sleteo kod Kaira, zadobivši lakše ozlede. Posle tih udesa ispravnost aviona je iznosila 70 odsto.

Uporedo sa izvođenjem obuke, vršene su i pripreme za prebaziranje. Prethodno naređenje za pokret od aerodroma Lite do aerodroma Kane u Italiji 352. skvadron je dobio 4, a izvršio naređenje 11. jula. Prema naređenju Komande 212. grupe RAF⁹⁸, prebaziranje je trebalo da se obavi u dva dela: zemaljskim ešelonom, koji je krenuo 16. jula, i vazдушnim ešelonom, koji je prelet započeo skoro mesec dana kasnije, 12. avgusta.

Zemaljski ešelon je činio glavninu jedinice. Ljudstvo, sa vozilima, kretalo se sledećom marš-rutom: Lite (16. jul) – Lamluda (17. jul) – Tobruk (18. jul) – Dabai (19. jul) – Amiria (20. jul), gde se odmaralo da bi, 28. jula, krenulo za Taranto iz Port Saida. U Italiji je ljudstvo stiglo 1. avgusta. Za kretanje na delu marš-rute kroz Libiju i Egipat izdati su posebni propisi,⁹⁹ koji su predviđali elemente marševske kolone, zastanke, odmora, noćenja, teret, jer su, pored ljudstva tu bila i sva vozila, kompletna logorska i kuhinjska oprema, itd.¹⁰⁰

Glavnina je stigla u Transit Camp No. 32 Santo Spirito 8. avgusta. Aerodrom Kane bio je nova operativna lokacija 352. skvadrona.

Prebaziranje zemaljskog ešelona je, donekle, uticalo na ustaljene aktivnosti u letачkoj, borbenoj i stručnoj obuci pilota. Obuka je, međutim, nastavljena s obzirom da je došlo do spajanja No. 136 Maintenance Unit (jedinice za održavanje) 212. grupe RAF sa preostalim delom ljudstva tehničkog sastava.

Preletanje vazdušnog ešelona započelo je 12. avgusta, i njega su činili piloti, koji su preletali avionima, i oko 60 odsto avio-mehaničara, koji su prebačeni transportnim avionima 'dakota', Dc-3. U prvom delu vazdušnog ešelona, koji je otpočeo prelet 12. avgusta, nalazilo se 16 'spitfajera', predvođenih potpukovnikom Proktorom. Drugu grupu, odeljenje 'spitfajera', predvodio je major Mileta Protić.

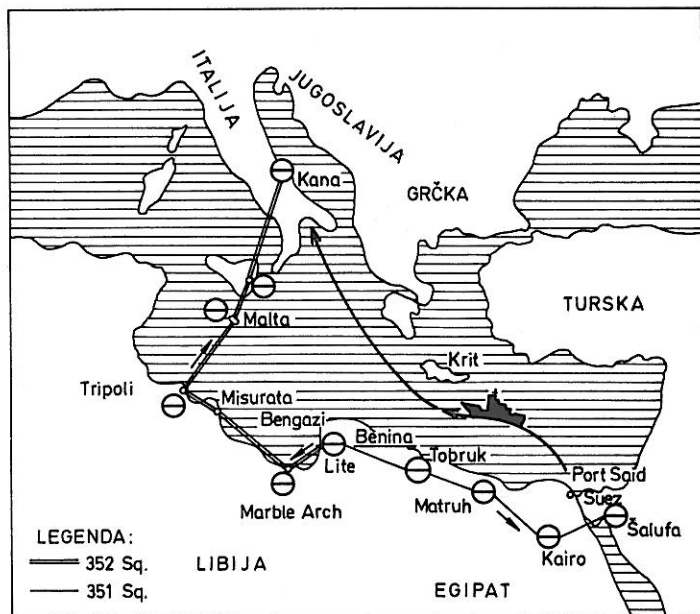
⁹⁸ Postgram, Confidential, 212 G (1508/103/Org), Arhiv VII, k. 1466/B, reg. br. 20/2.

⁹⁹ Convoy Discipline, Appendix „E“; op. cit. reg. br. 28/2.

¹⁰⁰ Naređenje za pokret Komande 1. lovačke eskadrile NOVJ br. 1, od 14. jula 1944. napisano je na osnovu naređenja komandanta oblasti Cyrenaica, br. MSD 90/510. od 13. jula; op. cit. reg. br. 28/2.

Marš-ruta je (šema 1.) bila: Lite-Marbl Arch (12. avgust), Marble Arch – Malta (14. avgust) i Malta – Catania – Bari – Kane (15. avgust).

Letačku, borbenu i tehničku obuku uspješno su završili: piloti – 23, tehnički oficiri – 11, podoficiri – 52 i vojnici – 150, odnosno ukupno 236 pripadnika 1. eskadrile NOVJ.



Prebaziranje 352 (Y) skvadrona iz Afrike u Italiju: vazdušni ešelon iz Lite i zemaljski ešelon brodom iz Port Sida; Prebaziranje 351 (Y) skvadrona iz Benine na kurs raketiranja u Šalufi

„Prva naša eskadrila u Benini završila je školovanje. Ovih dana otputovala je za Italiju i ući će u sastav Balkanskog vazduhoplovstva (Balkan Air Force). Kompletirana je sa svim materijalom, kako vazdušnim tako i zemaljskim. I letaći i zemaljsko osoblje za sve vrijeme školovanja pokazali su puno volje i puno truda, i rezultata je odličan. Obećavaju mnogo i ubijeđen sam da će letaći i u borbi pokazati dobre rezultate.

Mišljenja sam da letaće treba čuvati što se više može, jer je to dio starešinskog kadra našeg budućeg vazduhoplovstva.

Treba nastojati da se tip Spitfirea broj V, sa kojim je eskadrila naoružana, zamijeni sa Spitfire IX. Spitfire IX je daleko boljih osobina nego Spitfire V“¹⁰¹

¹⁰¹ Iz izveštaja člana Vojne misije NOVJ pri Vrhovnoj komandi savezničkih snaga za Sredozemlje pukovnika Bože Lazarevića od 13. avgusta 1944. Vrhovnom štabu NOV i POJ o rezultatima u osposobljavanju vazduhoplovnog osoblja NOVJ u okviru RAF; Arhiv VII, k. 1449, reg. br. 11/4.

Po dolasku na aerodrom Kane 352. skvadron je ušao u sastav 281. vinga BAF i već za tri dana otpočeo da izvršava borbene zadatke nad Jugoslavijom.

Uspjeh jugoslovenskog osoblja u toku borbene, letačke i tehničko-stručne obuke posebno su istakli general-pukovnik Čarls Portal, načelnik Glavnog štaba savezničkog vazduhoplovstva na Mediteranu, i general-potpukovnik Vilijam Eliot, komandant BAF, koji su 23. avgusta izvršili inspekciju svih skvadrona 281. vinga.

Obuka u 351. (Yugoslav) Squadron

Tehnička i borbena i letačka obuka pilota i tehničkog sastava 2. eskadrile NOVJ izvodila se u operativnoj školi (Training Squadron) i trajala je duže od obuke osoblja 352. (Yugoslav) Squadron, s obzirom na određene specifičnosti.

Izbor pilota i vazduhoplovnotehničkog sastava za buduću 2. eskadrilu NOVJ obavljen je u isto vreme kada i za 1. eskadrilu tako da je, na osnovu letačke i zdravstvene selekcije, obuka otpočela 8. maja 1944. na aerodromu Benina.

Dalja selekcija pilota vršena je tokom maja na osnovu testova i informativnih letova avionom 'harvard II'. U isto vreme, obavljani su i testovi iz poznavanja tehničkog gradiva, kao i putem praktičkih radova vazduhoplovnotehničkog sastava na avionima.

Piloti određeni za No. 351. (Yugoslav) Squadron raspolagali su manjim letačkim iskustvom, te je njihova obuka morala da traje, dva-tri meseca duže, zavisno od pilota. Bilo je i onih koje su sa zakašnjenjem došli u školu.

Prvu selekciju izvršio je potpukovnik F. F. Torennce, a za instruktore, osim britanskih pilota, određeni su Aleksandar Cenić, August Cajnjko i Ivo Rebula.

U okviru programa tehničke, letačke i borbene obuke, koja se kao i u 352. skvadronu izvodila u tri faze, bili su planirani duži nalet, kao i broj časova teorijske nastave. Uporedo sa tim izučavao se i engleski jezik.

Zvanje pilota RAF dobijalo se po britanskom programu tokom letenja 'harvardom'; u okviru planiranih 50 časova po pilotu (1. faza obuke).

Prva faza je obuhvatala: informativni let (upoznavanje aerodromskog kruga i šire okoline); instrumentalno letenje; školski krugovi; odnosno sletanje bez flapsova i sa imitiranjem otkaza motora, marš-rutni letovi do aerodroma Benito Savoja (Tripoli); akrobatski letovi (kompletni splet akrobatskih figura), kao i noćno letenje.

Posebna pažnja bila je posvećena instrumentalom letenju, s obzirom da se obuka izvodila iznad pustinjskog terena, na kojima su bile smanjene mogućnosti za vođenje vizuelne navigacije.

U toku 1. faze obuke, piloti su 'harvardom' leteli u proseku oko 50 sati letenja, ili – u toku selektivnog letenja od 8. do 16. maja ukupno 159,35 sati, a u toku obuke od 28. maja do 7. jula – 394,05, odnosno ukupno – 553,40 sati.

Ukupni prosek naleta po pilotu, međutim, nije bio ujednačen. Pilot Miloš Marinović je naleteo 50,15 sati, Branivoj Majcen – 50,20, kao i većina ostalih pilota. Međutim, pilot Marjan Semolič, koji je imao duži letački staž u italijanskom ratnom vazduhoplovstvu, za vreme obuke na 'harvardu' naleteo je samo 6,10 sati, dok je, na primer, pilot Ćirilo Zdrajevski, koji je u jedinicu došao kasnije, tek 12. avgusta, naleteo 20,30 sati letenja. Nastavnik letenja Aleksandar Cenić, koji je, neposredno po administrativnom formiranju No. 351 (Yugoslav) Squadron, postavljen za njenog komandanta, naleteo je 'harvardom' u tom periodu, dajući 'duple' komande pilotima – 72,45, a August Cajnjko, od 8. maja do 13. avgusta 1944. ukupno 180,05 sati, od čega 7,30 noćnog letenja.¹⁰²

Druga faza obuke izvođena je u drugoj polovini jula na avionu 'hariken IIc', odnosno pošto je izvršen program obuke na 'harvardima'. Prethodno su održani testovi iz opisa motorske i navigacijske opreme, upotreba i taktičko-tehničke karakteristike aviona 'hariken', korišćenja kiseoničkog uređaja, i dr.

Letenje u 2. fazi obuke, odnosno avionom 'hariken IIc' započelo je 18. jula i trajalo je do kraja avgusta. Program obuke je prvobitno bio planiran na oko 100 sati po pilotu, a obuhvatao je: let u borbenom postroju, gađanje iz vazduhoplovnih mitraljeza na pokretne i nepokretne ciljeve, navigacijske i noćne letove, upotrebu kiseoničkog uređaja, akrobativne letove i fiktivni napad na aerodrom. Velika pažnja je, takođe, bila posvećena uvežbavanju školskih krugova, odnosno sletanju sa izvučenim i neizvučenim flapsovima, imitacijama otkaza motora, itd.

U ovoj fazi obuke piloti su ukupno naleteli 2.664,45 sati letenja.

U isto vreme izvođena je i obuka vazduhoplovnotehničkog sastava. Ona je tekla nešto brže, s obzirom da je i u 1. fazi obuke pilota na 'harvardu', vazduhoplovnotehnički sastav izvodio i praktične radove na avionu (na aerodromu Benina), kao i na 'harikenu' (u vazduhoplovnoj radionici u Bengaziju). Posle polaganja stručnih ispita, vazduhoplovnotehnički sastav je raspoređen na odgovarajuće dužnosti, radeći uporedo sa britanskim stručnjacima.

U drugoj fazi obuke nije bilo udesa, izuzev jednog broja kritičnih tačaka koje, po britanskim kriterijumima obuke u uslovima rata, nisu bile toliko značajne.

¹⁰² Autor raspolaze kopijama letačkih knjižica Aleksandra Cenića, Miloša Marinovića, Augusta Cajnjka, Kirila Zdrajevskog i upoznat je sa podacima iz letačkih knjižica Branivoja Majcena i Marjana Semolića. Iako su piloti prešli na 2. fazu obuke, pilot Cajnjko je, na primer, kao nastavnik letenja na 'harvardu' leteo sa pilotima koji su kasnije dolazili u C. O. Training Squadron sve do odlaska jedinice na raketni kurs.

„Druga naša eskadrila u Benini¹⁰³ je u toku školovanja. Kvalitet ljudstva po stručnosti i fizičkoj kondiciji skoro je bolji nego onaj u prvoj eskadrili. Do sada su se pokazali odlični u radu. Nastojaćemo da se kod pojedinaca otklone kako moralni, tako i politički nedostaci.

Lovac-bombarder Hurricane sa kojim će ova eskadrila da bude naoružana, zastario je i ne odgovara savremenoj borbi. Dobro bi bilo kad bi i ova eskadrila bila naoružana sa Spitfire-ima. Oni reklamiraju ovaj avion kao raketni, međutim, i te rakete i brzine i pokretljivost ne odgovaraju savremenoj borbi, i oni avione Hurricane izbacuju iz svog naoružanja“.¹⁰⁴

Takva pohvalna ocena obuci ljudstva 2. eskadrile NOVJ i kritičke opaske upućene na račun 'harikena IIc' uticali su da se vrhovni komandant NOV i POJ 26. avgusta 1944, obrati Britanskoj vojnoj misiji kod NOVJ, intervenišući radi prenaoružanja:

„Pošto je avion tipa Hurricane, sa kojim je naoružana 351. eskadrila, već zastareo i izašao iz serijske proizvodnje, molim da se ova eskadrila naoruža sa savremenijim tipom aviona, na primer, Taifun, kako bi eskadrila bila modernije naoružana i spremljena za predstojeće operacije“!¹⁰⁵

Posle uspešno završene preobuke na 'harikenu IIc' jedinica je, 2. septembra 1944, preletela sa aerodroma Benina, marš-rutom preko E1 Adema i Marsa Matruh do Heluana. Prelet je izvršen u tri leta, u trajanju od 3,55 sati. Posle rekreativnog odmora od pet dana, u vreme od 12 do 14. septembra održani su kontrolni letovi novim tipom aviona – 'hariken IV RP' (Rocket Projecting), s ozbirom da je predstojao kurs iz raketiranja.

Pripreme za 3. fazu obuke – kurs iz raketnih rampi, na aerodromu u Šalufi – obuhvatale su i prebaziranje vazduhoplovnotehničkog sastava. Osoblje jedinice bilo je podeljeno u dva ešelona: prvi – zemaljski i drugi – kombinovani (vazdušni i zemaljski).

Prvi zemaljski ešelon, odnosno sva mototehnička sredstva, i manji deo vazduhoplovnotehničkog osoblja, krenuo je na prebaziranje 20. avgusta marš-rutom: Bengazi – Tokre – Barce – Tobruk – Šalum – Marsa Matruh – E1 Daba – E1 Amirie – Vadi El Natruh – Kairo – Suec.

Vazdušni ešelon je krenuo na prelet tek po završetku obuke u noćnom, instrumentalnom letenju u dve vazdušne grupe. Prva grupa je poletela 20 avgusta u ranim jutarnjim časovima, a druga 45 minuta kasnije, po istoj marš-ruti: Benina – E1 Daba – El Adem – Marsa Matruh – Heluan.

¹⁰³ Ibid; autor izveštaja pukovnik Lazarević je sagledao rezultate obuke u 351. skvadrону, koji je od Komande 212. grupe i dalje vođen kao jedinica koja se nalazi u operativnoj školi, odnosno kao Training Squadron.

¹⁰⁴ Početkom 1944. 'hariken II' nalazio se u naoružanju dvanaest, od ukupno 23 britanska skvadrona u okviru Headquarters, Air Defence, Eastern Mediterranean (najviše ih je bilo u No. 212. i No. 219 Group). Na kraju rata 'hariken IV RP' bio je u naoružanju samo 281. vinga BAF (i to u dva skvadrona – 6. i 351, odnosno u 2. eskadrili NOVJ).

¹⁰⁵ Zbornik NOR tom X, knj. 1, dok. 50.

Jedan dan po odlasku vazdušnog ešelona, odnosno 21. avgusta, krenuo je i drugi deo zemaljskog ešelona, nešto izmenjenom marš-rutom, koja je takođe vodila preko libijske i egipatske teritorije, do aerodroma u Šalufi, u koji je stigao 7. septembra.

Prva četiri aviona tipa 'hariken IV RP' primljena su 9, a druga grupa od šest aviona – 10. septembra.

Kurs iz raketiranja u Šalufi (3. faza obuke) izveden je od 12. do 22. septembra, a do njegovog početka piloti su izučavali bliži i dalji aerodromski krug, teorijske osnove gađanja, odnosno raketiranja objekata gađanja na zemlji, tako da su 12. i 14. septembra održani testovi provere, odnosno po dva kontrolna leta u trajanju od 3,20 sati. U isto vreme, avio-mehaničari, posebno oružari, obučavali su se pripremajući avione po instrukcijama britanskih stručnjaka.

Preletom u Šalufu ugašena je operativna škola (C.O. Training Squadron), koju su završili:

– piloti prvobitno određeni za operativnu školu: Aleksandar Cenić¹⁰⁶, Miloš Marinović, Ljubomir Frankl, Branivoj Majcen, Bogomil Pepel, Jovan Pešić, Ljubomir Dvorski, Nenad Krsnik i Tugomir Prebeg;

– piloti koji su izvesno vreme proveli u lovačkoj eskadrili, tj. bili na obuci zajedno sa pilotima 352. skvadrona: Josip Klokočovnik, Franjo Jež, Danilo Rebula, Nikola Vlahov, Janez Antončič, Vlado Pavičić i Ernest Završnik;

– piloti koji su u jedinicu došli kasnije: Milan Karić, Luka Purić, Dragan Ratković, Dragoslav Todorović, Kiril Zdrajevski, Stanislav Vouk i Nikola Vemić.

Nisu uspeli da završe operativnu školu: Rajko Zvoljnek, Josip Grabar i Emil Grabarević.

Program raketiranja, koji su izvodili britanski stručnjaci sa aerodroma Šalufa, imao je sledeće elemente: brišući let (dva po pilotu, u trajanju od 45–50 minuta); aerofoto–snimanja (takođe dva po pilotu, u trajanju od 30–35 minuta); gađanje od osam raketa RP sa daljine od 200 jardi (182,88m – četiri leta po pilotu, u trajanju od 35–45 minuta); gađanje takođe sa osam raketa RP sa daljine 400 jardi (365,76 m – dva leta po pilotu, u trajanju od 25–35 minuta), zatim je sledio brišući let preko mora i traženje objekata (jedan let po pilotu, u trajanju do jednog časa). Posle toga se pristupilo gađanju sa 8×25 1 bs (11,34 kg) sa daljine od 400 jardi i sa 4×60 1bs (27,21 kg) takođe sa iste daljine. Na kraju uspešno izvedenog raketiranja, po programu je izveden jedan brišući let iznad mora radi izviđanja ciljeva, u trajanju od 45–55 minuta.

Svaki pilot je ostvario po 13 letova, u proseku oko deset sati naleta i raketirao sa 50–52 rakete (četiri od 60 1bs, i 46–48 raketa od 25 1bs).

¹⁰⁶ Neposredno po dolasku u C.O. Training Squadron, Cenić je prvobitno bio postavljen za komandira flajta, a već od nominalnog formiranja 351. skvadrona, jugoslovenski komandant ove jedinice. Cenić je, istovremeno, bio instruktor letenja na 'harvardu' u operativnoj školi, odnosno u 351. skvadronu.

Za vreme obuke u Benini (2. faza) i raketnog kursa u Šalufi (3. faza) utrošeno je ukupno 12.500 metaka za mitraljez kalibra 20 mm, odnosno 1.104 raketa od 25 libri i 92 rakete od 60 libri, ili ukupno 1.196 raketa.

U toku 3. faze obuke došlo je do oštećenja i udesa tri aviona. Zbog otkaza motora, usled previsoke temperature, 13. septembra prinudno je sleteo pilot Branivoj Majcen, koji je prošao bez povreda. Pilot Franjo Jež je, 19. septembra, prinudno sleteo na pistu, usled zaribavanja motora, oštećenog od parčeta sopstvene rakete. Istog dana, 19. septembra, usled niskog 'vađenja' nad poligonom, pilot Tugomir Prebeg je upao vlastitu eksploziju raketa. Avion se prevrnuo na leđa, a pilot Prebeg teško povređen prenet je u bolnicu.¹⁰⁷ U ova tri udesa, dva aviona bila su uništena, a jednom samo motor, tako da je ispravnost aviona bila smanjena na 88 odsto.

Prelet aviona i pilota avionima 'hariken IV RP' na novu operativnu poziciju usledio je posle uspešno završenog raketiranja u Šalufi i započeo je 28. septembra sledećom marš-rutom:

- Šalufa - Kairo West (28. septembar);
- Kairo West - Marsa Matruh - E1 Adem - Benina (29. septembar)
- Benina - Marble Arch - Misurata - Castel Benito (Tripoli) - Malta - Catania (1. oktobar);
- Catania - Manduria - Bari - Kana (2. oktobar).

Prvu grupu vazdušnog ešelona predvodio je britanski komandant 351. skvadrona, major Torrence, dok je druga grupa - pošto je jedinica dobila šest novih 'hariken IV RP' (čime je snabdevenost eskadrile avionima ponovo bila 100 odsto), poletela tek 6. oktobra, s Aleksandrom Cenićem, jugoslovenskim komandantom, istom marš-rutom kao i prva grupa i na aerodrom Kane sletela 10. oktobra. Dakle, tri dana pre otpočinjanja borbenih dejstava. Neposredno po dolasku na aerodrom Kane, kapetan Cenić je preuzeo dužnost komandanta skvadrona od majora Torrenca.

Zemaljski ešelon se prebazirao počev od 9. oktobra marš-rutom od aerodroma u Šalufi do savezničkog tranzitnog logora br. 22. u E1 Gizu kod Kaira, odakle je posle šest dana krenuo dalje.¹⁰⁸ Prebaziranje zemaljskog ešelona odvijalo se kombinovano - kamionima i železnicom od E1 Gize do E1 Amirie, zatim kamionima do aleksandrijske luke, odakle je isplovio 20. oktobra. Ljudstvo je stiglo u luku Taranto 23. oktobra, a odatle je nastavljeno kamionima do Kane. Na ovom aerodromu 351 (Yugoslav) Squadron je, kao i dva meseca ranije 352, ušao u operativni sastav štaba No. 281 Wing BAF-a.

Pregled osnovnih elemenata letačke obuke za oba skvadrona, odnosno za 1. i 2. eskadrilu NOVJ, po jednom pilotu, izgledao je:

¹⁰⁷ Prebeg se vratio u jedinicu tek u januaru 1945, a prvi let izvršio 2. februara.

¹⁰⁸ Izvršno naređenje 351. skvadronu dato je 6. oktobra, s pokretom 15. oktobra i rasplaniranim elementima konvojske discipline.

Zadatak – vežba	Vreme	Tip aviona	Primedba
Provera po svim elementima leta – selekcija	2 – 5 h	'harvard IIb'	
evolucije i borbeni zaokreti prinudna sletanja brišući letovi navigacijski letovi izviđanje grupno letenje instrumentalno i noćno letenje	45–50h	'harvard IIb	Dobijanje pilotskog zvanja RAF
evolucije grupni letovi u borbenim porecima brišući letovi pronalaženje tačkastih orijentira bombardovanje	33–38 h	'hariken IIc' 'spitfajer Vc'	
vazдушna borba pojedinačnih aviona i parova foto-mitraljiranje i foto-gadanje	10 h	'hariken IIc' 'spitfajer Vc'	
Raketni kurs: foto-gadanje (2) raketiranje (7–10)	10 h	'hariken IV RP'	
Svega planirano za obuku:	100–113 h		

		R A F			N O V J			
		IV/44	XI/44	III/45	18. VIII	1. X	22. IV 45	
Prva eskadrila NOVJ								
1.	Protić	S/L	S/L	–	kap.	major	–	S/L –
2.	Kluz	P/O	–	–	kap.	major	–	Squadron
3.	Ankon	P/O	–	–	por.	kap.	–	Leader,
4.	Kraus	P/O	–	–	kap.	major	–	komandant
5.	Jovanović	F/L	–	–	kap.	major	–	skvadrona,
6.	Pajić	P/O	F/L	–	por.		kap.	major
7.	Vuković	P/O	–	–	zast.	zast.	–	
8.	Okanović	Sgt			ml. vod.	zast.		F/L
9.	Gavrilović	Sgt	F/S	W/O	vod.	ppor.		Fight
10.	Fabjanović	P/O			ppor.			Lienternart.
11.	Šoić	P/O		S/L	zast.	ppor.	por.	komandir
12.	Lošić	Sgt		F/S	vod.	zast.	ppor.	flajta,
13.	Tomšić	P/O			zast.		ppor.	kapetan
14.	Popov	F/L	–	–	kap.	major	–	
15.	Kovačić	P/O			zast.			P/O –
16.	Srdanović	P/O			ppor.		por.	Pilot
17.	Delić	P/O			zast.	ppor.	por.	Officer,
18.	Semolić	Sgt			vod.	zast.		potporučnik
19.	Ivanišević	P/O	F/L		kap.	major		
20.	Radulović	Sgt			zast.		ppor.	W/O – Warrant.
21.	Rudi	P/O		–	ppor.		–	Officer
22.	Vrabić	Sgt			st. vod	zast.	ppor.	stariji vodnik

Druga eskadrila NOVJ

	VII/44	X/44	III/45		13.X	22. IV	
1. Cenić	FIL	S/L			kap.		
2. Marinović	P/O	F/L			por.	kap.	F/S
3. Majcen	P/O	F/L			por.		Flight
4. Jež		P/O			kap.		Sargeant
5. Zdrajevski		P/O			kap.		vodnik
6. Karić		P/O			kap.		
7. Frankl	P/O	odsut.	P/O		—	por.	Sgt. —
8. Rebula		P/O			por.		Sargeant,
9. Pepel		P/O			por.		mlađi
10. Vouk		P/O			ppor.		vodnik
11. Vemić		—	P/O		—	ppor.	
12. Ratkovčić		P/O			ppor.		
13. Purić		P/O			ppor.		
14. Vlahov		P/O			zast.	ppor.	
15. Klokočovnik		P/O			zast.		
16. Todorović		P/O			zast.		
17. Pešić		P/O			zast.		
18. Antončić		P/O			zast.		
19. Krsnik		Sgt			vodl.		
20. Dvorski		Sgt			vod.		
21. Prebeg		Sgt			vod.		
22. Završnik		Sgt			vod.		
23. Pavičić		Sgt			vod.		

Letački sastav 1. i 2. eskadrile NOVJ dobio je zvanje pilota RAF, prema britanskim kriterijumima, tek posle 50 časova letenja. U okviru tog programa, izvršeni su, praktično, svi elementi osnovne i borbene obuke.

Dobivši pilotsko zvanje u RAF, svi jugoslovenski piloti su raspoređeni na dužnosti prema letačkoj funkciji. Tako su svi jugoslovenski piloti, praktično, dobili najniže oficirske dužnosti – Pilot Officer (P/O), bez obzira na oficirski čin NOVJ; odnosno, komandir flajta – Flight Leinternant (F/L), ili komandant skvadrona – Squadron Leader (S/L), odnosno svi ostali koji su imali podoficirske činove, takođe na najniži čin – Sargeant (Sgt).

Ostvareni nalet bio je približan planiranom, i izgledao je ovako po eskadrilama:

	Selekcija	1. faza	2. faza	3. faza	Ukupno
1. eskadrila NOVJ	94,50	669,30	1070,15	754,50	2589,25
2. eskadrila NOVJ	159,35	394,05	2664,45	441,25	3659,50
	254,25	1063,35	3735,00	1196,15	6249,15

Iz ovog pregleda se može videti da je:

– nalet u okviru provere po svim elementima, odnosno selektivni letovi, veći u 2. eskadrili, s obzirom da je pilotski sastav imao manje iskustva u odnosu na pilotski sastav 1. eskadrile;

– u 1. fazi obuke pilotski sastav 2. eskadrile nastavio da leti istim tipom aviona, 'harvard II' što, istovremeno, označava i kontinuitet u sprovođenju programa letačke i borbene obuke;

– pilotski sastav 1. eskadrile u 2. i 3. fazi obuke leteo 'spitfajerom Vc' i ostvario ukupno manje naleta nego piloti 2. eskadrile samo u 2. fazi:

– ukupno ostvareni nalet pilota 1. eskadrile manji je za preko 1000 sati letenja, što je i opravdano ako se uzmu u obzir dva elementa: prethodno iskustvo pilota 1. eskadrile i vremenski kraće trajanje obuke.

Obuka kadra veze

Obuka vezista za dužnosti radio-telegrafista, radio-telefonista i radio-mehaničara izvođena je u periodu jun – septembar. Kurs u trajanju od nepuna četiri meseca pohađalo je 45 kandidata, a održan je u Savezničkom školskom centru u Heluanu, kraj Kaira. Kompletna grupa bila je predviđena za popunu 352. i 351. skvadrona.

Budući vezisti birani su prema tehničkom obrazovanju, prvenstveno iz okvira te službe. No, kako je takvog kadra bilo relativno manje, to je kao sledeći kriterijum poslužilo opšte znanje iz tehničke oblasti.

Program obuke predviđao je osposobljavanje pojedinih specijalnosti – radio-telefonije, radio-telegrafije i radio-gonimoterisanja odvojeno i u zavisnosti od sadržaja nastave, dok se obuka radio-mehaničara pretežno odvijala u praktičnim uslovima. Isto tako, i radio telefonisti, telegrafisti i radio-mehaničari su, takođe, imali veći deo praktične nastave.

Kako se nastava odvijala na engleskom jeziku, to su svi polaznici kursa morali da ulože maksimalni trud. Na njihovu volju za učenjem nisu u znatnoj meri uticale ni velike vrućine, koje su tada vladale u severnoj Africi.

Program obuke završen je za nešto preko tri meseca. Najsloženiji deo imali su radio-telegrafisti, koji su bili osposobljeni da primaju i šalju 80–90 morzeovih znakova u minuti. Odlično su bili savladali britanska saobraćajna pravila i osnovne principe međunarodnih saobraćajnih pravila. Međutim, s obzirom na kratko vreme trajanja obuke, nisu stekli veće praktično iskustvo, jer su bili obučavani da poznaju samo najosnovnije stvari u rukovanju sa akumulatorom i podešavanju stanica.

I radio-telefonisti, kao i radio-telegrafisti bili su obučeni da koriste britanska saobraćajna pravila, da upotrebljavaju i podešavaju stanice, ali isto tako i za radio-smeranje lovačkih aviona.

Radio-mehaničari su bili neujednačenog obrazovanja, jer je polovina njih ranije imala potrebno iskustvo iz ove oblasti, dok su drugu polovinu činili početnici. Međutim, i jedni i drugi na kraju kursa bili su osposobljeni da vrše normalne popravke radio-stanica.

Obuka je izvođena na mobilnim radio-telegrafskim, odnosno radio-telefonskim stanicama, koje su bile smeštene na 1,5 tonskom automobilu tipa 'ford' ili 'ševrolet'. Osposobljavanje za radio-goniometrisanje izvođeno je na jednom zastarelom i glomaznom radio-goniometru tipa (T 105), ali jednostavnom za rukovanje.

Obuku je završilo 45 polaznika, od kojih 26 predviđenih za 352. skvadron nešto ranije, jer su uključeni u vazdušni ešelon koji se iz Benine prebazirao na aerodrom Kana 12. avgusta. Tih 26 vezista bilo je raspoređeno po šemi: signalni oficir – jedan, radio-telegrafista – osam, radio-telefonista – devet, radio-mehaničara – šest pomoćnika radio-mehaničara – dva.

Grupa vezista, predviđenih za popunu 351. skvadrona¹⁰⁹ završila je obuku 28. septembra 1944, osposobivši se: za radio-telegrafiju – jedanaest, a za radio-telefoniju – četiri. Deo obuke je, naime, okončan na aerodromu Heluan, da bi u 351. skvadron došli tek 23. oktobra.

Neposredno po kompletiranju i popuni vezista u obe eskadrile, od 45 vezista, raspored ljudstva bio je sledeći:

„I/ Održavanje avionskih službi vrši sledeće osoblje:

352: 3 radio-mehaničara

2 pomoćnika radio-mehaničara

4 radio-telefonista

351: 3 radio-mehaničara

1 pomoćnik radio-mehaničar

2 radio-telefonista.

• II/ Ostalo ljudstvo sačinjava sekcija za vezu sa zadatkom:

a) radio-telefonska veza između aviona i zemlje

b) radio-smeranje

c) radio-telegrafska veza između skvadrona i viših komandi.

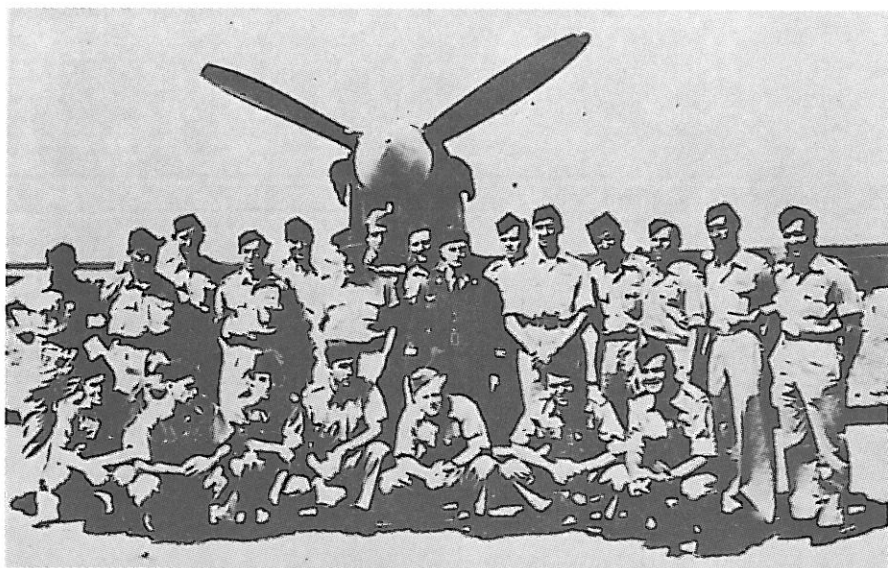
Ovo ljudstvo (ukupno 20 radio-telegrafista, 5 radio-telefonista i 3 radio-mehaničara) nije do sada iskorišćeno za potrebe skvadronske službe veze, pošto svu službu veze vrši 281 Wing!¹¹⁰

Ukupno brojno stanje, prema ovom izveštaju, iznosi 43, što sa još dva signalna oficira, u svakoj sekciji po jedan, predstavlja 45. Tada se, kao problem postavilo pitanje iskorišćavanja, odnosno upotrebe ljudstva pod II/. Takođe se, kao problem, tokom ratnih dejstava postavilo i pitanje sadejstva između naših eskadrila i jedinica NOVJ zbog jednostavnog razloga – među njima, osim u određenim slučajevima – nisu funkcionisale radio-veze.¹¹¹

¹⁰⁹ Ovih 15 vezista, predviđenih za popunu 351. skvadrona, upućeno je iz Mezon Blanša u Heluan, a obuka je otpočela 3. jula. Od 28. septembra, kada je kurs završen, do dolaska na aerodrom Kana, ljudstvo je bilo premeštano po severnoj Arfici, da bi tek 15. oktobra isplovilo iz Kaira, a u luku Taranto prispeli 22. Detaljnije o ovome: R. Perhauć, „Letalci prekomorci“, Nova Gorica 1968.

¹¹⁰ Iz izveštaja Sekcije za vezu, neutvrđenog datuma (avgust 1944). U dokumentu se predviđaju četiri slučaja koji bi mogli da se pojave u budućem radu, te se donosi i zaključak da je najcelishodnije da se sve ljudstvo veze povuče iz RAF i upotrebi u zemlji na potrebnijim mestima; Arhiv VII, k. 1466/B, reg. br. 13/2.

¹¹¹ Detaljnije o ovome u delu „Sadejstvo sa jedinicama KoV“ u glavi X.



Piloti Prve eskadrile sa engleskim komandantom Proktorom i pukovnikom Pircom (u sredini) na aerodromu Lete kod Benine u Libiji

Piloti Prve eskadrile na aerodromu Prkos kod Zadra: stoje, s leva na desno, Šime Fabijanić, Milan Delić, Juraj Tomšić, Nedeljko Pajić (komandir flajta), Hinko Šoić (komandant skvadrona), Đuro Ivanišević (komandir flajta), Milan Srdanović, Živojin Gavrilović, Ćiril Vrabić, Mirko Kovačić; a čuče, Radovan Radulović, Ruđi Luidi, Husein Okanović i Marijan Semolić





Mehaničari i oružari Prve eskadrile sa pilotima Ernestom Završnikom (prvi s leva, stoji), Jovanom Pešićem (peti u istom redu, stoji) i Kirilom Hadži-Arsićem Zdrajevskim (poslednji u redu, kleči)

Piloti Dragomir Todorović, Nikola Vlahov, Miloš Marinović, Branivoj Majcen, Milko Pepel i Vladimir Pavičić sa engleskim ofirom za vezu (četvrti s leva)





Piloti-omladinci Druge eskadrile Dvornik, Pavičić, Krsnik i Prebeg

*Pred polazak na zadatak: Todorović,
Majcen, Frankl i Prebeg (stoje)
i Jež i Pepel (sede)*



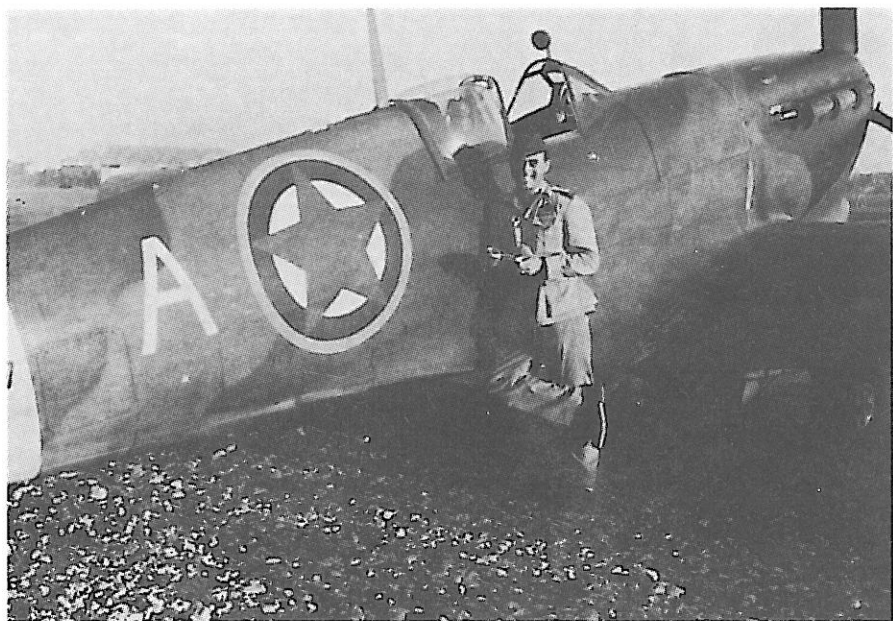
*Đuro Ivanišević, komandir
„A“ flajta u Prvoj eskadrili,
pred svojim 'spitfajerom'*





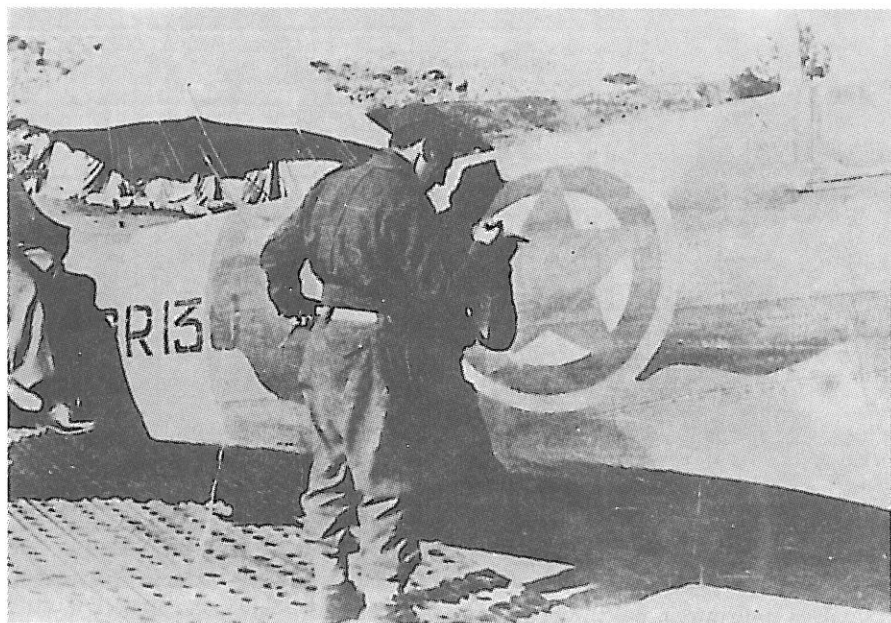
Piloti Druge eskadrile prilikom obuke na 'harvardu' na aerodromu u Benini u Libiji





Nedeljko Pajić, komandir „B“ flajta u Prvoj eskadrili, sa svojim 'spitfajerom'

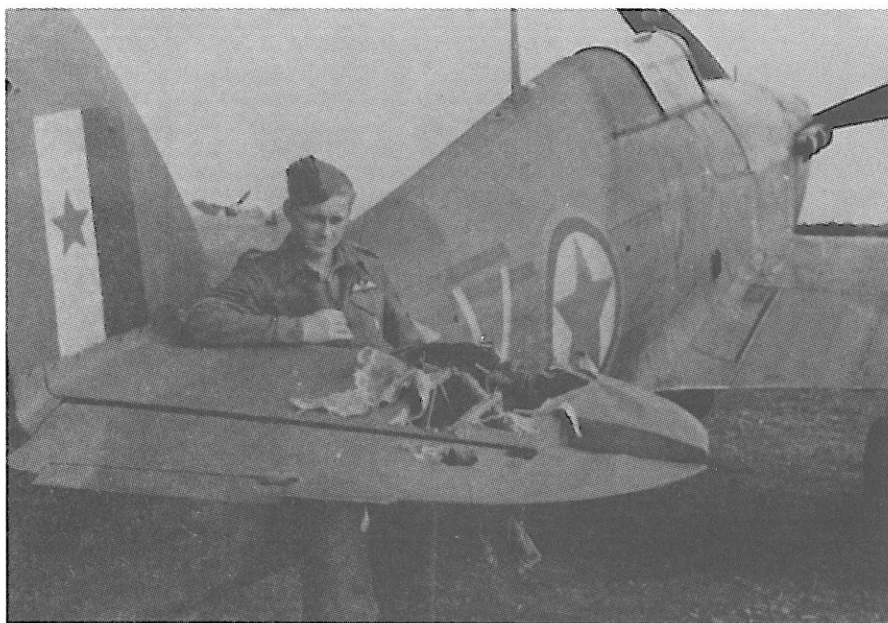
Ucrtavanje petokrake na aerodromu na Visu





Postavljanje raketa na 'hariken' Druge eskadrile na aerodromu Prkos kod Zadra

Pilot Tugomir Prebeg sa oštećenim 'harikenom' po povratku sa zadatka





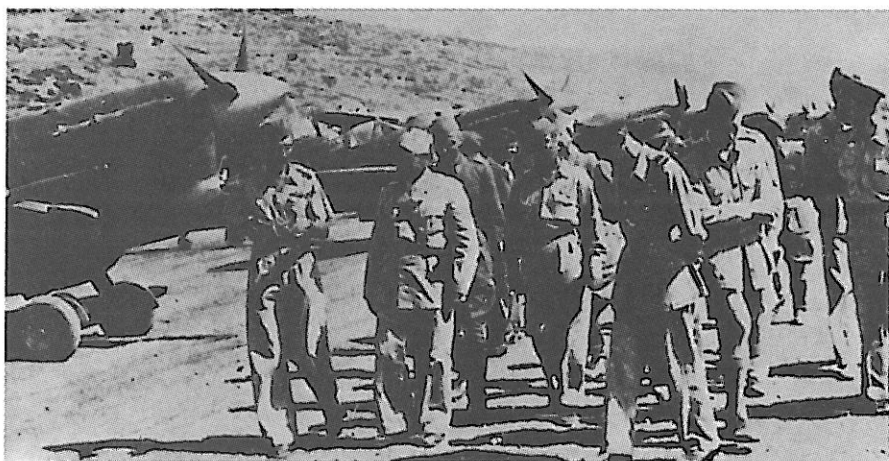
*Aleksandar Cenić,
komandant 351. skvadrona*



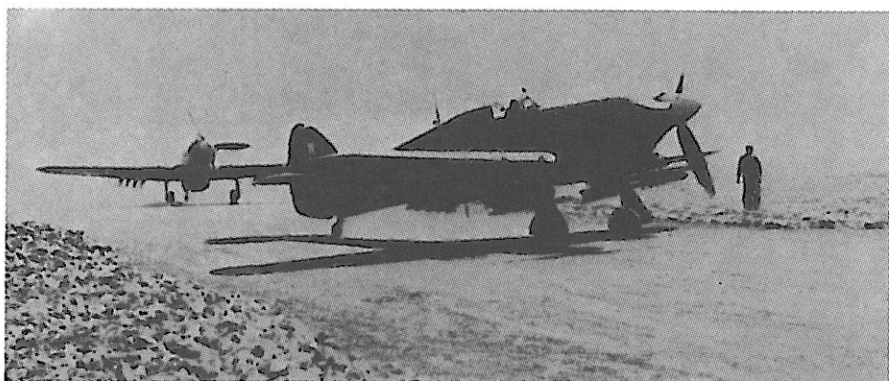
*Piloti Druge eskadrile Pavičić i
Vlahov (sede) i Todorović i Krsnik
(stoje) pripremaju se za zadatak*

Miloš Marinović, komandir „A“ flajta Druge eskadrile pred polazak na zadatak



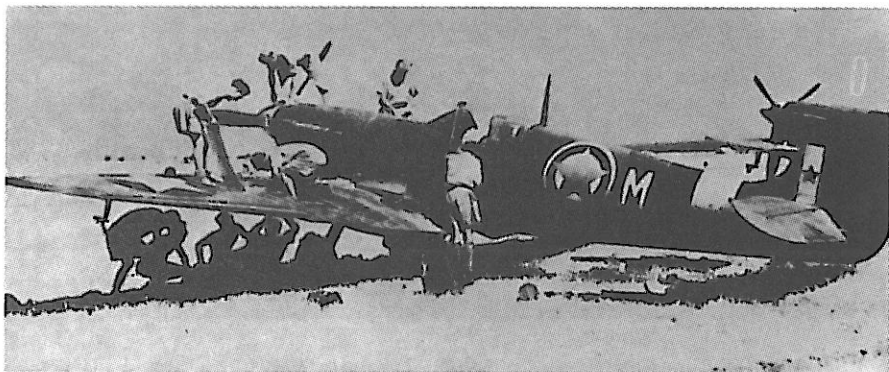


Maršal Tito (drugi s leva) obilazi avione Prve eskadrile na Visu u pratnji komandanta Milete Protića (prvi s leva)



'Harikeni' Druge eskadrile raketama polaze naoružani na zadatak sa aerodroma Prkos kod Zadra

Mehaničari i oružari Prve eskadrile pripremaju 'spitfajer' za zadatak





Na aerodromu Lete kod Benine u Libiji, 21. maja 1944.



S P I S A K

letackog osoblja sa rasporedom

*9 gnyor
letakos*

I- PILOTI U LOVACKOJ ESKADRILI

M.H.O. T.H.P.J.
MILAN BUDIC - BEOGRADSKA PATA
Sp. Por. 7.8
K. 44.6.6.10

1.- kapetan PROTIC NILETA
2.- "- JOVANOVIC RATKO
3.- "- POPOV ARKADIJE
4.- "- KRAUS BRANKO
5.- "- KLUZ FRANJO
6.- "- IVANISEVIC DJURO
7.- porucnik ANKON LEOPOLD
8.- potporuc. FABIANOVIC BIME
9.) "- RUDJI LUIDJI
10.) "- SRDANOVIC MILAN
11.) zastavnik DELIC MILAN
12.- "- VUKOVIC ALEKSANDAR
13.- "- SOIC HINKO
14.- "- KOVACIC MIRKO
15.- "- KLOKOCOVNIK JOSIP
16.- "- TOMSIO JURAJ
17.- vodnik LOSIC MEHMED-ALIJA
18.- ml.vodnik OKANOVIC HUSEIN
19.- porucnik PAJIC NEDELJKO
20.- st.vodnik VRABIC CIRIL
21.- vodnik SEMULIC MARIJAN
22.- "- DRUGOVIC LEONID
23.- porucnik JEZ FRANJO -
24.- potporuc. REBULA DANILO
25.- zastavnik VLAHOV NIKOLA
26.- st.vodnik RADULOVIC RADOVAN
27.- VODNIK ANTONIJE JANEZ
28.- ml.vodnik PERDAN FRANCO
29.) "- PAVICIC VLADO
30.- borac ZAVRSNIK ERNEST

II.- PILOTI ZA OPERATIVNU SKOLU

1.- PORUCNIK MARINOVIC MILOŠ
2.- "- RODIC NIKOLA ✓
3.- potporuc. FRANKI LJUBO ---
4.- "- MAJGEN BRANIVOJ
5.- "- PEPER BOGOMIL
6.- vodnik ZVOLJENK RAJKO ---
7.- "- PESIC JOVAN
8.- ml.vodnik DVORSKI LJUBOMIR
9.- "- GRABAR JOSIP
10.- "- GRABAREVIC EMIL
11.- "- KRŠNIK NENAD
12.- "- PREBEG TUGOMIR

III.- PILOTI ZA C.F.S. - INSTRUKTORE

1.- major BORAS KRESIMIR
2.- kapetan REBULA IVO
3.- porucnik CAJNKO AUGUST

Prva strana spiska raspoređenog jugoslovenskog osoblja; Benina, 25. maja 1944.

BROJNO STANJE

MHO. ФНПЈ.
 АРМИЈА ЈУГОСЛАВИЈЕ - ВОЈНО-ВЪЗДУШНИ СЛУЖБА
 Бр. Пр. 10
 К. 6-6/10

352. (Yugoslavenski) Squadron, R.A.F.M.E. na dan 31. maja 1944

Nazivovanje	Brojno stanje					Primenjena
	oficiri	pod-oficiri	desetari	borci	ostali	
Nazivovanje						
По енгл. формацији sleduje	16	30	40	144	230	
Ima	21	50	49	100	220	čini R.O.F.-a
nedostaje	-	-	-	44	44	
gubi	5	20	9	-	34	
По енгл. формацији sleduje	16	30	40	144	230	
Ima	21	19	13	167	220	čini R.A.F.-a
nedostaje	-	11	27	-	38	
gubi	5	-	-	23	28	

Brojno stanje ljudstva 1. eskadrole NOVJ, autor major Hubert Najbauer;
 Beograd, 31. maj 1944.

Izvod iz dnevnika tehničke službe za april (29. i 30) i maj 1944.

Appendix No. 9.
 Form 540.
 No. 352 (Yugoslav) Squadron,
 ROYAL AIR FORCE, MIDDLE EAST.
 JUNE, 1944.

TRAINING LECTURES.

ARMAMENT.

20 m/m. Oorlikon cannon.
 Hispano cannon.
 Reflection Sight.
 11.5lb and 250lb bombs.

ENGINE.

Merlin engine characteristics.
 All instruments and installations.
 Relationship of Boost Pressure to R.P.M.

HEIGHT FLYING.

Oxygen System.
 Functioning and handling of engine.

SPITFIRE.

Characteristics, installations, undercarriage system.

OTHER LECTURES.

Organisation of the Royal Air Force.
 History of the Royal Air Force.
 Bomber Command.
 France, 1940.
 Flying Discipline.
 Tactics.
 Night Flying.
 R/T. Procedure.
 Dinghy Drill.
 Aircraft Recognition.

MHO. ФНПЈ.
 АРМИЈА ЈУГОСЛАВИЈЕ - ВОЈНО-ВЪЗДУШНИ СЛУЖБА
 Бр. Пр. 10
 К. 6-6/10

P U N O M O Ć

U duhu odredaba ugovora, sklopljenog sa kraljevskim britanskim vazduhoplovstvom i klauzule ugovora po kojoj Komandant Narodno-Oslobodilačke Vojske ima pravo ponovo pozvati pod svoju neposrednu komandu ono vazduhoplovno osoblje koje je na osnovu ovog ugovora upisano u RAFVR. o v l a s č u j e m

vazduhoplovnog pukovnika Pirca da u moje ime ima pravo ponovo pozvati pod svoju neposrednu komandu i ispisati iz RAF-a svo ono jugoslovensko osoblje, koje je bilo predviđeno za izobrazbu u raznim stručnim školama RAF-a, pa još do danas posle dva meseca u ove škole nije moglo biti upućeno.

Pukovnik Pirc ima u vezi s tim pripremiti sve potrebno za transport ovog osoblja sporazumno sa britanskim vojnim vlastima, i rešiti postojeća pitanja celokupnog našeg vazduhoplovnog osoblja koje se sada nalazi u RAFVR.

12. jula 1944. god.

Vrhovni komandant NOV. i POJ.
MARŠAL JUGOSLAVIJE,



J. B. [Signature]

Punomoć pukovniku Francu Pircu, vazduhoplovnom predstavniku Vrhovnog komandanta NOV i POJ

Naredba Štaba Vazduhoplovstva NOVJ o uspostavljanju jugoslovenske komande na aerodromu Zemunik, 18. novembar 1944.

ŠTAB VAZDUHOPLOVSTVA
N. O. V. JUGOSLAVIJE

Broj 61
18. XI.

1944. STABU BAZE

B A R I.

Maršal je engleskom vazduhoplovstvu odobrio privremenu upotrebu triju naših aerodroma u primorskoj oblasti. Prvi takav aerodrom je Zemunik kod Začra, a posle oslobodjenja ostalog dela primorske oblasti odrediti će im se još dva aerodroma. Na aerodromu Zemunik postaviti i radio stanicu koja će moći da održava vezu sa Vrhovnim Štabom. Vreme i način održavanja veze dostaviti će se kada stanica bude uspostavljena.

Maršal je naredio da se na svim tim aerodromima odmah uspostave naše komande aerodroma.

U ova svrhu upućuje se major Boras Krešimir sa zadatkom da sprovede napred navedeno.

Umoljavate se da majoru Borasu omogućite izvršenje prednjeg naređenja u kom cilju stavite mu na raspolaganje potreban broj osoblja, vozila i ostalog potrebnog materijala.

Za komandanta aerodroma Zemunik može se postaviti vazd. poručnik Slobodan Popović koji se sada nalazi u [?].

Načelnik pukov. S. F. - S. N.

Za polit. komesara p. puk.

Komandant general

Appendix 2 to Form 540, No. 352 (Yugoslav) Squadron, R.A.F., A.F.

Month of May, 1944.

SERVICEABILITY SHOWN AGAINST ENGINE HOURS.

<u>Date.</u>	<u>Engine Hours.</u>	<u>Strength.</u>	<u>Serviceability.</u>
29/4/44.	13.	10	10
30/4/44.	23.40	10	10
1/5/44.	14.50	10	7
2/5/44.	-	10	9
3/5/44.	21.10	16	15
4/5/44.	14.25	18.	16
5/5/44.	17.40	18	15
6/5/44.	2.20	14	8
7/5/44.	9.20	14	8
8/5/44.	5.05	17	12
9/5/44.	16.30	17	9
10/5/44.	29.15	17	13
11/5/44.	11.30	16	12
12/5/44.	22.35	16	12
13/5/44.	28.10	16	12
14/5/44.	16.30	16	11
15/5/44.	25.50	17	12
16/5/44.	31.35	17	13
17/5/44.	44.50	17	14
18/5/44.	37.10	17	15
19/5/44.	49.20	17	15
20/5/44.	38.35	17	15
21/5/44.	No flying -	17	15 Visit of Col. Piré.
22/5/44.	35.35	17	12
23/5/44.	38.00	16	12
24/5/44.	47.00	16	12
25/5/44.	Sandstorm.	16	12
26/5/44.	39.35	15	12
27/5/44.	43.55	16	13
28/5/44.	17.10	16	14
29/5/44.	26.50	16	12
30/5/44.	23.00	16	14
31/5/44.	38.55	16	12

MHO 540 P.1
BY THE UNDER-SERJANTANT GENERAL
M. J. G. 10

Izvod iz dnevnika tehničke službe za april (29. i 30) i maj 1944.

APPENDIX "A"
 No. 352 (Yugoslav) Squadron, Par. 27
 Royal Air Force,
 MIDDLE EAST.
 M.H.O. 212 J.
 AFTER REFUEL - ACCOMMODATION PARA
 10/6-6/40

CYRENAICA AREA MOVEMENT CONTROL ORDER No.MCD/80/510.

1. **INFORMATION.** Authority 212 Group verbal dated 11.JUL.44. Main Party 352 IS SQUADRON is to move from LETE to 22 P.T.C. ALMAZA.
2. **INTENTION AND METHOD.** 352 IS SQUADRON will move by Forced March by road from LETE to AMIRIYA 18.JUL.44. Onward routing to destination under orders of M.C.O. ROADS, AMIRIYA.

Move will be in accordance with March Table below, which will be strictly adhered to.

SPED 18 m.i.h. DENSITY 20 V.T.M.

ROUTE:- BARCE - MARANA - LAMLUDA - DERMA - TOBRUCH - thence GREEN to AMIRIYA.

MARCH TABLE.

Dep. LETE	0600 hrs 16.JUL.44.
Halt	1200/1230 hrs.
Arr. LAMLUDA and Stage night.	1618 hrs.
Dep. LAMLUDA	0600 hrs 17.JUL.44.
Halt	1200/1230 hrs.
Arr. TOBRUCH refuel and Stage night.	1554 hrs.
Dep. TOBRUCH	0600 hrs 18.JUL.44.
Halt	1200/1230 hrs.
Arr. BU4 BU4 and Stage night.	1410 hrs.
Dep. BU4 BU4	0600 hrs 19.JUL.44.
Halt	1200/1230 hrs.
Arr. DABAA. and Stage night.	1910 hrs.
Dep. DABAA.	0600 hrs 20.JUL.44.
Halt	1200/1230 hrs.
Arr. AMIRIYA.	1254 hrs.

Marš-ruta zemaljskog ešelona od aerodroma Lete do Amirie; 16-20. jul 1944.

13
A4
41/6
6

(British
3 Miles
Forward)

H O N A K J, *Personnel Officer*
B.H.F.

CIPHER MSGE 41/6
AIR MIN KINGSWAY (CR) HQ BAF FOR NALJ BAR
FROM : BPO CRAI BNAF
P742 OCT 5 CONFIDENTIAL TOO 2330A

MEMBER	RS	ADJUTANT	CHIEF	FORCE
DATE	1040	1944		
TIME				
PASSE				

HYP FB (CA) SPITFIRE FIVE CHARLIE (BOMBER) JIG LOVE 325 (CB) 352 A
CYUGOSLAV S SQDN (C) THREE MILES SOUTH WEST OF TESLIC B
1445 HOURS DAY 4 OCT ROAD SWEEP JABLANICD SARAJEVO
KAONTH MAGLAM (CD) 5 CONE) 178152 A /F/LT JOVANOVIC
M.H.O. G.H.P.J.
APRES RAPPORT - SCHESS/ALAN/ST PATRICK
Sp. Per. 6-6/10 2 4

ROGER (PILOT) NEXT OF KIN LJUBICA JOVANOVIC (MOTHER)
VALTAZRA BOGISICA 3A ~~WILSON~~ BELGRADE ~~YUGOSLAVIA~~ (YUGOSLAVIA) (CYGORRA 71A?) 2
CTWO S MISSING PARTICULARS UNKNOWN .THREE) 352 (YSAF) SQDN 3

(GEORGE) ATTACKING TRAIN NEAR TESLIC AIRCRAFT HIT ON WING BY
FLAK THIS INFORMATION CAME FROM PILOT OVER R/T.HIS NUMBER TWO SAW
WHITE SMOKE ISSUING FROM ENGINE AND NOTIFIED PILOT AFTER FIVE
MINUTES FLYING PROBABLY BECAUSE DAMAGED? POWER PLANT .PILOT MADE
BELLY LANDING AND AIRCRAFT WAS SEEN TO TOUCH DOWN BOUNCE AND HIT A
TREE HALF OF WING AND PART OF TAIL TORN OFF AIRCRAFT CARRIED ON
AND ENTERED A WOOD DID NOT CATCH FIRE AFTER CRASH .
765 CHARLIE NO REPEAT NO (K) KINNOT

TO 052352A TOR 060832A TOD 060932A / 13
C +1013+ARM +0

DIST :- BAF+

Izveštaj o udesu Ratka Jovanovića, 5. oktobar 1944.

ACTION BEFORE FLIGHT										ACTION AFTER FLIGHT									
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)	(14)	(15)	(16)	(17)	(18)	(19)	(20)
Serial No. of Order	Date	AIKRAFT	CAPTAIN OF AIRCRAFT AND AIRCRAFT	Was it a 1st time (checked)	Days of absence of flight	DUTY OR PRACTICE ORDER	Destination of flight	Latitude of flight	Longitude of flight	Altitude of flight	Time of take-off	Time landed	Time of flight	They cannot out, or reason for not doing so (to be filled in for the pilot)	Remarks	Signature of Pilot	Signature of Captain	Signature of Observer	Signature of Commander
1	3-31	MARINOVIC	CEMITICH	yes	no	to Vrs for refueling					06:20	07:20	-50	D.C.O.					
2		REBULA	CEMITICH	yes	no						06:45	07:20	-45						
3		REBULA	CEMITICH	yes	no						06:45	07:20	-45						
4		KLOKOCOVNIK	ANTONCIC	yes	no						06:45	07:20	-45						
5		ANTONCIC	ANTONCIC	yes	no						06:45	07:20	-45						
6		MARICEX	MARICEX	yes	no						06:45	07:30	-45						
7		MARINOVIC	CEMITICH	yes	yes	Since the power station at Vrs					07:45	08:50	205						
8		CEMITICH	CEMITICH	yes	no						07:45	09:10	205						
9		REBULA	CEMITICH	yes	no						07:45	09:10	205						
10		KLOKOCOVNIK	ANTONCIC	yes	no						07:45	09:10	205						
11		ANTONCIC	ANTONCIC	yes	no						07:45	09:10	205						
12		MARICEX	MARICEX	yes	no						07:45	09:10	205						
13		MARINOVIC	CEMITICH	yes	no	to - CANNE					12:00	12:45	-45						
14		CEMITICH	CEMITICH	yes	no						12:00	12:45	-45						
15		ZAVRSNIK	ZAVRSNIK	yes	no						12:00	12:45	-45						
16		KLOKOCOVNIK	ANTONCIC	yes	no						12:00	12:45	-45						
17		ANTONCIC	ANTONCIC	yes	no						12:00	12:45	-45						
18		MARICEX	MARICEX	yes	no						12:00	12:45	-45						
19	1-20	R. VLADY	ZAVRSNIK	yes	yes	Since the installation at Vrs					07:00	08:50	150						
20		S. ZAVRSNIK	ZAVRSNIK	yes	no						07:00	08:50	150						
21	2-20	R. VLADY	ZAVRSNIK	yes	yes	Since the installation at Vrs					09:15	10:50	135						
22		S. ZAVRSNIK	ZAVRSNIK	yes	no						09:15	10:50	135						
23		G. DVORSKI	DVORSKI	yes	no						09:15	10:50	135						
24	4-20	B. MARINOVIC	ANTONCIC	yes	no	Since the installation at Vrs					10:00	10:50	-50						
25		O. KLOKOCOVNIK	ANTONCIC	yes	no						10:00	10:50	-50						
26		E. ANTONCIC	ANTONCIC	yes	no						10:00	10:50	-50						
27		S. REBULA	DVORSKI	yes	no	Since the installation at Vrs					09:00	11:00	150						
28		G. DVORSKI	DVORSKI	yes	no	MOSTAR - SARAJEVO					09:00	11:00	150						
29	6-20	B. MARINOVIC	ANTONCIC	yes	yes	Since the installation at Vrs					09:20	11:00	140						
30		O. KLOKOCOVNIK	ANTONCIC	yes	no	Since the installation at Vrs					09:20	11:00	140						
31		R. VLADY	ANTONCIC	yes	no	MOSTAR - SARAJEVO					09:20	11:00	140						
32		A. ANTONCIC	ANTONCIC	yes	no						09:20	11:00	140						
33		B. MARINOVIC	ANTONCIC	yes	no	Since the installation at Vrs					13:20	15:00	140						
34		O. KLOKOCOVNIK	ANTONCIC	yes	no	Since the installation at Vrs					13:20	15:00	140						
35		A. REBULA	ANTONCIC	yes	no	Since the installation at Vrs					13:20	15:00	140						
36		G. DVORSKI	DVORSKI	yes	no	Since the installation at Vrs					13:20	15:00	140						

Izvod iz knjige letenja pilota 2. eskadrile NOWI od 1 - 6. decembra 1944.

CERTIFICATES OF QUALIFICATION AS FIRST PILOT

[K.R. & A.C.I., para. 805, clause 5]

Name Marinovič, Miloš Rank F/Lt

(i) Certified that the above named has qualified as a First Pilot (day only)

On (Type)	Date	Unit	Signature and Rank

(ii) Certified that the above named has qualified as a First Pilot

On (Type)	Date	Unit	Signature and Rank
HARVARD	2/6/54	Y.S.H.U.	Jack Torrance S/Lt
HURRICANE	17/3/54	357 (Y) SQDN	Jack Torrance S/Lt

Iz letačke knjižice Miloša Marinovića, sa upisanim sertifikatom za letenje „harvardom“ i „harikenom“

ATTENDIX "A"

COPY SIGNAL.

From:- H.Q., B.A.F.
To:- 281 WING (R) VIS, H.Q., M.A.A.F.

M.H.O. S.H.P.J.
M.H.E. S.H.P.J. S.H.P.J. S.H.P.J. S.H.P.J.
Sp. Per. _____
K. _____

0.235 1st. Jan. SECRET.

352 Squadron to move with A Party but no (R) no K.T. to Vis for temporary operation from that base as soon as shipping can be arranged.

Request immediate advice of number of personnel and weight of equipment in shipping tons to be moved so that shipping arrangements can be effected of which you will be advised.

IMMEDIATE.

COPY LETTER.

From:- Headquarters, No. 281 Wing, R.A.F., C.M.F.
To:- Officer Commanding, No. 352 (Y) Squadron.
Date:- 15th. January, 1945.
Ref:- ~~XXXX~~ 281W/213/Org.

MOVEMENT - "A" PARTY - No. 352 (Y) Squadron.

Information has been received from Headquarters, Balkan Air Force, that your "A" Party, consisting of 2 officers, 10 Senior N.C.Cs and 123 airmen, are to proceed forthwith from CANNE to VIS, via road and sea.

- For information (a) a meal has been arranged at No. 53 I.T.C. for your personnel on arrival. (b) R.A.F. Movements, FCGH have been notified of the proposed move, and no further action in this respect need be taken by your Squadron. (c) an air lift of one Dakota, for pilots' kit will be available when the aircraft are flown in, the date of movement of aircraft not yet being available.
- It is essential that this party arrives at No. 53 I.T.C. before 0200 hours on 16th. January, 1945, together with a maximum load of equipment of 40 tons.
- You are to prepare a Movement Order, and documents to conform with H.Q., B.A.F. Movements Admin. Memorandum No. 1. You are to notify the Senior Admin Officer immediately the road convoy is ready to proceed.
- This letter may be taken as authority for the movement.

(sgd) T.G. DAVIS. T/ldr.
for Group Captain, Commanding,
No. 281 Wing, R.A.F., C.M.F.

*Naređenje Štaba 281. vinga BAF o prebaziranju 1. eskadrile na Vis
1. januar 1945.*

Podrška jedinicama 8. korpusa NOVJ

U drugoj polovini 1944, koja označava preokret u završnoj ofanzivi za konačni slom fašizma u Evropi, savezničke jedinice beleže krupne i značajne vojne pobeđe.

U okviru preuzetih obaveza i jedinstvene strategije, zaključene na Teheranskoj konferenciji (28 novembar – 2 decembar 1943), savezničke armije razvijaju obimne i po rezultatima krupne operacije.

Angloameričke armije beleže značajne uspehe u borbi protiv nemačkih jedinica u Italiji, u kojoj su, nastupajući ka tzv. Gotskoj liniji prema severu, 4. juna 1944. zauzele i Rim. Dva dana kasnije, 6. juna otpočela je najveća desantna operacija u istoriji drugog svetskog rata – iskrcavanje u Normandiji u kome je bilo angažovano 26 – 30 divizija, oko 13.000 aviona i 7.000 brodova. Za dvadeset i četiri dana borbe saveznici su u Normandiji stvorili mostobran širine 120 km, a dubine 10–20 km i nastavili prodiranje u Francusku. Otvaranjem drugog fronta u Evropi započelo je rušenje Hitlerovog, tzv. Atlantskog bedema.

Crvena armija je, 10. juna, započela letnju ofanzivu na sistem utvrđenja u Finskoj, na tzv. Manerhajmovu liniju, i na beloruskom frontu, upravo 22. juna – na dan kada je, tri godine ranije, napala Hitlerova armija. U to vreme Crvena armija je ratovala na 11 frontova, raspolagala sa 6,9 miliona vojnika i jakom ratnom tehnikom: 9985 tenkova i samohodnih oruđa, 97.050 topova i minobacača i 14.787 borbenih i drugih aviona.¹¹²

U takvoj situaciji, u kojoj su nemačke jedinice trpele poraze sa svih strana, sve je više dolazio do izražaja strategijski značaj Balkanskog poluostrva, odnosno Jugoslavije. Naime, na jugoslovenskom ratištu nemačka Vrhovna komanda držala je 659.000 vojnika. U to vreme u nameri da štiti južni bok, koji bi bio ugrožen eventualnim isrcavanjem saveznika na Balkan ali i da se zaštiti od prodora Crvene armije, nemačka Vrhovna komanda oružanih snaga je sve svoje snage na Balkanskom poluostrvu, koje su brojale oko 970.000 vojnika, skoncen-

¹¹² Izvor: Dušan Lukač, „Treći Rajh i zemlje jugoistočne Evrope“, III, Beograd, 1987; N. Anić, S. Joksimović i M. Gutić, „Narodnooslobodilačka vojska Jugoslavije“, Beograd, 1982; „Oslobodilački rat naroda Jugoslavije (1941–1945)“, knj. 2, Beograd, 1958.

trisala pod komandu „Jugoistoka“. Vrhovni vojni komandant „Jugoistoka“ feldmaršal Maksimilijan fon Vajks, komandovao je nemačkim, bugarskim, mađarskim i kvislinškim jedinicama, svrstanim u:

– Grupu armija „E“ na grčko-makedonskom operativnom području, ukupne jačine oko 350.000 vojnika;

– 2. oklopnu armiju, na teritoriji Hrvatske, Bosne i Hercegovine, Crne Gore, dela Srbije i Albanije, jačine oko 560.000 vojnika svrstanih u 5. SS i 9. SS brdski korpus, 15. i 21. brdski korpus i u 69. armijski korpus, i

– trupe vojnoupravnog komandanta „Jugoistok“, pod čijom upravom su bile okupatorske i kvislinške snage u Srbiji.

Osim tih jedinica, u sverooistočnom delu Slovenije nalazile su se i policijske snage iz komande 18. korpusne oblasti u Austriji, dok je 97. armijski korpus iz komande Grupe armija „C“, koja je bila stacionirana u Italiji, držao preostali deo Slovenije i Istru.

Iako su za jugoslovensko ratište, praktično, bile odvojene ogromne snage, nemačka vojska nije uspela da ovlada tim prostorom, niti da uništi NOVJ.

Snage narodnooslobodilačke vojske Jugoslavije¹¹³, u to vreme kontrolisale su sledeće teritorije:

– poluostrvo Istru i Sloveniju – 7. i 9. udarni korpusi i 4. operativna zona

– teritoriju između reke Save i Drave, severno od Drave, planine u Slavoniji – 6. i 10. udarni korpus

– slobodnu teritoriju od Save do Jadranskog mora, ostrva i priobalni rub, zaleđe od komunikacija dolinama reka Une i Bosne – 4, 5, 8. i 11. udarni korpus.

– dolinu reke Bosne, Spreča i Prača – 3. i 12. udarni korpus

– rejon Nikšić – Bileća – Trebinje – Nevesinje – 2. udarni korpus i Primorska operativna grupa

– deo Šumadije – 2. šumadijska brigada i partizanski odredi

– veći deo Vojvodine – dve jedinice Glavnog štaba NOV i POJ Vojvodine

– veći deo teritorije Makedonije – jedinice Glavnog štaba NOV i PO Makedonije

– manje partizanske jedinice Glavnog štaba za Kosovo i Metohiju deo Kosova i Metohije

– dolinu gornjeg toka reke Lim i područje Andrijevića – Berane

– Bijelo Polje – 1. proleterski korpus i Operativna grupa divizija

– slobodnu teritoriju u Srbiji – 2. operativni korpus

U to vreme saveznička avijacija sve češće leti kroz vazdušni prostor Jugoslavije, tukući neprijateljeve ciljeve u Austriji, južnoj Nemačkoj, Mađarskoj i Rumuniji, dejstvujući takođe i po jugoslovenskoj teritoriji.

¹¹³ Ibid.

Neposredno po prebaziranju na saveznički aerodrom Kane u Italiji, 1. eskadrila NOVJ, a nešto kasnije i 2. eskadrila, pružaju vazduhoplovnu podršku jedinicama naših korpusa, od kojih će najintenzivnija biti 8. korpusu NOVJ, odnosno kasnije jedinicama 4. jugoslovenske armije, a isto tako i jedinicama Mornarice NOVJ.

Podrška je pružana u cilju slamanja neprijatelje odbrane po celoj dubini njegovog strategijskog rasporeda, zatim radi izviđanja neprijateljevih jedinica, ili prilikom protivnapada i gonjenja od strane naših kopnenih jedinica i ratne mornarice, odnosno u cilju potpomaganja prilikom zarobljavanja i uništenja neprijateljevih jedinica.

Prvi ratni zadatak u sklopu vazduhoplovne podrške jedinica 8. korpusa NOVJ od strane naše avijacije izvršen je 18. avgusta 1944, koji ujedno predstavlja i prvi ratni zadatak 1. eskadrile NOVJ.

Jedinice 8. korpusa NOVJ (9, 19, 20. i 26. divizija, delovi 1. tenkofske brigade i artiljerijska korpusna grupa) izvodile su sledeće borbene aktivnosti:

- operaciju za oslobodjenje Dalmacije, od 12. septembra - 9. decembra 1944;

- kninsku operaciju, od 26. novembra - 4. decembra 1944, i

- mostarsku operaciju, od 6 - 14. februara 1945.

Radi izvođenja ratnih dejstava u vazduhoplovnoj podršci operacija 8. korpusa NOVJ, 1. i 2. eskadrila bazirane su na sledećim aerodromima:

- Kane, kod Termolija u Italiji, od 18. avgusta - 1. eskadrila; od 13. oktobra - 2. eskadrila, i

- Vis, od 18. avgusta 1944 - 30. januara 1945 - stalni detašman 1. eskadrile, a od 31. januara - 16. aprila 1945 - kompletna 1. eskadrila; od 20. oktobra 1944 - 10. februara 1945. - detašman 2. eskadrile.

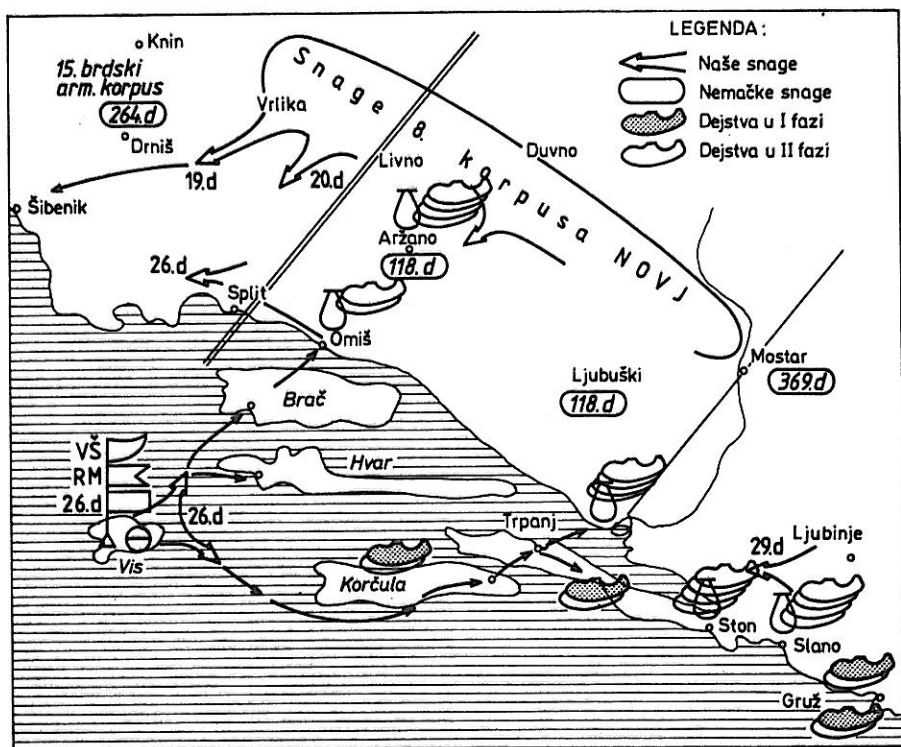
Pored zadataka u podršci operacija 8. korpusa NOVJ, piloti 1. i 2. eskadrile NOVJ izvršavali su i druge ratne zadatke.

Dejstva u operaciji za oslobodjenje Dalmacije

Jedinice 8. korpusa NOVJ operaciju za oslobodjenje Dalmacije izvele su u borbi protiv jakih neprijateljevih jedinica iz 15. brdskog i 5. SS brdskog korpusa, mornaričkih snaga i kvislinških jedinica (ustaško-domobranskih i četničkih snaga). Na području Dalmacije neprijatelj je raspolagao sa 62.000 vojnika i modernom artiljerijom, tenkovima i dr. podržavan i slabim avijacijskim snagama iz vazduha.

Dejstvo avijacije u operaciji za oslobodjenje Dalmacije (šema 2) odvijalo se u dve faze:

- prva, od 18. avgusta do 27. septembra 1944, kada je, praktično, okončana vazduhoplovna podrška jedinicama 8. korpusa za oslobađanje južnodalmatinskih ostrva, kada avijacija svoja dejstva usmerava na



Dejstva u operaciji za oslobođenje Dalmacije (6. septembra – 18. novembra 1944)

podršku naših jedinica koje vode borbu protiv delova 118. divizije na obali i obalnom rubu, protiv 264. divizije na Šolti i nemačke 369. legionarske divizije na Pelješcu; i

– druga, od 1. oktobra do 3. novembra, odnosno u dve podfaze: prva od 1 – 7. oktobra u operacijama za Ston, i druga od 18. oktobra do 3. novembra, kada dolazi do oslobađanja južne Dalmacije, iskrcavanja 26. narodnooslobodilačke divizije i borbi za Split, Šibenik i Zadar.

1) *Dejstva u prvoj fazi operacije za oslobođenje Dalmacije* otpočinju 18. avgusta, kada je u lovačkoj zaštiti britanskih lovaca – bombardera iz 32. skvadrona leteo par 'spitfajera Vc' čije su posade činili kapetan Mileta Protić, kao vođa, komandir eskadrile i kapetan Franjo Kluz, kao pratilac. Britanski piloti su dejstvovali po neprijateljevim pozicijama u selu Škrabalići, južno od Janjine na Pelješcu, na kome su se tada nalazili delovi nemačke 369. legionarske divizije. Dejstva na kopnu protiv tih snaga uspešno su vodile jedinice 26. divizije. Lovачka pratnja trajala je ukupno dva časa, sa poletanjem i sletanjem na aerodrom Kane.

Istog dana izvršen je još jedan ratni zadatak, operacija br. 2, kada je, takođe u lovačkoj zaštiti britanskih 'spitfajera IX' iz 32. skvadro-

na, koji je izviđao komunikaciju Trebinje – Bileća, leteo par sa posadama: poručnik Leopold Ankon, kao vođa, i kapetan Branko Kraus, kao pratilac.

U izveštaju operacije br. 1. je upisano:

„Britanski lovci-bombarderi promašili cilj. Inače, bez događaja“!¹¹⁴

A u izveštaju operacije br. 2:

„Na putu nije pronađen nikakav cilj, te napad nije vršen“¹¹⁵

U lovačkoj zaštiti četvorke iz 249. skvadrona 281. vinga, 19. avgusta, leteli su kapetan Ratko Jovanović, komandir „A“ flajta i poručnik Nedeljko Pajić. Britanski lovci nisu uspjeli da unište benzinsko skladište u luci Gruža, jer je bila jaka protivavionska artiljerija. Tog dana su i prvi put sleteli naši piloti na aerodrom na Visu, te je let trajao samo 40 minuta. Prilikom sletanja pratilac je, zbog nepoznavanja terena, lakše ošteti avion.

U operaciji br. 4, takođe 19. avgusta, odeljenje 32. skvadrona mitraljiralo je i bombardovalo komunikaciju Plana – Gačac, dok je par 1. eskadrile NOVJ, zastavnik Aleksandar Vuković i mlađi vodnik Husein Okanović, izvodio taktičko izviđanje i bio u lovačkoj zaštiti britanskih aviona. I oni su sletali na viški aerodrom.

Britanski lovci-bombarderi su, 20. avgusta, bombardovali nemačke položaje, delove 264. divizije u Sinju, koje je branila jaka PAA. Odeljenje 'spitfajera IX' 249. skvadrona BAF štitili su piloti vodnik Živorad Gavrilović i potporučnik Šime Fabjanović.

U operaciji br. 5. takođe istog dana, prvi put su poleteli zastavnik Hinko Šoić i vodnik Mehmedalija Lošić. Bila je to, takođe, zaštita pet britanskih lovaca-bombardera 249. skvadrona, pri taktičkom izviđanju komunikacije Jablanica – Ilidža. U dnevniku 1. eskadrile, pod operacijom 6. je upisano:

„Dva 'spitfajera' su pratila pet 'spitfajera' na izviđanju i bombardovanju Jablanica – Ilidža, 0920 – 0950 sa baze na Visu, 1050 – 1250 na izviđanje sa bombama, 1125 – 1225 nad ciljem. Svi 'spitfajeri' 253. skvadrona su mitraljirali jedan voz teretni u blizini Jablanice. Zastavnik Šoić i vodnik Lošić su mitraljirali isti teretni voz dva puta. Lokomotiva i oko deset vagona uništeni. 'Spitfajeri' 253. skvadrona su bombardovali jedan drugi teretni voz na železničkoj stanici u Dragočaju. Više pogodaka na vagona i jedan direktan na lokomotivu. Voz i tri lokomotive uništeni od mitraljiranja (avioni 253. skvadrona i vodnik Lošić). Zastavnik Šoić je napao još dva teretna voza približno tri km sz. od Jablanice, svaki voz je oko deset vagona. Napao ih je dva

¹¹⁴ Zbornik NOR, tom X, knj. 1, dok. 41. Ovaj izveštaj se nalazi u Arhivi VII k. 1450, reg. br. 8/8-4. Autor raspolaže i prevodom izveštaja pilota 1. eskadrile NOVJ iz britanskih izvora za period do 31. decembra 1944, koji se donekle razlikuje od objavljenih u tomu X, knj. 1. i 2. Prevod se nalazi u k. 1466/B, f. 2, br. dok. 19-1 do 19-36.

¹¹⁵ Op. cit. knj. X, dok. 41.

puta. Para i crni dim sa vatrom se pojavio iz lokomotive. Jedna lokomotiva i šest vagona uništeni, jedna lokomotiva i četiri vagona jako oštećeni. Avion pogođen od protivavionske vatre. 1510 – 1555 sa Visa u bazu“¹¹⁶

Do otpočinjanja vazduhoplovne pripreme kninske operacije piloti 1. eskadrile su izvršili još dva ratna zadatka, 21. avgusta. U operaciji br. 7, takođe radi pružanja lovačke zaštite britanskim pilotima iz 32. skvadrona i bombardovanja železničke stanice u Tarčinu, na pruži Sarajevo – Konjic, leteli su kapetan Ratko Jovanović i zastavnik Đuro Tomšić. Operacija br. 8. bila je otkazana zbog zabrane Komande BAF, a u operaciji br. 9, u ukupnom trajanju leta 3,40 časova, leteli su kapetan Arkadije Popov i zastavnik Mirko Kovačić, pružajući lovačku zaštitu 'spitfajerima' 249. skvadrona.

Tako su u četiri dana, kada je izvršeno 16 avio-poletanja¹¹⁷, ratne zadatke, dakle izvršilo 16 pilota, od ukupno 23, koliko ih je tada bilo u eskadrili.

Letovi sa aerodroma Kane, zbog ciljeva koji su se nalazili na drugoj strani Jadranskog mora, bili su većeg akcionog radijusa, što je uticalo na smanjenje borbenog kompleta naoružanja aviona. Uporedo sa uvežbavanjem sletanja, odnosno poletanja sa aerodroma na Visu, planirani ciljevi su bili u dubljoj unutrašnjosti naše teritorije, što je takođe uticalo na ograničenje u bojevom kompletu, na račun punjenja gorivom. Iako su zadaci biti teški, Štab 281. vinga je određivao naše pilote radi pružanja lovačke zaštite drugih skvadrona BAF i, istovremeno, im davao da tuku ciljeve koji su bili branjeni jakom PAA vatrom.

Već od 23. avgusta na ratne zadatke piloti 1. eskadrile lete u većim formacijama. Šestorku 'spitfajera' toga dana je predvodio komandir eskadrile, major Mileta Protić, a kao piloti su leteli: Kluz, Šoić, Ankon i Živorad Gavrilović. Formacija je tukla ciljeve u Marčetiću, 20 km severozapadno od Knina, u kome su se tada nalazili delovi nemačke 264. divizije i ustaške jedinice. Piloti su poletali sa Visa, a samo posle 25 minuta uspešno tukli ciljeve.

U operaciji br. 11 takođe je dejstvovala šestorka aviona koja je, 24. avgusta, bombardovala nemačku živu silu (delovi 264. divizije) koja se nalazila u mestu Vrljke na Rabu, a protiv kojih je dejstvovala naša 20. NO divizija. Grupu je predvodio kapetan Popov, pratioci su bili: potporučnik Milan Srdanović, zastavnik Milan Delić, vodnik Marjan Semolič, kapetan Đuro Ivanišević i poručnik Nedeljko Pajić. Piloti su bili precizni i sve bombe su pale u područje cilja, uprkos jakoj

¹¹⁶ Arhiv VII k. 1466/B, reg. br. 19-2/3; uporediti sa izveštajem objavljenim u tomu X, knj. 1, dok. 44; prema njemu su uništene četiri lokomotive, a u objavljenom britanskom izvoru ukupno šest.

¹¹⁷ Autor obrađuje zadatke koje su izvršili piloti naših eskadrila. U britanskim izvorima daju se podaci o letenju drugih skvadrona BAF, kao u ovom slučaju, ali samo koliko se odnose na uzajamne akcije. Detaljnije o dejstvu BAF nad teritorijom Jugoslavije u glavi X – međunaslov: „Odnosi sa Štabom 281. vinga BAF“

PAA-vatri i dugom trajanju letenja, s obzirom da je poletanje i sletanje bilo na aerodromu Kane.

Da su piloti 1. eskadrile odista bili odlično osposobljeni za izvršavanje ratnih zadataka ukazuje i činjenica da je, na primer, kapetan Ratko Jovanović u letu istog dana (operacija br. 12) uspešno izvršio zadatak, jer je otkrio položaj baterije SPAA, za kojom su tri dana bezuspešno tragali britanski piloti.

Uporedo sa zaštitom britanskih lovaca, naši piloti su tukli i druge neprijateljeve ciljeve. U operaciji br. 13 – pratnja britanskih 'harikena IV' iz 6. skvadrona 281. vinga BAF i napad na radarsku stanicu na Rabu – dejtvoval je par 'spitfajera':

„Napad izvršen u 18.00 časova. Britanski 'harikeni' pogodili cilj sa više raketa. 'Spitfajeri' dva puta mitraljirali dve zgrade Radar-stanice.

Naši gubici: 0 (jedan avion oštećen, metkom od 200 mm).

Nepr. gubici: dve zgrade Radar-stanice uništene!¹¹⁸

Dvadeset i šestog avgusta, na krajnjoj granici doleta aviona, s obzirom da je poletanje takođe bilo sa aerodroma Kane, letela je šestorka koju je predvodio zastavnik Šoić. Bilo je to taktičko izviđanje komunikacije Željuša – Jablanica – Konjic, i zadatak je izvršen veoma uspešno:

„Nad ciljem od 09.50 časova. Bombardovali 4 kompozicije u žel. stanici Konjic. Sve bombe u cilju i čitava stanica obuhvaćena dimom. Pri povratku zastavnik Šoić i vodnik Lošić mitraljirali i zapalili jedan teretni voz u žel. stanici Lisičići. Umerena p.a. vatra iz Konjica.

Naši gubici: 0

Nepr. gubici: 4 voza u Konjicu (tačni rezultati neosmotreni)

1 voz u Lisičićima!¹¹⁹

Pored mitraljiranja ciljeva, posade su uspešno i bombardovale. Prilikom taktičkog izviđanja na delu marš-rute Gacko – Nevesinje, 26. avgusta, operacija br. 17, odeljenje kapetana Popova je uspešno bombardovalo kasarnu u Nevesinju.

Ali, bilo je i takvih ratnih zadataka u kojima, prilikom taktičkog izviđanja, nisu bili uočeni ciljevi ili usled slabih meteoroloških uslova, jake neprijateljeve PAA, dobrog kamufliranja, ili, jednostavno, što prethodni podaci o mogućoj lokaciji cilja nisu dati precizno. Zbog toga, na primer, nisu bombardovani ciljevi u selu Obrovac, na komunikaciji Sinj – Livno, 28. avgusta, operacija br. 25. iz Kane, jer su delovi nemačke 373. legionarske divizije, kao i manje ustaške i četničke snage, blagovremeno odstupile. Odeljenje koje je predvodio potporučnik Milan Srdanović nije bilo u stanju da osmotri učinak bombardovanja.

¹¹⁸ Zbornik NOR tom, X, knj. 1, dok. 47.

¹¹⁹ Op. cit., dok. 49; u izveštaju operacije br. 13 (koja se vodi kao operacija br. 9. sa Visa) iz britanskih izvora umesto Lisičića navode se Risičići i da je u rejonu Konjica dejtvovala srednja protivavionska vatra; k. 1466/B; reg. br. 19-3/2.

Međutim, prilikom bombradovanja kasarne u Bileći 30. avgusta, operacija br. 30, cilj je bio potpuno razoren, jer su piloti šestorke, koju je predvodio kapetan Popov, sve bombe bacili na cilj.

Tokom podrške operaciji 8. korpusa NOVJ polako su se uključivali i ostali piloti 1. eskadrile NOVJ. Tako je na prvi ratni zadatak u ovoj operaciji, kao šesti pratilac leteo i potporučnik Luidi Ruđi, te se time ciklus učešća svih pilota (23) potpuno zaokružio. Pojedini piloti, u prethodnim danima, izvršavali su ratne zadatke i više puta, kao Protić, Jovanović, Popov, Šoić i Ivanišević.

Posle dužeg perioda, ukupno 14 dana, kada su piloti izvršavali ratne zadatke u kninskoj operaciji, a istovremeno pružali podršku i Mornarici NOVJ, ponovo su izvršavani zadaci u podršci jedinica 8. korpusa NOVJ, koje su vodile upornu borbu na obalskom pojasu. Tako su 14. septembra, operacija br. 76, piloti: Kluz, Okanović, Srdanović i Šime Fabjanović bombardovali Omiš. Vođa četvorke 'spitfajera' pilot Franjo Kluz je tom prilikom poginuo:

„Sve bombe pogodile cilj. Prilikom napada izgubljen kapetan Kluz. Pratioci su videli kako izvlači avion iz obrušavanja, te su ga izgubili iz vida u seni brda. Udar aviona u zemlju ili more, pratioci nisu osmotrili. Slaba mitraljeska vatra sa zemlje.

Nepr. gubici: Neosmoteni“¹²⁰

Potpomažući dejstva 19. NO divizije, koja je u septembru vodila teške borbe protiv nemačke 264. divizije, četvorka 'spitfajera' – Srdanović, Kovačić, Okanović i Ciril Vrabić – bila je upućena 24. septembra, operacija br. 98. iz Kanea, da bombarduje kasarnu u Sinju. Meteorološki uslovi bili su potpuno nepovoljni:

„Oblačnost 10/10¹²¹ od 1200 – 1500 metara. Bombardovanje izvršeno kroz malu rupu u oblacima u blagom obrušavanju. Pogodaka nije bilo“.¹²²

Kako se na prostoru od Nevesinja do Splita nalazila nemačka 118. divizija (sa štabom u Ljubuškom) to je, takođe 24. septembra, operacija br. 99. iz Kanea, upućena četvorka da bombarduje nemački štab. Podaci iz Štaba 19. NO divizije bili su precizni: štab se nalazio u šumici, na istočnom kraju Ljubuškog. Četvorka aviona – piloti Ankon, Luidi, Ivanišević i Kraus – uspela je da se provuče kroz 'rupu' u oblacima, da osmotri cilj i da bombarduje šumu. Četiri bombe su pogodile, a isto toliko promašile.

S obzirom da ovom prilikom nisu bili detaljno osmotreni pogoci, to je 27. septembra na isti cilj upućena još jedna četvorka, operacija br. 101. iz Kanea, koja je uspešno bombardovala zgrade u kojima su bili smešteni delovi nemačke 118. divizije.

¹²⁰ Zbornik NOR, tom X, knj. 1, dok. 73.

¹²¹ Meteorološka služba RAF upotrebljavala je za nebo potpuno prekriveno oblacima oznaku 10/10, dok današnja, u RV i PVO, koristi oznaku 8/8

¹²² Op. cit. knj. X, dok. 90.

2/ Drugu fazu u operaciji za oslobodenje Dalmacije jedinice 8. korpusa NOVJ su izvele u okviru dve potfaze:

- prva, borbe kod Stona, od 1 - 17. oktobra 1944, i
- druga, oslobodenje obale i priobalnog pojasa, od 18. oktobra do 3. novembra, kada dolazi do iskrcavanja 26. NOV divizije na kopno, oslobađanja južne Dalmacije u borbi za Split, Šibenik i Zadar.

Dejstva avijacije u borbi za Ston bila su ojačana i napadima u velikim formacijama pilota 2. eskadrile NOVJ, koja je prvi ratni zadatak posle prebaziranja iz severne Afrike na italijanski aerodrom Kane izvršila 13. oktobra 1944.

Iako su jedinice 8. korpusa NOVJ vodile borbu kod Stona 17 dana, avijacija je bila uključena u poslednjih šest dana, počev od 12. oktobra, i to naletima većih formacija i vrlo sasređenih udara.

Tako su piloti 1. eskadrile 12. oktobra u dva udara, sa ukupno 16 avio-poletanja, odnosno u okviru dve osmorke, bombardovali Ston, pružajući vatrenu podršku 26. diviziji protiv nemačkog 370. puka iz 369. legionarske divizije. Toga dana su, naime, 1. i 11. brigada 23. NO divizije oslobodile Pelješac, da bi 13. oktobra bile spremne za izvršavanje narednih zadataka.

Prvu osmorku, operaciju br. 110. iz Kanea vodio je pilot Šoić, a drugu - operaciju br. 111 - pilot Popov. Prvu osmorku je žestoko napala PA-artiljerija, ali piloti su uspeli da sve bombe bace na razne neprijateljeve ciljeve u gradu. U drugom udaru, piloti druge osmorke iznenadili su PAA, tako da su od 16 bombi samo dve pale van naznačenog cilja. Drugi nalet nije mogao da se izvrši, jer je PAA tukla mnogo jače.

Idućeg dana, 13. oktobra, na bombardovanje Stona takođe su bile upućene dve osmorke 1. eskadrile NOVJ. Prva grupa, koju je predvodio major Branko Kraus, operacija br. 113. iz Kanea, od 16 bombi imala je četiri podbačaja, a u drugoj osmorki, koju je vodio poručnik Nedeljko Pajić, operacija br. 116¹²³, od 16 bombi, samo su dve promašile ciljeve.

Promašaja takođe nije bilo ni 14. oktobra, kada je osmorku, predvodio komandir eskadrile, major Mileta Protić, operacija br. 117.

Ston su uspešno raketirali piloti 2. eskadrile NOVJ 14. oktobra, u operaciji br. 2. iz Kanea. Šestorku 'harikena IV RP' predvodio je potporučnik Stanislav Vouk, uz lovačku zaštitu dva 'spitfajera Vc' iz 1. eskadrile. O uspešnom raketiranju pilota 2. eskadrile u izveštaju stoji:

„Napadnuti neprijateljski položaji (bunker) i postignuti direktni pogoci na iste.

¹²³ Redosled operacija 1. eskadrile NOVJ uzet je prema izveštajima objavljivanim u tomu X, knj. 1. i 2, s obzirom da su drugi izveštaji u k. 1466/B imali dvostruku numeraciju: prema dnevnom izvršenom zadatku i u isto vreme i prema broju avio-poletanja

P. A. odbrana: 20 mm i mitraljezi, srednje jačine, vatra tačna.

Naši gubici: 0

Neprijatelj je pretrpeo gubitke u ljudstvu i materijalu“.¹²⁴

Gađanje, bombardovanje i raketiranje u borbama za Ston nastavljeno je i 15. oktobra kada je sedmorku 'spitfajera' predvodio major Protić, koji je na čelu formacije leteo i idućeg dana, 16. oktobra. Ona je, uz bombardovanje Stona, izvršavala i taktičko izviđanje komunikacije Dubrovnik – Metković. U izveštaju operacije br. 119. stoji:

„Niska oblačnost 6/10 od 1500 – 4000 m. otežavala je izvršavanje zadatka. 6 bombi je palo u grad Ston, a 2 su promašile. Nikakav objekat za napad nije pronađen na putu od Dubrovnika do Metkovića“!¹²⁵

Na zapadnoj strani Stona nalazili su se dobro utvrđeni i uređeni bunker, koje su 16. oktobra napadali piloti Srdanović i Gavrilović (operacija br. 120).

Istog dana Ston je bombardovalo i odeljenje 'spitfajera', na čijem je čelu leteo major Popov (operacija 121) i to je bio njegov poslednji ratni zadatak:

„Niska oblačnost od 5 do 10/10 otežala je izvršenje zadatka. Napad na Ston izvršen u 15.00 sati. Sve bombe pale u grad. Nakon toga avioni su počeli izviđati počevši od Dubrovnika prema Metkoviću. Niski oblaci su ih prisilili da lete na visini ispod 300 m. Iznad Slanog su iznenada upali u jaku p.a. vatru od 20 i 40 m/m. Sva 4 aviona su izvršili nagli zaokret, da bi izbegli p.a. vatru. Major Popov A. je pri tome izgubljen, verovatno pogođen od p.a. vatre. Pratioci nisu videli njegov udar u zemlju ili more. P.a. vatra je dolazila sa nekoliko mesta oko zaliva Slano.

Naši gubici: 1 pilot, 1 avion.

Nepr. gubici: Neosmotreni (u Stonu).“¹²⁶

U borbi za Ston i Stonsku prevlaku avijacija je podržavala dejstvo 1. dalmatinske brigade protiv delova nemačke 369. legionarske divizije. Tako su, 17. oktobra, piloti 2. eskadrile (operacija br. 4 iz Kanea) direktnim pogocima uništili neprijateljev štab u Ošlju, blizu Stona. Pilote 'harikena': Stanislava Vouka, Miloša Marinovića, Ivu Rebulu i Milana Karića štitili su 'spitfajeri' 1. eskadrile (operacija br. 122).

Sasređeni udari većih formacija aviona omogućili su 11. dalmatinskoj brigadi 26. divizije da 16/17. oktobra pređu u napad na Stonskoj prevlaci i da ostvare uspeh, zahvaljujući i dejstvu avijacije, što je Štab 11. brigade izneo u svom izveštaju.

Vazduhoplovna podrška u borbama za oslobađanje obale i priobalnog pojasa, odnosno oslobađanja južne Dalmacije (oslobađanje Dubrovnika, uništenje glavnine nemačke 369. legionarske divizije u rejonu

¹²⁴ Zbornik NOR tom X, knj. 1, dok. 108.

¹²⁵ Op. cit. dok. 110.

¹²⁶ Op. cit. dok. 110 (str. 218).

Ston – Neum – Oštrikovac – Vukov klanac, kao i iskrcavanje delova 26. divizije s Brača na kopno u rejonu Omiš – Baška Voda) predstavlja nastavak podrške akcijama koje su u to vreme izvođene kada i borbe za Ston i Vukov klanac.

Po oslobađanju Stona i napredovanju naših jedinica duž komunikacije Dubrovnik – Metković, akcije avijacije usmeravaju se prema Šipanu i Lopudu.

Obalu i priobalni pojas jedinice NOVJ su oslobađale od 17. oktobra do 3. novembra. Sedamnaestog oktobra avijacija je dejstvovala po objektima na severnoj strani Stonske prevlake, ali su piloti na zadatke upućivani i blizu Makarske. Tada su se u selu Grabovac, nedaleko od Šibenika, nalazili značajni neprijatelji ciljevi. Četvorka 'spitfajera' (operacija br. 125) bila je veoma precizna prilikom bombardovanja naznačenih ciljeva. Dvadesetog oktobra napadnuto je Slano (operacija br. 127, 1. eskadrile) i na komunikaciji Dubrovnik – Metković zaustavljena je jedna kolona nemačke 369. legionarske divizije, čiji su se delovi probijali ka Ošlju i Dužinama.

Istog dana je po neprijateljevoj koloni na komunikaciji Slano – Rudine dejstvovala i četvorka 'harikena' 2. eskadrile: vođa prvog para Stanislav Vouk, pratilac Luka Purić; vođa drugog para Miloš Marinović, pratilac Bogomil Pepel. Bio je to poslednji let pilota Vouka i treća žrtva u 1. i 2. eskadrili:

„Avioni su došli do Slana gde su Spitfire – i bombardovali mesto. Dve bombe su pale u more a dve među drveće na severozapadnoj obali zaliva. Produživši izvidanje avioni su naišli na neprijateljsku kolonu, koja se je povlačila pred našim trupama ka Metkoviću. Operacije na tome sektoru vršile su jedinice naše XXVI divizije. Neprijateljske trupe su bile smeštene sa obe strane puta prema Rudinama i imale su sa sobom svoj autotransport, te neutrvrđenu količinu oklopnih kola i tenkova. Avioni su izvršili po 4 naleta, od kojih su dva naleta bili na istaknuti deo kolone, koji je još bio u kretanju prema Rudinama, a dva na stacionirani njen deo. Rakete su sve pale u područje cilja, među motorizaciju i trupe. Najmanje jedan 5-tonski kamion je eksplodirao, dok se broj uništenih neprijateljskih trupa ne može utvrditi. Detaljnije izvidanje o postignutim rezultatima nije bilo moguće usled veoma intenzivne i tačne vatre sa P. A. oruđa, zbog čega su avioni bili prinuđeni da odmah po ispaljivanju raketa preduzmu izbegavanje. Pojednostiti o uspehu napada mogu dati jedinice XXVI divizije koje su napad posmatrale sa svojih položaja. Piloti su i ovom prilikom pokazali veliko požrtvovanje i hrabrost, napadajući cilj četiri puta i pored veoma intenzivne i tačne P.A. odbrane. Kod vršenja zadnjeg napada poginuo je potporučnik Vouk, vođa formacije.

P. A. odbrana: 20 mm i mitraljezi; intenzivna; tačna.

Naši gubici: 1 avion oboren, pilot potpor. Vouk poginuo.

Neprijateljski gubici: jedan 5-tonski kamion uništen; neutvrđeni broj neprijateljskih vojnika i materijala“!¹²⁷

Pripreme za napad na Split vršene su od 21. do 23. oktobra, kada su jedinice 3. prekomorske brigade sa Visa prebačene brodovima 4. pomorskog obalskog sektora (POS) na kopno, kod Brele i Baške Vode. Avijacija je tada usmerila dejstva na neprijateljeve objekte severno od Splita.

U nastojanjima da se i dalje prate namere neprijatelja, avijacija je 21. i 22. oktobra izvidala Zadar i Podgorski kanal, a 23. i rejon Jablanca, kao i komunikacije Split – Šibenik i Split – Drniš, na kojima je neprijatelj povlačio snage. Ove jedinice su ranije držale Split, Sinj, Kaštele i Trogir.

S obzirom da su 1. i 11. brigada 26. NO divizije napadale neprijateljevu kolonu, koju su zahvatile u obruču na prostoru Oštrokovac – s. Radež, to je 1. eskadrila 21. oktobra bombardovala grupaciju nemačkih snaga 370. pešadijskog puka (operacija br. 128, a četvorku 'spitfajera' je predvodio pilot Ivanišević). Isto tako bombardovani su magacini ubojnih sredstava u fabrici duvana u Imotskom (operacija broj 128, vođa formacije pilot Šoić) i pružana lovačka zaštita 'harikena' 2. eskadrile, (operacija br. 130, vođa pilota Pajić).

Piloti 2. eskadrile: vođa četvorke 'harikena' poručnik Miloš Marinović, pratiodi Ivo Rebula, Bogomil Pepel i Luka Purić – poleteli su sa Visa (operacija br. 4). U izveštaju stoji:

„Posle iskustva sa istom kolonom (operacija br. 3/Vis) vođa se je odlučio za svega jedan nalet, pri čemu bi se ispalio salvo od po 4 rakete. Kolona je nađena smeštena sa obe strane puta nedaleko od Ošlje. Avioni su došli nisko prikravši se iza jednog brežuljka, što im je omogućilo da ostanu izloženi neprijateljskoj vatri minimalno vreme. Iznenađenje, međutim, nije moglo biti postignuto, usled pratnje, koja je kružila visoko po nebu, pa ju je neprijatelj lako mogao uočiti i spremiti se za odbranu. Tri salva su pala u područje gde su se nalazile trupe i motorizacija, ali nanese šteta nije mogla biti utvrđena usled veoma intenzivne i tačne vatre, kojom prilikom su dva aviona oštećena, piloti su avione uspeli da dovedu do Visa, gde su se u redu spustili. Po donije dobivenim izveštajima, napadu, koji je bio veoma uspeo, je sledovao napad od strane jedinica XXVI divizije, te je kolona potpuno razbijena i sva motorizacija zarobljena.

P. A. odbrana: 20 mm i mitraljezi; intenzivna, tačna.

Naši gubici: 2 aviona oštećena, 1 uništen na poletanju.

Neprijateljski gubici: šteta nanešena neprijateljskom ljudstvu, materijalu i motornim vozilima“!¹²⁸

Ova dejstva omogućila su 1. i 11. dalmatinskoj brigadi da pomenutu kolonu potpuno unište 22/23. oktobra.

¹²⁷ Op. cit., dok. 115.

¹²⁸ Op. cit., dok. 117.

Vazduhoplovna podrška pri oslobađanju obale i priobalnog pojasa, severno od Stonske prevlake sve do Zadra, završava se zadacima u rejonu Šibenika i na komunikacijama koje vode prema Drnišu i Kninu, tj. neposredno u kninskoj operaciji.

Deo južne obale, na odseku Stonska prevlaka – Herceg-Novi, oslobođen je do 19. oktobra. Međutim, u Perastu, u Boki Kotorskoj, i mestima u tom zalivu, još su se nalazili delovi nemačke 118. divizije.

U sklopu vazduhoplovne podrške u operaciji za oslobođenje Dalmacije, avijacija je dejstvovala i 11. i 13. novembra. To su bili zadaci neposrednog praćenja neprijatelja u odstupanju.

Dejstva u kninskoj operaciji

Kninska operacija je izvedena od 26. novembra do 4. decembra 1944. Sa stanovišta učešća avijacije ne može se govoriti o posebnoj vazduhoplovnoj pripremi operacije premda su piloti 1. i 2. eskadrile deo zadataka u operaciji za oslobađanje Dalmacije, praktično, izvršavali i nad kninskom krajinom.

Avijacija je u toj operaciji (šema 3) izvela:

(1) prethodna dejstva nad kninskom teritorijom, počev od 31. avgusta do 17. oktobra 1944;

(2) neposrednu vazduhoplovnu podršku, od 25. oktobra do 4. decembra, kada je Knin i oslobođen, i

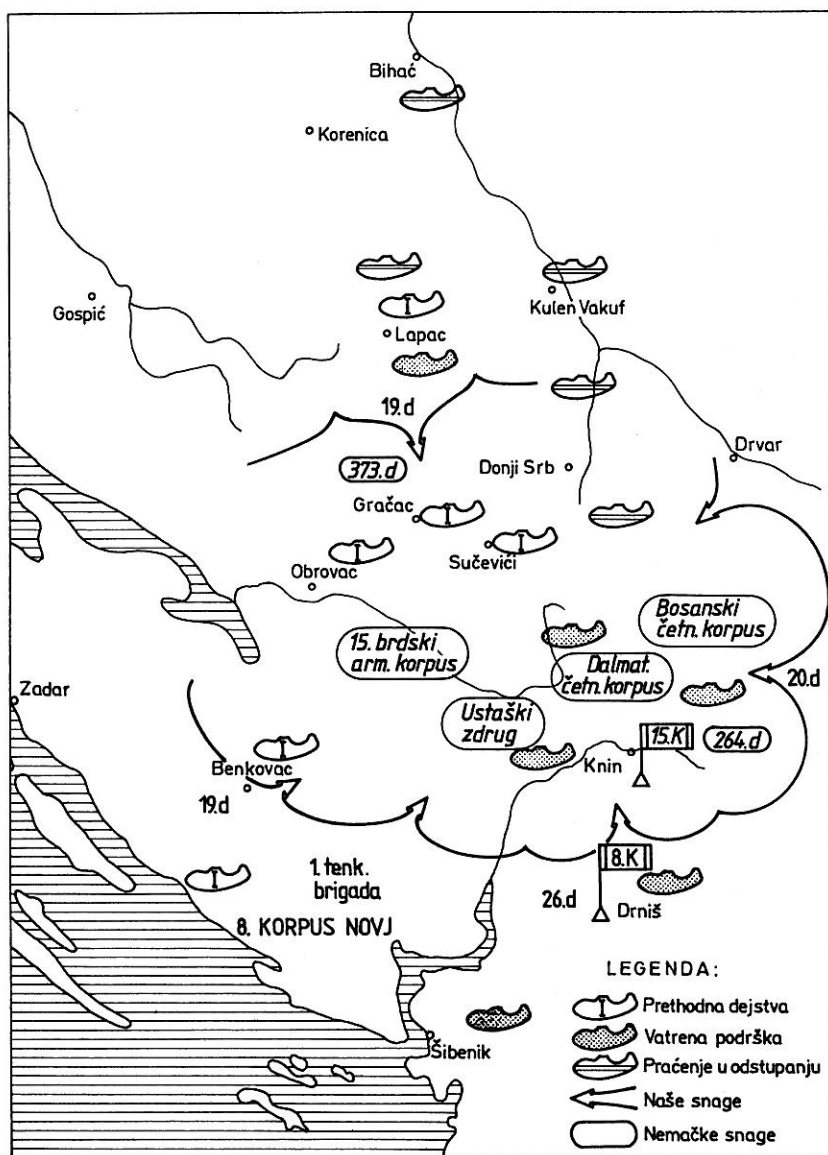
(3) praćenje aktivnosti neprijatelja u odstupanju, od 5 – 9. decembra 1944. kada se, praktično, završava operacija za oslobađanje Dalmacije.

1) *Prethodna dejstva nad kninskom teritorijom* otpočinju 31. avgusta 1944, kada je šestorka 'spitfajera' (operacija br. 32) iz Kanea koju je predvodio zastavnik Aleksandar Vuković, upućena na taktičko izviđanje i bombardovanje ciljeva na komunikaciji Gračac – Knin – Drniš. S obzirom da nije bilo kretanja neprijatelja, piloti su bombardovali deo komunikacije Gračac – Knin (tri useka u putu i jedan most), a u povratku napadnut je voz koji je stajao u stanici Suhi Dolac. Tom prilikom je voz potpuno uništen, ali je poginuo i vođa formacije, pilot Vuković:

„Na putu između Gračaca i Knina bombardovane saobraćajne komunikacije, pošto se neprijatelj nije kretao u zoni određenog zadatka. Pri povratku napali jedan voz koji je stajao u stanici Suhi Dolac. Vođa sekcije pogođen i oboren. Voz uništen“^{128a}

Zbog sve učestalijeg pokreta neprijatelja komunikacijama, 9. septembra je na izviđanje i mitraljiranje puta Benkovac – Obrovac – Otočac (operacija br. 53, 1. eskadrile) upućena trojka 'spitfajera', koja je kod Benkovca osmotrila troja oklopna kola. Ciljevi su

^{128a} Op. cit., dok. 56.



Dejstva u kninskoj operaciji (26. novembra – 4. decembra 1944)

napadnuti i mitraljirani; jedna kola su eksplodirala, a druga dvojica oštećena.

U lovačku zaštitu britanskih 'harikena' iz 6. skvardona 281. vinga BAF i taktičko izvidanje od ušća Neretve do Zadra, sa njegovim dubljim zaledenjem prema Kninu upućen je par 'spitfajera' 14. septembra. Piloti Popov i Lošić su prilikom nadletanja Tijesna na Murteru otkrili bateriju

PAA, o čemu su radio-vezom javili britanskim pilotima. Baterija je napadnuta, ali je tom prilikom oboren jedan britanski pilot. Napad je trajao od 08.05 do 08.10 sati, a samo posle 20 minuta u traženje oborenog 'harikena' upućeni su piloti Šoić i Kovačić (operacija br. 73. sa Visa) koji, međutim, nisu pronašli oboreni avion.

S obzirom da su jedinice 8. korpusa javile da se u selu Gornje Zečevice nalazi veća koncentracija neprijateljevih snaga, na bombardovanje je 17. septembra upućena četvorka 'spitfajera' (operacija br. 84). U šumici blizu naznačenog sela bombardovani su označeni ciljevi.

Uspešni ratni zadaci izvršeni su i 19. septembra, kada su u dva izlaska, sa 8 avio-poletanja, piloti uneli pravu pometnju među neprijateljem. U prvom izlasku (operacija br. 90) četvorka 'spitfajera', predvođena pilotom Ivaniševićem, napala je neprijateljeve ciljeve u Donjem Lapcu. Tom prilikom su piloti podržavali operacije delova jedinica 9. NO divizije koje su u septembru vodile borbe na komunikaciji Otrić – Srbski klanac – Lapac i napadale ustaške i četničke garnizone u tom području. U Donjem Lapcu su se, pored jedne ustaške bojne 2. gorskog zdruga, nalazili i delovi nemačke 373. „Tigar“ divizije. U izveštaju 1. eskadrile stoji:

„Četiri bombe pogodile najveću kuću u Donjem Lapcu, dve bombe u rovove blizu sela, dve bombe promašile. Nekoliko napada mitraljezima po selu. Jedna kuća zapaljena“!^{128b}

Drugi izlaz istog dana (operacija br. 91) predstavljalo je taktičko izviđanje komunikacije Knin – Bihać:

„U 16,30 časova opažena i napadnuta kolona od 20 do 25 kamiona 3–4 km severno od sela Sučevići. Svi piloti izvršili 5 do 7 napada topovima i mitraljezima. Sva kola pogođena, ali se ni jedna nisu zapalila. Laka mitraljeska vatra iz kolone. Jaka 40 mm p.a. vatra iz sela Marčetića.

Naši gubici: 0

Nepr. gubici: verovatno uništeno 20 do 25 kamiona“!¹²⁹

Dvadeset prvog septembra Perušić su napadale i zauzele jedinice 35. NO divizije. U gradu su se nalazili delovi 4. ustaške brigade, koji su bili prinuđeni na odstupanje. Međutim, kako je neprijatelju bila pristigla pomoć, to je uspeo da povрати svoje položaje. Napad na Perušić izvršen je u 07.00 časova, neposredno posle izviđanja komunikacije Zadar – Šibenik (operacija br. 94). O uspehu odeljenja 'spitfajera', koje je predvodio komandant skvadrona Mileta Protić, pohvalno se izrazio Štab 35. divizije NOVJ. U izveštaju 1. eskadrile stoji:

„Napad izvršen u 07.00 časova kao priprema za napad naših trupa na zemlji. Sve bombe pale u grad. Izvršena tri napada topovima

^{128b} Op. cit., dok. 80.

¹²⁹ Op. cit., dok. 80 (str. 178)

i mitraljezima. Nekoliko kuća zapaljeno. Oblačnost 10/10 na 3000 metara.

Naši gubici: 0

Nepr. gubici: Nekoliko kuća porušeno i zapaljeno“!¹³⁰

Nepovoljni meteorološki uslovi omeli su, 25. septembra, četvorku 'spitfajera' da bombarduje nemačko-ustaške položaje u Ljubuškom. Niska oblačnost nad ciljevima zadržala se i idućeg dana. Ali, zato je, 27. septembra, bombardovana kasarna u Drnišu (operacija br. 102). Osim koncentracije neprijateljevih trupa u gradu se nalazio i štab nemačke 264. divizije. Kako se očekivala jaka protivavionska vatra, to je odeljenje 'spitfajera' (Protić, Vrabič, Gavrilović i Semolič) bombardovalo sa visine od 3.000 m, pri čemu je šest bombi palo blizu kasarne, a samo dve podbacile.

Od 5 do 9. oktobra, zbog loših meteoroloških uslova nad Jadranskim morem, piloti nisu mogli da dejstvuju polećući iz Kanea. Desetog oktobra je jedna četvorka upućena na zadatak, ali je bila prinuđena da se vrati sa polovine mora.

Piloti 2. eskadrile NOVJ su prvi ratni zadatak izvršili nad kninskom teritorijom. U taktičko izviđanje šireg područja Aržano, u kome se nalazila velika koncentracija nemačkih i ustaških vojnika, upućena je šestorka 'harikena' (operacija br. 1) u sastavu: vođa potporučnik Stanislav Vouk, pratioci: poručnik Miloš Marinović, poručnik Bogomil Pepel, zastavnik Nikola Vlahov, kapetan Milan Karić i potporučnik Dragan Ratkovčić. Ovoj formaciji je lovačku zaštitu pružao jedan par 1. eskadrile. U izveštaju 2. eskadrile stoji:

„Napadnuta jedna neprijateljska kolona koja se sastojala od šest kola. Napad je bio izveden vrlo dobro, s obzirom da je to bila prva akcija. Po izjavi vođe i drugih pilota, sigurno su bila uništena dvojica kola, dok su se ostala rasturila. Put je bio onesposobljen za saobraćaj.

Naši gubici: 0

Nepr. gubici: dvojica kola uništena; četvero kola oštećeno“!¹³¹

U dva uzastopna dana, 18. i 19. oktobra, piloti 1. i 2. eskadrile nisu bili upućivani na zadatke zbog izuzetno loših meteoroloških uslova. Zbog predstojećih akcija, i smanjenja akcionog radijusa dejstava, 18. oktobra je jedan detašman od osam aviona 2. eskadrile preleteo sa aerodroma Kane na viški aerodrom, gde je bazirao kao stalni detašman.

U vreme kada su piloti obe eskadrile leteli i angažovali se u borbama za Ston, u okviru vazduhoplovne pripreme kninske operacije, 20. oktobra upućena je četvorka 'spitfajera' da izviđa zaleđinu Makarske i deo prema Kninu, kao i da bombarduje nemačke snage kod sela Grabovac kraj Makarske (operacija br. 125). Ovim uspešnim dejstvima završavaju se zadaci vazduhoplovne pripreme kninske operacije.

¹³⁰ Op. cit, dok. 83.

¹³¹ Op. cit, dok. 106.

2) *Neposredna vazduhoplovna podrška kninske operacije* izvođena je od 25. oktobra do 4. decembra 1944.

U Direktivi br. 3. Štaba 8. korpusa NOVJ, izdatoj 26. oktobra, glavne snage (19. 20. i 26. divizija) koncentričnim napadom sa zapada, juga i istoka, razbijaju neprijatelja u rejonu Šibenik – Knin; pomoćne snage (9. divizija) dejstvuju u pravcu Širokog Brijega i Mostara, a manje snage (iz 19. divizije) vezuju neprijateljeve snage na liniji Zadar – Obrovac.

Kako je neposredna vazduhoplovna podrška kninske operacije izvođena u okviru operacije za oslobodjenje Dalmacije, to je avijacija dejstvovala u tri etape, shodno planiranim fazama dejstva na osnovu Direktive br. 3. Štaba 8. korpusa:

- prva etapa, od 25 – 28. oktobra, kada su oslobođeni Sinj i Split, a nešto kasnije i Imotski;
- druga, od 29. oktobra – 6. novembra, u vreme oslobodjenja Šibenika i Vrlike i okruženja neprijatelja na području Knina, i
- treća, od 26. novembra – 4. decembra, kada je vršena neposredna vatrena podrška u kninskoj operaciji.

U stvari, dejstva avijacije su obuhvatala širi rejon: Šibenik – Knin – Sinj – Split, u kome je Štab 8. korpusa NOVJ planirao potpuno opkoljavanje i uništavanje neprijatelja.

Prva etapa dejstava (25. – 28. oktobar) kada su oslobođeni Sinj, Split, a onda i Imotski, bila je, praktično, izvođena u okviru izviđačkih letova tog rejona, u kome je, međutim, žestoko tučen Klis, gde su se nalazili jaki i utvrđeni neprijateljevi položaji. Klis je prvi put tučen 25. oktobra (operacija br. 6. pilota 2. eskadrile sa aerodroma Vis). Posade, u sastavu: vođa – poručnik Miloš Marinović i pratioci – kapetan Milan Karić, poručnik Ivo Rebula i poručnik Bogomil Pepel, dobile su zadatak da raketiraju tvrđavu Klis. Lovačku pratnju pružao je par iz 1. eskadrile. U izveštaju 2. eskadrile o izvršenom zadatku stoji:

„Spitfajeri, koji su nosili bombe radi bombardovanja tvrđave, prešli su prvi na izvršenje zadatka i postigli pogotke u gradu Klisu u blizini glavnog drumca koji vodi od severoistočne ka zapadnoj strani grada. Primećene su bile eksplozije bombi i požari na zgradama. Tri Hurricane-a su napali posle toga i ispali salvu od po 4 rakete postignuvši pogotke u gradu. Nakon napada viđeni su stubovi dima.

P. A. odbrana: 0

Naši gubici: 1 avion oštećen usled mekanog terena.

Neprijateljski gubici: šteta je nanešena zgradama u gradu!¹³²

Toga dana izvršen je još jedan izlazak radi raketiranja i bombardovanja Klisa. U izveštaju 2. eskadrile (operacija br. 7. sa Visa; posade: potporučnik Dragan Ratkovčić, zastavnik Nikola Vlahov i poručnik Miloš Marinović) o izvršenom zadatku skupa sa četvorkom 'spitfajera' u lovačkoj zaštiti, stoji:

¹³² Op. cit., dok. 121.

„Najpre su Spitfire-i pošli u napad bombama. Bombe br. 1. i 2. su pale na klisuru ispred same tvrđave, br. 2. u Klis zapadno od tvrđave. Br. 3. i 4. su postigli direktne pogotke na južni dio tvrđave. Hurricane-i su zatim prešli u napad ispalivši salvo od po 4 rakete svaki. Rakete br. 1. i 2. su pale u isti predeo u koji su pale bombe Spitfire-a br. 2, dok su rakete br. 3. pogodile tvrđavu. Nakon napada sivi dim se dizao iz tvrđave koja je sigurno gorela. Harikeni sa dva Spitfajera iz pratnje su se zatim vratili u bazu, dok su preostala dva Spitfajera izviđala puteve koji vode za Split. Pokreta na tim putevima nije bilo.

P. A. odbrana: 20 mm i mitraljezi; flak netačan.

Naši gubici: 0

Neprijateljski gubici: tvrđava ozbiljno oštećena.“¹³³

Pored uspešnog dejstva pilota 2. eskadrile, a posebno poručnika Marinovića, čije su rakete u drugom izlasku direktno pogodile tvrđavu, uspešno su dejstvovali i piloti 1. eskadrile. U dva izlaska (operacije br. 135. i 136) piloti potporučnik Živorad Gavrilović i zastavnik Ciril Vrabič u prvom avio-poletanju, a poručnik Nedeljko Pajić i zastavnik Radovan Radulović i, kao drugi par četvorke, Gavrilović i Vrabič, omogućili su našim jedinicama da uspešno ostvare svoje planove. Osim toga, dejstvom avijacije uništena su velika slagališta municije i druge vojne opreme.

Klis je oslobođen 25/26. oktobra, ali dalja dejstva 10. dalmatinske i 3. prekomorske brigade avijacija nije mogla da podržava, zbog veoma lošeg vremena, tako da se dejstvima po ciljevima u Klisu završava učešće avijacije u prvoj etapi.

Druga etapa obuhvata dejstvo od 29. oktobra do 6. novembra, u vreme oslobođenja Šibenika i Vrljke i okruženja neprijatelja na području Knina. I ta dejstva su izvođena u složenim meteorološkim uslovima. Tako su 29. oktobra dva odeljenja iz 1. eskadrile morala da se vrate sa zadatka zbog niske oblačnosti nad ciljevima, ali je zato idućeg dana, 30. oktobra, avijacija intenzivno dejstvovala nad komunikacijom i u rejonu Drniš – Knin – Bihać. U izveštaju 1. eskadrile (operacija br. 139; piloti Gavrilović i Vrabič) stoji:

„4 km severno od Sučevića osmotrena i napadnuta 3 kamiona i jedna limuzina. Spitfajeri izvršili nekoliko napada na sve ove automobile. Jaka 20 mm p.a. vatra iznad Marčetića.

Naši gubici: jedan avion oštećen, avion potporučnika Gavrilovića pogođen sa 4 mitralj. metka.

Nepr. gubici: 3 kamiona i jedna limuzina“¹³⁴

Nad istom komunikacijom dejstvovala je i četvorka 'harikena' iz 2. eskadrile (operacija br. 9/Vis; piloti – komandir eskadrile kapetan Aleksandar Cenić i kapetan Franjo Jež, kao prvi par, i poručnik Miloš Marinović i poručnik Bogomil Pepel, kao drugi par):

¹³³ Op. cit, dok. 121 (str. 233)

¹³⁴ Op. cit, dok. 123.

„Avioni su počeli izviđanje odmah iza Drniša. Dve milje iza Sučevića nađena 3 kamiona i odmah napadnuta. Kamioni su bili u kretanju kada su bili primećeni, ali su se odmah zaustavili. Na povratku primećena je jedna kolona od oko 30 motornih vozila na putu Vrpolje – Perković. Kolona se kretala prema istoku.

P. A. odbrana: 20 mm i mitraljezi kod Drniša i Knina, intenzivna i tačna; 20 mm i mitraljezi kod Sučevića, slaba i netačna; 20 mm i mitraljezi iz kolone od 30 vozila, slaba i netačna.

Naši gubici: 0

Nepr. gubici: 2 kamiona oštećena”!¹³⁵

U lovačkoj pratnji 'harikena' nalazili su se lovci iz 1. eskadrile (operacija br. 139), koji su 4 km severno od Sučevića uništili kolonu motornih vozila.

Uprkos nepovoljnim meteorološkim uslovima koji su vladali idućeg dana, 31. oktobra, odeljenje lovaca 1. eskadrile (operacija br. 140, vođa pilot Šoić) prilikom izviđanja puta Šibenik – Bihać, kod Donjeg Lapca napalo je i zaustavilo kolonu od 30 vozila. Veći broj kamiona bio je uništen ili onesposobljen.

Dejstva na komunikacijama Šibenik – Knin i Šibenik – Knin – Bihać nastavljena su i idućih dana. Prvog novembra, u tri izlaska (operacije br. 142, 143. i 144) deset 'spitfajera' je pružalo lovačku zaštitu 'harikenima'. S obzirom na veoma jaku PAA, piloti su dejstvovali, uglavnom, iz brišućeg leta nad komunikacijama i pri tome zabeležili dobre rezultate. U drugom izlasku odeljenje lovaca je napalo kolonu do, takođe 30 vozila, kod sela Zavolje; kolona je prepolovljena, a veći broj neprijateljevih vojnika ubijen. U drugom izlasku trojka 'spitfajera' je uništila tri oklopna automobila i dva kamiona kod Donjeg Lapca.

A pod udarima pilota 2. eskadrile našla se koncentracija neprijateljevih trupa u selu Skočaj (operacija br. 10/Vis; vođa četvorke poručnik Miloš Marinović, pratilci – zastavnik Antončić, poručnik Majcen i stariji vodnik Pavičić). U izveštaju 2. eskadrile stoji:

„Izviđanje je otpočelo 3 milje istočno od Šibenika u brišućem letu. Knin i Drniš zaobiđeni radi izbegavanja p. a. odbrane. Na ovom delu puta nije bilo nikakvog kretanja. U jednom voćnjaku kod P 586015 primećena 2 oklopna vozila. Dve rakete ispaljene na dva motorna vozila kod P 4975, ali je napad obustavljen, jer je vođa primetio u selu Skočaj (P 4875) razmeštena motorna vozila i trupe u gomili od oko 200 ljudi. Preostalih 12 raketa ispaljeno u centar. Rezultat nije mogao biti viđen usled dima i prašine nastalih zbog eksplozija raketa, ali je neprijatelj sigurno pretrpeo gubitke u ljudstvu i materijalu pošto su sve rakete pale u područje gde su trupe bile skoncentrisane.

¹³⁵ Op. cit., dok. 124.

P. A. odbrana: Drniš, slaba 20 mm vatra; Knin, umerena 20 i 40 mm vatra; kod Sučevića, slaba 20 mm i 40 mm vatra; mitraljeska vatra sa pozicije U 7398“.¹³⁶

Prvi novembarski dani bili su veoma nepovoljni za dejstva avijacije, s obzirom da su rejon i objekti dejstava bili pod oblacima, ili ispod veoma niske baze oblačnosti. Ipak, 3. novembra, nastavljeno je taktičko izviđanje komunikacija u ovom rejonu. Kod sela Pokrovnik na putu Šibenik – Drniš napadnuta je nemačka kolona u probijanju iz Šibenika. Kolona je bila sastavljena od 50 motornih vozila, od kojih desetak blindiranih, sa oko 600 vojnika, koji su se kretali prema Drnišu i Kninu. Gubici nisu osmotreni, a u izveštaju 2. eskadrile (operacija br. 12/ Vis; vođa formacije poručnik Miloš Marinović, pratiodci – vodnik Vlado Pavičić i poručnik Majcen Branivoj) stoji:

„Kod naleta aviona vojnici su se razbežali i otvorili puščanu vatru, nakon čega su se avioni vratili i u drugom naletu napali bombama i raketama“!¹³⁷

Intenzivna dejstva nastavljena su 4. novembra, kada je 12 aviona 1. eskadrile (operacije br. 147, 148. i 149) letelo na taktičko izviđanje i lovačku zaštitu šest aviona 2. eskadrile (operacije br. 13. i 14), koji su dejstvovali po ciljevima na komunikacijama Knin – Bihać i u Kninu. Usled jake protivavionske vatre došlo je do novih gubitaka. U izveštaju 2. eskadrile, za operaciju br. 13/Vis, stoji:

„1 avion se vratio nakon 10 min. letenja zbog kvara na motoru, ostala 2 Hurricane počela izviđanje iza Knina. Sa sela Sučevići (WP 6221) otvorena umerena srednja p. a. vatra sa tačnim gađanjem. Avion vođe kap. Karića pogoden i bio viden od ostalih pilota kako je iskočio sa padobranom i trčao u zaklon, avion je udario u zemlju i zapalio se. Oko 1,5 milja severno od Sučevića primećena 3 kamiona parkirana, okrenuta ka severu. Ispaljene 4 rakete i mitraljeska vatra, rezultat neosmotren. Vreme i vidljivost dobra.

Naši gubici: izgubljen jedan avion tipa Hurricane MK IV – pilot kap. Karić iskočio padobranom i zarobljen od Nemaca.¹³⁸

Nepr. gubici: Neosmotreno“!¹³⁹

Krajem oktobra i početkom novembra, kada su naše jedinice oslobodile Šibenik i Vrliku, razbijena je nemačka borbena grupa „Alerman“. Tada je Štab 8. korpusa NOVJ naredio jedinicama

¹³⁶ Op. cit., dok. 128.

¹³⁷ Op. cit., dok. 129.

¹³⁸ U „Spisku poginulog i nestalog osoblja 2. lovačkog skvadrona (351/Y/SQDN) od formiranja 1. jula 1944. do 20 marta 1945“ – Arhiv VII, k. 1466/A, br. reg. 10/2–6, za kapetana Karića je upisano i sledeće: „Navodno zaklan od četnika kod Sučevića u zap. Bosni i bio pokopan u Kninu“, koje je, međutim bilo precrtano i dopisano: „Primljena službena vijest preko Intern. Crv. Krsta da se nalazi u njemačkom zarobljeništvu“! U stvari, Karić je uspeo da pobjegne gonocima, ali je prilikom prolaska kroz neprijateljeve linije na putu ka oslobođenoj teritoriji noću naišao na ustašku jedinicu i zarobljen. Predstavio se kao engleski pilot, Britanac, i posle toga bio predat Nemcima, a svoj pravi identitet otkrio tek u zarobljeničkom logoru u Nemačkoj.

¹³⁹ Zbornik NOR, tom X, knj. 1, dok. br. 131.

okruženje neprijatelja na području Knina. Jedinice 26. divizije su produžile svoja dejstva, posle oslobođenja Šibenika, prema Drnišu i Kninu. Devetnaesta divizija je dejstvovala na komunikaciji Knin – Zrmanja, a 9. divizija je bila šticeana od avijacije iz vazduha. Jedinice 20. divizije su završile oslobađanje Vrličke doline i izbile južno od Knina.

Nemačke jedinice bile su prinuđene da koriste komunikaciju Knin – Zrmanja – Donji Lapac – Bihać, jedinoj kojom su mogli da se evakušu iz Dalmacije. Ovu komunikaciju obezbeđivale su jedinice 373. legionarske divizije uz pomoć delova snaga Dinarske četničke oblasti. Posle uspeha jedinica NOVJ, koje su presekle ovu komunikaciju kod Prevjesa, nemačke snage su došle u još teži položaj.

U to vreme avijacija dobija zadatak da dejstvuje nad komunikacijom Mostar – Sarajevo; Udbina – Slunj i Senj – Karlovac, kao i da pruža vazдушnu zaštitu Splitu, koji je obeležavao godišnjicu oktobarske revolucije. Osim toga, nad kninskom teritorijom vladali su nepovoljni meteorološki uslovi, tako da su dejstva usmerena na Boku Kotorsku. Tek 19. novembra odeljenje 'spitfajera' (operacija 171; piloti – Đuro Ivanišević, Husein Okanović, Milan Srdanović i Marjan Semolič), prilikom taktičkog izviđanja komunikacije Knin – Bihać bili su u prilici da dejstvuju:

„10 km severozapadno od Knina napadnuta jedna kolona od oko 30 kamiona. Vidljivost vrlo mala radi niske magle, te je napad bio otežan.

Naši gubici: 0

Nepr. gubici: Neosmotreni, 5 kamiona verovatno oštećeno“!¹⁴⁰

Dvadeset i drugog novembra komandir 2. eskadrile kapetan Cenić vodio je četvorku 'harikena' (operacija br. 31 Vis; ostali piloti – Todorović, Završnik i Pavičić). Uništili su, kod Donjeg Lapca jedna štabna kola i jedan 3-tonski kamion-cisternu. Dvadeset trećeg takođe su zabeleženi vredni rezultati. Četvorka 'harikena', koju je opet predvodio kapetan Cenić (operacija br. 33. sa Visa) u pratnji 'spitfajera' prilikom taktičkog izviđanja puta Knin – Bihać uništila je dva tenka i deset kamiona. U operaciji br. 186. 1. eskadrile, od trojke 'spitfajera' samo je pilot Živorad Gavrilović nastavio let, jer su druga dva 'spitfajera' morala da se vrata sa zadatka zbog kvara na motorima.

Treća etapa neposredne vazduhoplovne podrške, od 26. novembra do 4. decembra, odvijala se, zbog izuzetno nepovoljnih meteoroloških uslova, u znatno smanjenom obimu. To je uticalo na ostvarivanje plana Štaba 8. korpusa NOVJ koji je naredio 20. diviziji da napadne 25. novembra, a 26. i 19. diviziji da napadnu dan kasnije. U dinamici napada sa zemlje, avijaciji je bilo planirano taktičko izviđanje puta Sućevići – Bihać, ali se četvorka 'harikena' (operacija br. 38. sa

¹⁴⁰ Op. cit, dok. 145.

Visa, 30. novembra) vratila sa zadatka zbog niske oblačnosti i slabe vidljivosti. Trećeg decembra poletela su dva odeljenja 'harikena' koja su takođe zbog lošeg vremena bila opozvana sa zadatka neposredno po poletanju sa viškog aerodroma. Njihovi zadaci su bili: prvo odeljenje da bombarduje utvrđene neprijateljeve položaje u severnom delu Knina, a drugo – bombardovanje i mitraljiranje položaja u Otriću.

3) *Praćenje aktivnosti neprijatelja u odstupanju* počelo je čim su naše jedinice oslobodile Knin, 4. decembra, i odvijalo se u vremenu od 5 do 9. decembra 1944. Kao i u trećoj etapi neposredne vazduhoplovne podrške u kninskoj operaciji, tako je i ova treća faza podrške bila ometana nepovoljnim meteorološkim uslovima. Dejstva su se, praktično, odvijala kao neposredna podrška samo jedinicama 13. i 35. divizije, koje su vršile pritisak na komunikacije Knin – Bihać i Knin – Gospić. Te jedinice su sprečavale povlačenje neprijateljevih snaga iz Knina i, istovremeno, napadale i kvislinške garnizone u okolini. Tako su 6. decembra raketirani utvrđeni neprijateljevi položaji u Gračacu, u kome su se nalazili delovi 383. puka nemačke 373. legionarske divizije. U izveštaju 2. eskadrile (operacija br. 16. iz Kanea; vođa šestorke 'harikena' komandir eskadrile kapetan Cenić, pratioci – poručnik Majcen, kapetan Jež, zastavnik Todorović, vodnik Krsnik i vodnik Pavičić) stoji:

„Napad na pomenuti cilj bio je izvršen između 09.50 i 09.55 čas. 4 aviona su izvršila napad iz pravca sever – jug pikiranjem sa 5.000 stopa i to salvom od 4 rakete koje su sve pale u područje cilja, ali rezultat napada nije bio osmotren. Vođa kap. Cenić, sa pratiocem zast. Todorovićem, je u isto vreme napao u niskom letu jednu topovku poziciju sa jednim topom od 40 mm i dva do tri kamiona na prostoru severno od područja cilja. Rezultat neosmotren. Umerena lagana p. a. vatra, gađanje netačno. Oblačnost 7/10 na 10.000 stopa, ali svega 800–1.000 stopa nad morem“¹⁴¹

Premda je kninska operacija završena 4. decembra oslobađanjem Knina, a 9. decembra je i konačno oslobođena Dalmacija, razbijanjem delova 264. i 373. divizije, avijacija je nastavila da i dalje dejstvuje u širem rejonu kninske krajine. Tako su 11. decembra jedan par iz 1. eskadrile (operacija br. 207) i jedan par iz 2. eskadrile (operacija 45 sa Visa) izvršavali zadatke nad komunikacijama Otrić – Donji Lapac – Bihać i Otrić – Gračac. Severno od Otrića napadnuta je i razbijena kolona od oko 20 kamiona, od čega je deset kamiona uništeno, a kolona prepolovljena ušla u Donji Lapac, u kome je takođe bila napadnuta.

S obzirom da su i nad viškim aerodromom vladali nepovoljni meteorološki uslovi, tek u popodnevrim časovima idućeg dana, 12. decembra, jedno odeljenje iz 2. eskadrile i jedan par iz 1. bili su upućeni na zadatak, ali su takođe bili opozvani neposredno po poletanju.

¹⁴¹ Op. cit., dok. 164 (str. 299)

Dejstva u mostarskoj operaciji

Prema Planu štaba 8. korpusa NOVJ od 4. februara 1945, mostarska operacija trebalo je – s otpočinjanjem dejstva 6. februara u 07.00 časova – da se odvija na sledeći način:

– glavne snage, koje su činile 9. divizija (s juga) i 26. divizija sa Artiljerijskom grupom i Tenkovskom brigadom (sa zapada) uz podršku avijacije, napadaju Široki Brijeg, presecajući odstupnicu neprijatelju kod Knežpolja (sa severa) i sprečavajući intervenciju iz Mostara;

– napad na Mostar, posle pada Širokog Brijega, izvršiti koncentrično sa 19. divizijom NOVJ (ojačanom 12. brigadom 29. divizije); dejstvovati između Neretve i Mostarskog blata; 29. divizijom osloboditi Nevesinje, pa pravcem preko Blagaja za Mostar i Kljuna – Zimlje obuhvatiti Mostar sa istočne strane i preseći neprijatelju odstupnicu, i

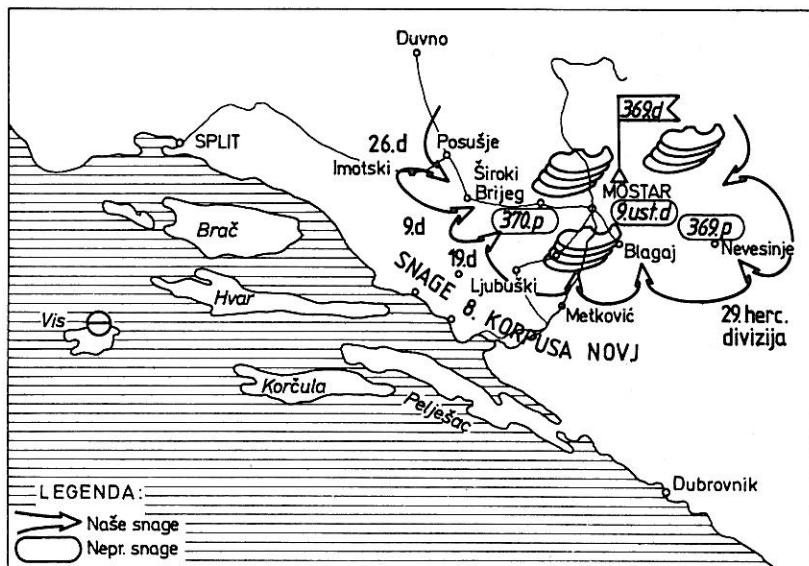
– 11. brigada 29. divizije na Prenju zatvara pravce Mostar – Konjic i Nevesinje – Konjic, a 3. brigada 26. divizije pravac Široki Brijeg – Rakitno.

U mostarskoj operaciji avijacija je (šema 4) učestvovala:

1) u vazduhoplovnoj pripremi operacije od 31. januara do 3. februara 1945;

2) u neposrednoj vatrenoj zaštiti, od 4 do 14. februara, i

3) u praćenju neprijateljeve aktivnosti u odstupanju, od 15 do 17. februara.



Dejstva u mostarskoj operaciji (6. – 14. februara 1945)

Piloti 1. i 2. eskadrile su nad širim rejonom Mostara, a posebno nad komunikacijom Mostar – Sarajevo, izvršavali zadatke i u novembru i decembru 1944.

1) *Vazduhoplovna priprema mostarske operacije* otpočinje 31. januara, jedan dan pošto je Vrhovni Štab NOV i POJ naredio Štabu 8. korpusa NOVJ da oslobodi Široki Brijeg, Mostar i Nevesinje. U okviru vazduhoplovne pripreme avijacija je izvršavala izviđačke zadatke i dejtvovala po živoj sili, komunikacijama, borbenoj tehnici, kasarnama, štabovima, uporištima i drugim ciljevima neprijatelja.

Prvi ratni zadatak u ovoj operaciji izvršen je 31. januara kada su jedno odeljenje 1. eskadrile i dva odeljenja 2. eskadrile dejtvovali nad Mostarom i Širokim Brijegom.

Četvorka 1. eskadrile (operacija br. 240; piloti – potporučnik Milan Srdanović i pratioci – zastavnici Marjan Semolič, Radovan Radulović i Mehmedalija Lošić – bombardovali su jednu veliku zgradu u Širokom Brijegu i mitraljirali četvora oklopna kola i četiri kamiona kod Bivoljeg brda.

U prvom izlasku piloti 2. eskadrile (operacija br. 69. sa Visa; piloti – poručnik Branivoj Majcen, i pratioci – vodnik Nenad Krsnik, kapetan Franjo Jež i poručnik Bogomil Pepel) uspešno su izvršili zadatak napadnuvši neprijateljeve ciljeve u Širokom Brijegu:

„Položaj javljenog skladišta napadnut sa 4 rakete, 1 zgrada zapaljena, 4 rakete ispaljene na zgradu štaba sa direktnim pogocima, 8 raketa ispaljeno na zgrade fabrike, za koje se javlja da se upotrebljavaju kao barake“!¹⁴²

U drugom izlasku (operacija br. 70; vođa formacije kapetan Aleksandar Cenić) piloti nisu uspeli da otkriju bunker, te su umesto toga napali zgrade fabrike koje je neprijatelj koristio kao skladišta.

U Širokom Brijegu su se tada nalazili delovi nemačkog 370. pešadijskog puka, 2. brdske i 9. ustaške brigade, kao i „Crna legija“. Avijacija je potpomagala dejtva jedinica 9. divizije NOVJ, koja je držala položaje prema Širokom Brijegu.

Prvog februara izvršena su četiri izlaska: četvorka koju je predvodio major Đuro Ivanišević (operacija br. 241. 1. eskadrile) dejtvovala je nad komunikacijom Široki Brijeg – Ljubuški, koji je i bombardovan. Uspesni borbeni zadatak izvršilo je i odeljenje koje je predvodio potporučnik Hinko Šoić (operacija br. 242; pratioci zastavnik Mehmedalija Lošić i potporučnici Milan Delić i Ruđi Luidi):

„Bombardovali i mitraljirali kolonu od oko 20 do 30 natovarenih konja i 10 konjskih kola i jedan bataljon vojnika kod sela Čitluk. Veći broj uništen i pobijen. Mitraljirane zgrade i bunker kod Ljubuškog. U gradu Ljubuški od mitraljeske i topovske vatre požar“!¹⁴³

¹⁴² Op. cit, dok. 221.

¹⁴³ Op. cit, dok. 225 (str. 424)

Neposredno posle bombardovanja, nad tim ciljevima djelovale su i dve sekcije šestorke 2. eskadrile (operacija br. 26. iz Kanea; piloti I sekcije – Cenić, Ratković i Todorović i II sekcije – Majcen, Jež i Pavičić). Prilikom ovog zadatka šestorka je izbacila 16 raketa po 30 kg i osam raketa po 12,5 kg:

„Sekcija sa vođom kapetanom Cenićem započela izviđanje u 14.40 čas. kod Širokog Brijega. Pronašli jedan kamion na putu južno od Mostara, koji je bio pogođen od mitraljeske vatre. Nekoliko minuta kasnije opazili oko 50 – 100 neprijateljskih vojnika koji su se kretali cestom u južnom pravcu, počeli bežati u zaklon ali su bili mitraljirani i naneseni gubici. Zatim izvršili raketni napad na samostan u Humcu, gde su po podacima Štaba 118. nemačke divizije, postigli 8–9 direktnih pogodaka u zgradu, zgrada zapaljena i teško oštećena. Sleteli u Canne u 15.55 čas.

Sekcija por. Majcena je započela izviđanje kod Ljubuškog u 14.45 čas. Nisu osmotrili nikakvo kretanje na putu: Ljubuški – Mostar – Široki Brijeg, pa su napali samostan u Širokom Bregu, 8 direktnih pogodaka u samostan, 4 u jednu drugu zgradu blizu samostana. Velike vatre sa stubovima dima izbile posle napada i piloti izjavljaju da je samostan teško oštećen. Vreme je bilo lepo, sumaglica na moru na 3.000 stopa“¹⁴⁴

Izviđanje pomenutih komunikacija i mesta i dejstva nastavljena su i idućeg dana, 2. februara, kada su letele dve četvorke 1. eskadrile (operacije br. 243. i 244) i dve četvorke 2. eskadrile (operacija br. 73. i 74. sa viškog aerodroma). Piloti 'harikena' tukli su i manastir u Humcu, s obzirom da se u zvoniku nalazilo mitraljesko gnezdo, koje je otvorilo vatru na drugo odeljenje.

U preostala dva dana vazduhoplovne podrške piloti su 4. februara izviđali od Ljubuškog do Sarajeva (operacija br. 75. sa Visa, vođa šestorke poručnik Miloš Marinović), kao i u II izlazu (operacija br. 76/Vis, vođa šestorke takođe Marinović)¹⁴⁵. U III izlazu trojku 'harikena' je predvodio kapetan Cenić, koja je takođe ponovo pretrpela jaku PA-vatru iz manastira Humac, kao i južno od Mostara, posle raketiranja kolone vozila kod sela Čitluk.

Istog dana, 4. februara, djelovale su i tri formacije 'spitfajera'. U I izlazu (operacija br. 245) par pilota izviđao je vreme na komunikaciji Mostar – Sarajevo – Zenica, a u II i III izlazu (operacije br. 246. i 247) piloti 1. eskadrile uspešno su tukli neprijateljeve ciljeve kod Ciganskog Sela, ali su svi zbog jake PA vatre promašili bombardovanje tvornice duvana u Širokom Brijegu.

Petog februara nastavljeno je izviđanje komunikacije od Mostara, preko Sarajeva do Zenice (operacija br. 248. 1. eskadrile), ali su

¹⁴⁴ Op. cit., dok. 226 (str. 425).

¹⁴⁵ Prva šestorka sastava: Marinović, Završnik, Zdrajevski, Vlahov, Dvorski i Antončić, poletela je u I izlasku u 07.27 sa Visa, a u II izlasku, u istom sastavu, takođe sa viškog aerodroma, u 13.50 časova.

u II i III izlasku sa polovičnim uspehom, bombardovani ciljevi u Širokom Brijegu (operacije br. 249. i 250). U IV i V izlasku (operacije br. 251. i 252) uspeh je, takođe, bio polovičan.

Međutim, dejstva pilota 2. eskadrile, toga dana, bila su znatno uspešnja u izvršena dva izlaska (prvi – operacija br. 80. sa Visa, i drugi – operacija br. 28. iz Kanea).

U izveštaju 2. eskadrile o dejstvima 'harikena' (operacija br. 80, vođa petorke poručnik Marinović) pri pružanju podrške jedinicama 12. brigade 26. NO divizije protiv 9. ustaške brigade koja je bila na Ciganskom brdu, stoji:

„8 raketa ispaljeno na neprijateljske položaje na Ciganskom Brdu, sve rakete u cilju sa neosmotrenim rezultatom. 12 raketa ispaljeno na zgrade fabrike duvana u Širokom Brijegu sa više direktnih pogodaka na okolnim kućama i barakama. Umerena p. a. vatra, 20 mm“¹⁴⁶

S obzirom da su jedinice 9. divizije oslobodile Ljubuški, avijacija je izviđala i tukla neprijatelja pri njegovom povlačenju ka Mostaru. Neposredno posle bombardovanja neprijateljevog položaja kod Ciganskog brda, komandir 1. eskadrile, koji je predvodio četvorku, bio je pogođen preciznom PA-vatrom:

„Svi pogoci u selo u označeno mesto i ciljeve. Posle bombardovanja 3 napada topovima i mitraljezima. Jaka 20 m/m p. a. vatra. Vođa dobio pogodak u stabilizator“¹⁴⁷

To je bila operacija br. 246, a u četvorci 'spitfajera' bili su: potporučnik Hinko Šoić, zastavnik Mehmedalija Lošić, potporučnik Milan Delić i poručnik Nedeljko Pajić.

2) *Neposredna vatrena podrška mostarske operacije* otpočela je 6. februara, premda su i 4. i 5. feburara dejstva avijacije bila sličnog karaktera. Međutim, 4. februara je Štab 8. korpusa NOVJ razradio plan operacije koji je, ukratko, sadržavao sledeće zadatke: napasti i osloboditi Široki Brijeg i Mostar, uz presecanje odstupnice neprijatelju prema Sarajevu.

U skladu sa ovim planom, i avijaciji su izdati odgovarajući zadaci, a jedinice 8. korpusa otpočele da nastupaju prema objektima i rejonima napada.

Neposredna vatrena podrška mostarske operacije odvijala se u tri etape: prva, od 6 – 7. februara; druga, od 8 – 12, i treća, 13. i 14. febraura.

U prvoj etapi neposredne vatrene podrške piloti 1. eskadrile imali su slabije rezultate (operacije br. 253, 254. i 255) zbog nedovoljne koordinacije dejstava jedinica na zemlji i avijacije. Šestog februara jedinice 26. divizije uspele su da ovladaju samo spoljnim utvrđenjima Širokog Brijega, ali nisu uspele da prodru unutra, jer je neprijatelju

¹⁴⁶ Op. cit. dok. 238

¹⁴⁷ Op. cit. dok. 234.

pristigla pomoć iz Mostara. U I izlasku (vođa četvorke, poručnik Nedeljko Pajić) bombardovan je samostan u Širokom Brijegu, iz koga su dejstvovali srednjom PA vatrom. U II izlasku (vođa četvorke, major Đuro Ivanišević) piloti su opozvani sa zadatka, jer komanda 1. eskadrile nije imala tačne podatke o razvoju situacije na bojištu, a u III izlasku potporučnik Hinko Šoić, sa pratiocem, vršio je taktičko izviđanje na komunikaciji Mostar – Široki Brijeg.

Istog dana, 6. februara, šestorka 'harikena' 2. eskadrile (vođa, poručnik Miloš Marinović) pružala je blisku podršku jedinicama 26. divizije.

„Napali sa 22 rakete jedan javljeni protivtenkovski položaj na Širokom Brijegu sa odličnim pokrićem na prostoru cilja, opažena jedna veća eksplozija. Postignuta 2 direktna pogotka sa 2 rakete u fabriku duvana.

Naši gubici: Verovatno uništen jedan protivtenkovski položaj, oštećena fabrika duvana“!¹⁴⁸

Drugog dana prve etape neposredne vatrene podrške nad ciljem, uglavnom iznad Mostara i komunikacijom ka Širokom Brijegu, piloti 1. eskadrile (operacije br. 256. i 257; vođe formacija major Ivanišević i potporučnik Delić) bombardovali su neprijateljeve ciljeve, dok su piloti 2. eskadrile (operacije br. 85. sa Visa; vođa petorke kapetan Cenić) vršili taktičko izviđanje nad komunikacijom Mostar – Sarajevo. Ti zadaci izvršavani su, takođe, u nešto složenijim meteorološkim uslovima. Nad celim rejonom dejstava oblačnost je iznosila 9/10; donja baza oblaka nad Mostarom iznosila je 300, a nad Širokim Brijegom 150 metara.

Druga etapa dejstava odvijala se od 8. do 10. februara. U jeku druge etape, odnosno od 10. februara, Štab 281. vinga BAF naredio je 2. eskadrili da koristi i aerodrom Prkos kod Zemunika, te da joj izdaje zadatke nad ostrvima i obalnom pojasu u severnom Jadranu, prepuštajući pilotima 1. eskadrile veće učešće u mostarskoj operaciji.

Osmog februara u tri izlaska (operacije br. 258, 259. i 260) piloti 1. eskadrile, sa ukupno 12 aviona, uspešno izvršavaju zadatke nad Mostarom i dejstvuju po ciljevima u selima: Ilići, Vlahovići i Miljkovići. Devetog februara, takođe u tri izlaska (operacije 261, 262. i 264) leti se nad komunikacijom Mostar – Sarajevo – Zenica i dva puta tuče železnička stanica u Mostaru. U izveštaju posada 'spitfajera' koje je predvodio komandir eskadrile pilot Šoić, stoji:

„Svi avioni (8 bombi) pogodili stanicu, koja je bila puna teretnih vozova“!¹⁴⁹

I 10. februara, poslednjeg dana dejstava druga etapa neposredne vatrene podrške, ostvaren je veliki borbeni učinak. U operaciji br. 266. piloti 'spitfajera' su bombardovali ciljeve po parovima:

¹⁴⁸ Op. cit. dok. 242.

¹⁴⁹ Op. cit. dok. 246 (str. 468)

„Cilj u Blagaju (Šoić – Paić) pogođen je i po izveštaju načelnika brigade¹⁵⁰ koja je tu operisala, ubijeno je 67 nemačkih vojnika. Cilj u Buni (Gavrilović – Vrabič) daleko promašen. Cilj u Iličima (Ivanišević – Semolič): dve bombe u cilj“¹⁵¹

Osim ove šestorke, 10. februara je dejstvovao i par 'spitfajera', koji je izviđao vreme nad komunikacijom Mostar – Sarajevo – Zenica (operacija br. 265), kao i odeljenje 'harikena' (operacija br. 89) iz detašmana koji je još bazirao na Visu. Piloti te četvorke (Marinović, Krsnik, Vlahov i Zdrajevski) uspešno su izvršili zadatak, o čemu u izveštaju 2. eskadrile stoji:

„Oko 2 km istočno od železničke stanice Pazarić napali i želj. voz sa 2 lokomotive i 20 vagona napunjena materijalom, od kojih 6 sa kamionima – sa 16 raketa. Jedan direktan pogodak na vodeću lokomotivu prouzročio oblak crnog dima i pare i zaustavio voz. 2 bliska pogotka na drugu lokomotivu verovatno je oštetila. Najmanje 3 rakete pale među vagone. Malo podalje želj. pruga porušena sa 1 direktnim pogotkom. Lagana mitraljeska vatra sa voza. Jedna lokomotiva sa 3 vagona primećena na željez. stanici Konjic, ali nisu napali jer je municija bila istrošena. Lagana p. a. vatra iz Željuše i Tarčina“¹⁵²

Jedanaestog i 12. februara 1 eskadrila nije dejstvovala ubojnim sredstvima, jer je 11. februara izviđana meteorološka situacija od Mostara do Zenice, a 12. je šestorka 'spitfajera' bila opozvana sa zadatka zbog loše meteorološke situacije, a trebalo je da bombarduje nemačko-ustaške snage na prostoru Miljkovići – Blagaj – Buna.

Treća etapa neposredne vatrene podrške u mostarskoj operaciji, u dane 13. i 14. februara, otpočela je sasređenim udarom pilota, koji su u pet izlazaka bombardovali naznačene ciljeve: u selu Raštani (operacija br. 270; piloti Pajić i Tomšić); u selu Cim kod Mostara (operacija br. 271; piloti Ivanišević, Semolič i Radulović); u selu Kazan (operacija br. 272; piloti Delić i Okanović), u selu Vihovići (operacija br. 273; piloti Srdanović i Vrabič) i u selu Iličići (operacija br. 274; piloti Šoić i Lošić). Te formacije 'spitfajera' bombardovale su ciljeve od 09. 30 – 11.25 časova.

U isto vreme, nad komunikacijom je dejstvovala i formacija 'harikena' (operacija br. 94. sa viškog aerodroma), čiji su piloti Marinović, Antončić i Vlahov mitraljirali jedan voz kod Jasenjane, a onda preneli vatru na drugu kompoziciju od 30 vagona, čiju lokaciju su im javili radio-vezom piloti 'spitfajera', koji nisu mogli da dejstvuju, jer su leteli bez municije i išli na sletanje.

Mostar je oslobođen 14. februara do 19. časova, a u prepodnevnom časovima četvorka 'spitfajera' (operacija br. 275) pružala je lovačku zaštitu formaciji 'harikena' (operacija br. 95. sa Visa) koja je vršila

¹⁵⁰ U ovom delu je uspešne akcije izvodila 13. brigada 29. narodnooslobodilačke udarne divizije.

¹⁵¹ Op. cit, dok. 249.

¹⁵² Op. cit, dok. 250.

taktičko izviđanje i raketiranje ciljeva na komunikacijama Mostar – Sarajevo.

Pri taktičkom izviđanju komunikacije Mostar – Sarajevo formacija 'harikena' je ostvarila veliki uspeh prilikom dejstva, ali je i sama pretrpela gubitke:

„Kolona kamiona koja se protezala od Busovače do nekoliko milja južno od Kiseljaka u intervalu od 100 – 150 metara, kretajući se u severoistočnom pravcu bila je primećena i napadnuta sa 11 raketa, više direktnih i bliskih pogodaka, nakon napada primećena eksplozija i stubovi crnog dima do 200 metara visine. 1 avion oštećen od eksplozije vlastite rakete, 1 avion od jake neprijateljske p. a. odbrane, koja je bila otvorena na avione iz same kolone i sa okolnih brda. Avion vođe por. Marinovića¹⁵³ se morao prisilno spustiti u blizini Bugojna.¹⁵⁴

Četvorka 'spitfajera', koju je predvodio potporučnik Milan Srdanović, bombardovala je teretni voz u stanici Ilidža, a drugi voz u blizini Blažuja. Kako su se teretni vagoni nalazili u stanici Obrovac, to su piloti i ovde izvršili napad, a isto tako mitraljirana je i kolona automobila kod Mostara.

Neprijateljevi ciljevi tučeni su i kod Rodoča, kao i na koti Hum.

O učešću 1. i 2. eskadrile u mostarskoj operaciji Ante Biočić, načelnik štaba 26. divizije rekao je:

„Odmah 31. januara avijacija je počela da dejstvuje po neprijatelju. I dok su se ostale jedinice, do 6. februara, prikupljale za napad, Nijemci su osjetili, kako u Širokom Brijegu, tako i kolone u pokretu, naročito na putu i pruži od Mostara ka Sarajevu, preciznost naše avijacije...

Široki Brijeg je bio tvrd orah, naročito utvrđene zgrade. Naši avioni su ih prosto u prozore gađali. Borci su ih ubrzo nazvali „našim bombašima“.

Vidjeli smo kako leti u vazduh kompozicija sa municijom. Dolazak i intervencija 359. puka iz Sarajeva je usporena i stvoreno je vrijeme da se naša 9. divizija razvije i odbije ovaj puk i omogući nesmetan napad na Mostar.

U požaru eksplozije i konačnog uspjeha u svim fazama borbi za Mostar, avijacija je pridonijela svoj puni udio“.

3) *Praćenje neprijateljeve aktivnosti u odstupanju*, odvijalo se neposredno posle oslobođenja Mostara 14. februara, odnosno od 15–17. februara. To je, uglavnom, bilo taktičko izviđanje na komunikacijama koje od Mostara vode na sever, kao 15. februara (operacija br. 277; piloti Tomšić i Semolič), a isto tako i bombardovanje neprijateljevih

¹⁵³ Ovaj izveštaj, koji su dali pratioci Završnik i Antončić, nije tačan u lociranju napadnute neprijateljeve kolone i mesta gde je oboreni vođa, poručnik Marinović, sleteo. Po njegovom iskazu, kolona se kretala drumom Ilidža – Busovača, a napad je izvršen na onaj njen deo koji se nalazio nekoliko kilometara ispred Kiseljaka. On se, pak, nije spustio blizu Bugojna, nego kod sela Bukovica u dolini Lepenice, levo od puta Ilidža – Kiseljak. Na Vis je, pošto su ga pronašle jedinice 5. korpusa NOVJ, stigao 25. februara 1945, odnosno, posle 11 dana, posle čega je iz 2. eskadrile odsustvovao sve do 6. aprila 1945.

¹⁵⁴ Op. cit; dok. 260.

ciljeva u okolini Sarajeva (operacija br. 278; piloti – Ivanišević, Semolič, Pajić i Luidi), kada su uspešna dejstva omeli loši vremenski uslovi.

Istog dana, 15. februara, loše vreme je omelo i izvršenje zadatka pilota 2. eskadrile (operacija br. 96. sa Visa i operacija br. 32. sa aerodroma Kane).

Loši vremenski uslovi trajali su i 16. februara, a idućeg dana piloti 1. eskadrile su, nadletevši severni deo komunikacija Mostar – Konjic, leteli do Konjica čime se, u stvari, završava i treća faza vazduhoplovne podrške – praćenje neprijateljeve aktivnosti u odstupanju. Posle mostarske operacije deo nemačkih i kvislinških snaga, koje su branile Mostar i okolna uporišta, povukao se ka Konjicu i Ivan-sedlu.

Baziranje na aerodromu Vis

Mogućnost korišćenja ostrva Vis kao lokacije pogodne za aerodrom zainteresovala je i Vrhovni štab NOV i POJ, koji je, 13. novembra 1943, Operativnom štabu odbrane Visa uputio sledeće naređenje:

„Ispitajte aerodrom na Visu da li može da se spusti naš avion. Naši avioni imaju crvenu petokraku zvezdu, neki imaju jugoslovensku zastavu sa petokrakom zvezdom na belom polju. Javite da ne pucaju“!¹⁵⁵

S obzirom da nije stizao odgovor, Vrhovni štab NOV i POJ bio je prinuđen da naređenje ponovi više puta:

„Javite, konačno, postoji li aerodrom na Visu“! (17. novembar, u 08.00 časova);

„Naređujem da vidite ima li bilo kakav aerodrom na Visu“! (20. novembar, u 08.15 časova);

„Po četvrti put, postoji (li) na Visu aerodrom“? (20. novembar, u 13,20 časova);

„Po peti put vam naređujem izvestite nas postoji li na Visu aerodrom, tačno gde i u kakvom stanju, potreban je za hitnu potrebu“! (22. novembar 1943, u 16.15 časova)¹⁵⁶

Štab 1. vazduhoplovne baze u to vreme 14. novembra 1943. u izveštaju Vrhovnom štabu NOV i POJ navodi da treba razmatrati mogućnost o prebaziranja na Vis, jer je tada u Livnu bilo teško sačuvati avione. Zato je Komanda mesta Vis odredila 21. novembra komisiju koja će pronaći teren na Visu pogodan za izgradnju aerodroma. Komisija je, naime, pregledala dva polja: Velo polje, koje je bilo dugo 1500, a široko 600 metara, i Dračevo polje, koje je bilo duplo manjih dimenzija. Oba polja bila su, međutim, zasadena vinovom lozom, pa je izabrano Dračevo polje, jer je podloga bila tvrđa, a sredinom je vodio put Vis – Komiža:

„Dračevo Polje: 1) Polje se proteže isto kao i Velo-Polje po dužini od oko 700 do 800 m u pravcu E – W, a po širini od 350 – 400 m u

¹⁵⁵ Arhiv VII, k. 2021, reg. br. 1/1.

¹⁵⁶ Op. cit., k. 2021, reg. br. 1/2-13.

pravcu N – S... 4) S obzirom na malo prostranstvo i pravac uzdužne ose polja, mogao bi se ovaj teren koristiti kao aerodrom samo za aeroplane koji imaju kratak uzlet i aterisaž“!¹⁵⁷

Posle događaja u Livnu i Glamoču, kad je avion 1. vazduhoplovne baze F. L. 3 spaljen, a 27. novembra uništen i Do-17, Vrhovni štab je, 19. decembra 1943, naredio Štabu odbrane Visa:

„Uredite hitno na Lastovu i Visu aerodrom gde bi se mogli spuštati naši avioni. Ovih dana stižu naši avijatičari tamo, pomognite sa najhitnijim prebacivanjem“!¹⁵⁸

Sredinom marta 1944. u Pliškom polju, koje se nalazilo sa južne strane puta Vis – Komiža i Velog polja, i na kome je prethodno bio britanski garnizon uređeno je letelište na koje su mogli da sleću avioni za vezu. Međutim, kako letelište nije bilo pogodno za kasnije baziranje borbene i transportne avijacije, to su saveznici preduzeli mere da se na Visu sagradi bolji aerodrom sa metalnim zastorom, pa su na Vis uputili jednu stručnu komisiju, o čemu je Štab Mornarice NOVJ, 23. marta 1944, izvestio Vrhovni štab NOV i POJ:

„23. marta na Vis stigla saveznička tehnička komisija za gradnju staza za spuštanje lovačkih aviona. Namera držanja izvesnog broja lovaca na Visu i omogućavanja dopune pogonskog materijala i time povećanja akcionog radijusa aviona. Dužina staze 1200, širina 60 metara. Početak rada za četiri sedmice. Trajanje rada sedam dana. Molimo hitno odobrenje“!¹⁵⁹

Povodom ovog traženja Štaba Mornarice NOVJ, Vrhovni štab je dva dana kasnije, 25. marta 1944, poslao sledeće obaveštenje:

„Još davno smo dozvolili gradnju aerodroma na Visu“!¹⁶⁰

U međuvremenu, na letelište na Pliškom polju sleteo je prvi avion, koji je, istog dana, 12. aprila, trebalo da se vrati nazad u Bari. Na žalost, pilot je doživeo udes:

„12. ovog meseca donio je neku poštu jedan američki lovac-bombarder koji se pri uzletanju zapalio i pao na II četvu bataljona I brigade, gdje je nastradalo: devet drugova mrtvih, pet ranjenih“!¹⁶¹

Za devet dana, od 18. do 25. aprila 1944, zajedničkim snagama naših, britanskih i američkih vojnika završena je izgradnja aerodroma. Prvo je iskrčena površina od 27 hektara u Velom polju, skinut sloj humusa, nivelisana i nasipana površina koja je zatim popločana rešetkastim metalnim pločama. Dimenzije ove poletno-sletne staze bile su: dužina 850 metara, a širina 40, sigurnosna produženja na oba kraja piste iznosila su po 150 metara.

Dimenzije poletno-sletne staze omogućavale su nesmetano poletanje i sletanje transportnim avionima, motornim i dvomotornim bombarderima, lovcima i lovcima-bombarderima. Ipak, u jednom izveštaju Komanda 1. eskadrile NOVJ se kritički osvrće na viški aerodrom:

¹⁵⁷ Zbornik NOR, tom X, knj. 1, dok. 17.

¹⁵⁸ Op. cit., k. 2021, reg. br. 491-B.

¹⁵⁹ Arhiv VII k. 2072, reg. br. 8/1-2

¹⁶⁰ Op. cit., k. 2072, reg. br. 8/35-2

¹⁶¹ Iz izveštaja Štaba 26. NOU divizije Štabu 8. korpusa NOVJ od 13. aprila 1944; Zbornik NOR tom V, knj. 26, dok. 55.

„Aerodrom Kane (Canne) i Vis su jedva zadovoljavajući po svom uređaju. Postoji samo jedna pruga za poletanje i sletanje i bočni vetrovi su česti uzroci nezgoda. Teren van pruge je potpuno neuređen i svako najmanje skretanje je neminovan lom aviona. Željezna podloga para gume na točkovima. Oba ova letelišta su možda najslabija od svih koje BAF upotrebljava“!¹⁶²

Sem bočnih vetrova i opasnosti koje je pružao neuređeni teren i pretpolja, na viškom aerodromu nisu postojali uređeni, nego improvizovani – ali u ratnom smislu pripremljeni – prelazni, bočni i prilazni pojas sigurnosti. Staze za sletanje po nuždi bile su na svim viškim poljima. Posle povratka velikih formacija, oštećeni saveznički avioni su sletali gde god su mogli, ili kada nisu imali gde – stropoštavali su se u more, pošto se posada prethodno spasla padobranima, a Mornarica NOVJ je odmah upućivala po njih čamce i brodice.

Stajanke za avione delom su bile popločane rešetkastim zastorom, dok su rulne staze od stajanke do PSS bile ili malo više nasute kamenjem, ili bile bez njega.

Meteorološki uslovi su, takođe, uticali na izvršavanje borbenih zadataka. Posle obilnih kiša pomoćno letelište u Pliškom polju ponekad i ono popločano u Velom polju, bilo je poplavljeno:

„Poslednji put padala je jaka kiša, aerodrom je bio raskvašen, pa se, i pored toga, što je bila rasprostrta čelična mreža po njemu, jedan 'liberator' zaglavio u blato i tako zakrčio čitav aerodrom. U međuvremenu pojavilo se još osam američkih bombardera, oštećenih i koji više nisu imali benzina da se dokopaju Fođe i drugih aerodroma u Italiji, nego su ovde pokušali da se spuste“!¹⁶³

Viški aerodrom nije imao stalni, nego improvizovani noćni start. Neposredno borbeno obezbeđenje bilo je briga naših jedinica – 26. divizije, Mornarice NOVJ, kao i vojnika i avio-mehaničara skvadrona koji su bazirali na njemu. Saveznici su obezbeđivali potpuno vazduhoplovnotehničko i materijalno snabdevanje. Na viškom aerodromu izvrsno je funkcionisala meteorološka služba, u kojoj je, pored britanskih, bilo i jugoslovenskih meteotehničara i sinoptičara.

Na aerodromu su, pored navedenih, funkcionisali i saveznička komanda, odnosno RAF Station Vis, sa operativnim centrom i drugim odeljenjima iz Štaba 281. vinga BAF, zatim Kontrolno-obaveštajni centar i jedinica za osposobljavanje aviona. Na Visu se, isto tako, nalazilo i Vazduhoplovno odeljenje Vrhovnog štaba NOV i POJ, koje, međutim, nije imalo nikakvu jurisdikciju, niti operativni upliv na aerodromske službe, ili izdavanje zadataka našim eskadrilama.

U periodu od 12. aprila do 18. avgusta 1944 – kada je 1. eskadrila izvršila svoj prvi ratni zadatak – na Visu je bio baziran ograničen broj aviona 281. vinga BAF. U maju, kada su jedinice NOVJ otpočele da sa Visa vrše desantne prepade na Mljet i Korčulu, a naročito na Šoltu (9–11. maj 1944) i ostrvo Brač (31. maj – 5. jun), na viškom aerodromu

¹⁶² Zbornik NOR tom X, knj. 1, dok. 177.

¹⁶³ Vladimir Dedijer, Dnevnik, knj. 3, str. 223

baziraju avioni iz 6.32. i 249. skvadrona Air Headquarters, Eastern Mediterranean (Vazdušna komanda istočnog Mediterana). Avioni su bazirali samo danju, a preko noći bi ostajao samo jedan detašman, u početku po jedan flajt 6. skvadrona namenjen za izviđačke zadatke iznad ostrva i priobalnog pojasa. Izviđanje se vršilo u dva maha – u svitanje i sumrak. U julu i avgustu jedinice NOVJ izvode dejstva većeg obima, što je zahtevalo i veće angažovanje savezničke avijacije, posebno neposredno posle neuspelog desanta na Drvar, 25. maja 1944.

Na viškom aerodromu naše eskadrile su bazirale:

– 1. eskadrila NOVJ: detašman od 19. avgusta 1944. do 4. januara 1945; kompletna jedinica od 31. januara¹⁶⁴ do 9. aprila 1945;

– 2. eskadrila: detašman od 20. oktobra 1944 do 18. februara 1945;¹⁶⁵

Sa ovog aerodroma 1. i 2. eskadrila su izvršavale veći deo zadataka u operacijama za oslobodjenje Dalmacije, u mostarskoj operaciji, kao i u dejstvima u drugim delovima Jugoslavije.

Na viškom aerodromu bazirali su, ili sletali radi dopune gorivom, i ostali skvadroni 281. vinga BAF.

Naredbu za prebaziranje kompletne 1. eskadrile NOVJ na Vis doneo je Štab 281. vinga BAF 1. januara 1945, pošto je istog dana dobio naređenje od Glavnog štaba BAF.¹⁶⁶

Pored toga što je sa Visa izvršavala značajne ratne zadatke, avijacija je, istovremeno, služila i kao vrlo važan element protivvazdušne odbrane ostrva. Ona se uklapala u već pripremljenu protivdesantnu odbranu ali i odbranu od napada sa mora. I PDO i odbrana od napada sa mora organizovane su posle 20. januara 1944, odnosno posle odluke Vrhovnog komandanta NOV i POJ da se Vis uporno i odlučno brani:

„Utvrdite ostrvo. Postavite prepreke i mine. Tražite pomoć od saveznika u artiljeriji, tenkovima i protivavionskim sredstvima. Uspostavite vezu sa saveznicima da vas u najodlučijim momentima odbrane podrže avijacijom i mornaricom, a u slučaju nužde, evakuišite se!“¹⁶⁷

Okosnicu protivdesantne odbrane na Visu činio je niz dobro raspoređenih fortifikacijskih objekata. Prepreke koje su postojale na ostrvu, kao i oko Dračeva polja, bile su napravljene od dva reda bodljikavih žica na međusobnom odstojanju od 30 metara. Prvi red činile su tzv. Brinove spirale, a drugi, koji je bio bliži mitraljeskim gnezdim, bila je tzv. Flandrijska ograda.

Po prvobitnoj zamisli inženjera, koji su izrađivali uputstva, dok su utvrđivanje vršili omladinski bataljoni, bilo je predviđeno da se

¹⁶⁴ Pokret prvih delova započeo je 16. a prebaziranje je završeno preletom svih aviona 31. januara. Međutim, u Italiji je ostao jedan detašman od 5 oficira, 53 podoficira i boraca, 38 kamiona i 5 radio-kola, a bilo je prebazirano: 27 oficira, 154 podoficira i boraca, 16 'spitfajera', 8 automobila i 2 motocikla, odnosno 3/4 materijala eskadrile.

¹⁶⁵ Aerodrom Prkos, kod Zadra, služio je od 10. februara do 1. marta kao baza za dopunu gorivom, dok je aerodrom Kane za 2. eskadrilu bio glavna baza za izvršavanje operacija.

¹⁶⁶ H.Q.B.A.F.O. 235; 1st Jan.; Arhiv VII, k. 1466/B, reg. br. 20/2.

¹⁶⁷ Arhiv VII, k. 2072, reg. br. 13/2.

postave četiri reda engleskih odsokočnih mina. Pošto ih je bilo u manjim količinama, postavljene su samo u dva reda.

Naročito su bili utvrđeni Dračevo polje i Pliško polje. Za odbranu Visa posebno su istaknute mere zaštite od vazdušnog desanta:

„Brigadne rezerve I, XI i XII brigade pomoću potrebnog broja patrola kontrolisaće noću, kad god se pojave avioni nad otokom, i to: bataljoni I dalmatinske brigade polja istočno od Sv. Vida; bataljon XI brigade polja zapadno od Sv. Vida; bataljon XII brigade kontrolisaće Hum!

Padobrance treba tući dok su još u zraku i na zemlji, ne dozvolivši istim da se grupišu i dokopaju obližnjih kota, nego ih u samom polju uništavati!“¹⁶⁸

Za onemogućavanje prizemljenja padobranskog desanta, a posebno sletanje transportnih jedrilica, postavljene su protivdesantne prepreke od benzinskih buradi, ispunjenih kamenjem, u šahmatnom rasporedu.

Krajem februara 1944, protivvazdušnu odbranu Visa činilo je samo 15 protivavionskih mitraljeza 26. divizije. Kasnije su, za odbranu Visa, saveznici uputili, iz Rima, za zaštitu Huma, odnosno Vrhovnog štaba NOV i POJ, posebnu PA-jedinicu RAF. Od kraja maja 1944. Vis su branili saveznički skvadroni, a zatim naši piloti. Na ostrvu su, takođe, bila i dva SPA diviziona sa radarskim uređajima iz 2825. skvadrona 281. vinga BAF, kao i dve radarske stanice na rtu Barjaci i rtu Stončica.

Upoređujući udeo saveznika i NOV u zajedničkoj borbi za odbranu Visa ističe se sledeće:

„Ako savezničkoj avijaciji pripada isključiva zasluga za prevlast u vazduhu, njihovim pomorskim snagama primat u ometanju nemačkog obalskog saobraćaja, savezničke kopnene snage koje su bile na Visu, i po svojoj brojčanoj jačini i po operacijskom efektu, stoje iza 26. divizije i njenih postignuća!“¹⁶⁹

Međutim, saveznici su, i pored snaga koje su se nalazile na Visu, bili skloni da svom prisustvu daju znatno veći značaj:

„Tito je izrazio svoju odlučnost da drži Vis uz pomoć Saveznika i govorio je da će isterati neprijatelja i s drugih ostrva!“¹⁷⁰

Komitet načelnika štabova za Srednji istok (Chiefs of Staff Middle East) 5. juna 1944. raspavljao je o novoj poziciji Vrhovnog štaba NOV i POJ i vrhovnog komandanta, koji su posle desanta na Drvar došli na Vis, te je s vojnog gledišta – zauzeo sledeći stav:

„1) Mislim da Vis nije ni u kakvoj opasnosti od neposrednog napada, iako će postati primamljivim ciljem za neprijateljske bombardere, čim neprijatelj sazna da je Tito tamo. Da bih preduhitrio tu posebnu pretnju, nameravam da pojačam protivavionsku odbranu jednom teškom i jednom lakom baterijom s kojima će ukupno naoruža-

¹⁶⁸ Iz zapovesti Štaba 26. divizije potčinjenim jedinicama, od 21. februara 1944; Zbornik NOR, tom V, knj. 24. dok. 78.

¹⁶⁹ „Mornarički glasnik“ br. 4/1964, str. 15.

¹⁷⁰ Iz beleške ambasadora Ralfa Stivenzona Forinj Ofisu od 25. juna 1944; Arhiv FO 371/44246.

nje na ostrvu iznostiti kako sledi: 24 od 94 mm; 18 od 13 mm; 20 od 20 mm (partizanska posada).

2) (a) postoji na ostrvu pista za sletanje koja može da primi dve ili tri eskadrile lovačkih aviona.

(b) ima oko 5.000 britanskih vojnika. To uključuje: br. 2 S. S.¹⁷¹ brigade (3 jedinice komandosa); 2 HLI¹⁷² (planinski bataljon); 111. poljski pešadijski puk (24 s projektilima od 11,5 kg), deo pomoćnog udarnog puka (invazione jedinice) s osam topova od 75 mm.

3) Partizani imaju oko 4.500¹⁷³ naoružanih i uniformisanih vojnika, većinom muškaraca, ali nešto i žena i dece u stroju. Njihovo naoružanje uključuje: 5 poljskih topova i 105 mm; 12 haubica od 100 mm; 12 vučnih haubica od 75 mm; 16 protivtenkovskih topova sa granatama od 2,7 kg; 55 protivtenkovskih topova sa granatama od 0,90 kg.

4) Što se tiče mog preuzimanja pune odgovornosti za odbranu Visa, mislim da bi u ovo vreme bilo neprikladno da predložim da Tito stavi partizansku posadu pod moju komandu.

5) Zadovoljan sam sadašnjim sistemom dvojne kontrole. Britanski i partizanski komandanti žive zajedno i svaki komandant jedinice je najuže povezan sa mesnim partizanskim komandantom u svakom pogledu. Odnosi na ostrvu su odlični!¹⁷⁴

U nekoliko slučajeva saveznici će isticati veliku brigu za bezbednost vrhovnog komandanta NOV i POJ.¹⁷⁵

Vrhovni komandant NOV i POJ je na Visu boravio od 11. juna 1944, posle dolaska iz Drvara preko Barija, do noći 18/19. septembra, kada je odleteo za SSSR.

Dvadeset i drugog juna je izvršio smotru savezničkog 2. komandoa (mornaričke komandose), koji su mu demonstrirali obaranje dimne mete iz svojih PA oruđa.¹⁷⁶ Šestog avgusta vrhovni komandant je odleteo za Italiju, gde se sastao sa savezničkim vojnim komandantima i britanskim premijerom. Povodom dvogodišnjice 1. dalmatinske brigade, 2. septembra, održana je vojna parada, na kojoj su učestvovali i piloti Eskadrile za vezu Vrhovnog štaba NOV i POJ, koja je formirana na Visu 18. avgusta 1944. Tom prilikom Tito je obišao i pilote 1. eskadrile NOVJ¹⁷⁷, a mnogo kasnije, kada se već nalazio u Beogradu, 3. januara 1945. naredio je Štabu 8. korpusa NOVJ:

„Ne dozvoljavam iskrcavanje savezničkih novih trupa na Vis!“¹⁷⁸

¹⁷¹ Special Service – Posebna služba.

¹⁷² Highland Light Infantry – Škotski pešadijski puk.

¹⁷³ U opisu Visa, koji je dostavljen Forinj ofisu, 30. juna 1944, Britanci navode da na ostrvu „partizanske trupe broje 9.700 ljudi“.

¹⁷⁴ Iz izveštaja generala Henrija Majtlanda Vilsona, savezničkog vrhovnog komandanta predsedniku britanske vlade Vinstonu Čerčilu od 5. juna 1944.

¹⁷⁵ Čerčil je, na primer, od generala Vilsona tražio izveštaje da li na Visu funkcionišu radari: „Ponavljam da to ostrvo morate odbraniti od svih, tim pre jer je Tito na njemu!“

¹⁷⁶ Vrhovni komandant NOV i POJ je, tom prilikom, čestitao Britancima na preciznom gadanju i rekao:

„Šteta što nije bio nemački avion usred ove zaprečne vatre!“ Zbornik NOR, tom II, knj. 13, dok. 135.

¹⁷⁷ Detaljnije o susretu pilota 1. eskadrile NOVJ sa Vrhovnim komandantom u gl. X.

¹⁷⁸ Zbornik NOR, tom II, knj. 15, dok. 8.

Podrška ostalim korpusima NOVJ

Za vazduhoplovnu podršku 1. i 2. eskadrile jedinicama 8. korpusa NOVJ, a kasnije 4. jugoslovenske armije i Ratne mornarice bio je karakterističan kontinuitet dejstava. Međutim, to nije bio slučaj sa ratnim zadacima izvršanim u vreme kada su jedinice ostalih korpusa NOVJ, u prvom redu 2, 3, 4, 5. i 10. izvodile svoja dejstva. Ove operacije nisu imale karakter uzastopnih i višednevnih dejstava i razlikovale su se po obimu, intenzitetu i vremenu izvršavanja. Na to je presudno uticao način planiranja u Štabu 281. vinga BAF, koji je određivao ratne zadatke, zatim baziranje na aerodromu Kane, što je, takođe uticalo na smanjenje radijusa letenja, kao i potreba da se izvršavaju i drugi, specijalni zadaci na primer: traganje za nestalim posadama, lovačka zaštita transportnih savezničkih aviona, pratnja savezničkih aviona koji su leteli u posebne misije, itd.

Ratni zadaci 1. i 2. eskadrile nad teritorijom Jugoslavije, bez Makedonije, bili su raznovrsni, a borbeni učinak veliki. Na žalost, piloti nisu bili u stanju da uspostave adekvatan kontakt sa komandama i štabovima NOVJ, što je onemogućavalo postizanje još većih efekata.

Nad teritorijom Slovenije izvršavani su, uglavnom, specijalni zadaci – lovačka zaštita britanskih oficira u posebnim misijama i pratnja transportnih aviona kojima su saveznici dovozili hranu i oružje za jedinice NOVJ, a u povratku evakuisali ranjenike i bolesnike.

Zbog baziranja na aerodromu Kane, i, stoga, skraćenog akcionog radijusa, nad teritorijom Srbije izvršen je samo jedan ratni zadatak – izviđanje pokreta neprijatelja koji se povlačio iz Grčke na sever.

Težište dejstava nad teritorijom Bosne i Hercegovine i Hrvatske – nad kojima je izvršeno najviše ratnih zadataka – bili su udari po komunikacijskim pravcima ili po ciljevima u dubini neprijateljeve pozadine. Bombardovani su, mitraljirani i raketirani ciljevi u rejonima iz kojih su neprijateljeve jedinice ugrožavale ili dovlačile nove snage, kao u ličko-primorskoj, a posebno u riječko-tršćanskoj operaciji.¹⁷⁹

Nad teritorijom Bosne i Hercegovine avijacija je uglavnom dejstvovala po komunikacijama u dolinama reka Bosne, donjeg Vrbasa i Une, te napadala saobraćajne čvorove, i, posebno, utvrđenja u naseljenim mestima. U istočnoj Hercegovini avijacija je pružala neposrednu vatrenu

¹⁷⁹ Ta dejstva se posebno obrađuju u glavi VI – Podrška jedinicama 4. jugoslovenske armije i u glavi VII – Podrška jedinicama Ratne mornarice

zaštitu jedinicama NOVJ koje su zatvarale pravce kojima su nadirale nemačke jedinice iz Crne Gore, a učestvovala je i u dejstvima u zaleđu primorskog pojasa kod Dubrovnika.

Najveći broj zadataka izvršen je nad komunikacijom Mostar – Konjic – Sarajevo – Doboj – Brod, a takođe u širem rejonu Sarajeva, pravcem prema Podromaniji i Višegradu, te područjem koje zahvata Kiseljak – Busovača – Travnik – Žepče – Vareš – Visoko. Iako su jedinice NOVJ planirale i izvele dve veće operacije (banjalučku, od 18. do 28. septembra 1944. i sarajevsku, od 28. marta do 10. aprila 1945) sadejstvo pilota 1. i 2. eskadrile nije bilo kontinuirano, nego povremeno, pa su oni učestvovali samo u delu aktivnosti naših jedinica.

Dejstva nad teritorijom Crne Gore odvijala su se u drugoj polovini 1944. Avijacija je vršila napade na ciljeve i objekte uglavnom, na komunikacijama i mestima u severozapadnom delu, i dejstvovala sa jedinicama NOVJ prilikom napada na Boku Kotorsku. Nije, međutim, pružana vazduhoplovna podrška jedinicama NOVJ tokom durmitorske operacije (16 – 26. avgust 1944) jer se u to vreme 1. eskadrila prebazirala iz Italije i tek počinjala da dejstvuje.

Znatan deo zadataka, osim nabrojanih specijalnih, otpadao je na zaštitu konvoja Mornarice NOVJ.

Dejstva nad teritorijom Crne Gore

Glavne nemačke snage angažovane u durmitorskoj operaciji (16 – 26. avgust 1944) bile su, zbog približavanja Crvene armije našoj zemlji, hitno prebačene u istočnu Srbiju. Krajem avgusta, nad teritorijom Crne Gore, Sandžaka i Hercegovine ostali su samo delovi nemačke 118, 369. i 181. pešadijske divizije, sa mnogim domobranskim, posebno četničkim jedinicama. Njihov zadatak bio je da organizujući jaču odbranu, štite izvlačenje nemačkog 21. armijskog brdskog korpusa iz Albanije.

Naša avijacija nije upućivana da pruža vazduhoplovnu podršku jedinicama 2. korpusa NOVJ koje su, međutim, ubrzo izvele snažna dejstva i oslobodile Berane (Ivangrad), Andrijevicu i Nikšić, te će najviše letova izvršavati u novembru 1944.

Prvi let nad teritorijom Crne Gore bila je lovačka pratnja britanskog 'harikena' kojim je pilotirao potpukovnik Džon Selbi od Kanea do Berana (5. septembar 1944, operacija br. 41).¹⁸⁰

U to vreme su delovi 3. NO divizije vodili borbu protiv nemačkih i četničkih jedinica oko Berana. Jedinice 3. divizije držale su položaje oko Berana – Andrijevice i prostor pl. Bjelasica – Trešnjevik, do Gornjih polja, pripremajući se za napad na Kolašin.

¹⁸⁰ U Zborniku NOR, tom X, knj. 1, dok. 41. navedeno je da je let izvršen od aerodroma Kane (poletanje u 08.30; sletanje u 11.20); a u dok. 19–6. k. 1466/B (prevod britanske dokumentacije) stoji:

„Dva Spitfajera pratili su jedan Hariken sa Visa u Berane. 08.30 – 11.20. Bez događaja, ništa novog nema“!

Od polovine septembra svi pokušaji Primorske operativne grupe da dublje prodre u Crnogorsko primorje i južnu Dalmaciju bili su energično odbijani od jakih i dobro utvrđenih jedinica nemačke 118. divizije. Ova divizija držala je teritoriju od Bojane do ušća Neretve. Posle oslobođenja Trebinja (6. oktobar) i teških borbi kod Dražin Dola, koje je podržavala saveznička avijacija, Štab 2. korpusa NOVJ uputio je 29. hercegovačku diviziju ka Dubrovniku, a Primorsku operativnu grupu ka Boki Kotorskoj.

U to vreme bolničku zgradu u Risnu posele su jedinice nemačkog 334. puka iz 118. divizije, te je – iako je u pitanju bio objekat zaštićen humanitarnim haškim pravilima, ali zloupotrebljen od strane protivnika – upućena četvorka 'harikena' 2. eskadrile. Piloti kapetan Franjo Jež, kao vođa, i pratioci zastavnik Josip Klokočovnik, zastavnik Jovan Pešić i kapetan Kirilo Zdrajevski (operacija br. 11¹⁸¹, iz Kanea, zbog loših meteoslova, nisu mogli da izvrše zadatak bombardovanja, a tom prilikom, na svom prvom ratnom zadatku, poginuo je pilot Jovan Pešić:

„Zbog veoma slabih vremenskih prilika nisu se mogli probiti do cilja, oblaci na 11.000 stopa. Vođa formacije nakon jednog sata letenja je naredio povratak, u okretu upali u masu oblaka i tu je bio izgubljen jedan avion sa pilotom zast. Pešićem, pojedinosti se nisu mogle utvrditi. Pilot br. 2, zast. Klokočovnik je prisilno pristao na jednu malu poljanu oko 7 milja južno od Trebinja, avion izgubljen. Vođa i br. 4 pristali na Vis. Vremenske prilike vrlo slabe“!¹⁸²

I sledećih nekoliko dana vladali su loši meteorološki uslovi, te je avijacija upućena tek 13. novembra da raketira arsenal oružja u Tivtu (operacija br. 7; 2. eskadrile iz Kanea; piloti – kapetan Jež i pratioci poručnik Danilo Rebula, vodnik Ernest Završnik i kapetan Kirilo Zdrajevski):

„Napali cilj u 13.15 čas. pravcem SE-NW. 12 raketa je palo među prve tri zgrade i crnkasti dim je bio viđen, ali rezultat neosmotren. 4 rakete podbacile 200 jardi. Umerena p.a. vatra; gađanje tačno iz Tivta. 1 avion pogođen od 20 mm zrna i oštećen“!¹⁸³

Idućeg dana, 14. novembra, dva aviona 1. eskadrile (operacija br. 165; piloti Ivanišević i Vrabič) izvidali su rejon Nevesinje – Kotor, ali su zbog niske oblačnosti prekinuli zadatak.

Nad teritorijom Crne Gore avijacija je dejstvovala još samo četiri puta. Dvadeset i drugog novembra (operacija br. 181) piloti Ivanišević, Pajić i Okanović bombardovali su raskrscnicu u Danilovgradu, preko koje su se u to vreme povlačili delovi nemačke 118. divizije, pri probijanju ka Mostaru. Velika formacija aviona BAF bombardovala je, 3, 6. i 7. novembra Podgoricu, jer se na širem prostoru Podgorica – Danilovgrad – Cetinje nalazila nemačka 297. pešadijska divizija. Avija-

¹⁸¹ U Zborniku NOR, tom X, knj. 1, dok. 137. greškom je upisano da je to operacija br. 19. iz Kanea

¹⁸² Ibid.

¹⁸³ Op. cit., dok. 140.

cija je, u stvari, dejstvovala po delovima nemačkih razbijenih jedinica koje su nameravale da preko Crne Gore, iz Grčke i Albanije, dođu u Hercegovinu. Tako je, 14. novembra, započeo glavni napad nemačke 118. pešadijske divizije radi proboja ka Nikšiću i Mostaru. Dvadeset i sedmog novembra BAF je bombardovao Danilovgrad, podržavajući dejstva 6. i 10. crnogorske brigade, a pet dana ranije, 22. novembra, Danilovgrad su raketirali piloti 2. eskadrile (operacija br. 10). U izveštaju šestorke – piloti Majcen, Pepel, Vlahov, Antončić, Krsnik i Zdrajevski – stoji:

„Jedan avion se povratio na Vis nakon 20 min. letenja zbog kvara na motoru. Ostali su leteli pravo do cilja i izveli napad u 13.10 čas, u pravcu sever-jug. Ispalili 16 raketa koje su lepo pokrile područje cilja. Cilj se zavio u oblak dima, osmotrena jedna eksplozija sa stubom crnog dima visokog 1.000 stopa, verovatno zapaljeno slagalište benzina ili municije, ili benzinske cisterne. Vreme dosta dobro, vidljivost vrlo dobra“!¹⁸⁴

Dvadeset i trećeg novembra je i jedna četvorka 'spitfajera' (operacija br. 184) letela na taktičko izviđanje komunikacije Podgorica (Titograd) – Nikšić. U oslobođenom Nikšiću se, 23. novembra, nalazio i Štab 2. korpusa NOVJ, koji je zatim nastavio za Sandžak. Piloti, koje je predvodio potporučnik Milan Srdanović, uspešno su izvršili zadatak:

„15 km severozapadno od Danilovgrada osmotrena kolona od 30 do 40 kamiona. Put između pojedinih grupa kamiona porušen na više mesta. Na putu od Nikšića do Rijeke južno od grada opažena 3 automobila u vožnji. Na aerodromu u Nikšiću osmotrena dva Harikena i dva Spitfajera“!¹⁸⁵

Kako su, međutim, toga dana u Danilovgradu još bile nemačke snage, to je na raketiranje upućena, iz Brindizia, četvorka 'harikena', koju je predvodio poručnik Marinović (operacija br. 11. iz Kanea). Piloti su uspešno izvršili zadatak:

„Napali cilj u pikanju sa 8.000 stopa u 15.50 časova. 8. raketa palo u grad, 4 rakete na jedno raskršće puteva blizu samog grada.... Stub crnog dima osmotren, bez vatre p. a.“¹⁸⁶

Pošto je idućeg dana vreme bilo veoma loše, to je 25. novembra formacija od sedam 'spitfajera' (operacija br. 187; vođa potporučnik Šoić) upućena da bombarduje nemačke artiljerijske položaje u Danilovgradu i Spužu. Probijajući se kroz 'rupe' oblaka, piloti su uspeli da bombarduju most na Zeti u Spužu, ali su svi avioni promašili. Druga trojka je, čak, bila prinuđena da odbaci bombe u more. Vođa formacije se odmah posle poletanja vratio na aerodrom zbog kvara motora, dva pilota su zbog nedostatka goriva sleteli na aerodrom u Bari, a i ostali su se jedva vratili u Kane.

¹⁸⁴ Op. cit., dok. 151.

¹⁸⁵ Op. cit., dok. 152.

¹⁸⁶ Op. cit., dok. 153 (str. 286)

Ni piloti 2. eskadrile toga dana (operacija br. 12. iz Kane) nisu imali uspeha. Tri 'harikena', koje je predvodio kapetan Cenić, trebalo je da raketiraju vijadukt i kameni most kod Danilovgrada, odnosno na reci Morača kod sela Bioča. Zbog niskih oblaka raketiran je samo most kod Bioča, ali rezultati nisu mogli da budu osmotreni. Sa zemlje je tukla, ali netačno, nemačka PAA.

Tek 30. novembra piloti su ponovo leteli iznad Danilovgrada (operacija br. 38 iz Kanea; piloti Cenić, Marinović, Klokočovnik). To je bila neposredna vatrena podrška jedinicama 10. crnogorske brigade koje su napale neprijatelja na pravcu Zagreda – Danilovgrad. Piloti su uspešno dejstvovali po koloni kamiona koja je, upravo, izlazila iz grada. Tim zadatkom završavaju se dejstva pilota 1. i 2. eskadrile nad Crnom Gorom.

Dejstva nad teritorijom Srbije

Zbog velike udaljenosti i nemogućnosti da se efikasno, ali ne nauštrb naoružanja, dejstvuje nad teritorijom Srbije, piloti 1. eskadrile NOVJ izvršili su samo jedan borbeni zadatak. To je bilo 29. avgusta 1944 (operacija br. 29) kada je četvorka 'spitfajera', u sastavu: vođa zastavnik Šoić Hinko i pratiodci – kapetan Branko Kraus, vodnik Radovan Radulović i vodnik Mehmedalija Lošić, dobila zadatak da izvida i mitraljira železničku prugu Klina – Priština – Kačanik.

Odeljenje je poletelo sa aerodroma Brindizi¹⁸⁷ u 13.55 i sleteo na aerodrom Kane posle tri časa, u 16.55 časova. U izveštaju 1. eskadrile stoji:

„Na zadatak iz Brindizija poleteli zastavnik Šoić H. i kapetan Kraus B, dok su se druga dvojica vratila u bazu zbog neispravnosti aeroplana. Istočno od Kline oko 3 do 4 km, na pruzi ka Prištini, stajao je jedan teretni voz sa lokomotivom i oko 20 vagona, koji je mitraljiran i zapaljen. Drugog prometa na ovoj pruzi nije bilo. Ovo je bio jedan od najtežih zadataka, jer su išla svega dvojica pilota preko čitave albanske teritorije, koja je u to vreme imala jaku vazдушnu odbranu (oko 30 do 50 ME¹⁸⁸).

Naši gubici: 0

Nepr. gubici: Uništen voz, lokomotiva i 20 vagona“!¹⁸⁹

U to vreme su prednji delovi nemačke armije „E“ vršili pripreme i početkom septembra 1944. otpočeli da se povlače iz Grčke, na sever, preko Makedonije i dolinom Ibra.

¹⁸⁷ To je, ujedno, bilo i jedino korišćenje aerodroma u Brindiziju od strane 1. eskadrile, koje je dosta skratilo udaljenost cilja, u odnosu na aerodrom baziranja u Kaneu.

¹⁸⁸ Misli se na avione tipa 'meseršmit' Bf-109, koji su pripadali 'Avijaciji Albanije' i bazirali u Tirani i Valoni

¹⁸⁹ Zbornik NOR, tom X, knj. 1, dok. 28.

Dejstva nad teritorijom Slovenije

Nad teritorijom Slovenije ratne zadatke izvršavali su piloti 1. eskadrile, a piloti 2 – samo jednom.

Prvi ratni zadatak nad Slovenijom izvršen je 1. septembra 1944. (operacija 34, 1. eskadrile) kao lovačka zaštita visokog britanskog oficira, koji je svojim 'harikenom' sleteo na letelište Stari Trg pri Ložu. Taj aerodrom se nalazio na teritoriji Notranjskog vojnog područja i pet dana ranije bio meta neprijateljeve avijacije. Po naređenju Štaba 7. korpusa NOVJ letelište je odmah popravljeno za sletanje savezničkih transportnih aviona, koji su donosili hranu, lekove i oružje našim jedinicama.

Idućeg dana, 2. septembra, piloti Milan Srdanović i Husein Okanović (operacija br. 36. iz Kane) ponovo su leteli u lovačkoj zaštiti 'harikena', koji je poleteo sa letelišta u Sloveniji i, takođe, sleteo u Kane.

Sledeća dva zadatka izvršena su tek 25. i 26. marta 1945. Prvog dana je 12 savezničkih aviona Dc-3 'dakota' prevezla sanitetski materijal na aerodrom Krasinec kod Černomlja, u Beloj krajini. Za vreme istovara materijala, a zatim ukrcavanja ranjenika, staraca, žena i dece, lovačku zaštitu je pružala osmorka 'spitfajera' koju je predvodio poručnik Nedeljko Pajić (operacija br. 332, sa Prkosa). Evakuacija je izvršena bezbedno, a let do aerodroma Kane kompletne formacije savezničkih 'dakota' takođe veoma uspešno.

Za razliku od prethodnog dana, kada je sve prošlo bez incidenata, 26. marta 1945 (operacija br. 333) situacija je bila sasvim drugačija. U lovačkoj zaštiti 13 savezničkih 'dakota', koje su takođe prevozile sanitetski materijal do Metlike, a u povratku evakuisali ranjenike, letela je takođe osmorka aviona, u sastavu: vođa prvog odeljenja Hinko Šoić, a pratioci – Mehmedalija Lošić, Milan Delić, i Ruđi Luidi; vođa druge četvorke – Đuro Ivanišević sa pratiocima – Marjan Semolič, Živorad Gavrilović i Mirko Kovačić. U povratnoj marš-ruti savezničke transportne avione napalo je odeljenje nemačkih lovaca 'foke vulfova', FW-190.

„Put do Metlike bez događaja. Povratak iz Metlike: Kada su Dakote bile već u formaciji za povratak napunjene sa preko 500 putnika (ranjenika i izbeglica), napali su formaciju Dakota nemački lovački avioni Foker Vulfi. Po izveštaju br. 7, koji je prvi primetio napad neprijateljskih lovaca, vođa zaštitnih aviona komandant Šoić H. izdao je naređenje da četiri aviona iz formacije pođu u susret neprijateljskim avionima, da se s njima puste u borbu i da zaštite po cijenu ličnih života formaciju transportnih aviona. U napad protiv neprijateljskih lovaca otišao je vođa naše formacije Šoić, zastavnik Lošić, potporučnik Gavrilović i zastavnik Kovačić. Neprijateljski lovci videvši da su u opasnosti dali su se u strmo poniranje ka zemlji i u bekstvo u pravcu Zagreba. Goniooci neprijateljskih aviona ispalili su na njih nekoliko rafala iz svojih topova i mitraljeza, ali rezultat nisu mogli osmotriti.

Napomena: Ovo je bio jedan od nauspelijih zadataka naših pilota u toku sviju operacija, jer i najmanja njihova nesmotrenost ili nesnalažljivost – moglo je doći u pitanje naših oko 500 ranjenika, kao i američki avioni i posade, čime bi umanjili naš ugled uopšte, a posebno ugled naše mlade avijacije“!¹⁹⁰

Uspešna lovačka zaštita pružena je i 17. aprila (operacija br. 349) kada je četvorka 1. eskadrile, koju je predvodio major Ivanišević, pratila četiri saveznička transportna aviona tipa 'halifaks'. Avioni su prevozili vojnu opremu za jedinice JA u Sloveniji, a 'spitfajeri' su obezbeđivali njihovo poletanje i sletanje, kao i dalji let po marš-ruti do Prkosa.

Osamnaestog aprila piloti 1. eskadrile (operacije 351) izvršavali su zadatke taktičkog izviđanja i bombardovali ciljeve na komunikaciji Gerovo – Rakek i Kočevje – Ljubljana. Odeljenje 'spitfajera', koje je predvodio poručnik Milan Srdanović, uništila je blizu Čabra četiri neprijateljeva kamiona i sedam zaprežnih kola.

I piloti 2. eskadrile su toga dana izvršavali ratne zadatke u Beloj krajini. Formacija od šest 'harikena', u sastavu: poručnik Majcen, zastavnik Klokočovnik, zastavnik Krsnik, kapetan Jež, potporučnik Ratkovič i poručnik Frankl, napala je neprijateljeve položaje u mestu Gerovo. To je bila neposredna vatrena podrška jedinica 20. NO divizije na pravcu Crni Lug – Gerovo – Prezid:

„Napali cilj u 09.15 časova, ispalili 24 rakete u selo, što je prouzrokovalo mnogo dima i tri eksplozije sa vatrom iz 3 kuće. 6 raketa je bilo ispaljeno na jednu trospratnu kuću, mnogo sivog dima iz kuće. Postigli još zatim 4 direktna pogotka u još jednu kuću, koja je bila ostavljena u dimu.

Naši gubici: 0

Nepr. gubici: 4 kuće uništene, jedan 5-o tonski kamion pun nepr. vojnika uništen, vojnici pobijeni. Daljni gubici naneti i neprijateljskim trupama“!¹⁹¹

Toga dana su piloti 1. i 2. eskadrile imali deset izlazaka i 18. april se računa kao dan sa najintenzivnijim dejstvima. S obzirom na tempo odvijanja akcija, piloti 1. eskadrile su tek šest dana kasnije, 24. aprila 1945, ponovo izviđali komunikaciju Novo Mesto – Ljubljana (operacija br. 363; vođa četvorke major Ivanišević):

„Jedan avion se vratio usled kvara na hladnjaku. Ostala trojica pošli na izviđanje, ali nisu ništa osmotrili. Bombardovali železničku stanicu u Škofljici, gde je bio osmotren teretni voz od oko 15 vagona. Sve bombe pogodile stanicu. Rezultat neosmotren. Oblačnost 10/10“!¹⁹²

¹⁹⁰ Zbornik NOR, tom X, knj. 2, dok. 73.

¹⁹¹ Op. cit., dok. 153 (str. 440).

¹⁹² Op. cit., dok. 167.

Dejstva nad teritorijom Bosne i Hercegovine

U drugoj polovini 1944. bosansko-hercegovačko područje dobija na vojnom značaju, s obzirom da su posle prodora Operativne grupe divizija NOVJ u Srbiju, nemačke jedinice bile primorane da brane glavne komunikacije, naročito dolinom reke Bosne i Une, a u Hercegovini – dolinom Neretve. Početkom avgusta 1944. Nemci preduzimaju operaciju „Ribecal“ kako bi odbranom komunikacija dolinom Une i Bosne imali u svojim rukama najkraću vezu sa Jadranom.

U Bosni su se tada nalazile jedinice 5. brdskog armijskog korpusa (tj. 7. SS „Princ Eugen“ divizija i 11. SS divizija, kao i delovi 369. legionarske divizije iz 15. brdskog armijskog korpusa, niz drugih jedinica i 19 ustaško-domobranskih i sedam četničkih korpusa).

U skladu sa direktivom Vrhovnog štaba NOV i POJ da se 17. avgusta 1944. preduzmu ofanzivna dejstva po komunikacijama, na kojima dejstvuje saveznička avijacija, to i piloti 1. eskadrile, počev od 18. avgusta, počinju da izvršavaju svoje ratne zadatke. Toga dana (operacija br. 2; piloti Ankon Leopold i Branko Kraus) pružaju lovačku zaštitu odeljenju 'harikena' iz 32. skvadrona BAF nad komunikacijom Trebinje – Bileća. Istovremeno, u istočnoj Hercegovini uporno se borila 29. hercegovačka divizija, sprečavajući sa svojih položaja nadiranje prema Nevesinju, Gacku, Trebinju i Bileći nemačkoj 369. legionarskoj diviziji i ustašama i četnicima ka Crnoj Gori. Neprijatelj je, takođe, težio da koncentriše svoje snage i u rejonu Kalinovik – Konjic.

Devetnaestog avgusta piloti Vuković i Okanović (operacija br. 4) pružali su takođe lovačku zaštitu odeljenju 'harikena' iz 32. skvadrona i vršili zadatak taktičkog izviđanja Plana – Gračac, a 20. avgusta (operacija br. 6) par 'spitfajera' 1. eskadrile pružao je lovačku zaštitu petorki 'spitfajera' iz 253. skvadrona 281. vinga BAF prilikom taktičkog izviđanja Jablanica – Ilidža. Izvršavajući taj zadatak, britanski piloti i pratilac, vodnik Mehmedalija Lošić, uništili su voz i tri lokomotive, a vođa para, zastavnik Šoić je mitraljirao još dva teretna voza kod železničke stanice Jablanica. U tom zajedničkom zadatku jugoslovenskih i britanskih pilota uništene su četiri lokomotive i veći broj vagona.

Dvadeset i prvog avgusta piloti Jovanović i Tomšić (operacija br. 7) bombardovali su železničku stanicu Tarčin na pruzi Konjic – Sarajevo, dok je planirani zadatak – izviđanje komunikacije Kalinovik – Goražde Komanda 281. vinga otkazala pred samo poletanje. Kako su se toga dana u Bileći nalazili delovi nemačke 369. legionarske divizije, to su piloti Popov i Kovačić (operacija br. 9) pratili britanske lovce iz 249. skvadrona:

„Dva Spitfajera pratili su četiri Spitfajera 249 Skvadrona na bombardovanje Bileća. 1030 – 1130 sa baze Vis. Jedan avion je kraksirao kod sletanja na Visu. Bombe od tri aviona pogodile su baraku, jedan avion je promašio. Protivavionske vatre nije bilo!“

Železnička pruga Mostar – Sarajevo i objekti na njima postaju sve češće meta avijacije, a takođe i Gacko – Nevesinje. Kasarna u Nevesinju (operacija 17. 1. eskadrile) bombardovana je 26. avgusta. Rezultati nisu bili uočeni, ali je zato uspeh pilota 28. avgusta, prilikom bombardovanja teretnog voza na pruzi Travnik – Donji Vakuf, na železničkoj stanici u Golešu bio odličan (operacija br. 27). Jaka PAA vatra je onemogućila i mitraljiranje.

Do kraja avgusta, nad teritorijom Bosne i Hercegovine izvršena su još dva zadatka: 29. avgusta (operacija br. 28) kada je četvorka 'spitfajrera' pod vodstvom zastavnika Delića bombardovala neprijateljeve ciljeve u Han Pijesku, i 30. avgusta (operacija br. 30) kada je šestorka 'spitfajera' bombardovala kasarnu u Bileći, kada su sve bombe pale u cilj, kojom prilikom su poginule mnoge starešine i nemački vojnici.

U septembru se nastavljaju dejstva nad teritorijom Bosne i Hercegovine. Prilikom dejstava nad Bradinom, 1. septembra 1944. (operacija br. 35), četvorka 'spitfajera' je postigla takođe odličan uspeh:

„Sve bombe pale na stanicu. Pogođena najveća zgrada u stanici. Jaka p. a. vatra od 20 m/m. Pri povratku jaka p.a. vatra u Konjicu i Širokom Brijegu“!¹⁹³

Drugog septembra izvršena su dva zadatka. U prvom (operacija br. 37; piloti Popov, Kovačić, Jovanović i Luidi) bombardovana je železnička stanica u Tarčinu, a u drugom (operacija br. 38; piloti Kraus i Fabjanović) takođe je uspešno tučena automobilska kolona na putu Bradina – Raštelica. O rezultatima dejstava u izveštaju Štaba 5. korpusa NOVJ, od 5. septembra 1944, stoji:

„2. septembra saveznička avijacija je bombardovala neprijateljsko uporište Tarčin. Pogođena je uspešno željeznička stanica i uništeno je nekoliko vagona“!¹⁹⁴

U to vreme jedinice 17. krajiške brigade vodile su upornu borbu na Ivan-sedlu, te im je pomoć iz vazduha pomogla da potisnu delove nemačke jedinice.

Svoja dejstva piloti 1. eskadrile su, po naređenju Komande 281. vinga BAF, preneli i na širi rejon Banja Luke. Trećeg septembra četvorka 'spitfajera' (operacija br. 40), koju je predvodio poručnik Pajić, dobila je zadatak da bombarduje ciljeve na komunikaciji Vlasinje – Banja Luka – Bosanska Gradiška. Zbog greške u navigaciji formacija je preletela Savu, ali je kod Lipika, južno od Pakraca, osmotrila kolonu od šest kola velike tonaže.

Na prostoru Banja Luke piloti 1. eskadrile su dejstvovali i 7. septembra (operacija br. 49) kada su u ukupno četiri izlaska dejstvovali i po ciljevima na moru. U prvom izlasku, na komunikaciji Vijenac (južno od Jajca) – Banja Luka nije bilo ciljeva, pa su piloti uništili jedan most na Vrbasu, na sredokraći te relacije.

¹⁹³ Zbornik dokumenata NOR, tom X, knj. 1, dok. 58.

¹⁹⁴ Op. cit., dok. 58.

Osmog septembra izvršena su dva zadatka: pratnja britanskog 'harikena' i izviđanje i mitraljiranje ciljeva na komunikaciji Tuzla – Zvornik. U prvom zadatku (operacija br. 50) piloti 1. eskadrile pružali su lovačku zaštitu do aerodroma Sanski Most.¹⁹⁵, a u drugom zadatku (operacija br. 51) vršili izviđanje za 38. diviziju NOVJ, koja je planirala napad na Tuzlu. Iz Tuzle su se, naime, povlačili delovi nemačke 13. SS divizije. Nekoliko dana kasnije, posle oslobođenja Tuzle 17. septembra 1944, jedinice 27. divizije NOVJ oslobodile su Zvornik, a Tuzlanski NOP odred uspešno dejstvovao po komunikaciji i pruži Tuzla – Doboju.

Piloti sve više lete i dolinom Neretve i tuku ciljeve na komunikacijama. Tako su 10. septembra, u dva naleta (operacija br. 56) uspešno bombardovali ciljeve i železničku stanicu u Konjicu, ili (operacija br. 60) izvršavali taktičko izviđanje od ušća Neretve do Splita.

Za jedanaesti septembar bilo je planirano praćenje specijalnih aviona tipa 'lisander' od Kanea do sela Podić, blizu Glamoča, ali se zadatak nije mogao izvršiti zbog lošeg vremena.

Nekoliko dana kasnije, intenzivirana su dejstva u priobalnom pojasu tako da su nad teritorijom Bosne i Hercegovine zadaci nastavljeni 15. septembra, kada je četvorka 'spitfajera', koju je predvodio komandir eskadrile major Mileta Protić, letela u taktičko izviđanje Željuša – Jablanica i mesta Posušje:

„Nije pronađen nikakav cilj, u 08.15 časova bombardovana želj. stanica Jablanica. Šest bombi na cilj, dve promašile. Ništa nije osmotreno oko Posušja iako je na tom mestu javljena koncentracija nepr. snaga. Jaka 88 mm i 40 mm p.a. vatra iz Imotskog.“¹⁹⁶

Septembra 1944. na obalskom području od reke Neretve do Strožanca (jugoistočno od Splita) i delom na srednjodalmatinskim ostrvima, nalazila se nemačka 118. pešadijska divizija, čiji je štab bio smešten u manastiru Humac u Ljubuškom. Taj manastir, koji je bio i jako utvrđen, bombardovali su piloti koje je predvodio kapetan Ratko Jovanović; 20. septembra (operacija br. 92):

„Sve bombe pogodile samostan ili pale u neposrednu blizinu. U samostanu javljen štab nemačke divizije. Mitraljirana škola, koja je služila Nemcima za kasarnu. Umerena 20 mm p.a. vatra. Oblačnost 8/10 na 1500 metara!“¹⁹⁷

Nad Ljubuškim se dejstvovalo još u dva navrata – 24. septembra (operacija br. 98), kada je tučena nova lokacija Štaba nemačke 118. divizije – u Šumici, na ivici Ljubuškog, i 27. septembra (operacija br. 101) kada su sve bombe pale u grad.

¹⁹⁵ To su bile specijalne misije potpukovnika Džona Selbija, koji je sletao na aerodrome u BiH, Sloveniji i Hrvatskoj. Štab 5. korpusa NOVJ je 9. septembra javio: „8. ov. mj. engl. pukovnik Selbi spustio se 'harikenom' u Sanski Most. 9. ov. mj. ponovo odletio za Bari!“ A idućeg dana i ovo: „Engl. pukovnik Selbi spustio se na aerodrom Zalužanj. Avion mu se pokvario, te će se vratiti preko Sanskog Mosta!“ Izvor: Knjiga depeša Štaba 5. korpusa NOVJ, Arhiv VII, k. 408 A, reg. br. 1/8 i 1/19. U oba slučaja naši piloti su ga štitili (operacije br. 54. i 57).

¹⁹⁶ Op. cit., dok 75.

¹⁹⁷ Op. cit., dok. 92.

S obzirom da su prethodne noći jedinice 17. krajiške divizije izvele uspješne diverzantske akcije, to je na komunikaciju Željuša – Konjic (operacija 96) 23. septembra upućena četvorka 'spitfajera', koju je predvodio zastavnik Hinko Šoić. Niska oblačnost sprečila je efikasno dejstvo, ali su piloti uspeli da kroz 'rupe' oblaka bombarduju železničku stanicu Konjic.

U oktobru 1944. nastavljena su dejstva avijacije nad Bosnom i Hercegovinom, ali u nešto smanjenom obimu. Piloti 1. eskadrile izvršili su samo pet, a 2. eskadrile – koja je otpočela da dejstvuje 13. oktobra – samo jedan ratni zadatak.

Prvog oktobra 1. eskadrila pružala je lovačku zaštitu 'harikenima' 6. skvadrona BAF, koji su neuspješno bombardovali luku Ploče, a 'spitfajeri', zatim, vršili taktičko izviđanje severno od Čapljine.

Prilikom taktičkog izviđanja puta i pruge Jablanica – Sarajevo – Maglaj, 4. oktobra 1944. (operacija br. 107) poginuo je major Ratko Jovanović, komandir „A“ flajta 1. eskadrile; pratioci majora Jovanovića bili su piloti: zastavnik Radovan Radulović, major Đura Ivanišević i zastavnik Đuro Tomšić:

„Nije pronađen cilj na putu i pruži od Jablanice do Maglaja. 3. km. severno od Maglaja osmotren i napadnut topovima i mitraljezima jedan voz, koji je išao prema severu. Voz je bio sastavljen od lokomotive, 2 putnička vagona, 4 otvorena vagona na kojima su bili voženi dva tenka i dva kamiona i na kraju 2 zatvorena teretna vagona. Svi piloti su izvršili tri do pet napada, naročito gađajući lokomotivu, ali se voz nije zaustavio (verovatno oklopni voz). Slaba p.a. vatra od 20 mm sa voza. Posle trećeg napada major Jovanović Ratko je javio preko radija da je pogođen u krilo, ali je nakon toga ipak izvršio još dva napada. Nakon što su avioni uzeli povratni kurs, br. 2. je opazio da iz aviona majora Jovanovića izlazi beli dim. Izvestio je o tome majora Jovanovića preko radija. Major Jovanović je odgovorio da mu je temperatura i rad motora još uvek normalna. Ubrzo zatim izbio je iz njegovog motora gušći mlaz bele pare, nakon čega je isti pošao na prisilno sletanje na malu livadu otprilike 5 km jugozapadno od grada Teslića. Br. 2. i br. 4. su videli kako je bez stajnog trapa dodirnuo zemlju približno u sredini proplanka, odskočio, zakačio krilom jedno stablo, koje mu je odseklo deo desnog krila i repa a zatim je, sa još dosta velikom brzinom, uleteo u gušću šumu. Avion se nije zapalio. Pratioci su kružili nad ovim mestom još 5 minuta ali nisu bili u stanju da išta drugo opaze. Br. 2 je izjavio da je prilikom napada na voz primetio u blizini ispod drveća dva tenka i dva kamiona.

Naši gubici: 1 pilot nastao, 1 avion uništen.

Nepr. gubici: Neosmotreni“¹⁹⁸

Od 5 do 9. oktobra bilo je izuzetno loše vreme te eskadrila nije upućivana na zadatke. Desetog oktobra bilo je planirano izviđanje komunikacije Banja Luka – Novska, ali su se posade vratile zbog niske

¹⁹⁸ Op. cit., dok. 100 (str. 206).

oblačnosti, tako da su tek 11. oktobra izvršavani zadaci (operacija br. 109) prilikom taktičkog izvidanja komunikacije i rejona Imotski – Mostar – Jablanica.

Svoj prvi ratni zadatak 2. eskadrila NOVJ je izvršila 13. oktobra prilikom taktičkog izvidanja područja Aržano i jugozapadno prema Duvnu (operacija br. 1; piloti: Vouk, Marinović, Pepel, Vlahov, Karić i Ratković). Lovačku zaštitu prilikom njihovog prvog dejstva pružali su piloti 1. eskadrile (operacija br. 115).

Do kraja oktobra avijacija je izviđala komunikaciju Sarajevo – Višegrad; 14. i 23. oktobra (operacije br. 116. i 133), kojom prilikom piloti 1. eskadrile zbog niskih oblaka ili guste magle nisu mogli da osmotre kretanja neprijateljevih jedinica, koje su se nalazile posebno oko Sokolca.

Nastavljajući prethodne uspešne zadatke, kada su na teritoriji Ljubuškog tučeni delovi nemačke 118. divizije, avijacija ponovo dejstvuje 25. oktobra (operacija br. 134) kada piloti 'spitfajera' tuku neprijateljeve ciljeve u selu Prolog.

U zahvatu teritorije od Knina ka Bihaću piloti 1. eskadrile dejstvuju 30. oktobra (operacija br. 139), kao i 2. eskadrile (operacija br. 9 sa Visa). 'Spitfajeri' lete 31. oktobra nad komunikacijom od Šibenika do Bihaća.

Nad tom komunikacijom, u zahvatu dela Hrvatske i teritorije Bosne i Hercegovine, dejstva su nastavljena i u nekoliko narednih dana novembra (operacije br. 142, 143. i 144) što je sve bilo i u sklopu vazduhoplovne podrške kninskoj operaciji.

Najviše letova u novembru piloti obe eskadrile izvršili su raznovrsnim dejstvima na širem prostoru Sarajeva (4, 5, 7, 13, 17 – 23. i 26. novembra) jednom na prostoru Nevesinja, dva puta nad Duvnom i četiri puta nad širim rejonom Mostara.

Izvidanje vremena i taktičko izviđanje u rejonu Mostar – Sarajevo vršeno je u više operacija (146, 150, 159, 160, 162. i 166). Loši meteorološki uslovi omeli su dejstva po komunikacijama. Sedmog novembra (operacija br. 157) odeljenje 'spitfajera', koje je predvodio poručnik Pajić s pratiocima – Lošič, Ivanišević i Vrabič, upućeno je na zadatak lovačke zaštite formacije bombardera BAF, koja je Sarajevo tukla od 13.00 – 13.50 sa 140 aviona u tri naleta, i oko 18.00 časova sa 128 bombardera u dva naleta, kada su potpuno razoreni železnička stanica Ali-Pašin most i nemačke kasarne.

Počev od 16. novembra, jedinice 27. NOU divizije otpočele su da ruše komunikaciju Višegrad – Sarajevo, s obzirom da je nemačka grupa „Šoerlen“ prodirala od Višegrada ka Sarajevu. Tako je jedan par 'spitfajera' 17. novembra (operacija br. 166) izviđala vreme nad Sarajevom, koje je bilo pod jakom kišom i oblacima sa 10/10. Od 17–20. novembra jedinice 27. divizije vode teške borbe na pravcu Višegrad – Rogatica – Sokolac. Piloti 1. eskadrile 18. novembra (operacija br.

170) i 2. eskadrile (operacije br. 22. i 23) vrše taktičko izviđanje nad Sarajevom, koje je bilo pod čvrstom odbranom¹⁹⁹ nemačkih jedinica.

Delom naznačene komunikacije kretao se i štab Grupe armija „E“, koji je 15. novembra krenuo iz Kosovske Mitrovice, a u Sarajevo stigao 24. novembra.

U isto vreme, u kotlini Neretve dejstvovala je i 29. NOU divizija, čije su jedinice napadale neprijatelja u zahvatu komunikacije Mostar – Široki Brijeg – Kočerina. Avijacija je 18. novembra, neposredno potpomagala dejstva 10, 11, 12, 13. i 14. hercegovačke brigade, a zatim bombardovala i Nevesinje (operacija br. 168). Istog dana 1. eskadrila je vršila taktičko izviđanje na komunikaciji Mostar – Nevesinje (operacija br. 169). Toga dana su i piloti 2. eskadrile vršili slične zadatke (operacije br. 22 i 23) leteći od Mostara do Sarajeva, kada je i par 'spitfajera' (operacija br. 170) uništio jedan voz na železničkoj stanici u Bradini.

Dejstva su nastavljena i idućeg dana, 19. novembra, kada je odeljenje 'spitfajera' (operacija br. 172) vršilo taktičko izviđanje Mostar – Nevesinje i bombardovalo Nevesinje. U još dva izlaska toga dana (operacije br. 173. i 174) dejstvovali su piloti 1. eskadrile, uz lovačku zaštitu britanskih 'harikena'. Piloti 2. eskadrile takođe su toga dana dejstvovali u dva izlaska (operacije br. 24. i 25). O dejstvu nad komunikacijom Mostar – Sarajevo (četvorka – piloti Jež, Rebula, Završnik i Todorović) u dnevnik je upisano sledeće:

„Počeli izviđanje 10 milja severno od Mostara. Nikakvo kretanje nije primjećeno do Konjica. U blizini sela Dragočaja, severno od Konjica, pronašli jedan željeznički voz sa 15 vagona, koji je pod parom bio okrenut u južnom pravcu. Ispalili 8 raketa i oštetili lokomotivu. Malo severnije od Ivan Sedla ispalili 8 raketa na drugi željeznički voz sa 8 vagona koji je baš ulazio u tunel prema jugu, i javljaju pogotke na prugu. Bez p.a. vatre. Vreme dobro i vidljivost dobra osim od G. Grabovice do Konjica, gde je bila magla u dolini!“²⁰⁰

Do kraja novembra piloti su dejstvovali, uglavnom nad Sarajevom, ali isto tako i nad komunikacijom Rogatica – Sokolac, gde su jedinice 3. korpusa NOVJ vodile borbu protiv nemačkog 5. SS brdskog korpusa. Avijacija je bombardovala Rogaticu i ciljeve na putu Rudine – Han Stjenica, a zatim i Višegrad i samo Sarajevo. U isto vreme, zbog pokreta nemačkih jedinica u Crnoj Gori, avijacija dejstvuje i po jedinicama koje se izvlače i nastupaju ka komunikaciji Mostar – Sarajevo.

Naročito intenzivna dejstva pilota 2. eskadrile bila su od 26. do 30. novembra, kada je vršeno raketiranje nad komunikacijom Mostar – Sarajevo, a posebno u zahvatu Širokog Brijega, na koji je 12. hercegovačka brigada pripremala napad. Od 23–25. novembra nemačke jedini-

¹⁹⁹ Nemci su Sarajevo bili utvrdili u tri linije, od kojih, u to vreme, prva neposednuta. Druga linija se sastojala od bunkera i drugih fortifikacijskih utvrđenja, a treća je predstavljala osnov odbrane – išla je ivicom grada, imala izgrađene bunkere u centru grada radi zatvaranja prilaza mostovima.

²⁰⁰ Op. cit., dok. 146.

ce su se pomerile od Širokog Brijega ka Mostaru. Avijacija je u to vreme podržavala tri hercegovačke i jednu dalmatinsku brigadu, koje su napale, ali bez većih rezultata, na Široki Brijeg.

U decembru najviše letova nad teritorijom Bosne i Hercegovine izvedeno je takođe, nad Sarajevom i Nevesinjem, ukupno devet i po jedan nad Konjicem, Kiseljakom, Zenicom, Dobojem i Busovačom.

Četvrtog decembra, odeljenje 'harikena' (operacija br. 41) nije izvršila zadatak zbog lošeg vremena nad Sarajevom, ali je par 'spitfajera' (operacija br. 203), koji je pružao lovačku zaštitu pilotima 2. eskadrile, uspeo da se probije kroz 'rupe' oblaka i da na delu puta Ilidža – Kiseljak osmotri i napadne neprijateljevu kolonu od 50 vozila. Na toj komunikaciji neprijatelju je nanela veće gubitke i jedinica 7. brigade 10. NOU divizije, noću 3/4. decembra.

S obzirom da su vladali loši meteorološki uslovi 6. decembra, četvorka 'spitfajera' je postigla polovični uspeh (operacija br. 204), ali su zato piloti 2. eskadrile (operacija br. 42) pod lovačkom zaštitom britanskih lovaca uspešno dejstvovali nad komunikacijom Mostar – Sarajevo:

„Počeli izviđanje severno od Mostara i letili na zadanom itinereru do Konjica. Okrenuli i sledili istu rutu. Napali sa 16 raketa dva železnička voza, svaki od 25 vagona, na stanici Jablanica, okrenuta u pravcu juga. Osmotreni direktni pogoci na vagonima“²⁰¹

U drugom izlasku četvorka 2. eskadrile (operacija br. 43), uz lovačku zaštitu 'spitfajera', uspešno je napala koncentraciju neprijateljevih vozila kod Ilidže i Kiseljaka.

Početkom decembra 1944, 13. hercegovačka brigada je vodila borbu na području Nevesinje – Blagaj – Buna i kako je 11. decembra neprijatelj iz Nevesinja dospeo do linije Babja Glava, to je upućena jedna četvorka 1. eskadrile (operacija br. 206) da dejstvuje po koncentraciji neprijatelja kod Bune.

U vreme kada je u Sarajevo pristigao Štab 21. armijskog brdskog korpusa (koji je pod svojom komandom imao 181, 292, i 297. pešadijsku diviziju) i kada su delovi Ruskog zaštitnog korpusa, zajedno sa ustaškim i četničkim jedinicama, otpočeli da se sve više pomeraju ka Sarajevu, avijacija dobija zadatak taktičkog izviđanja i bombardovanja na komunikacijama od Sarajeva prema Zenici. U rejonu Zenice jedinice 4. NOU divizije vodile su teške borbe protiv delova „Princ Eugen“ divizije. Tako je 16. decembra na ovoj komunikaciji dejstvovala osmorka aviona 1. eskadrile (operacija br. 210) koju je predvodio potporučnik Hinko Šoić.

Tri dana kasnije, 19. decembra, piloti su dejstvovali u dva izlaska na komunikaciji Sarajevo – Doboj. Na putu Doboj – Derventa jedinice 19. srednjobosanske brigade su vodile borbu protiv delova 13. SS dobrovoljačke divizije „Handžar“. U prvom izlasku (operacija br. 213) poginuo je komandir 1. eskadrile, major Mileta Protić:

²⁰¹ Op. cit., dok. 164.

„U 11.22 zapažena nepr. kolona od preko 200 raznih mehaničkih vozila od sela Brzovo²⁰² kroz Žepče do Maglaja. Svi piloti su napali mitraljezima i topovima dva puta. U prvom napadu nije bilo p.a. vatre. U drugom napadu je vrlo jaka i precizna p.a. vatra od 20 mm. Major Protić Mileta je nestao nakon drugog napada. Pratioci su ga poslednji put videli kako obrušava u napad i neposredno nakon toga u sredini kolone, tačno u pravcu njegovog napada, primetili su veliku vatru“²⁰³

Jaka protivavionska vatra dejstvovala je i protiv pilota koji su u drugom izlasku (operacija br. 214) nadletali put od Sarajeva do Busovače. Zbog niske oblačnosti i jake PA-odbrane piloti su opozvani sa zadatka i bombardovanja Žepče, u kome je takođe bila jaka PAA.

U to vreme Nevesinje je još bilo u rukama neprijatelja. Delovi nemačkog 21. brdskog armijskog korpusa se sve više koncentrišu preko Pljevalja i Goražda ka Sarajevu. Zato je šestorka 2. eskadrile 19. decembra (operacija br. 18. iz Kanea, piloti – Cenić, Vlahov, Rebula, Zdrajevski, Završnik i Antončić) napala kasarne i zgrade u kojima su se nalazili nemački vojnici:

„Napali cilj u 11.20 časova i to pikiranjem sa 5000 stopa svak ispalivši salvo od 4 rakete koje su vrlo dobro prekrile područje cilja. Više zgrada uništeno ili oštećeno, pre i posle napada osmotren dim pošto je jedan Squadron²⁰⁴ izvršio napad na isti cilj nekoliko minuta ranije. Nije bilo flaka. Vreme dosta dobro, obl. 2/10 na 7500 stopa, vidlj. preko 30 km“²⁰⁵

Nevesinje je tučeno i idućeg dana, 20. decembra, kada su neprijateljeve ciljeve raketirali piloti 2. eskadrile (operacija br. 19). Četvorku 'harikena' je predvodio poručnik Marinović.

Nevesinje je tučeno i 27. decembra, ali zbog lošeg vremena piloti nisu uspeli da otkriju topovske baterije (operacija br. 21). Istog dana su piloti 2. eskadrile u dva izlaska oba puta u formaciji od po pet aviona, tukli neprijateljeve ciljeve na putu Sarajevo – Kaonik, odnosno raskrscnicu puteva od Sarajeva ka Zenici i Travniku. U oba izlaska formacije su bile nepromenjenog sastava: Marinović, kao vođa i pratioci Klokočovnik, Zdrajevski, Završnik i Antončić (operacije br. 52. i 53. sa viškog aerodroma). O drugom izlasku u dnevniku operacija je zabeleženo:

„Pronašli kolonu kamiona koja se kretala u pravcu severa i severno od Kiseljaka. Procenjeno oko 250 vozila u intervalima od po 50 jardi. 16 raketa ispaljeno na jednu veliku benzinsku cisternu koja je vukla još dve benzinske prikolice. Sva tri vozila zapaljena 4. rakete ispaljene ne jednu drugu benzinsku cisternu, koja je isto tako zapaljena“²⁰⁶

Do kraja decembra piloti su učestvovali u dejstvima još samo 28. kada je 1. eskadrila izvršila tri izlaska tukući neprijatelja na putu od

²⁰² Ispravno: Brezovo Polje.

²⁰³ Op. cit., dok. 171.

²⁰⁴ Odnosi se na 6. skvadron 281. vinga BAF

²⁰⁵ Op. cit., dok. 172.

²⁰⁶ Op. cit., dok. 180.

Sarajeva ka Busovači, pružajući neposrednu vatrenu zaštitu 9. brigadi „Simo Šolaja“ protiv dva puka Ruskog zaštitnog korpusa.

U prvom izlasku (operacija br. 222) napadnut je i teretni voz od deset vagona kod sela Podlugovi, pri čemu je uništena cela kompozicija sa lokomotivom (vođa četvorke major Ivanišević). U drugom izlasku (operacija br. 223; vođa četvorke poručnik Pajić) uništena je kompozicija od preko 20 vagona, dok je u trećem izlasku (operacija br. 224; vođa trojke 'spitfajera' potporučnik Fabjanović) izvršen, i pored jake PA-odbrane, napad na kolonu kamiona, ali rezultati nisu bili osmotreni.

Sarajevo je još od jeseni 1944. predstavljalo važan strategijsko-operativni čvor, s obzirom da je služio kao prihvatna baza za nemačke jedinice koje su se povlačile iz Srbije dolinom Zapadne Morave i preko Sandžaka. Početkom 1945, kada su se sve jedinice nemačke Grupe armija „E“ povukle iz zapadne Srbije i Crne Gore, a nešto kasnije i iz istočne Hercegovine, vrhovni komandant Jugoistoka je predložio Vrhovnoj nemačkoj komandi da se Sarajevo napusti. U proleće 1945. jedinice nemačkog 21. armijskog brdskog korpusa, koje su branile širi rejon Sarajeva, našle su se u vrlo teškom položaju s obzirom da su jedinice Jugoslovenske armije, posebno 5. korpusa NOVJ, stalno ugrožavale dolinu Bosne, nad kojom će avijacija sve intenzivnije da izvršava ratne zadatke.

U januaru 1945. avijacija dejstvuje oko Sarajeva i Zenice, jer su nemačke jedinice bile preduzele veće mere zaštite povlačenja delova 21. i 91. brdskog korpusa. Te jedinice, kojima se kasnije pridružio i 5. armijski korpus, povlačile su se na sever i teritoriju Bosne napustile tek 24. januara 1945.

Trećeg januara piloti 1. eskadrile (operacija br. 227) pružali su lovačku zaštitu 2. eskadrili (operacija br. 56), koja je tukla ciljeve na komunikaciji Sarajevo - Kiseljak. I 4. januara najveći broj planiranih zadataka izvršen je u rejonu Sarajeva. Kod Kiseljaka (operacija br. 228) napadnuta je kolona od 30 kamiona. Tog dana su i piloti 2. eskadrile intenzivno leteli i postigli odlične rezultate prilikom raketiranja kolone automobila kod Jablanice i mitraljiranja voza u železničkoj stanici (operacija br. 57. sa Visa).

Prilikom bombardovanja nemačkih položaja u Nevesinju jugoslovenski i britanski piloti leteli su zajedno.

S obzirom na loše vreme koje je vladalo u centralnoj Bosni, avijacija je prenela svoje dejstvo na priobalni pojas. Tek 16. januara 1945. ponovo se leti nad komunikacijom Mostar - Sarajevo. Odeljenje koje je predvodio komandir 2. eskadrile kapetan Cenić (operacija br. 24. iz Kanea), uspešno je dejstvovalo i uništilo teretni voz blizu Konjica.

Od 19. do 24. januara delovi nemačke 104. lovačke divizije i Ruskog zaštitnog korpusa otpočinju drugi napad na širokom frontu između planine Vlašić i reke Lašva, pri čemu borbena grupa „Eberlajn“ drži obe strane reke. Iako su u borbama protiv jedinica 4. NOU divizije imali velike gubitke, Nemci su uspeali da potisnu jedinice NOVJ iz doline

reke Bosna, čije su komunikacije koristili za povlačenje. Zato je 18. januara 1. eskadrila (operacija br. 234) izviđala komunikaciju Sarajevo – Zenica i pružala lovačku zaštitu pilotima 2. eskadrile (operacija br. 63). Međutim, loši meteorološki uslovi omeli su i 22. januara efikasno izvršavanje zadataka, tako da je zbog 'bacanja' most u Jablanici potpuno promašen. Slično su prošli i piloti 1. eskadrile (operacija br. 236), koji su takođe promašili cilj.

Loše vreme trajalo je do kraja januara, a tek 31. otpočinju letovi vazduhoplovne podrške u mostarskoj operaciji, koju izvode jedinice 8. korpusa NOVJ.

Posle oslobođenja Mostara, nemačke jedinice odstupaju pravcem ka Konjicu i Sarajevu, utvrđujući se kod Bradine i Ivan-Sedla. U isto vreme, nastavlja se izvlačenje nemačkih trupa iz Sarajeva dolinom Bosne i ostaju u sektoru Zenica – Travnik do svog delimičnog uništenja. Zato avijacija težište napada usmerava na Sarajevo i Zenicu, ali isto tako i Busovaču, Travnik i Vitez, odnosno sva mesta niz Bosnu – Zavidoviće, Doboj i Derventu.

U to vreme obe eskadrile uspešno privode kraju ratne zadatke u trećoj fazi vazduhoplovne podrške mostarske operacije, odnosno prate aktivnost neprijatelja u odstupanju, a istovremeno lete i nad obalnim pojasom. Petog februara su piloti 2. eskadrile Cenić, Prebeg, Krsnik, Pavičić i Vlahov vršili taktičko izviđanje pruge i puta Mostar – Sarajevo (operacija br. 85):

„Jedan avion se vratio nakon 20 min. zbog kvara na motoru, ostali nisu opazili nikakvo kretanje, ispalili 16 raketa na železničku prugu južno od Sarajeva, pruga porušena. Na povratku se vođa, usled teškog kvara na motoru, morao prisilno spustiti kod sela Zadvarje, avion izgubljen, kdt. pilot kap. Cenić lagano povređen.

Naši gubici: 1 avion izgubljen kod prisilnog sletanja.

Nepr. gubici: željeznička pruga presečena“²⁰⁷

Četrnaestog i petnaestog februara usledili su žestoki napadi avijacije na objekte severno od Sarajeva i u Kiseljaku, ali idućih dana, zbog loših meteouslova, rezultati su znatno slabiji. Međutim, 17. februara uspešno su bombardovani ciljevi u mestima Vitez i Hankumpanija (operacija br. 280; piloti – Ivanišević, Semolić, Srdanović i Okanović; operacija br. 279; piloti – Šoić, Lošić, Radulović i Luidi) o čemu je u izveštaju 1. eskadrile upisano:

„Za ove zadatke prve i druge sekcije izvršene nad selom Vitez i Hankumpanija grupa je primila pohvalni telegram od komandanta V Korpusa, koji glasi: – Avioni te grupe odlično saradivali sa našim trupama i mnogo doprineli brzom oslobođenju sela Vitez i Hankumpanija. Komandant general-major Rodić Slavko“²⁰⁸

Posle tri dana lošeg vremena, piloti su, 21. februara, ponovo izvršavali zadatke na prostoru Sarajevo – Zenica – Zavidovići, uspešno

²⁰⁷ Op. cit., dok. 244 (str. 465).

²⁰⁸ Op. cit., dok. 266 (str. 507).

dejavujući kod Žepča (operacija br. 282) kada je uništen veći deo teretnog voza od oko 15 vagona i bombardovana železnička stanica u Zenici (operacija br. 283).

Ratni zadatak 26. februara (operacija br. 291; piloti – Šoić, Vrabič, Gavrilović i Lošić) nije bio uspešan:

„Jedan avion se vratio usled kvara motora. Bombardovali željezničku prugu kod Vranduka. Dobili jaku p.a. vatru od 40 mm i 80 mm kod Doboja, gde su bila pogođena dva aviona te se jedan morao spustiti kod Bugojna (oslobođena teritorija). Pilot zastavnik Lošić dobro se spustio bez stajnog trapa, dok je potporučnik Gavrilović kružio iznad njega i donio tačan izveštaj. Kod sletanja u bazu krakirao je zastavnik Vrabič!²⁰⁹

Do kraja februara letelo se nad Busovačom; 27. i 28. uprkos lošem vremenu, piloti su uspešno bombardovali neprijateljeve ciljeve.

U martu 1945. avijacija sve više tuče zadnje delove neprijatelja koji se izvlači dolinom Neretve, neposredno pružajući vatrenu podršku 29. hercegovačkoj diviziji, koja je 3. marta oslobodila Konjic. Na prostoru Zenica – Busovača – Vitez pod vatrom avijacije nalaze se delovi nemačke 7. SS „Princ Eugen“ divizije, koja je tu bila ostavljena da štiti Sarajevo. Mnogi neprijateljevi ciljevi tučeni su kod Vranduka i Dervente. U operaciji 296, 1. marta 1945, uništena je velika kolona kamiona i konjskih kola. Piloti su osmotrili i veoma živ saobraćaj neprijateljevih jedinica na delu od Vranduka do Dervente.

U prvoj trećini marta avijacija prenosi dejstva na rejon oko Banja Luke. Petog marta, u dva izlaska (operacija br. 298. i 299) piloti 1. eskadrile bombarduju i mitraljiraju neprijateljeve ciljeve na komunikaciji Banja Luka – Batrina – Popovača. Uspešne rezultate piloti postižu tučući neprijatelja 10. i 13. marta, pružajući neposrednu podršku jedinicama 39. NOU divizije, koje su još od 5. marta napale neprijatelja na putu Banja Luka – Gradiška, kao i jedinicama Podgrmečkog partizanskog odreda, koji je 14. marta sprečio neprijatelja da izađe iz Banja Luke i prodre ka Prijedoru.

Od 28. marta do 10. aprila 1945. jedinice 2, 3. i 5. korpusa NOVJ izvele su sarajevsku operaciju. Avijacija²¹⁰, odnosno piloti 1. i 2. eskadrile učestvovali su samo u okviru prve faze vazduhoplovne podrške u sarajevskoj operaciji, od 20 do 22. marta, i jednim letom, u praćenju aktivnosti neprijatelja u odstupanju 3. aprila. Dvadesetog marta, pri taktičkom izviđanju komunikacije Ilidža – Trnovo (operacija br. 321) došlo je do jednog od veoma retkih susreta sa protivnikom u vazduhu. Toga dana ratni zadatak je uspešno izvršila četvorka 'spitfajera' (piloti – Šoić, Lošić, Fabjanović i Kovačić) o čemu je u izveštaju zapisano:

²⁰⁹ Op. cit., dok. 284.

²¹⁰ U sarajevskoj operaciji, osim pilota 1. eskadrile, s obzirom da je u to vreme 2. eskadrila vršila pripreme i prebazirala se na aerodrom Prkos, učestvovala su i avijacijske jedinice Grupe vazduhoplovnih divizija (11. lovačka i 42. jurišna).

„U 11.00 čas. bombardovana kolona od oko 30 kamiona između Jablanice i Vojkovića. Sve bombe su pale među kamione. Kad su nameravali da započnu sa mitraljiranjem kolone, vođa je opazio jedan nemački avion tipa 'Henschel 126' te naredio napad na njega. On je prvi otvorio vatru na udaljenosti oko 300 metara i gađao ga sve do daljine od 5 metara. Po izjavi br. 2. ubio je izviđača. Zatim su ostali pratiodci napali avion. Neprijatelj je pokušao da se brani letovima na maloj visini i raznim evolucijama. Svi avioni su pošli u drugi napad, nakon kojeg se neprijatelj avion zapalio i 30 sekundi posle toga udario u šumu“!²¹¹

Dvadeset i drugog marta izvršavani su zadaci nad Dobojem i Sarajevom (operacija br. 326. 1. eskadrile), kao i idućeg dana (operacija br. 328).

Do kraja marta nad teritorijom Bosne i Hercegovine izvršeni su zadaci 24. marta dva izlaska od kojih je posebno u drugom ostvaren veliki uspeh pri bombardovanju i mitraljiranju teretnog voza od oko 20 vagona kod Dervente, kao i 30. marta – kada je vršeno taktičko izviđanje i bombardovanje neprijateljevih ciljeva na komunikaciji Slavoski Brod – Novska – Banja Luka (operacija br. 334).

U toku aprila, kada su piloti 1. i 2. eskadrile bili zauzeti dejstvima u operacijama koje je izvodila 4. JA na teritoriji Hrvatske, avijacija je izvršila samo tri zadatka nad ciljevima u Bosni: 3. aprila (operacija 339), kada je bombardovan i uništen voz kod Kotorskog, nedaleko od Doboja, zatim pri bombardovanju Bosanske Gradiške (operacija br. 340) i u trećem izlasku (operacija br. 341), pri bombardovanju mosta kod Bosanskog Novog.

Dejstva nad teritorijom Hrvatske

Dejstva nad teritorijom Hrvatske otpočinju 6. septembra 1944. i, sa prekidom u januaru i februaru 1945, traju do kraja aprila.

U jesen 1944. nemačke i kvistlinške snage uglavnom su organizovale jače odbrane na vitalnim komunikacijama, saobraćajnim čvorovima i većim i manjim mestima. Od komunikacija naročito su bile branjene dolinom Save, odnosno Zagreb – Beograd, zatim sve koje od Jadranskog mora vode u unutrašnjost do savske doline, kao i pruga Osijek – Virovitica, zbog komunikacija koje se nalaze u dolini Drave.

Avijacija, 1. i 2. eskadrila, kao i saveznička – dejstvuju po glavnim komunikacijskim pravcima. Zbog akcionog radijusa 1. i 2. eskadrila, u prvo vreme težište dejstava prenose na komunikacije i neprijateljeve ciljeve na Kordunu i Baniji, dolinom reka Korane i Kupe, a posebno po putu i železničkoj pruzi Beograd – Zagreb.

Od 1. do 8. septembra 1944. jedinice 34. NOU divizije uspešno izvršavaju zadatke na komunikaciji Zagreb – Karlovac – Ogulin, a

²¹¹ Op. cit., dok. 51.

početkom meseca brigada „Franjo Ogulinac Seljo“ primorava delove ustaških jedinica da napuste svoja uporišta u Zdenčini i Klinča Selu. Šestog septembra po tim razbijenim delovima ustaških jedinica dejstvuje četvorka 'spitfajera', koju je predvodio pilot Ivanišević (operacija br. 43).

U septembru je izvršeno još nekoliko ratnih zadataka: 10. je bombardovana okolina Nina, a 11. – kada su piloti 1. eskadrile pružali lovačku zaštitu britanskim 'harikenima' – i ciljevi u Ninskom kanalu i na obali. Uspešna dejstva izvedena su i 17. i 20. septembra takođe nad istim rejonima.

To su, u stvari, pretežno bili i izviđački letovi u kojima se pratilo kretanje neprijatelja, s obzirom da je 24. septembra Štab 19. NO divizije naredio pripremu za napad na Zadar. U to vreme Gorski kotar je bio oslobođen, ali se neprijatelj koncentrisao u Zadru i Vrani.

Kako su jedinice 8. divizije iz sastava 4. korpusa NOVJ vršile diverzije na železničkoj pruzi Zagreb – Karlovac – Split, to je 1. eskadrili bilo naređeno da izviđa neprijateljeve pokrete od Senja do Generalskog Stola, koje je usledilo posle intervencije Glavnog štaba NOV i PO Hrvatske:

„Pošto se saveznička avijacija rijetko pojavljuje, naše trupe vrše i dnevne napade na neprijateljski saobraćaj!“²¹²

Dejstva avijacije protiv neprijateljevih ciljeva u Imotskom, u kome se nalazila koncentracija vojske 21. oktobra (operacija br. 129) bila je neposredna priprema pred napad jedinica 9. No divizije protiv delova nemačke 118. divizije, koja se bila rasporedila na prostoru Karlov Han – Mokronoge – Imotski.

Prvog novembra 'spitfajeri' vrše taktičko izviđanje nad komunikacijom Zagreb – Slavonski Brod, prilikom čega su napadnuta tri teretna voza između Dugog Sela i Lipika (operacija br. 141; piloti Protić i Ivanišević);

„Samo dva aviona pošla na zadatak, za ostala dva nije bilo na Visu dopunskih rezervoara. Napali tri teretna voza između Lipika i Dugog Sela. U više napada utrošena sva municija. P.a. vatra 20 mm srednje jačine sa vozova i iz okolnih stanica. Osmotren živ železnički saobraćaj u oba pravca.

Naši gubici: Avion majora Protića pogođen sa jednim metkom od 20 mm.

Nepr. gubici: 3 lokomotive oštećene, mnogo vagona pogođeno“²¹³

U novembru se veoma malo dejstvovalo nad teritorijom Hrvatske, a takođe i prvih decembarskih dana zbog loše vremenske situacije i zauzetosti zadacima nad drugim ciljevima. Kako je 1. decembra započeo napad delova nemačke 392. legionarske divizije na pravcu Gospić – Medak – Gračac, Štab 13. NO divizije je naredio napad 3. decembra

²¹² Zbornik dokumenata NOR, tom V, knj. 33, dok. 107 (depeše Glavnog štaba NOV i PO Hrvatske).

²¹³ Zbornik dokumenata NOR, tom X, knj. dok. 127.

u rejonu Ketka, u koji su se Nemci probili iz Gospića. Radi podrške 13. diviziji bilo je planirano dejstvo avijacije (operacija br. 202) ali su 'spitfajeri' opozvani zbog lošeg vremena.

Dejstva nad teritorijom Hrvatske nastavljaju se u martu 1945, kada se dejstvovalo u dubljoj pozadini neprijatelja. U to vreme su jedinice 4. i 11. korpusa NOVJ dejstvovale po komunikacijama u Lici, Gorskom kotaru, Hrvatskom primorju i Istri. Piloti 1. i 2. eskadrile, međutim, dejstvuju i po komunikaciji Zagreb – Beograd, kao i u dolini reke Kupe. Tako je 8. marta odeljenje 1. eskadrile (operacija br. 302; vođa major Ivanišević) bombardovalo neprijateljeve ciljeve kod Slavenskog Broda, a 21. marta (operacija br. 325; vođa četvorke potporučnik Delić) ciljeve na komunikaciji Novska – Slavonski Brod:

„Istočno od Petrovog Sela bombardovana su dva žel. voza, svaki od po 20 teretnih vagona. Tri aviona su bombardovali jedan voz i pogodili među vagona. Jedan od vozova bio je sa dve lokomotive. Oba voza mitraljirana.

Naši gubici: 0

Nepr. gubici: Tri lokomotive oštećene, 6 do 10 vagona uništeno“!²¹⁴

Sledeća dva dana dejstvovalo se po neprijateljevim ciljevima na pruzi Beograd – Zagreb, odnosno na delu Slavonski Brod – Okučani (operacija br. 327; piloti – Šoić, Lošić, Fabjanović i Okanović):

„Bombardovan je voz u železničkoj stanici Stupnik. Dve bombe pogodile, a 4 pale blizu voza. Br. 3. nisu otpale bombe. Vrlo jaka p.a. vatra od 20 i 40 mm iz Batrine. Svi avioni su tri puta mitraljirali jedan voz od 15 vagona u stanici Staro Petrovo Selo. Lokomotiva i jedna stanična zgrada zapaljeni. Najmanje polovica vagona uništeno.

Naši gubici: 0

Nepr. gubici: 1 lokomotiva uništena, oko 10 vagona uništeno“!²¹⁵

Na istom delu je još jedna četvorka 'spitfajera' (operacija br. 329; vođa major Ivanišević) postigla uspešne rezultate prilikom mitraljiranja dva teretna voza kod Batrine.

Pored dejstava nad ovim delom, piloti su izvršavali zadatke i u zahvatu Banja Luke, ili Dervente do pruge Beograd – Zagreb. Najviše ratnih zadataka izvršeno je u vidu napada na teretne vozove kojima su nemačke jedinice izvlačile svoje naoružanje i živu silu, kao 24. (kada su piloti 1. eskadrile leteli u dva izlaska nad prugom Zagreb – Beograd) i 30. marta (operacija br. 334) kada je izvršeno taktičko izviđanje Slavonski Brod – Novska – Banja Luka.

Dejstva se nastavljaju i u aprilu. Tako, 9. aprila (operacija br. 345) piloti 1. eskadrile uspešno štite formaciju savezničkih transportnih aviona koji prevoze ratni materijal našim jedinicama do aerodroma u Glini, Topuskom i Čemernici, koje je izgradilo ljudstvo 4. korpusa NOVJ.

²¹⁴ Zbornik dokumenata NOR, tom X, knj. 2, dok. 55.

²¹⁵ Op. cit., dok. 60.

S obzirom da od 9 do 15. aprila 1. eskadrila nije dejstvovala zbog priprema za prebaziranje na aerodrom Zemunik, ratni zadatak izvršen je tek 16. aprila (operacija br. 346; piloti Pajić, Fabjanović, Radulović i Okanović):

„15 km južno od Karlovca osmotrena i bombardovana kolona od 20 kamiona. 4 bombe pale su ispred kolone i 3 kamiona su eksplodirala. 4 bombe su blisko promašile. Posle bombardovanja, kolona mitraljirana i 7 kamiona ostavljeno na cesti uništeno. Srednja p.a. vatra od 20 mm.

Naši gubici: 0

Nepr. gubici: 10 kamiona uništeno“²¹⁶

Pet dana posle proboja sremskog fronta, kada su jedinice naše 1, 2. i 3. jugoslovenske armije otpočele silovito da gone neprijatelja, na taktičko izviđanje i bombardovanje upućena je četvorka 'spitfajera' (operacija br. 148; 17. april). U trećem izlasku (operacija br. 350) piloti 1. eskadrile su dejstvovali nad komunikacijom Okučani – Banova Jaruga – Dugo Selo, uništivši desetak od 20 teretnih vagona.

Devetnaestog aprila 1. eskadrila je podržavala dejstva 20. NO divizije koja je planirala napad na neprijatelja u Generalskom Stolu, (operacija br. 354).

I 20. aprila avijacija je izviđala širi rejon Generalskog Stola, odnosno preko Karlovca, Dugog Sela, Siska do Kostajnice. Tom prilikom prvi put je bombardovan aerodrom koji je koristio neprijatelj u Lučkom, dok je 21. aprila bombardovana kolona tenkova kod Rajića, na putu prema Zagrebu (operacija br. 358).

Ovim zadatkom završavaju se dejstva 1. i 2. eskadrile nad teritorijom Hrvatske. Najveći broj zadataka izvršen je pri pružanju vazduhoplovne podrške jedinicama 4. JA i Mornarice NOVJ.

²¹⁶ Op. cit., dok. 145.

Podrška 4. jugoslovenskoj armiji

Svoj pobedonosni pohod jedinice 4. jugoslovenske armije²¹⁷ otpočele su 2. marta 1945. u opštoj strategijskoj ofanzivi Jugoslovenke armije i do kraja rata izvele:

- ličko-primorsku operaciju, od 20. marta do 4. aprila 1945. oslobodivši istočnu Liku i Bihać, a zatim zapadnu Liku i Hrvatsko primorje;

- riječku operaciju, od 16. aprila do 3. maja, i

- tršćansku operaciju, od 29. aprila do 2. maja, kada su oslobođeni Istra, Slovenačko primorje i Trst.²¹⁸

U prvim mesecima 1945. godine i saveznici beleže uspehe na evropskom ratištu. Vazduhoplovstvo s povećanim intenzitetom dejstvuje po objektima na nemačkoj teritoriji, ostvarujući trostruki cilj: slabi nemački potencijal; podriiva moral stanovništva i onemogućava izvršenje operativno-strategijskih zadataka nemačke vojske. U proleće 1945. saveznička avijacija je na zapadnom frontu raspolagala sa 14.000, a na italijanskom frontu sa 5.000 aviona razne namene.

Bez obzira na veoma nepovoljnu situaciju, Hitler je insistirao na nastavku operacija na svim frontovima, a na delu jugoslovenskog ratišta (koje je kontrolisala nemačka vojska) i pošto su pretrpeli neuspeh u ofanzivi u Mađarskoj, nastavljeno je izgrađivanje odbrambenog sistema. Utvrđena zona bila je u Sremu između Dunava i Save, a na celoj dubini na zapadu zemlje postojao je niz uzastopnih položaja. Posebno je bila utvrđena i zaštićena jakom obalskom artiljerijom obala Slovenačkog primorja, Istre i Trsta.

Na operativnom području 4. JA, odnosno u zoni dejstva 1. i 2. eskadrile, kao i savezničke avijacije iz sastava BAF, nalazile su se sledeće neprijateljeve snage:

- u Lici, na Kordunu i Gorskom kotaru – 15. brdski armijski korpus;

- u Istri i Slovenačkom primorju – 97. armijski korpus, i

- na prostoru Koprivnica – Zagreb – Karlovac 69. armijski korpus za naročitu upotrebu.²¹⁹

²¹⁷ 4. JA formirana je naredbom Generalštaba Jugoslovenske armije 2. marta 1945. od 8 korpusa NOVJ (9, 19, 20. i 26. divizija; 1. tenkovska, Artiljerijska i Dopunska brigada); 11. korpusa (13, 35. i 43. divizija i Artiljerijski divizion) i 7. korpusa NOVJ (15. i 18. divizija i Artiljerijska brigada).

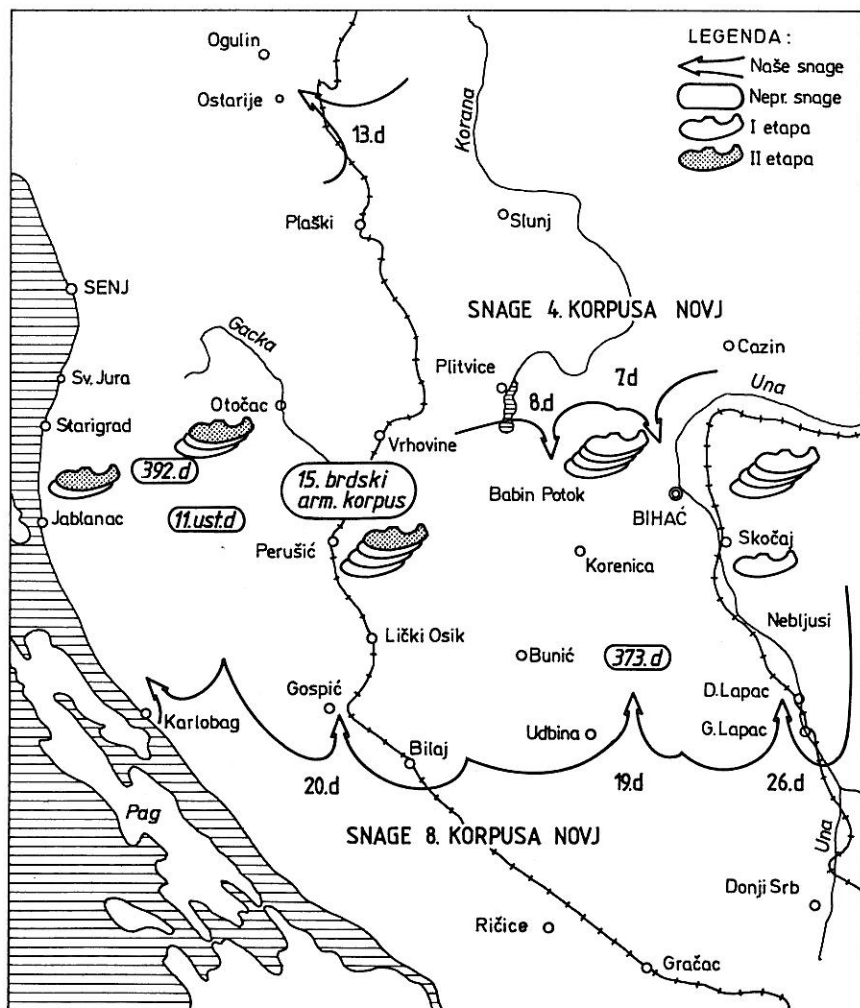
²¹⁸ Neki vojni istoričari objedinjuju riječku i tršćansku u jednu operaciju – riječko-tršćansku.

²¹⁹ Pre početka završne ofanzive, na neoslobođenom delu Jugoslavije nalazili su se još:

U završnoj operaciji za oslobodjenje zemlje snage četiri armije JA bile su raspoređene po sledećem: 1A na sremskom frontu, 3A u Podravini, 2A u Bosni i 4A u Primorju, Gorskom kotaru i Lici.

Dejstva u ličko-primorskoj operaciji

Ličko-primorsku operaciju (šema 5), koja je trajala od 20. marta do 15. aprila 1945, jedinice 4. jugoslovenske armije izvele su u dve etape; prva, oslobodjenje istočne Like i Bihaća, od 20 - 28. marta i,



Dejstva u ličko-primorskoj operaciji (20. mart - 15. april 1945)

21. brdski armijski korpus u dolini r. Bosne i rejonu Sarajeva; 15. kozački korpus i 91. armijski korpus s obe strane r. Drave; 34. armijski korpus na sremskom frontu. Kvislinške jedinice su bile uz ove jedinice.

druga, oslobođenje zapadne Like i Hrvatskog primorja, od 4. do 14. aprila.

1) *Oslobođenje istočne Like i Bihaća*²²⁰ započelo je naredjenjem Štaba 4. jugoslovenske armije od 18. marta 1945. za napad na uporišta u rejonu Lapca, Nebljusa, Udbine i Korenice.

Sredinom marta pred frontom tek formirane armije nalazio se nemački 15. brdski armijski korpus koji je, u širem smislu, držao dobro branjena uporišta u Bihaću i Gospiću. Nemačko uporište u Bihaću predstavljalo je bočnu zaštitu nemačkim snagama i komunikacijama u dolini Save, a u Gospiću, takođe bočnu zaštitu komunikacija koje vezuju dolinu Save sa gornjim delom Jadrana i jugozapadnom Jugoslavijom. Nemačka komanda bila je planirala da ova uporišta uporno brani, sve dok se uspešno odupire na sremskom frontu operaciji JA.

Za odbranu Bihaća neprijatelj je upotrebio operativne jedinice nemačke 373. legionarske „Tigar“ divizije, sa znatim ojačanjem u artiljerijskim i tenkovskim jedinicama i pridodatom 10. ustaško-domobranskom divizijom. Glavne snage u odbrani Gospića bile su nemačka 392. i 11. ustaško-domobranska divizija.

Za napad na neprijateljeva uporišta u rejonu Lapca, Nebljusa, Udbine i Korenice, odnosno u ličko-primorskoj operaciji, Štab 4. JA je, 18. marta 1945, izdao zapovest svojim jedinicama, u kojoj je, takođe, precizirao i zadatke za avijaciju:

„1) Avijacija: sastav – savez. lovci i srednji bombarderi, dodeljivat će se prema potrebi.

U pripremnoj fazi:

Izvida komunikacije pred frontom Armije u cilju kontrole i prikupljanja podataka o živosti i vrsti saobraćaja na istim. Izvida i fotografiše neprijateljske utvrđene položaje na pravcima napada Armije za potrebe Štaba i upotrebu bombarderske avijacije. Naročitu pažnju obratiti na komunikaciju i prostor Udbina – Korenica – Prijeboj.

Napad radi uznemiravanja neprijateljskih uporišta na području Like, a radi uništavanja utvrđenja otporne tačke i uporišta na sektoru Lapac – Bihać i potpomaže vatrom jurišne avijacije, radi zauzimanja prednjih neprijateljskih položaja na sektoru Donjeg Lapca.

Štiti pojačanim patroliranjem raspored naše Armije na frontu Donji Lapac – Udbina – Gospić“²²¹

Dejstva avijacije bila su planirana u dve faze: pripremnu i prvu fazu borbe. U svakoj fazi avijacije izvodi tri vrste dejstva: izvidanje, neposredni napadi po objektima dejstava, kao i patroliranje, uz naznačavanje određenih objekata dejstava.

²²⁰ Dejstva u I etapi Štab 26. NOU divizije (izveštaj od 31. marta Arhiv VII, k. 1103, reg. br. 3-1/1) deli u dve faze, a 20. divizija 1. fazu zove lapačko-udbinskom operacijom (izveštaj od 23. marta 1945, Arhiv VII, k. 311 A, reg. br. 3-1/7).

²²¹ Iz zapovesti Štaba 4. jugoslovenske armije od 18. marta 1945, arhiv VII k. 312 A, reg. br. 1-4/4.

Avijacija je, u stvari, dejstvovala u sve tri etape vazduhoplovne podrške: pripremi, neposrednoj vatrenoj zaštiti i praćenju aktivnosti neprijatelja u odstupanju.

S obzirom na ranije planirane operacije 4. jugoslovenske armije, 1. i 2. eskadrila NOVJ su vazduhoplovnu pripremu ličko-primorske operacije započele 10. marta, kada su bombardovani neprijateljevi ciljevi u Buniću i Lici (operacija br. 304. 1. eskadrile). Istog dana, na neprijateljeve ciljeve u Udbinama letela je i formacija od sedam aviona 2. eskadrile (operacija br. 55. sa Zemunika) koju je predvodio poručnik Branivoj Majcen:

„1. avion se vratio u 09.50 čas. zbog kvara na motoru. Prva grupa od 4 aviona je bila nad ciljem u 09.55 čas. i izvela napad sa 31 raketom koje su sve pale u područje cilja, više kuća oštećeno, 1 raketa ostala na tračnicama. Sleteli u bazu u 10.20 časova.

Druga grupa od dva aviona je bila nad ciljem u 09.55 čas. U čitavom području cilja nisu pronašli ni jednu nastanjenu kuću i bilo kakvo kretanje kamiona, zato su i oni izveli napad na grad Udbinu. Prvi avion ispalio salvo od 8 raketa u jednu kuću, koja je bila uništena. Drugi avion ispalio 4x2 rakete u malu šumicu kraj grada. Jak i težak dim se digao posle eksplozije. Zatim mitraljirali prostor između tačaka 830 i 867 m. Uprkos 20 minuta osmatranja nije bilo opaženo nikakvo kretanje.... Nije bilo flaka. Sleteli u Prkos u 10.45 čas. 8/10 oblaka na 6.000 stopa, vidljivost 30 milja!“²²²

Trinaestog marta je odeljenje 'spitfajera' (operacija br. 307) vršila taktičko izviđanje Gospić – Otočac – Bihać, uništivši neprijateljeve ciljeve kod Otočca i Perušića. U Nebljusima je 14. marta (operacija br. 310) bombardovan štab nemačke 373. legionarske divizije, a u Donjem Lapcu (operacija br. 311) i štab njenog 384. pešadijskog puka. U četvrtom izlasku toga dana (operacija br. 313) 1. eskadrila je vršila taktičko izviđanje nad komunikacijom Gospić – Ogulin – Bihać.

Intenzivnije letove avijacije omeli su nepovoljni meteorološki uslovi, tako da se nad ovim područjem dejstvovalo tek 19. marta. Prilikom taktičkog izviđanja Gospić – Otočac (operacija br. 319) uništeni su ciljevi kod sela Gornja Švica, a pri izviđanju rejona Donji Lapac – Bihać – Bosanski Novi – Babin Potok (operacija br. 320) mitraljirana je neprijateljeva kolona kod Ličkog Petrovog Sela.

Toga dana su i piloti 2. eskadrile izvršavali zadatke nad ovim područjem. Formacija od šest 'harikena', koju je predvodio komandir eskadrile kapetan Cenić dobila je sledeći zadatak:

„Napasti raketama i mitraljezima jednu veliku zgradu (pošta) za koju se po podacima pretpostavlja da je nemačko-hrvatski divizijski štab radiskog i telefonskog centra i barake za municiju u zapadnom delu grada Gospića (od 281. Winga dobijen plan 1:25,000 za ciljeve)“!²²³

²²² Zbornik NOR, tom X, knj. 2, dok. 36.

²²³ Op. cit, dok. 49.

Piloti su potpuno iznenadili PA-odbranu, koja nije ni zadejstvovala. U izveštaju stoji:

„Napad na gore pomenuta dva cilja je bio izveden u 11.20 čas. i to na prvi cilj sa 4 aviona. Piloti, a pre svega, vođa, su postigli 16 direktnih pogodaka na okolne kuće, što je prouzrokovalo eksploziju sa stubovima velikog crnog dima. Vođa i piloti izjavljuju da je zgrada – cilj uništena. Ostala dva aviona su napala sa 16 raketa i mitraljeskom vatrom municijske barake i postigli 8 direktnih pogodaka...“²²⁴

U drugom izlasku četvorka 'harikena' (operacija br. 60. sa Zemunika; vođa poručnik Pepel) četiri časa posle prvog napada, napala je ponovo municijske barake i potpuno ih uništila.

Neposredna vatrena zaštita jedinica 4. JA u ličko-primorskoj operaciji otpočela je 20. marta. Toga dana su posade obe eskadrole podržavale snage jedinica 19, 20. i 26. NO divizije, koje su izvodile borbena dejstva na ovom području. Kod sela Lešće mitraljirana je neprijateljeva kolona kola sa konjskom zapregom, a kod Babinog Potoka uništeno je nekoliko kola.

Toga dana su i 'harikeni' dejstvovali (operacija br. 62. sa Zemunika; vođa četvorke kapetan Jež) pružajući neposrednu vatrenu zaštitu jedinicama 11. korpusa JA u borbi protiv delova nemačke 373. legionarske divizije i 10. ustaško-domobranske divizije. Isto tako, pružana je i neposredna vatrena zaštita jedinicama 13. NO divizije, koja je dejstvovala protiv delova nemačke 392. legionarske i 11. ustaško-domobranske divizije (operacija br. 63. sa Zemunika; piloti – Cenić, Prebeg, Krsnik u I sekciji i Majcen, Pavičić i Klokočovnik u II sekciji):

„3. aviona sa vođom por. Majcenom izveli napad u 06.25 časova na veliku trodelnu zgradu (školu) u Gospiću, postigli 3 direktne salve od po 8 raketa u svaki blok te zgrade, pored toga mitraljirali. Izjavljuje se da je zgrada teško oštećena i zapaljena.

3 aviona sa vođom kap. Cenićem napala barake, 24 rakete u području cilja. Posle napada su osmotrili da su sve barake uništene, a iz jedne barake opazili eksploziju sa stubovima crnog dima, pa se pretpostavlja da je to bilo slagalište benzina ili municije. Naišli na flak od 20. mm u području cilja“²²⁵

Uspešna dejstva je ostvarila i druga formacija 'harikena' (operacija br. 64) koja je raketirala ciljeve u Zavalju.

U odbrani Bihaća neprijatelj je angažovao delove 373. legionarske divizije i borbenu grupu „Knackfukss“ (delovi 10. ustaško-domobranske divizije i druge manje jedinice). Odbrana je organizovana na ranije utvrđenoj liniji u polukrugu koji je 4. JA zatvarao prilaz Bihaću iz istočne Like.

²²⁴ Ibid.

²²⁵ Op. cit., dok. 56.

U napadu na Bihać 4. armija je angažovala: 20. NOU diviziju (ojačanu sa tri bataljona 1. tenkovske brigade i armijskom artiljerijom) s juga; s jugoistoka 20. diviziju i sa severozapada 7. i 8. diviziju 4. korpusa.

Vazduhoplovna priprema avijacije za napad na Bihać trajala je dva dana: 20. i 21. marta, a dejstva su izvođena prema traženju Štaba 4. JA.

Neposrednu vatrenu podršku jedinica 7. i 8. divizije koje su napale Bihać avijacija otpočinje 22. marta, kada su dve grupe 'harikena', u formacijama od po šest aviona, napale i mitraljirale sela Žegar i Pokoj, južno i severno od grada (operacija br. 65; vođa I grupe poručnik Majcen; vođa II grupe poručnik Rebula). Prilikom tog napada uništeno je 13 kuća, dok je znatno veći broj bio oštećen; uništeno je nekoliko magacina ubojnog i pogonskog materijala, 1-2 topa od 20 mm onesposobljeno u jednoj topovskoj bateriji i naneta neutvrđena šteta neprijateljjevoj živoj sili.

I idućeg dana, 23. marta, 2. eskadrila primenjuje istu taktiku napada i formaciju od šest aviona (operacija br. 66; vođa I grupe kapetan Cenić; vođa II grupe poručnik Rebula). Prva trojka aviona napala je ciljeve u selu Založje sa 24 rakete, ali je 'hariken' kapetana Cenića bio pogoden od jake protivavionske vatre. Druga grupa pilota uspešno je tukla ciljeve u selu Vinca, severoistočno od Bihaća.

S obzirom da je neprijatelj uspeo da u toku noći 25/26. marta ponovo zauzme Slunj, odnosno da ne bi u daljim akcijama pokušao da deblokira opkoljene ustaško-nemačke snage u Bihaću, avijacija je u ranim jutarnjim časovima 26. marta upućena da dejstvuje po objektima u Slunju (operacija br. 68; vođa šestorke 'harikena' poručnik Pepel), dok je u popodnevnom časovima, po ciljevima u Bihaću, uspešno dejstvovala druga četvorka (operacija br. 69; vođa grupe poručnik Majcen).

Bihać je, naime, bio oslobođen 26. marta, ali su u centru grada ostala glavna uporišta neprijatelja – gimnazija, bolnica i železnička stanica. U taj deo se, u stvari, bio probio nemački 724. lovački puk 104. lovačke divizije. Ipak, pod naletom naših jedinica, neprijatelj je bio prinuđen da se povuče iz grada, te je Bihać kompletno bio oslobođen 28 marta, 05.00 časova.

Posle oslobođenja Bihaća avijacija je pratila neprijatelja u odstupanju. Tako je 29. marta raketirala ciljeve u selima severno od Bihaća (Brekovica, Spahići i Prošići), gde su se nalazile nemačke snage koje su se povlačile iz grada (operacija br. 72, vođa šestorke 'harikena' kapetan Cenić) dok su 30. marta tučeni ciljevi u Babinom Potoku (operacija br. 335. 1. eskadrile; piloti – Delić, Ruđi, Radulović i Lošić). Toga dana je nastradao pilot Ruđi Luidi:

„6 bombi palo u neposrednoj blizini cilja. Potporučniku Luidiju nisu se otkočile bombe. Svi pokušaji na moru da odbaci bombe nisu

uspeli. Potporučnik Luidi pošao je na sletanje sa bombom, koja je prilikom dodira aviona sa zemljom otkočila, eksplodirala, zapalila avion i ubila pilota“²²⁶

2) *Oslobođenje zapadne Like i Hrvatskog primorja* izvedeno u vreme od 4. do 15. aprila 1945, predstavlja drugu etapu u ličko-primorskoj operaciji jedinica 4. jugoslovenske armije. I u toj etapi avijacija je dejstvovala u tri faze vazduhoplovne podrške – pripreme, neposredne vatrene podrške i praćenje neprijatelja u odstupanju.

Vazduhoplovna priprema druge etape ličko-primorske operacije odvijala se od 29. marta do 3. aprila. Posle oslobođenja Bihaća neprijateljeve snage koje su se povukle u Brekovice i na Alibegića Kosu, bile su izložene žestokim napadima avijacije, od kojih su najsnažniji bili 30. marta kada je velika formacija 'harikena' od deset aviona tukla objekte u kojima su bile koncentracije protivnika (operacija br. 73; piloti – Cenić, Prebeg, Jež, Frankl, Zdrajevski, Antončić, Majcen, Pavičić, Pepel i Završnik):

„2 aviona napala utvrđene položaje na brdu k. 485. m sa 10 raketa i mitraljeskom vatrom u prostor cilja. Jedan avion dobio mitraljeski pogodak u propeler. 2 aviona sa vođom kap. Cenićem napala raskršće puteva južno od Cazina pošto su primetili oko 300 neprijateljskih vojnika baš na raskršću i okolnim kućama. Napali vojnike sa 16 raketa i mitraljeskom vatrom, pogodili 2 kuće koje su ostale u plamenu, i naneli – po izjavama vođe – teške gubitke u ljudstvu. Sreli umeren, tačan 20 mm i mitraljeski flak iz Ostrošca. 2 aviona ispalila 16 raketa i mitraljirali utvrđenu tačku 383 m. Osmotрили 10–12 neprijateljskih vojnika ležeći u zaklonu ali tačni podaci neosmotreni. 2 aviona napala selo Jezero sa najmanje 10 raketa, u području cilja 5–6 kuća uništeno. Naišli na tačan, umeren 20 mm flak sa Ostrošca. Zadnja 2 aviona napala jednu utvrđenu tačku gde su primetili jarke, 16 raketa u cilju, ali rezultat neosmotren, pronašli 2 neprijateljska bunkera i 2 tenka. 1 od aviona pogođen od neprijateljske protivavionske mitraljeske vatre u staklo pilotske kabine. Vremenske prilike dobre.

Naši gubici: 2 aviona pogođena od neprijateljske protivavionske vatre i lagano oštećena.

Nepr. gubici: 5–6 kuća uništeno, 2 kuće u plamenu, naneseni gubici neprijateljskoj koncentraciji trupa od oko 300 vojnika“²²⁷

Do 4. aprila, odnosno do otpočinjanja druge etape ličko-primorske operacije, avijacija je intenzivirala svoja dejstva. Tako su 1. aprila ponovo bombardovane Brekovice (operacija br. 336. 1 eskadrile), dok su piloti 2. eskadrile mitraljirali neprijateljeve ciljeve u Josip Dolu (operacija br. 75) odnosno raketirali objekte u Vrhovinama, u formaciji od osam aviona, po neprijateljevoj koncentraciji žive sile (operacija br. 76). Formaciju aviona je predvodio kapetan Cenić.

²²⁶ Op. cit., dok. 80.

²²⁷ Op. cit., dok. 81 (str. 200).

Drugog aprila avijacija je, u pet izlazaka (dva u 1. eskadrili i tri u 2) bombardovala neprijateljevu koncentraciju u Babinom Potoku, raketirala i mitraljirala živu silu u Perušiću, Crnoj Vlasti i Čudinom klanu (kod Babinog Potoka). Čudin klanac su toga dana napadale jedinice 5. brigade 19. NO divizije i bile izložene vatri neprijateljevih haubica sa jednog položaja. Međutim, piloti su uspjeli da ga neutrališu (operacija br. 79; piloti Cenić, Prebeg, Klokočovnik i Frankl):

„Vođa i piloti nisu mogli osmotriti topove, ali su označeno područje pokrili sa 32 rakete, primetili u tom prostoru više jaraka i verovatno dva bunkera, napali zatim ove utvrđene pozicije sa mitraljeskom vatrom oko 20–30 vojnika, koji su bježali u zaklon, tako isto napali sa mitraljezima 1 kola na konjsku vuču“!²²⁸

Trećeg aprila 2. eskadrila je nastavila da izvršava zadatke sasadređenog udara. U dva izlaska dejstvovalo je deset 'harikena' (operacije br. 80 i 81).

U prvom izlasku piloti nisu uspjeli da otkriju kolonu neprijateljevih topova, koja se, navodno, nalazila u Vrhovinama, jer je dejstvovala snažna PA-vatra, od koje je avion vođe, kapetana Cenića bio pogođen u levo krilo. U drugom pak izlasku, zadatak pilota bio je:

„Pronaći i napasti raketama i mitraljezima sledeće ciljeve u selu Ramljane:

- 1) Na raskršću puteva bateriju od 105 mm topova.
- 2) Štabove smještene u seoskim kućama južno od sela Suman, i
- 3) Tačku 846 i tačku 1053 sa 3 baterije 150 mm topova, bunkerima, itd. Ovi ciljevi po podacima odlično kamuflirani“!²²⁹

Piloti nisu uspjeli da otkriju navedene ciljeve. Ali da bi bolje osmatrali, spustili su se na manje visine i tom prilikom od jake i precizne PA-vatre tri, od ukupno šest aviona, bilo je oštećeno. Samo je drugi par aviona uspeo da ispali osam raketa u jedan dobro kamuflirani cilj, ali rezultati nisu bili osmotreni. Na neprijatelja je, posle napada avijacije, u napad prešla 6. brigada 19. NO divizije.

Neposredna vatrena podrška u drugoj etapi ličko-primorske operacije traje od 4 do 15. aprila. Neposredni zadaci avijaciji izdati su 2. aprila, pri čemu je precizirano:

„U pripremljenoj fazi:

Izviđa komunikacije pred frontom Armije zaključno do linije Rijeka – Zagreb u cilju kontrole postojećih i prikupljanja novih podataka o živosti i vrsti saobraćaja na njima. Naročitu pažnju obratiti na komunikacije Zagreb – Karlovac – Ogulin i Lička Jesenica.

Izviđa i fotografiše neprijateljske položaje na pravcima napada Armije za potrebe štaba i upotrebu bombarderske avijacije, a naročito na odsjeku Gospića i prostora Široka Kula – Perušić.

Napada radi uništenja ili samo uznemirenja neprijateljska uporišta i garnizone na prostoriji Gospić – Ogulin, te utvrđene položaje na

²²⁸ Op. cit., dok. 99 (str. 278).

²²⁹ Op. cit., dok. 81.

odsjeku Gospića i Perušića. Radi prikrivanja naših namjera uznemirava neprijatelja na pravcu Vrhovina.

Štiti patroliranjem na frontu razvoj i raspored naših trupa.

U prvoj fazi:

Izviđa pred frontom Armije u cilju otkrivanja pokreta i prikupljanja neprijateljskih rezervi, artiljerije, a naročito dovlačenje motorizacije iz pravca Karlovac – Ogulin. Izviđa i osmatra neprijateljske prednje položaje i prikuplja podatke radi dejstva bombarderskih snaga.

Napada neprijateljska uporišta na prostoru Gospić – Perušić i razara fortifikacijski sistem Gospića i Ličkog Osika. Potpomaže vatrom iz raketnih oružja proboj i zauzimanje neprijateljskih pozicija na odsjeku Gospića – Ličkog Osika i Perušića.

Štiti raspored trupa na prostoriji Gračac – Korenica – Gospić“²³⁰

Posle razbijanja neprijateljeve grupacije u Krbavskoj dolini i na sektoru Lapac – Bihać, ispred fronta 4. JA na sektoru Plitvička jezera – Perušić – Gospić – Karlobag nalazili su se delovi potučenog neprijatelja, te je Štab 4. JA, takođe 2. aprila, naredio potčinjenim jedinicama dejstva za oslobađanje zapadne Like i ostrva Pag.²³¹ Pri desantnim operacijama, komandantu 4. armije bila je operativno potčinjena Pomorska komanda severnog Jadrana.

Četvrtog aprila, pružajući neposrednu vatrenu zaštitu jedinicama 19. NO divizije, koje su nastupale pravcem Čudin klanac – Vrhovine – Otočac, tri grupe 2. eskadrile, od po 4 aviona (operacija br. 82) napale su i uspešno raketirale neprijateljeve položaje. Vođe sekcija, prve – kapetan Cenić – druge – poručnik Majcen i treće – zastavnik Vlahov, u operacijski dnevnik su upisali:

„Prva sekcija od 4 aviona poletela u 15. časova. iz baze izvršila napad na Čudin klanac sa 32 rakete u prostoru cilja. Posle napada celo područje cilja obavijeno u dim i zato rezultat neosmotren. Susreli laganu p.a. vatru mitraljeza, 1. avion pogođen i lagano oštećen. Sleteli u 15.45.

Druga sekcija od 4 aviona poletela sa baze u 15.05 časova napala Vrhovine u 15.25 čas, sa 20 raketa u cilju, što je prouzrokovalo eksploziju i dim, više kuća porušeno i oštećeno. Sleteli u 16.00 čas.

Treća grupa, od četiri aviona, poletela je iz baze u 15.15 čas. i napala selo Zalužnice, postigla 16 pogodaka u cilj, pogodivši nekoliko kuća.

Naši gubici: 1 avion oštećen.

Nepr. gubici: više kuća oštećeno i uništeno“²³²

S obzirom da su se borci 5. brigade 19. NO divizije i dalje borili protiv jakog neprijatelja kod Babinog Potoka, to je idućeg dana, 5. aprila upućena grupa aviona od šest 'harikena' (operacija br. 83; piloti – Cenić, Krsnik, Vemić, Prebeg, Antončić i Vlahov). Na tom ratnom zadatku poginuo je potporučnik Nikola Vemić:

²³⁰ Arhiv VII, k. 311, reg. br. 5/1-1.

²³¹ Detaljnije o podršci jedinicama mornarice NOVJ, odnosno Ratne mornarice u glavi VII. Desantne operacije izvodene su u saradnji sa savezničkom RM.

²³² Op. cit., dok. 107.

„Napad je bio izvršen u 09.28 časova, postignuto 40 raketa u području cilja, više kuća uništeno i oštećeno i avion sa pilotom ppor. Vemićem je bio primjećen od ostalih pilota, kako je vršeći napad udario u obližnje brdo, avion se zapalio trenutno sa velikom eksplozijom i iščezao u plamenu. Nije bio primjećen flak“²³³

Kako su neprijateljeve snage bile prodrle u Bihać, avijacija je odmah, 9. aprila, poslata da raketira kolonu od 15 kamiona (operacija br. 92; vođa četvorke 'harikena' poručnik Majcen). Ta kolona se nalazila kod Ličkog Petrovog Sela i bila je branjena jakom i preciznom vatrom, od koje su, prilikom napada, pogođena i lakše oštećena dva aviona. Napad je izveden u 06.05 časova, ali je ponovljen tri časa kasnije. I ovog puta dejstvovala je jaka p.a.a, tako da je još jedan avion bio oštećen (operacija br. 94; vođa trojke 'harikena' poručnik Majcen ponovo). Piloti su, međutim uništili dve topovske pozicije.

U to vreme avijacija je dejstvovala i na moru, ali su od 11. do 15. aprila jedinice 4 JA oslobodile Karlobag i još neka mesta.

Oslobađanjem zapadne Like i Hrvatskog primorja zaštitnički delovi nemačke 104. lovačke divizije bili su prinuđeni da se povuku prema Karlovcu, dok se glavnina – bočno obezbeđenje – vratila u Generalski Stol. Protiv tih jedinica upućena je 20. NO divizija.

Sredinom aprila neprijatelj je držao liniju: ostrvo Krk – Kraljevica – Plase – Fužine – Lokve – Mrzle Vodice.

Dejstva u riječkoj operaciji

Posle uspešne ličko-primorske, jedinice 4. JA izvele su, u periodu od 16. aprila do 3. maja 1945. riječku operaciju a do 2. maja i tršćansku operaciju (šema 6). Kada su razbile nemački 15. brdski armijski korpus, jedinice 4. armije su, 16. aprila, izbile pred neprijateljev prednji položaj Delnice – Kraljevica i spremile se da u duhu Direktive Generalštaba JA²³⁴ od 14. aprila, prodru u Istru i oslobode Trst, a zatim da nastupe ka Soči i Štajerskoj.

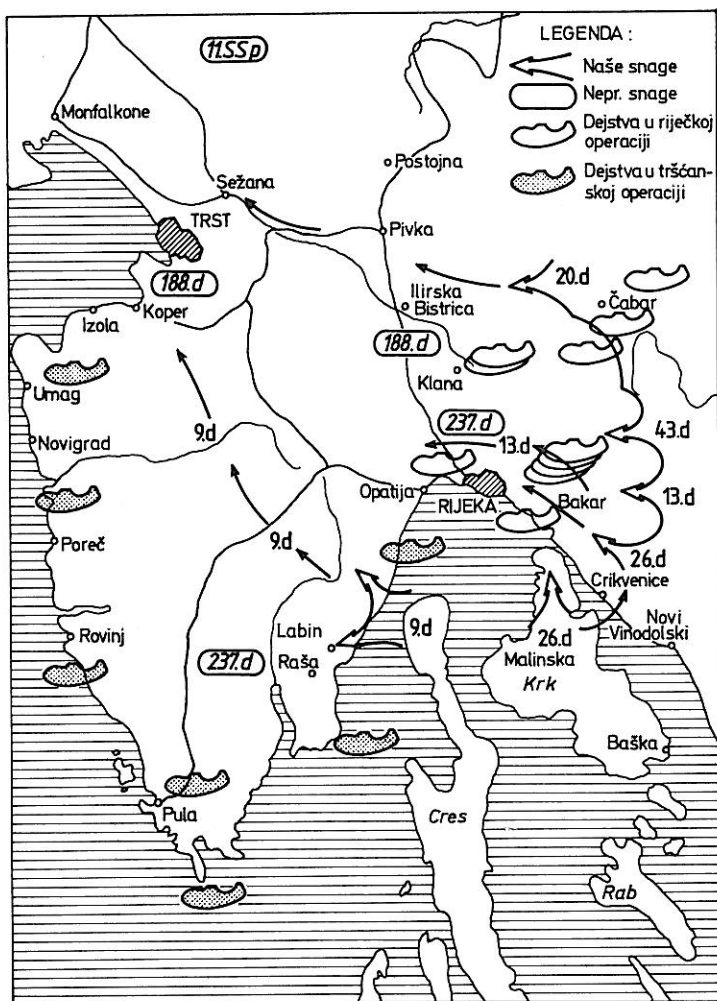
Da bi onemogućio izvršenje ovog zadatka, neprijatelj 97. armijski korpus, potpomognut i kvislinškim snagama (dva puka Nedićevog Dobrovoljačkog korpusa, 1. četnički korpus Đujićeve Dinarske divizije, itd.) zaposeo je utvrđene linije na položaju Snežnik – Klana – izvorni deo Rečine, do njenog ušća kod Sušaka, ispred kojih je, takođe bilo nekoliko utvrđenih odbrambenih položaja.

Riječku operaciju jedinice 4. JA su izvele u dva dela:

- prvi, podilaženje jedinica 4. armije Rijeci i napad na položaje kod Klane, od 16. do 22. aprila, i
- drugi, napad kod Klane i obilazni manevar 4. armije, od 23. aprila do 3. maja.

²³³ Op. cit., dok. 111.

²³⁴ Detaljnije o ovom videti Zbornik NOR, tom XI, knj. 4, dok. 69.



Dejstva u riječko-tršćanskoj operaciji (16. april – 3. maj 1945)

1) Podilaženje jedinica Rijeci i prvi napad kod Klane podržavan je avijacijom u tri izlaza 16. aprila. 'Spitfajeri', sa pilotima: kapetan Pajić, poručnik Fabjanović, potporučnik Radulović i zastavnik Okanović (operacija br. 346) bombardovali su ciljeve na komunikaciji Bakovac – Karlovac:

„15 km južno od Karlovca osmotrena i bombardovana kolona od 20 kamiona. 4 bombe pale usred kolone i 3 kamiona su eksplodirala. 4 bombe su blisko promašile. Posle bombardovanja kolona mitraljirana i 7 kamiona ostavljeno na cesti uništeno. Srednja p. a. vatra“²³⁵

U drugom izlasku piloti 1. eskadrile nisu imali sreće: na komunikaciji St. Peter – Postojna – Cerknica – Čabar, četvorka, 'spitfajera' pod

²³⁵ Op. cit., dok. 145.

vođstvom poručnika Milana Srdanovića, zbog lošeg vremena, nije ništa uspela da osmotri (operacija br. 347).

U trećem izlasku (operacija br. 110) piloti 2. eskadrile – Marinović, Todorović, Antončić i Dvorski, napali su jedan utvrđeni neprijatelj polozaj na koti 432. neposredno kraj puta Cetingrad – Slunj, pružajući neposrednu vatrenu zaštitu jedinicama 8. NO divizije 4. korpusa JA u borbi protiv nemačke 104. lovačke divizije.

Za pilote 1. eskadrile dejstvo 16. aprila jeste prvi ratni zadatak sa aerodroma Prkos, na koji se, pripremajući se od 9. do 15. aprila prebazirala sa viškog aerodroma. Tako su, zajedno sa 2. eskadrilom, bili bliže liniji fronta.

U to vreme su i jedinice 34. NO divizije vodile teške borbe za Generalski Stol, te je 18. aprila na bombardovanje artiljerijskih položaja upućena četvorka 'spitfajera', koju je predvodio komandir eskadrile Hinko Šoić (operacija br. 352);

„Jedan avion bombardovao u Generalskom Stolu 1 10-tonski kamion, koji je eksplodirao. Tri aviona bombardovala topovske pozicije kod Generalskog Stola. Sve bombe blisko promašile. Oko 1 km južno od Jastrebarskog osmotren jedan neprijateljski auto. Svi avioni napali mitraljezima i topovima 2 do 3 puta, uništili kola i ubili oko 10 neprijateljskih vojnika“!²³⁶

Istog dana, 18. aprila, 2. eskadrila je od svojih osam izlazaka u podršci jedinicama Jugoslovenske mornarice i 9. i 26. NO divizije – koje su dejstvovala po ostrvima i u severnom Jadranu, dva izvršila pružajući podršku 20. NO divizije u nastupanju ka Rijeci, na pravcu Crni Lug – Gerovo – Prezid. Prilikom raketiranja ciljeva u Prezidu (operacija br. 115; piloti: Majcen, Klokočovnik, Krsnik, Jež, Ratkovčić i Frankl) zabeleženi su solidni rezultati: koncentracija neprijateljeve žive sile u Gerovu napadnuta je u 09.15 časova, prvo sa 24 rakete, a zatim sa još šest, pri čemu su postignuti direktni pogoci i ubijen veći broj vojnika.

Šest časova kasnije odeljenje 'harikena' (operacija br. 114); vođa ponovo poručnik Majcen) raketirala je tri vagona puna municije, na južnoj strani brda kod Opatije.

U svom trećem izlasku toga dana, poručnik Majcen, koji je ponovo leteo na čelu četvorke 'harikena' (operacija br. 118) dobio je zadatak da napadne artiljerijske položaje blizu Sušaka, na koti 229. i 139 m, koja je bila u blizini Trsta. Prilikom raketiranja uništen je jedan artiljerijski položaj sa 16 direktnih pogodaka. Taj zadatak, u stvari, bio je vazduhoplovna podrška 19. i 43. diviziji, koje su izbile pred Rijeku, na liniju Bakar – Učevac – Kamenjak – Plašak.

Devetnaestog aprila 1. eskadrila je izvršila tri izlaska. U prvom je četvorka 'spitfajera' bombardovala Čabar (operacija br. 353; vođa pilot Delić) čime je pružena vatrena podrška 20. NO divizije koja je napadala na pravcu Gerovo – Čabar i, istovremeno, bila u ulozi zaštite

²³⁶ Op. cit., dok. 152.

desnog armijskog boka 4. JA. U drugom izlasku (operacija br. 354; vođa četvorke poručnik Pajić) bombardovani su ciljevi na putu Generalski Stol – Karlovac, a u trećem (operacija br. 355; vođa četvorke komandir eskadrile, pilot Šoić) bombardovan je jedan položaj nemačke artiljerije severno od Rijeke:

„Sve bombe pale na označeno mesto. Rezultat neosmotren zbog jake 20 i 40 mm p.a. vatre“²³⁷

Kada su se jedinice 9. NO divizije i Kvarnerskog odreda mornaričke pešadije iskrcale na Lošinj i Cres 20. aprila, saveznička i avijacija – 1. i 2. eskadrila dejstvovala su koncentričnim napadima štiteći istovremeno nastupanje jedinica 4. armije na područje Gorski kotar – Sušak – Rijeka. Jedno odeljenje 'spitfajera' (operacija br. 357; vođa major Ivanišević) vršilo je taktičko izviđanje komunikacije Generalski Stol – Karlovac – Dugo Selo – Kostajnica – Sisak, radi praćenja eventualnih pokreta neprijateljevih jedinica. Pošto na pomenutom putu nije bilo kretanja, vođa je naredio da se bombarduje aerodrom Lučko kod Zagreba i deo pruge kod Turopolja.

Nepovoljni meteorološki uslovi omeli su pilote 1. eskadrile da efikasno dejstvuju kod Ilirske Bistrice 21. aprila (operacija br. 358) te je taktičko izviđanje vršeno u rejonu Rijeka – Lipa – Rijeka.

Dvadeset i prvog aprila piloti 2. lovačke eskadrile (operacija br. 120; vođa četvorke 'harikena' poručnik Majcen) vršili su taktičko izviđanje nad poluostrvom Istra, u području Pula – Brioni – rt Salvore kod Pirana, gde su naišli na jaku protivavionsku odbranu:

„U jednoj uvali na označenom području napali u 08.55 čas. 4 čamca duga 7–10 metara. Postigli 6 direktnih pogodaka na čamce, od kojih je jedan potpuno uništen, a ostali oštećeni. Ostali brodovi nisu bili napadnuti pošto su dva aviona bila jako oštećena od p. a. vatre!“²³⁸

Dvadeset drugog aprila 2. eskadrila je takođe izviđala istarsku obalu, od Rijeke, ispod Pule do Umaga (operacija br. 121). Toga dana je Štab 4. armije naredio potčinjenim jedinicama da prodru na pravcu Klana – Trst i preko Snežnika.

Oslobađanjem Gorskog kotara, Hrvatskog primorja, Sušaka, kao i ostrva Rab, Krk, Cres i Lošinj stvoreni su uslovi za izvršenje glavnog zadatka 4. armije – oslobodjenje Istre i Trsta.

Dvadeset i drugog aprila, pre otpočinjanja ovih operacija, neprijatelj je u Istri, Suhoj krajini i Slovenačkom primorju raspolagao sa 56.000 vojnika i jakom artiljerijom sa ukupno 340 topova. Najjača koncentracija neprijatelja nalazila se u Rijeci: 237. divizija ojačana sa nekoliko samostalnih bataljona, delovima ratne mornarice, italijanskom milicijom i nizom dobro utvrđenih obalskih baterija. Na toj prostoriji nalazili su se i delovi kvislinških jedinica – Srpski dobrovoljački korpus, ustaško-domobranske snage, delovi slovenačke Bele garde, kao i znatni delovi nemačkih SS-policijskih snaga.

²³⁷ Op. cit., dok. 156 (str. 448).

²³⁸ Op. cit., dok. 162.

Jedinice 4. armije, neposredno pre otpočinjanja ovog dela operacije, činile su sledeće jedinice: 11. NO divizija na Lošinju i Cresu; 19. NO divizija na sektoru Rijeka; 26. divizija na prostorijski Potkilovac – Čavle – Škrljevo, s jednom brigadom u Crikvenici; 13. divizija na prostorijski Klana; 34. divizija na prostorijski Gumanca; 20. divizija Čabar – Prezid; 7. korpus JA južno od Kočevja, dok su snage Jugoslovenske mornarice (mornaričke pešadijske i plovne jedinice) bile, uglavnom, uz 11. diviziju.

Posle zauzimanja Klane, kada se očekivalo da će jedinice 4. armije brzo napredovati prema Trstu, neprijatelj je iz rejonu Trsta ojačao svoje snage u riječki prostor sa 118. divizijom i još nekim delovima ojačanja, te ponovo zauzeo Klanu. To je primoralo Štab 4 JA da ponovo preduzme napad na Klanu.

2) *Drugi napad na Klanu i zaobilazni manevar 4. armije* izvršen je u vremenu od 23. aprila do 2. maja. Avijacija je, prema planovima Štaba 4. armije, u prvom periodu dejstva usmerila na izviđanje i bombardovanje komunikacija Rijeka – Trst – Sv. Peter – Rijeka (operacija br. 360; vođa četvorke 'spitfajera' poručnik Delić). Istog dana, 23. aprila četvorka 'spitfajera' (operacija br. 361; vođa major Ivanišević) upućena je da bombarduje neprijateljeve koncentracije u selima Luban i Saršoni kod Rijeke:

„Dva aviona bombardovala Luban. Sve bombe pale na cilj. Osmotren crni dim posle eksplozije. Druga dva aviona bombardovala Sarsane. Sve bombe pale u cilj. Rezultat neosmotren. Posle bombardovanja svi avioni mitraljirali selo Skvažiči“²³⁹

Vazduhoplovnu zaštitu neposrednih dejstava jedinica 19. brigade, koje su vodile teške borbe na prilazima Rijeke, pružale su i posade 2. eskadrile, kada su (operacija br. 123; vođa četvorke zastavnik Vlahov) tukle nemačke baterije:

„Napali u 18.00 čas. jednu obalsku bateriju oko 3 milje severozapadno od Rijeke, dobro kamufliranu među drvima. Sve rakete u području cilja. Druga baterija nije mogla uopšte biti osmotrena. Slaba p.a. vatra, gađanje netačno. Obl. 5/10 na 4.000 stopa. Vidljivost dobra“²⁴⁰

S obzirom da druga baterija nije mogla da bude otkrivena, to je sutradan, 24. aprila, na isti zadatak – bombardovanje sela Luban i Saršoni upućena četvorka 'spitfajera' (operacija br. 362; vođa potporučnik Srdanović) koja je uspešno dejstvovala po ciljevima u selima, kao i po tri kote na kojima su bili postavljeni topovi.

Dve nemačke baterije koje su u dva dana napadali piloti obe eskadrile, a pri tom ih nisu potpuno uništili, u ranim jutarnjim časovima 24. aprila napale su snažnom vatrom jedinice 19. NO brigade koje su bile zaustavljene ispred sela Lubana. Zato su pored četvorke 'spitfajera' u njenu zaštitu upućene i posade 2. eskadrile koje su u vremenu od 06.00 do 19.40 časova izvršile četiri izlaska.

²³⁹ Op. cit., dok. 165.

²⁴⁰ Op. cit., dok. 166.

U prvom izlasku (operacija br. 124; vođa četvorke 'harikena' kapetan Marinović) vršeno je taktičko izviđanje nad Istarskim poluostrovom, počev od Rijeke. U drugom izlasku (operacija 125, vođa para poručnik Pepel) pretraživano je more između Crikvenice i Kraljevice, a u trećem i četvrtom izlasku (operacije br. 126. i 127; vođe potporučnik Ratković, odnosno poručnik Pepel) vršeno je taktičko izviđanje počev od Rijeke prema Puli.

Zbog dinamike napada naših jedinica, avijacija je i 25. aprila napadala položaje nemačkih jedinica kod sela Šaršoni (operacija br. 364. 1. eskadrile), odnosno precizno bombardovala sela Sv. Rok kod Klane, a zatim mitraljirala neprijateljevu živu silu na komunikaciji od Klane pa dalje (operacija br. 365).

U toku bombardovanja neprijateljevih položaja u selu Sv. Matej kod Rijeke (operacija br. 366. 1. eskadrile; vođa četvorke major Ivanišević) postignuti su odlični rezultati, a prilikom bombardovanja sela Studena kod Klane (operacija br. 367, vođa četvorke potporučnik Radulović) pružena je neposredna vatrena podrška jedinicama 19. NO divizije, koja je o tim rezultatima nekoliko puta u toku 26. aprila izveštavala Štab 4. armije.

Bombardovanje neprijateljevih položaja u selu Studen kod Klane bio je poslednji ratni zadatak koji su piloti 1. eskadrile izvršavali u vazduhoplovnoj podršci riječke operacije. Piloti 2. eskadrile su, međutim, nastavili da pružaju podršku jedinicama 4. armije. Tako su 26. aprila izvršili tri izlaska, od kojih su dva bili zadaci taktičkog izviđanja šireg prostora Rijeke i poluostrva Istre (operacije br. 135 i 137), dok je u drugom izlasku bombardovana neposredna blizina Rijeke (operacija br. 136; vođa četvorke 'harikena' poručnik Majcen, a pratilci Klokočovnik, Frankl i Krsnik):

„U 16.50 čas ispalili 25 raketa u područje cilja, rezultat nije mogao biti osmotren, ali je bio primećen jedan stub belog dima visok oko 70 metara posle napada još na 20 milja daljine. Zgrade malo severnije od cilja vrlo dobro kamuflirane – nisu napadnute jer su kasno primećene. Kasnije izveštaj javlja da je napad bio vrlo uspešan i koristan“!²⁴¹

Dvadeset i sedmog aprila 2. eskadrila je vršila patrolno izviđanje severno od Rijeke prema Klani, u dva izlaska (operacija br. 138. i 139), dok je 28. aprila 1945. vršeno taktičko izviđanje od Rijeke do rta Umag, što je takođe bio poslednji zadatak 2. eskadrile u vazduhoplovnoj podršci riječke operacije.

Dejstva u tršćanskoj operaciji

Da bi se u potpunosti iskoristila povoljna situacija na frontu, vrhovni komandant Jugoslovenske armije je, 27. aprila 1945, naredio Štabu 4. armije da ubrza izvođenje tršćanske operacije. Štab 4. armije je, 28. aprila, doneo odluku o energičnom nadiranju ka Trstu i naredio

²⁴¹ Op. cit., dok. 172 (str. 473).

potčinjenim jedinicama da opkole i unište neprijatelja na sektoru Rijeka – Klana i oslobode Trst.

Istog dana, 28. aprila, u Kazerti su predstavnici nemačke Grupe armija „C“, koja se nalazila u severnoj Italiji, od savezničke komande zatražili primirje.

Za izvođenje dejstava u tršćanskoj operaciji Štab 4. armije doneo je zapovest u kojoj su bili precizirani i zadaci za avijaciju:

„Avijacija:

a) Napada radi uništenja neprijateljskih uporišta prema danim zadacima i traženju načelnika avijacije.

b) Štiti raspored naših trupa na operacijskoj prostoriji.

c) Izviđa pred frontom Armije u cilju otkrivanja pokreta i prikupljanja neprijateljskih rezervi, artiljerije, a naročito motorizacije“²⁴²

Izvršavajući zadatke shodno zapovesti Štaba 4. armije, u rejonu Rijeke su opkoljene i uništene 188. i 237. nemačka divizija 30. aprila, a 1. maja u 02.00 časova prve naše jedinice ušle su u Trst. Tada su se još vodile borbe za Pulu, Pazin, Rovinj i sve jače stezao обруč oko Rijeke. Jedinice nemačkog 97. armijskog brdskog korpusa pokušale su da iz Istre izvrše prodor preko Ljubljane u Austriju. Prvog maja oslobođena su mnoga mesta, među njima Tržič i Gorica; Pula 2. maja, a Rijeka – 3. maja.

Iako su bili precizirani zadaci za učešće avijacije u tršćanskoj operaciji, Komanda 281. vinga BAF obustavila je letenje našim eskadrilama. To je učinjeno iz političkih razloga. Naime, savezničke snage u Italiji, premda superiorne, nisu postizale neke značajnije rezultate, jer su nemačke divizije pružale žestok otpor. Međutim, posle potpisivanja kapitulacije i poštujući njene odredbe nemačke snage su prestale da pružaju otpor, čime je saveznicima omogućeno da se na političkom planu više mešaju u situaciju u Jugoslaviji, a isto tako i u Austriji. Saveznicima je bio poznat stav naše zemlje u vezi sa pitanjem Istre, Trsta i Slovenačkog primorja. Jedinice Crvene armije su još 13. aprila 1945. bile zauzele Beč, odnosno u vreme kada su savezničke armije bile daleko od Trsta. Tek tri dana posle ulaska jedinica 4. JA, u Trst su otpočeli da pristizu i delovi 2. novozelandske armije. U Štabu 4. jugoslovenske armije započeli su razgovori o budućoj sudbini Trsta, Istre i Slovenačkog primorja, ali u vrlo zaoštrenoј situaciji. Saveznici su, čak, pokušavali da izazovu određene provokacije što bi im bio izgovor za oružanu intervenciju protiv jedinica 4. jugoslovenske armije.

Piloti 1. eskadrile su poslednji ratni zadatak izvršili 26. aprila, a u operacijskom dnevniku za dane od 27. do 30. aprila upisano je:

„Operacija nije bilo. 281. Wing nije ovih dana izdavao zadatke za operacije jugosl. eskadrilama, nego su operacije vršile jedino britanske eskadrile“²⁴³

²⁴² Štab 4. armije doneo je ovu zapovest 29. aprila 1945. u 18.00 časova i za napad na Trst odredio tri operativne grupe, od kojih srednja vrši izolaciju Rijeke, a posle uništenja neprijatelja zajedno sa levom i desnom operativnom grupom nadiru ka Trstu.

²⁴³ Op. cit., dok. 171 (fusnota br. 6).

Prvog maja, međutim, odeljenje 'harikena' 2. eskadrile (operacija br. 141; piloti Jež, Frankl, Ratković i Klokočovnik) upućeno je na izviđanje brodova na prostoriji Rijeka – rt Promonotore – rt Umag, ali su piloti bili prinuđeni da se zbog veoma niske oblačnosti vrate sa zadatka.

S obzirom da su u Trst ušle naše jedinice, a za njima i savezničke, kao i da je prestao otpor nemačkih jedinica, ipak, postojao je razlog da naša avijacija dejstvuje. Sedmog maja – kada je u Remsu potpisan Protokol o безусловnoj kapitulaciji nemačke vojske – jedinice 4. armije uspele su da u prostoru Ilirske Bistrice sabiju nemački 97. brdski armijski korpus i da ga potpuno razoružaju. Iako je zvanična kapitulacija objavljena u Berlinu 9. maja, neke nemačke jedinice nastavile su da pružaju otpor, među kojima i jedna utvrđena nemačka jedinica na poluostrva Sv. Katarina kod Pule:

„U vremenu od 1 – 8. maja nije bilo operativnih zadataka. Englezi nam iz istih nepoznatih razloga nisu davali, iako su oni još odlazili svakog dana u operacije. 9. maja su obe eskadrile trebale izvršiti napad na neprij. trupe na poluotoku Sv. Katarina kod Pulja,²⁴⁴ koje su se tamo utvrdile a nisu se htele predati jedinicama IV armije. Ova operacija je trebala da bude izvršena na traženje komandanta IV armije a po usmenom dogovoru između komandanta Vazduhoplovstva general-major Pirca i komandanta Balkanskog vazduhoplovstva, odnosno kdt-a 281. Winga.²⁴⁵ Pošto su se nepr. trupe u toku noći predale a ugovoreni signali (zelene rakete) nisu bili dobijeni kada je Prva sekcija Spitfajera došla iznad cilja, to pomenuti oper. zadatak nije bio izvršen“²⁴⁶

Na teritoriji oslobođene Jugoslavije samo su još ostaci ustaških i četničkih snaga pružali otpor, te je od 6 do 15. maja 1945. avijacija²⁴⁷ dejstvovala, sa jedinicama 3. korpusa JA uništavajući četničke snage na teritoriji Travnik – Busovača – Fojnice – Bradina – Bitovnja, odnosno od 16. do 25. maja protiv ustaške vojne grupacije u trouglu reka Save i Bosne i planine Vučjak.

Baziranje na aerodromu Zemunik

Zbog pomeranja linije fronta i 1. i 2. eskadrila koje su pružale efikasnu podršku jedinicama 4. armije i Jugoslovenske mornarice, bazirale su na aerodromu Zemunik, odnosno Škabrnju i Prkos u periodu:

– 2. eskadrila: od 10. februara – dejstva odeljenja do šestorke; od 2. marta – stalno baziranje 12. aviona, a od 5. aprila – stalno baziranje kompletne eskadrile, i

²⁴⁴ Ispravno: Pula

²⁴⁵ Pukovnik A. H. Boyd (Group Captain A. H. Boyd, DSO, DFC, Officer Commanding, No. 281 Wing)

²⁴⁶ Zbornik NOR, tom X, knj. 2, dok. 207.

²⁴⁷ Za ova dejstva, u vremenu od 6–16, odnosno 16–25. maja 1945. formirana je operativna grupa iz 421. jurišnog vazduhoplovnog puka i Mostarske eskadrile.

1. eskadrila: od 16. aprila.

Veliki interes za Zadar, posebno za aerodrom i luku, pokazali su saveznici koji su, rukovodeći se svojom političkom ideologijom, Zadar – na osnovu predratnih granica, kada je zajedno sa još nekim delovima naše zemlje dat Italiji – smatrali italijanskim. To je opredeljivalo njihovo buduće ponašanje i ophođenje u vlastitim zahtevima za njegovo korišćenje.

Jedan od prvih takvih zahteva mogao se nazreti još na sastancima između savezničkog vrhovnog komandanta za sredozemno ratište i vrhovnog komandanta NOV i POJ, u vremenu od 6. do 13. avgusta 1944. u Kazerti, prilikom utvrđivanja detalja koordinacije operacija Narodnooslobodilačke vojske Jugoslavije i BAF-a. Britanci su, tom prilikom ponudili izgradnju i održavanje baza na jugoslovenskoj teritoriji, ali konkretizacija i uspostavljanje vazduhoplovnih baza tada, međutim, nije postalo predmet zvaničnih zaključaka. To će se konkretizovati na sastanku savezničkih načelnika štabova, 30. oktobra 1944, u okviru razmatranja planova savezničkih operacija, kada je bilo reči i o izvođenju akcija u krajnjem vrhu Jadranskog mora. Za te operacije saveznici su planirali uspostavljanje vojne vaze u Zadru, u koju bi, za početak, uveli dva puka – jedan pešadijski i jedan artiljerijski.

Upravo u to vreme, 31. oktobra 1944, posle snažnog pritiska naših jedinica, u Zadar ulaze delovi Grupe savernodalmatinskih odreda, a mnogo ranije – 12. oktobra 1944 – u vezi sa korišćenjem aerodroma u našoj zemlji, Štab Vazduhoplovstva NOVJ stavlja u nadležnost svog Nastavnog odeljenja i sledeći zadatak:

„Odmah preduzeti potrebne mere za organizovanje trenaznog tečaja za pilote na jednomotornim engleskim borbenim jednosedima. Ove tečajeve organizovati u Mostaru ili Zemuniku“!²⁴⁸

Vrhovni komandant NOV i POJ je, krajem oktobra 1944, dao načelnu saglasnost o korišćenju aerodroma Zadar za potrebe saveznika. No, ona je odmah bila iskorišćena u političke špekulacije:

„Tito pozdravlja predlog da se uspostavi vazduhoplovna baza u Zemuniku, u zadarskom području. Vrhovnom savezničkom komandantu za Sredozemlje sugerisano je, samo kao direktan korak kojim bismo stavili nogu među vrata, da naš prvi predlog u prvom trenutku bude da šaljemo kopnene snage u zadarsko područje koje bi – štitile aerodrom“!²⁴⁹

U Zadar je 9. novembra 1944, u nameri da pregleda aerodrom kod Zemunika i luku Zadar stigla komisija BAF. Vrhovni štab NOV i POJ je upravo tog dana odobrio saveznicima da koriste aerodrom:

²⁴⁸ Zbornik dokumenata NOR, tom X, knj. 1, dok. 138.

²⁴⁹ Iz poruke general-potpukovnika Vilijema Eliota, komandanta BAF za Ficroja Maklejna, šefa savezničke vojne misije pri Vrhovnom štabu NOV i POJ, od 20. novembra 1944. U ovoj poruci se navodi i podatak da se britanske snage mogu iskrcati u Istri, ali i stav vrhovnog komandanta NOV i POJ da o tome svemu bude obavešten, kao i da se jedinice NOVJ upotrebe u toj operaciji.

„Komisija koja je došla u Zadar nema naše odobrenje. Tek danas smo dali odobrenje saveznicima da na teritoriji oko Zadra iskoriste tri aerodroma, ali pod uslovom da komanda nad aerodromom bude u našim rukama, a za prijem njihovih aviona njihovo stručno osoblje. Samostalno formiranje aerodroma nikome ne možemo dozvoliti na našoj teritoriji. Kontrola nad ljudima koji dolaze i odlaze mora biti naša. Jednom riječju, aerodromi su naši, a oni se njima koriste. Postavite komandu aerodroma“!²⁵⁰

Postupajući u duhu početnih pregovora i odobrenja Vrhovnog štaba NOV i POJ, Štab Vazduhoplovstva NOVJ je, 18. novembra 1944, obavestio Štab Baze NOVJ u Bariju:

„Maršal je engleskom vazduhoplovstvu odobrio privremenu upotrebu triju naših aerodroma u primorskoj oblasti. Prvi takav aerodrom je Zemunik kod Zadra, a posle oslobođenja ostalog dela primorske oblasti odrediće im još dva aerodroma. Na aerodromu Zemunik postaviti i radio stanicu koja će moći da održava vezu sa Vrhovnim štabom. Vreme i način održavanja veze dostaviće se kada stanica bude uspostavljena.

Maršal je naredio da se na svim tim aerodromima odmah uspostave naše komande aerodroma“!²⁵¹

U dopisu se preporučuje da se za komandanta aerodroma Zemunik postavi vazduhoplovni poručnik Slobodan Popović, koji se u to vreme nalazio u Gravini.

U duhu odobrenja Vrhovnog štaba NOV i POJ otpočeli su i radovi na izgradnji aerodroma Zadar, ili kako se tada nazivala – Aerobaza „Zadar“ u Zemuniku – od strane naše tehničke jedinice, koja je u to vreme ojačana jednim zarobljeničkim bataljonom.

Radovi su se odvijali u tri faze: prva, od 6. novembra do 6. decembra; druga, od 7. do 21. decembra i, treća, od 22. do 31. decembra 1944.

U prvoj fazi obavljani su pripremni radovi, zatim radovi na letelištu i objektima i postavljanju signala. Pripremni radovi su obuhvatili snimanje aerodroma, prikupljanje podataka i izradu skica, nabavku materijala i alata i formiranje radnog zarobljeničkog bataljona.

S obzirom na učinak dejstva savezničkog vazduhoplovstva prilikom bombardovanja, među prvim radovima bilo je zasipanje ukupno 450 rupa raznih dimenzija, pri čemu je dovezeno oko 1.600 m³ za svaku rupu. Istovremeno je očišćena i pista površine 1.320x190 m, ili ukupno površine letelišta od 1.560 km².

Pri postavljanju signala:

„a) Izrađena je željezna konstrukcija pilona sa vidljivom prečkom na vrhu, visine 14 m, te svilena kobasica crveno-bijela 3.50 m duž R 35=35 cm i 17 cm i postavljena na vidno mjesto za smjer vjetra.

b) Iskoličenje staze 1.400 m. dužine za noćno spuštanje.

²⁵⁰ Iz Knjige depeša Vrhovnog štaba NOVJ i POJ, k. 26, reg. br. 7-2/4, od 9. novembra 1944.

²⁵¹ Akt Štaba Vazduhoplovstva NOVJ od 18. novembra 1944, pov. br. 6, u arhivi autora.

c) Izrada slova T od drva i obijeljeno, te postavljeno na početku staze.

d) Brisanje starih znakova na rubu letelišta.

e) Skidanje 120 dužnih m. bodljikave žice“¹²⁵²

U okviru prve faze formirana je i tehnička četa, čija se formacija sastojala od dve radionice – mehaničarske i stolarske, tri voda – signalista, mehaničara i meteorologa, kao i od građevinsko-požarne sekcije.

Mehaničarska radionica je otpočela da funkcioniše u drugoj fazi radova, od 7–21. decembra, kada je osposobljena i električna centrala i izvedena elektrifikacija do hangara i baraka. Vod signalista je svakodnevno vršio kontrolu aerodroma i postavio svetla na hangaru i komandnim mestima. Meteorolozi su tri puta dnevno slali izveštaje, dok je građevinsko-požarna sekcija (stolari, zidari, tesari, staklari, itd) izvodila građevinske radove na zgradi štaba, baraka, zgradi kuhinje, zgradi aerodromske straže, itd.

U toku treće faze, odnosno završetka zatrpavanja rupa i čišćenja terena u bočnim pojasima i pretpoljima, kao i na mestima obeleženim za stajanke i rulne staze, dovršeno je i pokrivanje levkastih terena tucanikom. Izgradnjom ograničitelja pista je bila definitivno završena i osposobljena „za uzletanje i poletanje svih tipova aviona“!

Pored tih radova, tehnička četa je organizovala i prikupljanje neeksplozivnih bombi. Četa je, na kraju treće faze radova, zajedno sa novonapravljenim, imala ukupno 482 avio-bombe.

Neposredno po otpočinjanju radova, u vojnoj komisiji BAF, kojoj je vrhovni komandant NOV i POJ dozvolio obilazak aerodroma u Zemuniku, nalazio se i komandir 1. eskadrile NOVJ:

„Oko 10. decembra²⁵³ t.g. major Protić je bio sa britanskom komisijom u Zadru u cilju pregleda aerodroma. Odlazak je bio neočekivan i hitan, te nije imao vremena da zatraži specijalno odobrenje, a nije ni pretpostavljao da će naići na poteškoće. Međutim, komandant mesta Zadar mu nije dozvolio pregled aerodroma iz razloga što nije imao pismenu dozvolu za to. Nije nam poznato kakvu je odluku donela britanska komisija“.²⁵⁴

Međutim, vrhovni komandant NOV i POJ je, 8. decembra, odobrio sledeće:

„Odobrili smo Englezima da na sektoru Zemunika mogu organizovati privremena vazдушna letelišta. U cilju pronalaska ovih letelišta Englezi će uputiti 8 vazduhop. oficira i 12 pratilaca. Dozvolite rad ovim oficirima, s tim da sa njima obavezno odredite pratnju i drugove koji će pratiti njihov rad“!²⁵⁵

²⁵² Arhiv VII, k. 530, reg. br. 2–1, f. 2.

²⁵³ Major Protić je sa britanskom komisijom bio 9. decembra 1944.

²⁵⁴ Iz izveštaja Komande 1. lovačke eskadrile od 24. decembra 1944. Štabu Vazduhoplovstva NOVJ; Zbornik NOR, tom X, knj. 1, dok. 177.

²⁵⁵ Iz Knjige depeša Štaba 8. korpusa NOVJ od 8. decembra, Arhiv VII, k. 523, reg. br. 12–2.

Još početkom novembra 1944, i predstavnici američkog RV pokazali su interes za aerodrome kod Zadra i Sinja, koje bi koristili za oštećene bombardere tipa 'liberator'. Vrhovni komandant NOV i POJ odobrio im je pregled mesta za aerodrom u okolini Zadra.

S obzirom na radove koje je izvodila naša tehnička četa, kao i na pogodnosti koje pruža šira okolina Zemunika, saveznici su se odlučili za Škabrnje i Prkos, koje su takođe uradili kao i većinu svojih ratnih aerodroma, pri čemu su piste i još neki rejoni bili popločani rešetkastim mrežama.

Osim toga, vrhovni komandant NOV i POJ je saveznicima ponudio i nacrt ugovora u kome, pored regulisanja opštih pitanja korišćenja luka Split, Šibenik i Zadar od strane njihove mornarice, za vazduhoplovstvo ističe sledeće:

„Isto sam tako spreman ponuditi zračnim snagama Saveznika da se koriste nekim pomoćnim aerodromima, kraj Zadra i na drugim tačkama na obali, pod čime se podrazumijeva da će se ti aerodromi privremeno koristiti, tj. dok naša zemlja ne bude oslobođena.

Komandu nad tim aerodromima imat će Narodnooslobodilačka vojska Jugoslavije, dok će zračne snage saveznika tamo imati potrebno tehničko osoblje.

Ovaj sporazum će potpisati vrhovni saveznički komandant na Sredozemlju, general Maitland Wilson i maršal Jugoslavije Josip Broz Tito“²⁵⁶

Predlog sporazuma vrhovni komandant NOV i POJ je poslao 21. novembra 1944. Međutim, sadržina ugovora nije odgovarala saveznicima kako u pogledu korišćenja jugoslovenskih luka od strane Britanske ratne mornarice, tako ni u pogledu privremenog korišćenja aerodroma Zemunik, pa se, u to vreme, nisu složili da se formira vazduhoplovna baza bez dovođenja britanskih jedinica u obimu koji su hteli. To je bio jedan od zaključaka na redovnoj konferenciji načelnika štabova, održanoj 28. novembra. O detaljima uspostavljanja vazduhoplovne baze u Zemuniku diskutovalo se na sastanku održanom između Vrhovnog komandanta NOV i POJ i komandanta BAF, 7. decembra 1944. Tada su na dnevni red bila stavljena sledeća pitanja: (1) uvođenje savezničkih snaga u Jugoslaviju²⁵⁷; (2) nacrt mornaričkog sporazuma; (3) nenamensko bombardovanje ciljeva u Jugoslaviji; (4) jugoslovenski transportni avioni, i (5) otvaranje škole letenja.²⁵⁸

Prema izlaganju general-pukovnika Eliota, suština uvođenja savezničkih snaga u Jugoslaviju bila je u tome što bi uspostavljanje vazduhoplovne baze na području Zadra imalo veliku važnost, jer bi omogućavalo taktičku podršku bombardera za operacije u severnoj

²⁵⁶ War Office, 204/20.

²⁵⁷ Ova operacija saveznika imala je šifrovanu oznaku FAIRFAX.

²⁵⁸ Na sastanku su razmotrena i pitanja formiranja pilotske škole u Zemuniku (Prva pilotska škola u Zemuniku formirana je 14. marta 1945), u kojoj bi se obuka izvodila na avionima tipa 'mot', 'harvard' i 'oksford', ali isto tako i na 'spitfajeru' i lakim bombarderima.

Jugoslaviji, a naročito kada se težište operacije bude pomicalo na sever. Takva baza omogućila bi raspolaganje vazduhoplovima mnogo šireg akcionog radijusa, no što su oni koji poleću s aerodroma u severnoj Italiji, čiji je broj ionako ograničen, a osim toga potrebni su za operacije protiv Nemaca u Italiji!²⁵⁹ Vrhovni komandant se složio s tim, ali je smatrao da je za zaštitu aerodroma u Zadru potrebno znatno manje ljudi, nego 20.000 vojnika, koliko saveznici žele, pogotovo što se u tom rejonu nalaze i jake snage 8. korpusa NOVJ. Ipak, odobreno je da u područje Zadar u preliminarno ispitivanje izgradnje aerodroma dođe grupa od oko 20 savezničkih oficira KoV i osam vazduhoplovnih oficira iz BAF, s transportom i radio-opremom, u pratnji odgovarajućeg broja vojnika.

Ugovor o uspostavljanju vazduhoplovne baze u okolini Zadra za potrebe savezničkog vazduhoplovstva sklopljen je 6. januara 1945. između vrhovnog komandanta NOV i POJ i šefa Savezničke vojne misije pri Vrhovnom štabu.

Ugovor je imao deset tačaka, od kojih se u 1. regulisalo uspostavljanje vazduhoplovne baze u Zadru za potrebe RAF i USAAF, čime bi se olakšale zajedničke operacije protiv neprijatelja, a da će se koristiti dok za to bude postojala potreba.

Tačke 2. i 3. glase:

„2) Da bi se potpuno iskoristila prilika koju neprijatelj pruža svojim povlačenjem u severnu Jugoslaviju, slažemo se da radovi na izgradnji aerodroma u Zemunik i pomoćnog u Prkosu odmah počnu. Inženjerci za izgradnju aerodroma i potrebne jedinice za njegovo održavanje biće, prema tome, odmah poslate u Zadar, isto kao i grupe vazduhoplovaca koje će se upotrebljavati za ponovno snabdevanje aviona gorivom i naoružanjem. Grupa američkog vazduhoplovnog osoblja također će se poslati i biti zaposlena kao pomoć avionima koji se spuštaju oštećeni na povratku sa napada na Nemačku.

3) Slažemo se da se vazduhoplovne snage, koje će se eventualno uspostaviti u Zadru, sastoje od 6 lovačkih ili lovačko-bombarderskih eskadrila, među kojima i dve eskadrile NOVJ, jedne odbrambene lovačke eskadrile i 1 noćne lovačke napadačke eskadrile i pomoćnih jedinica, među kojima i jedinica za osluškivanje dolaska aviona. Celokupne savezničke vazduhoplovne snage sastojaće se od približno 3.700 oficira i vojnika. Komandant vazduhoplovne baze biće član jugoslovenskog vazduhoplovstva. Ali snage sa baze biće pod operativnom kontrolom jednog oficira iz RAF-a!“

U članu 4. se dozvoljava još izvestan broj vojnog osoblja na aerodromu radi održavanja i izgradnje aerodroma; zatim, odred za PVO luke i sve to ne više od 3.000 vojnika, koji će biti pod komandom britanskog zapovednika. U narednim članovima regulišu se pitanja obezbeđenja baze od strane stražara NOVJ; obaveza britanskih jedinica da odgovaraju za vlastito snabdevanje, itd. kao i da će novi sporazum,

²⁵⁹ Iz zapisnika razgovora maršala Tita i general-pukovnika Eliota na sastanku 7. decembra 1944. u Beogradu; War Office 204/8383.

ukoliko bi za zajedničke operacije NOVJ i saveznika trebale jače snage, regulisati nova pitanja (čl. 10).

Nacrt ovog sporazuma dat je vrhovnom komandantu NOV i POJ još sredinom decembra 1944. On je stavio primedbu na tačku 9. koja dopušta mogućnost neograničenog broja posmatrača (prvobitan broj posmatrača bio je utvrđen na 100 oficira).

Iako su saveznici insistirali da osoblje koje treba da dođe na aerodrom bude sastavljeno od tehničkih savetnika – koji bi igrali ulogu posmatrača – vrhovni saveznički komandant na Sredozemlju je smatrao da taj broj bude – 21.000, u koje se računaju kombinovane pomorske, kopnene i vazduhoplovne snage u Zadru.

Posle potpisivanja ugovora o davanju aerodroma Zemunik na korišćenje, saveznici pokušavaju da ostvare svoje planove o uvođenju što većeg broja ljudi, pa uspostavljanje vazduhoplovne baze nameravaju da ostvare u okviru operacije BAFFLE, koja bi imala dve faze: u prvoj – izgradnja aerodroma u Zemuniku, kao satelitskog, lažnog aerodroma, dok bi druga bila odgođena, zavisno od situacije u Jugoslaviji, odnosno odvijanja situacije na jugoistočnom frontu i napredovanja Crvene armije. Tako su 27. januara 1945. u Ratnom kabinetu Velike Britanije odlučili da se u području Zadra uspostavi samo istureno letelište za vazduhoplovne snage.

S obzirom da su se nemačke jedinice povlačile prema severu, osnivanje novih vazduhoplovnih baza u Jugoslaviji zahtevao je feldmaršal Harold Aleksander, novi vrhovni saveznički komandant na sredozemnom ratištu, na sastanku sa vrhovnim komandantom NOV i POJ 21. februara 1945. u Beogradu. Tom prilikom Aleksander je predložio da se osvoji Mali Lošinj, kao zaštitna mera za aerodrom Zemunik.

U to vreme naše i savezničke posade koristile su aerodrom Prkos kao bazu za dopunu goriva. Piloti 2. eskadrile NOVJ su, međutim, Prkos, prvi put, koristili – neplanirano. Prilikom dejstava nad komunikacijom Gospić – Brinje – Bihać (operacija br. 84. sa Visa; piloti – Marinović, Završnik, Antončić i Dvorski) došlo je do sudara pilota Antončića i Dvorskog 5 km. južno od mesta Lički Osik. Antončić je bio prinuđen da sleti kod Sv. Roka, a Dvorski na letelište Prkos. Bilo je to 7. februara 1945.

Prvi zadatak sa aerodroma Prkos piloti 2. eskadrile izvršili su 10. februara (operacija br. 90) prilikom taktičkog izviđanja komunikacije Bihać – Konjic.

Piloti 1. eskadrile prvi ratni zadatak sa aerodroma Zemunik izvršili su tek 16. aprila (operacija br. 346) kada je vršeno taktičko izviđanje sa bombardovanjem komunikacije Bakovac – Karlovac. Komanda 1. eskadrile je, međutim, sredinom decembra 1944. smatrala da će nameravano prebaziranje na aerodrom Zemunik biti odbačeno iz sledećih razloga:

„Na aerodromu bi trebalo izgraditi pruge za poletanje. Čeličnih ploča za popločavanje više nema jer je uvoz iz Amerike obustavljen. Uređenje aerodroma i selidba bi trajali oko mesec dana. Za to vreme može se očekivati da će biti oslobođen Zagreb, te će u tom slučaju aerodrom Zemunik izgubiti svoju važnost“!²⁶⁰

Zbog daljeg razvoja vojne situacije, u kojoj su savezničke snage sve dalje napredovale ka severu Italije, a jedinice Jugoslavenske armije izvodile završnu ofanzivu za oslobođenje zemlje, u Štabu BAF su, 27. marta 1945, skicirane instrukcije za planove operacije BINGHAM. Prema toj operaciji, trebalo je prebazirati 281. ving BAF na aerodrom Zemunik, a ostale vingove na aerodrome u severnoj Italiji.

Prema operaciji BINGHAM, na ovaj aerodrom trebalo je da prebaziraju i 1. i 2. eskadrila. Ljudstvo 2. eskadrile je u to vreme na aerodromu Prkos imalo 12 aviona, dok je na aerodromu Kane ostao neznatan deo materijalnih sredstava i vazduhoplovnotehničkog osoblja. Na osnovu instrukcije BAF O.M. 135 od 27. marta, za 1. eskadrilu bila je regulisana priprema za prebaziranje od 9. do 15. aprila, a iz 2. eskadrile, deo koji je ostao u Kaneu, pod britanskom oznakom „B“ grupa 351. skvadrona, stigla je u Bari, u saveznički prihvatni centar No. 53. P.T.C. 4. aprila. Jedan deo prevežen je vazdušnim putem, a najveći brodom iz Barija do luke Zadar, u koji je stigao 8. aprila. Vazdušni ešelon i deo osoblja 1. eskadrile sa Visa stigli su na novi aerodrom baziranja 11, odnosno 12. aprila.²⁶¹

Zbog izvesnog pogoršanja međusavezničkih odnosa, do kojih je došlo posle briljantnih pobeda Jugoslovenske armije i ulaska u Trst, saveznici su prvo zahtevali veću bezbednost aerodroma Zemunik, zatim su zabranili našim eskadrilama da izvršavaju ratne zadatke, a na konferenciji u Glavnoj komandi savezničkih snaga, 10. maja 1945, usvojena je Studija o povlačenju savezničke vojske iz Zadra. Studija polazi od prvobitnog cilja korišćenja vazduhoplovne baze u Zemuniku radi olakšanja zajedničkih operacija, kao i stava da je povlačenje, s obzirom na prestanak neprijateljstva i kapitulacije nemačke vojne sile – logičan sled događaja.

Odluka o povlačenju savezničkih snaga doneta je na sednici Zajedničkog odbora za planiranje na Sredozemlju Glavne komande savezničkih snaga, 13. maja 1945. Na toj sednici, međutim, razrađena je i direktiva za primenu sile, neophodne za izbacivanje jugoslovenskih jedinica pri čemu vazduhoplovne snage, računajući i 281. ving BAF, koje je bazirao sa svojim skvadronima na aerodromu Zemunik, treba da pruži vazduhoplovnu taktičku podršku savezničkoj 15. grupi armija.

²⁶⁰ Iz izveštaja komande 1. eskadrile NOVJ od 24. decembra 1944. Štabu Vazduhoplovstva NOVJ; Zbornik NOR tom X, knj. 1, dok. 177.

²⁶¹ Operations Record Book; Month of April, 1945; Page No - 1; Arhiv VII, k. 1466 B, reg. br. 24/2.

Za BAF, među kojima i nekim skvadronima u Italiji, bilo je planirano da bombarduje određene gradove i ciljeve u Jugoslaviji. Dogovoreno je, međutim, da će se detalji naknadno uneti, ali je na sednici, takođe, diskutovano o savezničkim snagama koje treba povući iz Jugoslavije čim otpočnu neprijateljstva:

„Zadar: Mornarica je procijenila da bi za tri dana mogla da prikupi dovoljno snage da evakuiše Zadar za 48 sati, tj. 18. maja, ukoliko se ovom zadatku dâ apsolutno prvenstvo. Konačna odluka o tome da li poslednja grupa Britanskog kraljevskog vazduhoplovstva treba da se povuče prije nego što izbiju neprijateljstva donijela bi se 17. maja. U međuvremenu, Operativnom odeljenju su data uputstva da pošalje upozorenje snagama da budu spremne za pokret“!²⁶²

²⁶² Iz zapisnika sa sednice Zajedničkog odbora za planiranje Glavne komande savezničkih snaga, 13. maja 1945; Zbornik NOR, tom XI, knj. 4, dok. 27.

Podrška ratnoj mornarici

Prva i Druga eskadrila NOVJ pružale su vazduhoplovnu podršku jedinicama Mornarice NOVJ, odnosno Jugoslovenske mornarice,²⁶³ na moru, ostrvima i priobalnom pojasu u njenim samostalnim ili objedinjenim i zajedničkim dejstvima sa 8. korpusom NOVJ, odnosno 4. armijom. S obzirom na period kada su izvođena, oblast (pomorsko vojište), karakter akcija i obim operacija, kao i na intenzitet letova i borbenih zadataka, dejstva avijacije obuhvataju vazduhoplovnu podršku Ratnoj mornarici u borbama za oslobađanje južnodalmatinskih ostrva, u periodu od 25. avgusta do 23. septembra 1944; obalskog pojasa, srednjeg Jadrana, u periodu od 1. oktobra do 3. novembra 1944, i severnog Jadrana, od 16. januara do 9. marta 1945, kao i u završnim operacijama Jugoslovenske mornarice od 20. marta do 9. maja 1945. godine.

Zbog specifičnosti operacija za oslobađanje Dalmacije, etape vazduhoplovne podrške nisu bile vremenski precizirane niti razgraničene po objektima i mestima dejstava, već su se često preklapale. Iz tih razloga se vazduhoplovna podrška, u svom taktičkom značenju, odnosno sa stanovišta pružanja neposredne vatrene zaštite Mornarici NOVJ, praktično, odvijala pri naznačenim operacijama kako kopnene vojske, tako i ratne mornarice.

Dejstva u borbama za oslobađanje srednjodalmatinskih ostrva

Pod pritiskom jedinica NOVJ, nemačke snage u julu 1944. napuštaju garnizone na zapadnim obalama ostrva Hvara i Brača, a početkom septembra i položaje u središnjem delu Brača i zapadnom delu Korčule. Posle uspostavljanja mornaričkih stanica u luci Hvar i na Mljetu, Mornarica NOVJ počinje pripreme za oslobađanje srednjodalmatinskih ostrva.

Sredinom septembra 1944. jedinice 26. NO divizije i Mornarice NOVJ, podeljene u dve grupe, dobijaju zadatak da oslobode Brač, Hvar i Šoltu (I grupa: 1. i 12. brigada) i Korčulu, Mljet i Pelješac (II

²⁶³ Ovo preimenovanje Mornarice NOVJ u Jugoslovensku mornaricu izvršeno je 1. marta 1945. na osnovu naređenja Generalštaba Jugoslovenske armije.

grupa: 11. i 3. prekomorska brigada). Mornarica NOVJ je tada brojala blizu 5.000 boraca i oficira i raspolagala sa osam naoružanih brodova, 38 patrolnih čamaca, 12 desantnih plovila i sa preko 300 pomoćnih brodova.

Savezničke pomorske snage, u to vreme, na Visu i italijanskim vodama Jadranskog mora za operacije u istočnom Jadranu, odnosno u jugoslovenskim teritorijalnim vodama, imale su deset motornih topovnjača i torpednih čamaca, sedam patrolnih brodova, 18 manjih desantnih brodova i čamaca i desantno-štabni brod LCH 282. Već sredinom septembra u Jadranu se pojavljuju i minolovci, koji vrše razminiranje mora i obeležavaju plovne puteve u Splitskom, Hvarskom i Korčulanskom kanalu.

Nemačka ratna mornarica (Kriegsmarine) u Jadranskom moru organizovana je posle kapitulacije Italije, septembra 1943. Nemački pomorski komandant Jadrana u prvo vreme je organizovao zaštitu plovnog puta od Pireja iz Grčke do Trsta. Međutim, kasnije, nemačke pomorske snage na Jadranu, i pored gubitaka koje trpe, bivaju sve brojnije.

Brojno stanje jedinica pod komandom admirala Jadrana iznosile su oko 24.000 mornara i oficira, a flotni sastav činile su: dve divizije (11. divizija za osiguranje i 1. divizija torpednih čamaca, ukupno sedam flotila); jedna desantna flotila sa tri grupe brodova desantnih tenkonosaca; transportna flotila sa oko 100 brodova raznih vrsta; zatim, jedinice pomorskih diverzanata i snage lučke zaštite pomorskih komandi. U sastavu 11. divizije nalazila se i kvislinška mornarica – 22. flotila obalskih torpednih čamaca, koji su bili predati mornarici NDH, koja je, ne samo prema nemačkim procenama²⁶⁴, bila vrlo nepouzdana i slaba.

Pored nabrojanih plovnih sastava, Nemci su organizovali odbranu, naročito severnog Jadrana, na osnovu moguće procene da će se saveznici iskrcati u Istri. Tako je, osobito u Kvarnerskom zalivu, bilo mnogo artiljerije, a u vodama puno morskih mina.

Prvi ratni zadatak po objektima na moru piloti 1. eskadrile izvršili su 25. avgusta 1944. (operacija br. 14. iz Kanea; piloti – poručnik Leopold Ankon, kao vođa i pratioci u formaciji šestorke: zastavnici Radovan Radulović i Aleksandar Vuković, mlađi vodnik Husein Okanović, kapetan Branko Kraus i potporučnik Ruđi Luidi). U izveštaju 1. eskadrile stoji:

„Šest spitfajera na bombardovanju brodova u Ražanci, ili promet na putu Ražanci – Zadar. 1145 – 1350. 1250 nad ciljem. Nije bilo brodova u Ražanci i nije bilo prometa na putu za Zadar. U cijelom sektoru su osmatrali i bombardovali samo dva mala čamca kod Sv.

²⁶⁴ Posle bekstva posade torpednog čamca KS-31 iz Rijeke, iz sastava mornarice NDH, sredinom decembra 1944, Nemci su razoružali ostale posade i iskrcali ih sa brodova. Prema podacima od 30. novembra 1944, u neposrednoj nemačkoj službi bilo je oko 1.300 mornara iz NDH.

Trojice (6 km. sz. od starog grada). Sve bombe promašile. Bilo je teško nišaniiti zbog slabog vremena. Laka protivavionska vatra u Vrsi (12 km. s. od Zadra). Nad Dugim Otokom su piloti slušali kako je neki glas na frekvenciji „B“ govorio našim jezikom: – Neprijateljski avioni se približavaju!²⁶⁵

Istog dana, dva časa kasnije, par 'spitfajera' (operacija br. 15, piloti Ratko Jovanović i Živorad Gavrilović) napali su brodove u Jablancu, luci južno od Senja:

„Dva 'spitfajera' su pratila četiri harikena 6. skvadrona; napad na brodove u Jablancu, 1330 – 1540. Osmatrali i napali četiri Siebel – Ferry²⁶⁶; harikeni su potopili tri. Spitfajeri dva puta mitraljirali isti cilj. Jaka 20 mm protivavionska vatra“!²⁶⁷

Napad na nemačke brodove u Jablancu ponovljen je i idućeg dana, 26. avgusta (operacija br. 19; piloti poručnik Nedeljko Pajić i kapetan Franjo Kluz) kada su, takođe u lovačkoj zaštiti, koja je pružana 'harikenima' 6. skvadrona, ostvareni uspešni rezultati.

Britanski piloti su toga dana raketirali i brodove u Karlobagu, kada je od raketa takođe pogođen jedan Siebel-Ferry, dok su piloti Jovanović i Gavrilović (operacija br. 18) mitraljirali dva neprijateljeva plovna sredstva i potopili ih.

Kako su u Jablancu bili i drugi brodovi, a među njima i oni koji su se vraćali u luku, na ratne zadatke – napad na neprijateljeva plovna sredstva, upućene su posade i 27. avgusta, kada su 'spitfajeri' 1. eskadrile pružali lovačku zaštitu britanskim 'harikenima' iz 6. skvadrona, te luka Jablanac bila ponovo napadnuta. Međutim, ovog puta (operacija br. 21) i naše i britanske pilote dočekala je snažna PA-vatra, od koje je oboren jedan britanski pilot, čiji je avion u plamenu pao u more.

Istog dana, nekoliko časova kasnije, Britanci su uputili avion tipa 'katilina', avion za traganje i spasavanje koji su opet pratili piloti Jovanović i Gavrilović (operacija br. 24). Međutim, oboreni britanski pilot nije pronađen.

U dva, od ukupno pet izlazaka 27. avgusta, bombardovan je hotel „Imperijal“ u Dubrovniku, u kome se upravo održavala vojna konferencija nemačkih komandanata (operacija br. 20; vođa šestorke 'spitfajera' komandir eskadrile major Protić), a isto tako pružana je i lovačka zaštita britanskim 'harikenima' (operacija br. 23; piloti Pajić i Kluz):

„Dva spitfajera su pratili četiri harikena 6. skvadrona u napad na obalne baterije (tri 75 mm topovi) na Korčuli, u koordinaciji iskrcavanja na Pelješac 1100 – 1245. Harikeni usmereni po jednom izviđačkom letu (odlična saradnja)“!²⁶⁸

²⁶⁵ Arhiv VII, k. 1466/B, reg. br. 19–2/2.

²⁶⁶ Vrsta dvotrupne peniše za prevoz trupa i materijala, naoružana sa tri topa od 88 mm.

²⁶⁷ Op. cit., k. 1466/B, reg. br. 19–3/2.

²⁶⁸ Op. cit., dok. reg. br. 19–4/2.

U isto vreme, to su bili letovi 1. eskadrile koja je dejstvovala u okviru vazduhoplovne pripreme predstojećeg iskrcavanja delova 26. NO. divizije na poluostrvo Pelješac. Iskrcavanje na Pelješcu, međutim, započeto je mnogo kasnije, 15. septembra, a na Korčuli dan ranije. Tada su borci 1. i 11. brigade te divizije vodili borbu protiv nemačkog 750. puka 118. divizije, čija su dejstva štitali nemački brodovi i snažne obalske baterije.

U vreme kada su britanski i konvoji Mornarice NOVJ iz luka u južnoj Italiji prevozili opremu i hranu, koja se kasnije transportovala na obalu i unutrašnjost Dalmacije, naše letачke posade bile su određivane za pratnju tih konvoja Jadranskim morem. Prvi od takvih zadataka uspešno je izvršen 28. avgusta (operacija br. 26. sa Visa) kada je konvoj, koji je krenuo u toku noći iz luke Bari, bio štićen u vazduhu u naredna tri časa, sve do iskrcavanja.

Posle jedne uspešne akcije britanskih pilota po grupi nemačkih plovila, teška protivavionska artiljerija ponovo je oborila jednog pilota. Pilot je, međutim, iskočio, a u njegovo spašavanje upućen je specijalni brod Segual, koga je iz vazduha, dok je pretraživao more, štitiio par 'spitfajera' (operacija br. 31).

I 31. avgusta uspešno je štićen jedan britanski brod od Mljeta do Visa.

S obzirom da se u luci Jablanac i dalje nalazila koncentracija neprijateljevih brodova, to je 2. septembra upućena šestorka 'harikena' 6. skvadrona, kojoj je lovačku zaštitu pružala posada 1. eskadrile (operacija br. 39):

„Kod Jablanca harikeni su raketama uništili dva neprijateljska čamaca, na Rabu jedan Siebel-Ferry i oko 15 čamaca napadnuto od harikena. Više direktnih raketnih pogodaka. Spitfajeri 3 puta napadali i mitraljirali čamce i položaj p. a. artiljerije. Utrošili svu municiju. P. a. vatra jaka“²⁶⁹

Početakom septembra, na Ugljanu i Pašmanu su se nalazili delovi 891. grenadirskog puka nemačke 264. divizije, protiv kojih su vodile borbu jedinice 3. pomorskog obalskog sektora NOVJ (POS). Šestog septembra šestorka 'harikena' 6. skvadrona BAF, uz lovačku zaštitu 'spitfajera' 1. eskadrile (operacija br. 44) raketirala je brodove na Rabu i nemački štab u Preku na ostrvu Ugljanu. Istog dana pružena je još jedna lovačka zaštita britanskim pilotima pri napadu na nemačke brodove na ostrvu Krk.

Na koncentraciju nemačkih brodova na Oskoruši, na Hvaru, 7. septembra je takođe uspešno dejstvovala jedna britanska šestorka, koja je uništila molo u luci. Naše posade (operacija br. 46) dva puta su tukle mitraljezima i topovima brodove u luci, a posebno bateriju PAA od 20 mm, koja je prethodno otvorila jaku vatru na britansku formaciju.

Tri časa kasnije na isti položaj PAA upućen je još jedan par 'spitfajera' (operacija br. 47) kojom prilikom su piloti Popov i Okanović

²⁶⁹ Zbornik NOR, tom X, knj. 1, dok. 59 (str. 142).

u Oskorušici otkrili sedam mauna i jedan kamuflirani objekat, dok su na Bolu, tokom izviđanja, osmotrili veći broj čamaca. Na te objekte ponovo je upućena ista dvojka (operacija br. 48):

„Direktan pogodak kapetana Popova pogodio je i potopio jednu maunu, drugi promašio. Jaka p.a. vatra od 20m/m“!²⁷⁰

Pod pritiskom 1. dalmatinske brigade, koju je svojim brodovima prevozila Mornarica NOVJ, Nemci su morali da se povuku sa Hvara. Za to odstupanje nemačkog bataljona „Brandenburškog puka“ korišćen je konvoj od pet brodova. U ranim jutarnjim časovima 9. septembra, konvoj su napali britanski brodovi, dok su ih u vazduhu štitile savezničke posade. Uporedo sa tim, na bombardovanje nemačkog štaba u Tkonu na Pašmanu, upućena je četvorka 1. eskadrile, koja je bombardovala štab i luku (operacija br. 52; vođa kapetan Protić):

„6 bombi palo na cilj, dve bombe pale su 100 m severozapadno od cilja u selo. Svi avioni su 3 puta topovima i mitraljezima napali jahtu i 15 čamaca u luci“!²⁷¹

Posle uspeha 9. septembra, kada su piloti u rejonu Vrboska potopili četiri broda sa oko 300 nemačkih vojnika, na Tkon je ponovo upućena četvorka 'spitfajera' (operacija br. 55) koja je bombardovala nemački garnizon. Taj dan je, inače, bio vrlo naporan za letačke posade, jer su izvršile 20 avio-poletanja, među kojima i uspešnu zaštitu britanskih aviona, traganje i spasavanje jednog oborenog pilota (operacija br. 59), kao i uspešno taktičko izviđanje kretanja brodova od ušća Neretve do Splita, koje je izvršeno na osnovu podataka iz Štaba V POS:

„Svakoog trenutka može da nastupi prebacivanje neprijatelja sa Korčule i Pelješca za ušće Neretve“!²⁷²

Na molu u Trpnju bila je skoncentrisana velika količina neprijateljevog materijala, koji je čekao na utovar u brodove, jer su se delovi nemačkog 750. puka, noću 10/11. septembra, sa devet brodova prebacili iz Trpnja za Ploče.

Jedanaestog septembra u Ninskom kanalu avijacija je uništila jedan brod od 5.000 tona i uprkos snažnoj PAA (operacija br. 64), na brodove u Ninskom kanalu poslat je još jedan par 'spitfajera' (operacija br. 65), koji su ujedno, pružajući lovačku zaštitu britanskim 'harikenima', uspeli da potope još jedan veći brod.

U vreme izvođenja desanta 1. dalmatinske brigade na ostrva Korčulu i Brač, piloti 1. eskadrile su uspešno koordinirali svoja dejstva sa akcijama kopnene jedinice i ratne mornarice. Odeljenje 'spitfajera' (operacija br. 70) upućeno je da bombarduje brodove u luci Us na Korčuli i da izviđa Brač i Šoltu:

„U luci Us bombardovana grupa od jednog malog parobroda i 5 jedrenjaka. Sve bombe pale među brodove, direktnog pogotka nije

²⁷⁰ Op. cit., dok. 66.

²⁷¹ Op. cit., dok. 69.

²⁷² Iz izveštaja političkog komesara i načelnika Štaba V POS od 11. septembra 1944; Arhiv VII, k. 2025, reg. br. 5-1/3.

bilo. Srednja 20 mm p.a. odbrana i mitraljeska vatra. Na Braču kod Nerežišća na putu za Supetar, mitraljirali i pogođen jedan kamion. Prilikom napada osmotrena je jedna kolona u jačini jedne čete, ali su se isti sakrili u šumu pre nego što ih je bilo moguće napasti. U Milni osmotren jedan jedrenjak sa dizalicom a na Šolti, u Grohotama, jedan Siebel-Ferry“²⁷³

Takođe su, istog dana (operacija br. 69; piloti Popov i Kovačić) osmatrali pomorski saobraćaj od ušća Neretve do Dugog otoka, a u trećem izlasku (operacija br. 71) ponovo su tučeni plovni objekti u Grohotama na Šolti.

Posle iskrcavanja 1. dalmatinske brigade u uvali Lučoce, avijacija je dobila zadatak da tokom dana štiti njeno napredovanje, tako da je 13. septembra izvršeno 5 izlazaka. Prilikom taktičkog izviđanja od ušća Neretve na sever (operacija br. 72) napadnut je jedan brod u Tijesnom, ali je tom prilikom jakom PA-vatrom oboren jedan britanski avion. Za avionom je odmah upućen u traganje par 'spitfajera' (operacija br. 73) koji, međutim, nije uspeo da pronađe oborenog pilota. U toku dana otkriveni su neprijateljevi položaji u Sumartinu na Braču, koje je bombardovala trojka 'spitfajera' (operacija br. 74), kao i luka Trpanj na Pelješcu (operacija br. 75) u kojoj su se nalazili nemački čamci, kao i jedan brod izvan luke. Toga dana su piloti izvršili ukupno 15 avio-poletanja.

Kada su 15. septembra jedinice II POS učestovale u akciji na ostrvo Pag, avijacija je napadala ustaške kasarne i magacine u Novalji i na Pagu (operacija br. 80). Istog dana, na bombardovanje obalske baterije na Hvaru kod Sućuraja upućeno je jedno odeljenje 'spitfajera' (operacija br. 79). Međutim, ni ovaj zadatak, kao ni prethodni, piloti nisu uspešno izvršili, izuzimajući lovačku zaštitu britanskih aviona.

Sedamnaestog septembra 'spitfajeri' su štitili konvoj Mornarice NOVJ kroz Hvarski kanal (operacija br. 81). Kod Sumartina na avione je otvorena žestoka vatra. U trećem izlasku (operacija br. 82) napadnuti su brodovi kod Aleksandrova na Krku, od kojih je veći jedrenjak potopljen, a manji oštećen. U četvrtom izlasku par 'spitfajera' je pratio britanski hidroavion, koji je takođe tragao za jednim oborenim britanskim avionom. Avion je pronađen i izvučen iz mora. Peti izlazak takođe je bio neuspešan (operacija br. 85) pri bombardovanju mola u Ninu (piloti – Popov, Kovačić, Pajić i Radulović) o čemu u izveštaju stoji:

„Br. 3 se vratio zbog neispravnog motora a br. 4 zbog neispravnog dopunskog rezervoara. Ostala dva aviona bombardovala molo i blisko promašili. U kanalu pored mola opažena jedna peniša i 4 čamca“²⁷⁴

Konvoj brodova Mornarice NOVJ uspešno je štićen i 18. septembra, od Šćedra do Viša (operacija br. 68). Sledeći izlazak je, takođe, bio neuspešan (operacija br. 87; piloti Jovanović i Ivanišević) prilikom lovačke zaštite britanskih 'harikena' koji su napadali Pag, Rab, Hum i Poveljane:

²⁷³ Zbornik NOR, tom X, knj. 1, dok. 72.

²⁷⁴ Zbornik NOR, tom X, knj. 1, dok. 78 (str. 175).

„Vođa se vratio zbog kvara motora. Harikeni napali tri kuće u Pagu i jedan jedrenjak u Humu. Promašili jedrenjak i rakete udarile u selo“!²⁷⁵

Treći izlazak toga dana bio je, međutim, odlično izvršen (operacija br. 88; piloti Okanović i Semolić) jer su britanski piloti, praćeni našim pilotima, razorili nemačku radio-stanicu na Rabu.

Kako se sredinom septembra na obalskom području od ušća Neretve do Stronožaca (jugoistočno od Splita) nalazila nemačka 118. divizija, sa štabom u Ljubuškom, a jedan deo na srednjedalmatinskim ostrvima, to je avijacija nastavila da izviđa obalski pojas i prati brodove Mornarice NOVJ, koja je prevozila delove 26. divizije.

Dvadesetog septembra avijacija je izviđala brodove u luci Preko na Ugljanu (operacija br. 93), a idućeg dana (operacija br. 97) napala brodove između Jablanca i Paga, uspešno pružajući lovačku zaštitu britanskim pilotima:

„Harikeni napali jedan jedrenjak u Jablancu. Opažen ali nije napadnut jedan bolnički brod ispred Zadra. Umerena 40 mm p.a. vatra iz Zadra“!²⁷⁶

Do 23. septembra, kada su se završila dejstva Mornarice NOVJ i jedinica 8. korpusa NVOJ u borbi za oslobađanja srednjedalmatinskih ostrva i kada je avijacija, pored tih zadataka, izvršavala i borbene letove iznad severnog Jadrana, na teritoriji IV POS tada su oslobođeni: Biševo, Svetac, Brač i Hvar. Na Šolti su se, međutim, Nemci bili utvrdili u Grohotama, a sa Brača je bila prebačena jedna četa mornaričke pešadije. Mornarica NOVJ je u toku septembra sa Visa prebacila na Korčulu, Hvar, Brač i Pelješac nekoliko jedinica: 1. dalmatinsku brigadu, deo 11. brigade, deo Prekomorske brigade, 12. brigadu, 1. i 2. artiljerijski brdski divizion, tenkove, celokupnu komoru, bolnice i hirurške ekipe.

To prevoženje Mornarice NOVJ uspešno je štitila avijacija, a posebno su bila koordinirana dejstva za zaštitu akcija pešadijske mornaričke čete II POS-a.

U tom periodu avijacija je takođe podržavala akcije jedinica IV POS-a, posebno u dejstvima i za vreme iskrcavanja 12. brigade na Šoltu, kao i V POS-a, u borbama za Pelješac i prilazima Stonu.

Dejstva u borbama za oslobodenje obalskog pojasa

Oslobađanjem ostrva Hvara završava se vazduhoplovna podrška jedinicama Mornarice NOVJ u operacijama za oslobađanje srednjedalmatinskih ostrva. Avijacija je, zatim, svoja dejstva usmerila na objekte u lukama, na neprijateljeve brodove i konvoje, kao i na njegova uporišta na obalskom pojasu.

²⁷⁵ Op. cit., dok. 79.

²⁷⁶ Op. cit., dok. 86.

U to vreme posade 1. eskadrile lete i na ratne zadatke u severnom Jadranu, u kojima se nalaze utvrđeni neprijateljevi garnizoni, za čije je neutralisanje bila potrebna avijacija:

„Od 8. septembra o.g. držimo stalno pod kontrolom otok Pašman od Ždrelca do Tkona, i otok Ugljan od Ždrelca do Preka. Neprijateljski garnizoni u Preku i Tkonu drže se pasivno. Likvidacija pomenutih garnizona bez sadejstva avijacije, ili upotrebe težeg oružja, za sada je nemoguća“²⁷⁷

Nasuprot sadejstvu sa jedinicama III POS-a čija su dejstva, posebno flotila, bila izrazita u septembru, nepovoljni meteorološki uslovi omeli su avijaciju da pruža vazduhoplovnu podršku jedinicama II POS-a, koje su 28. i 29. septembra izvele, zajedno sa kopnenim jedinicama, kombinovanu akciju na Osor i Punta Križu na Cresu. Tek 30. septembra avijacija je uspešno dejstvovala na brodove u Jablancu (operacija br. 103), zajedno sa britanskim formacijama.

Glavni zadaci koje su izvršavali piloti 1. eskadrile, a od 13. oktobra i 2. eskadrile, u okviru borbi za oslobođenje obalskog pojasa (1. oktobar – 3. novembar 1944) odvijali su se u stonskoj operaciji jedinica 8. korpusa NOVJ, kao i u letovima na obalskom delu i ostrvima u severnom Jadranu.

U sektoru IV POS neprijateljeve snage su se nalazile na ostrvu Hvar samo na dva položaja, u Sućuraju i na položaju u Ublinama, na kojima su se nalazili jaki vatreni položaji dalekometnih topova i haubica. U neprijateljevim rukama se još nalazio i Drvenik, što mu je predstavljalo jedinu poziciju za kontrolu pomorskog saobraćaja Dubrovnik – Split, koji je bio opasno ugrožen posle oslobađanja Korčule i Pelješca. Inače, nemački pomorski saobraćaj odvijao se uz samu obalu i od ušća Neretve do Splita. Pod kontrolom Mornarice NOVJ bila su sva ostrva spoljnog i srednjeg ostrvskog pojasa i delimično ostrva Pašman i Ugljan, u kome se neprijatelj obezbedio u garnizonima Preko i Tkon. Izuzetno je bio živ nemački pomorski saobraćaj kroz Planinski kanal, kao i između Šibenika i Zadra. Ostrva u Kvarnerskom zalivu bila su čvrsto u rukama nemačke 392. legionarske divizije, koja je bila raspoređena na ostrvima Lošinj i Rab, a isto tako i na Krku i Pagu.

Prvi zadatak vazduhoplovne podrške u okviru borbe za oslobađanje obalskog pojasa izvršen je upravo 1. oktobra (operacija br. 104) kada je pored lovačke zaštite par 'spitfajera' dobio zadatak da otkrije poziciju obalske baterije u luci Biograd n/m. Kako baterija nije bila otkrivena, to je bombardovan njen verovatni položaj. U drugom izlasku (operacija br. 105) takođe nije pronađena obalska baterija u luci Ploče iako su britanski 'harikeni' uspešno praćeni.

Iduća dva dana bila su nepovoljna za dejstvo avijacije, ali već 4. oktobra 1. eskadrila (operacija br. 106) leti ponovo, pružajući lovačku zaštitu britanskim pilotima, koji su bombardovali brodove u luci Nin.

²⁷⁷ Iz izveštaja Štaba III POS, od 26. septembra 1944, Štabu Mornarice NOVJ o dejstvima flotile naoružanih brodova; Arhiv VII k. 2066, reg. br. 16–2/1.

Cela britanska formacija je, međutim, promašila cilj, dok su naši 'spitfajeri' mitraljirali radio-stanicu na ostrvu Lošinj.

Vreme od 5. do 9. oktobra predstavlja period u kome avijacija ne djeluje zbog nepovoljnih meteoroloških uslova. Zbog toga nije pružena vazduhoplovna podrška jedinici Mornarice NOVJ koja je 8/9. oktobra izvela uspešnu desantnu operaciju na Pag. Jedno odeljenje 1. eskadrile je poletelo 10. oktobra, ali je zbog niske oblačnosti vraćeno sa zadatka, tako da je naredni izlazak izvršen tek 11. oktobra (operacija br. 109).

Pored dejstava u stonskoj operaciji, 12. oktobra je par 'spitfajera' bezuspešno tragao za tri neprijateljeva broda (operacija br. 112). Ta tri broda bila su oštećena posle akcije Mornarice NOVJ. Toga dana su, naime, brodovima Mornarice NOVJ bila prebačena dva bataljona 11. brigade 26. divizije sa Visa na Pelješac, u Janjinu i u luku Trstenik.

Prilikom taktičkog izviđanja komunikacije Dubrovnik – Metković četvorka 'spitfajera', koju je predvodio major Protić (operacija br. 119) izviđala je ostrvo Mljet, na koje je, iz luke Žuljan na Pelješcu, trebalo da se prebaci jedna jedinica mornaričke pešadije V POS-a. U to vreme avijacija izvodi i letove taktičkog izviđanja ne samo za potrebe Mornarice NOVJ, već i 26. divizije, koja je dobila zadatak da zauzme Ston i preseče komunikaciju Dubrovnik – Metković, a da 29. NO divizija zauzme Dubrovnik.

Pošto je Ston oslobođen noću 17/18. oktobra, a nemačke jedinice napustile i ostrva Šipan i Lopud, avijacija je dobila zadatak da 19. oktobra izvidi neprijateljev pomorski saobraćaj u neposrednoj blizini Dubrovnika (operacija br. 124); da 20. bombarduje neprijateljev položaj u selu Grabovac kod Šibenika (operacija br. 125), i da vrši taktičko izviđanje počev od ostrva Rab i dalje. U isto vreme, kao stalni zadaci bili su pratnja britanskih skvadrona 281. vinga BAF.

Dvadesetog oktobra 2. eskadrila NOVJ je izvršila prvi ratni zadatak (operacija br. 1. sa Visa; piloti – kapetan Milan Karić, kao vođa četvorke, i pratioci – zastavnik Nikola Vlahov, poručnik Danilo Rebula i potporučnik Dragan Raktovčić). To je bilo taktičko izviđanje brodova u severnom Jadranu:

„Izviđanje je izvršeno počev od Žirje otoka pa do Raba na severu. Nije primećeno nikakvo neprijateljsko brodovlje. Na povratku napadnuti su zgrada ustaško-njemačkog štaba i menaža ustaških trupa u blizini Trogira. Obe zgrade su bile oštećene“²⁷⁸

U vremenu od 19 – 23. oktobra naše snage su oslobodile Bašku Vodu, Brela, Dubce, Zadvarje, Šestanovac i Makarsku, te je preduzeta akcija čišćenja u rejonu Split – Biokovo.

S obzirom da su 21. oktobra britanske torpiljerke vodile borbu ispod Dugog Otoka na položaju rta Greben sa 4 nemačke torpiljerke, od kojih su dve bile zarobljene, u potragu za druge dve, koje su pobegle, bila je poslata avijacija (operacija br. 131; piloti Pajić i Radulović). Brodovi nisu bili pronađeni.

²⁷⁸ Zbornik NOR, tom X, knj. 1, dok. 115.

Toga dana u pretraživanju rejonu severno od Žirja, na koji će se 2. bataljon mornaričke pešadije II POS prebaciti tek 29. oktobra, u taktičko izviđanje upućena je četvorka 2. eskadrile (operacija br. 3/Vis; piloti kapetan Karić, poručnik Rebula, zastavnik Vlahov i potporučnik Ratkovčić):

„Napadnut je jedan ribarski brod dužine oko 6 metara i potopljen. Primećen 8–10.000 tona bolnički brod u blizini istočne obale Iža, belo obojen sa crvenim krstovima sa strane i na palubi. O nalazu je odmah obavještena engleska mornarica“!²⁷⁹

Dvadeset drugog oktobra u taktičko izviđanje severnog Jadrana, pod lovačkom zaštitom 'spitfajera', zadatak uspešno izvršava posada 2. eskadrile (operacija br. 5. sa Visa; piloti Ratkovčić, Vlahov i Karić) koja je mitraljirala jedan brod, a zatim ga, posle raketiranja, i potopila, nanevši pri tom i oštećenja u luci Lukovu, u Podgorskom kanalu.

Britanski 'harikeni' su u luci Jablanac potopili takođe jedan brod, a na tom zadatku pratili su ih piloti 1. eskadrile (operacija br. 132). Toga dana, 23. oktobra, bila je aktivna i nemačka avijacija. Piloti 1. i 2. eskadrile prenose svoja dejstva po objektima na kopnu, pretražujući vazdušni prostor u kome se nemački piloti ponovo pojavljuju 29. oktobra, kada dejstvuju po ciljevima u Molunatu, koji je zauzet dan ranije. Nemački lovci su mitraljirali i ciljeve u Veljem Lagu, kao i plovne objekte Mornarice NOVJ kod Okuklja na Mljetu:

„Nepr. avijacija vrši još uvijek nasilna izviđanja i mitraljira što god vidi“!²⁸⁰

U vreme dok pružaju vazduhoplovnu podršku Mornarici NOVJ u borbi za oslobađanje obalskog pojasa, piloti 1. i 2. eskadrile izvršavaju borbene zadatke i u okviru kninske operacije. Od sredine oktobra do sredine novembra 1944. neprijatelj se ovde, uglavnom, držao pasivno, ali je istovremeno vršio opsežne pripreme za povlačenje i tom prilikom je minirao obale, uništavao i potapao oružje, itd. Posle oslobađanja Splita, otpočeo je da povlači i svoje garnizone sa južne strane Šibenika. Garnizone Preko, Zadar, kao i manje garnizone oko njega, napustio je 30/31. oktobra. Do tog vremena u Jablanu, koji je bio česta meta napada pilota 1. i 2. eskadrile, a isto tako i savezničke avijacije, još su se nalazili delovi 847. puka nemačke 369. legionarske divizije. U Karlobagu su bila znatna artiljerijska sredstva, ukupno šest baterija 392. artiljerijskog puka iste divizije, dok je komunikaciju od Karlobaga do Gospića kontrolisala 1. satnija 9. ustaške divizije. Pag je takođe bio dobro posednut kako od strane nemačkih tako i ustaških jedinica.

Sve ove jedinice i njihova sredstva neprijatelj je počeo da prebacuje svojim penišama za Rijeku i Trst, a neke manje snage u Šibenik. To je, u stvari, bila koncentracija snaga radi pokušaja proboja pravcem Knin i Bihać. Zato je i pomorski saobraćaj u Pašmanskom zalivu bio veoma živ.

²⁷⁹ Op. cit., dok. 117.

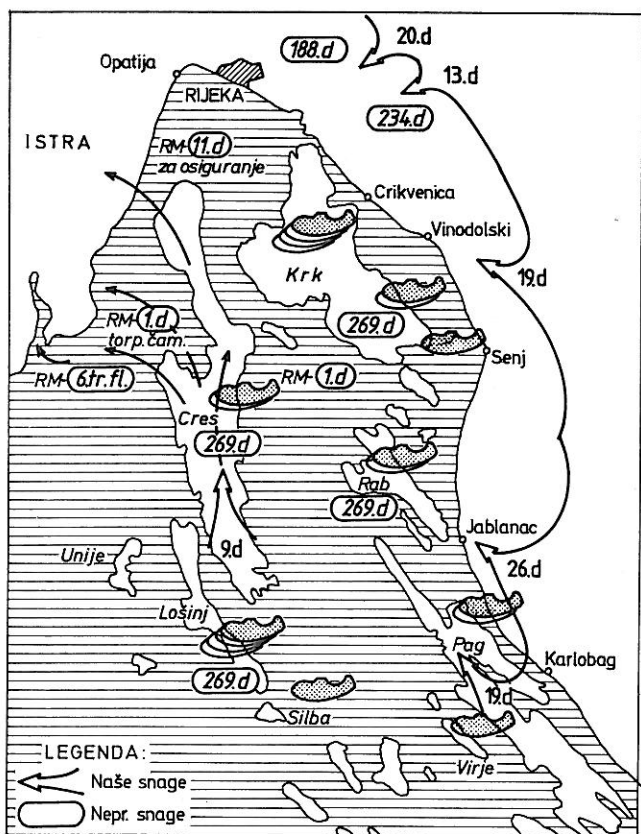
²⁸⁰ Iz Knjige depeša Štaba Mornarice NOVJ; depeša br. 11. od 29. oktobra 1944.; Arhiv VII, k. 2073, reg. br. 9/1.

Snage 26. NO divizije likvidirale su Šibenik, poslednje uporište neprijatelja na sektoru koji su kontrolisale jedinice III POS-a, kojima je 1. i 2. eskadrila pružala vazduhoplovnu podršku.

Dejstva u severnom Jadranu

Do otpočinjanja neposredne vatrene zaštite jedinica Mornarice NOVJ, u periodu od 16. januara do 19. marta 1945, piloti 1. i 2. eskadrile izvršavali su niz zadataka u severnom Jadranu (šema 7). To su bili zadaci, uglavnom u novembru 1944, a nešto vrlo malo i u decembru.

Kada su tri nemačke torpiljerke iz nemačke 1. flotile podmornica, 3. novembar 1944, isplovile iz Rijeke, iz vazduha ih je napadala formacija devet 'spitfajera'.²⁸¹ Ovaj napad je potpuno paralisao i ostale крупnije zadatke nemačke Kriegsmarine u severnom Jadranu. Uporedo



Dejstva u severnom Jadranu u podršci jedinica RM

²⁸¹ Ibid.

sa izvršavanjem zadataka u kninskoj operaciji, piloti 1. i 2. eskadrile su vršili i taktičko izviđanje u širem rejonu Šibenika i Zadra.

Tako su, 8. novembra, piloti 2. eskadrile u tri izlaska (operacije br. 16, 17. i 18) tragali za nemačkim brodovima koji su, prema obaveštenju Mornarice NOVJ, uplovili u luku Spasovac kod Senja. Brodovi, međutim, nisu otkriveni, zbog čega ni ratni zadatak 9. novembra (operacija br. 19. sa Visa) nije bio izvršen. Toga dana su piloti, neposredno po poletanju i s obzirom da se loše vreme navlačilo na viški aerodrom, odmah vraćeni putem radio-veze. Piloti su upravo bili nadomak ostrva Žirje. Trinaestog novembra piloti 2. eskadrile (operacija br. 20) prilikom izviđanja obale od Karlobaga do Senja, onesposobili su u luci Sv. Juraj jedan brod. Bio je to jedan torpedni čamac, koji je, zajedno sa grupom eskortnih razarača i torpednih čamaca, pripadao grupi nemačke jedinice koja je bazirala u Tršćanskom i Kvarnerskom zalivu. Tada se u području Pule nalazila grupa džepnih podmornica i transportna flotila, a jaka mornarička obalska baterija štitila je utvrđene objekte u Gradežu, Trstu, Puli, Rijeci i skoro sva Kvarnerska ostrva.

Osim toga, utvrđene neprijateljeve snage nalazile su se na ostrvima Pag, Rab, Krk, Lošinj i Cres. One su postavile minska polja i organizovale čvrstu odbranu ovih ostrva.

Od 19. novembra avijacija sve jače napada ta ostrva. Toga dana su tri 'harikena' 2. eskadrile (operacija br. 9. iz Kana), zajedno sa britanskim 'harikenima' dobili zadatak da napadnu brodove i instalacije u Malom Lošinju:

„Napali cilj u 14.20 čas. u pravcu E – W u pikanju sa 2.000 stopa na 500 stopa. Sve rakete pale u područje cilja, ali rezultat neosmotren. Umerena p. a. vatra, gađanje netačno“²⁸²

U popodnevnom časovima još jedna četvorka 'harikena' 2. eskadrile (operacija br. 26. sa Visa) dobila je zadatak da vrši taktičko izviđanje u Podgorskom kanalu, od Lukova do Senja, kako bi osmotrila i napala neprijateljeve brodove kojima se dovlače pojačanja na ostrvo Pag. Međutim, kada su piloti bili u traverzi luke Jablanac, morali su da se vrate sa zadatka zbog veoma niske oblačnosti.

Kao 19. tako je i 26. novembra vreme bilo nenaklonjeno pilotima, bar što se tiče letova u severnom Jadranu. Toga dana je na taktičko izviđanje Podgorskog kanala, od Lukova do Senja letela četvorka 'harikena' (operacija br. 35. sa Visa) u pratnji 'spitfajera' 1. eskadrile (operacija br. 201). Zbog vrlo lošeg vremena svi avioni su se vratili nazad.

Krajem novembra cela teritorija II POS-a bila je pod neprijateljem: od Karlobaga do Kraljevice, kao i na ostrvima Krk, Pag i Rab. Tu su se, pored ustaško-domobrantskih jedinica, nalazile glavne nemačke snage 392. legionarske divizije („Panzer“, ili Kroaten divizion). Jake baterije bile su utvrđene na obali i ostrvima, a u Istarskom primorju

²⁸² Zbornik NOR, tom X, knj. 1, dok. 146 (str. 274).

stacionirala je nemačka „Edelvajs“ (Edelweiss) divizija. Na Cresu, međutim, nije bilo jačih nemačkih snaga, a na jako utvrđenim ostrvima Veliki i Mali Lošinj nije bilo izmena. Posle oslobađanja Obrovca od strane naših jedinica, Nemci su bili prinuđeni da saobraćaj prebace u Planinski kanal i, radi zaštite povlačenja iz severnodalmatinske obale, otpočeli su sve jače da napadaju plovna sredstva Mornarice NOVJ. Lakim snagama neprijatelj je patrolirao zapadnom obalom Paga, a zatim napao Olib i Silbu. Međutim, posle žestokog bombardovanja Rijeke, koje je preduzela saveznička avijacija, Nemci su sve svoje plovne jedinice – torpiljerke, razarače i lake čamce – orijentisali prema Trstu.

Prvog decembra je jedno odeljenje 'harikena' 2. eskadrile (operacija br. 39; piloti Vlahov, Pepel, Završnik i Ratkovčić) dobilo zadatak da raketira zgradu u kojoj je bila smeštena nemačka radio-stanica na ostrvu Susak. Zadatak je uspešno izvršen:

„Leteli direktno do cilja kroz kišu zapadno od otoka Žirje. Postigli 12 direktnih pogodaka u zgradu, zgrada demolirana. Posle napada se digao dim plave boje. Mitraljeska p. a. vatra sa cilja i jednog sela u blizini. Oblačnost 10/10 na 1–3.000 stopa“!²⁸³

Dva dana kasnije formacija od šest 'harikena' (operacija br. 14. iz Kanea) upućena je da uništi električna postrojenja za pogon obalskih baterija, a kao alternativni cilj – neutralisanje baterije LPA na Malom Lošinju:

„Nad ciljem bili u 08.30 čas. 2 aviona ispalila 8 raketa iz pravca sever-jug i to u pikiranju sa 2.000 stopa. Ostala 4 aviona sa iste visine u pravcu jug-istok, svako salvo od 4 rakete. Osmotreno nekoliko pogodaka. Zgrada za koju se veruje da je električna centrala uništena. Jedan kasniji izveštaj koji je stigao u ovu jedinicu iz Balkanskog vazduhoplovstva javlja da je ova stanica bila neaktivna od dana napada.

Osmotrena umerena p. a. vatra. Gađanje netačno. Avioni su se vratili u Canne u 12.45 čas. Vremenske prilike uglavnom dobre, oblaknost 10/10 na dve hiljade stopa. Vidljivost 15–20 milja“!²⁸⁴

Međutim, kada su toga dana piloti 1. eskadrile (operacija br. 198) dobili zadatak da izvrše taktičko izviđanje komunikacije Gospić – Senj, a zatim širu obalu Senja, vreme se pogoršalo, te posade nisu do kraja izvršile zadatak.

Sredinom januara Nemci su, zahvaljujući i lošem vremenu koje je vladalo nad aerodromima poletanja, obavljali intenzivan pomorski saobraćaj, pa je ipak, 16. januara 1945, upućeno odeljenje 1. eskadrile (operacija br. 231) da bombarduje brodove u zalivu Zavratnica kod Jablanca. U isto vreme par 'spitfajera' (operacija br. 232) pružao je lovačku zaštitu odeljenju 'harikena' 2. eskadrili (operacija br. 60. sa Visa) koje je takođe napalo brodove u Zavratnici. Međutim, od ukup-

²⁸³ Op. cit., dok. 159.

²⁸⁴ Op. cit. dok. 160.

no deset aviona, uspeh nije bio očekivan: pored toga što su piloti imali netačne pogotke, u zalivu nije bilo toliko brodova koliko je prethodno bilo javljano. Nije bilo čak ni protivavionske vatre.

Zavrtnicu je, međutim, još jednom 16. januara, napala formacija od sedam aviona 2. eskadrile (operacija br. 61 sa Visa i 25. iz Kanea).

Takvo intenzivno planiranje borbenih zadataka označilo je pružanje neposredne zaštite i vatrenu podršku Mornarice NOVJ u dejstvima u severnom Jadranu, koje će trajati, počev od 16. januara do 9. marta 1945. Ipak, zadatak koji je bio planiran – dejstva u zalivu Zavrtnica – okončali su tek piloti pomenute sedmorke aviona – Cenić, Rebula, Majcen, Krsnik, Pepel, Todorović i Dvorski – o čemu u izveštaju stoji:

„Vođa kap. Cenić i br. 3 i br. 5 postigli 6–8 direktnih pogodaka na Siebel-Ferry, nakon čega su usledile 2 eksplozije sa vatrom i mnogo dima i brod je, sav u plamenu, potonuo. Lagana vatra p. a. sa okolnih brda. 3 aviona su posle napada produžila direktno u bazu, u Italiju, 4 aviona sleteli na Vis. Oblačnost 10/10 na 2.500 stopa, vidljivost slaba“²⁸⁵

Iako je prvi dan neposredne vatrene zaštite Mornarice NOVJ u njenim dejstvima u severnom Jadranu bio – u odnosu na broj avio-poletanja više nego bezuspešan, luku Zavrtnicu su i idućeg dana, 17. januara (operacija br. 233. 1. eskadrile) napala tri 'spitfajera', a istog dana – još i četvorka 'harikena' (operacija br. 62). Ali, kada je Zavrtnica napadnuta i 18. januara i to sasvim neplanirano, (operacija br. 64. 2. eskadrile) osmotreno je da se, ipak, radilo o više plovnihi nemačkih objekata, koji su u prethodnim operacijama bili potopljeni. Inače, piloti su bili dobili zadatak da bombarduju dva broda u jednom zalivu, kod ostrva Krk. Ali, kako je vidljivost u Podgorskom kanalu bila veoma mala, to su piloti, u brišućem letu pored Zavrtnice, koja ima vrlo strme obale okolo zaliva, bili prinuđeni da se vrate nazad.

Nevreme i u sledeća dva dana, 20. i 21. januara, onemogućilo je dalje izvršavanje borbenih zadataka, posebno dva planirana zadatka napada brodova na Krku. I kod Raba se nalazio nemački brod, na koji je 22. januara upućen par 'spitfajera' 1. eskadrile (operacija br. 237), ali tom prilikom nije bilo direktnih pogodaka.

Kako su Nemci nastavili svoj pomorski saobraćaj u Podgorskom kanalu, saveznici sve češće planiraju zadatke avijacije. Tako je 22. januara četvorka 'spitfajera IX' 237. skvadrona 287. vinga Sredozemnog savezničkog obalskog vazduhoplovstva (Mediterranean Allied Coastal Air Force), prilikom dejstva u Podgorskom kanalu, preko radio-veze javila da je otkrila izvesne ciljeve. Sa viškog aerodroma je poletela četvorka 'harikena' (operacija br. 66; piloti Majcen, Krsnik, Jež i Pepel):

²⁸⁵ Op. cit., dok. 196 (str. 366)

„Zbog slabe radio-veze u vazuhu avioni su leteli do Raba, mesto do Jablanca, gde su engleski Spitfajeri napali 2 trabakula bez rezultata. U jednoj uvalici u zalivu Sv. Eufemije na otoku Rabu pronašli jedan trgovački brod od 2000 tona, za koga se ranije utvrdilo da je to motorni brod od svega 1000 tona. Ispalilo se na njega 16 raketa, od kojih je 12 bilo bliskih promašaja od 6–7 metara prebačeno. Laka p. a. vatra iz blizine“!²⁸⁶

Objekti i brodovi oko Raba i luke Jablanac kod Senja napadani su i 23. januara od strane posade 1. i 2. eskadrile. Prvo je sa viškog aerodroma poleteo par 'spitfajera' (operacija br. 238), a zatim 20 minuta kasnije i odeljenje 'harikena' (operacija br. 67. sa Visa). U izveštaju pilota 2. eskadrile stoji:

„Spitfajeri napali prvi, bombe padale vrlo blizu cilja (2–3 m). Hurricani su zatim ispalili na brod 16 raketa, od kojih je bilo direktnih: 6 raketa od 30 kg i više od 12,5 kg; 3 rakete su zatim pale sasvim blizu broda, pa se može smatrati da su isti direktni pogoci. Brod je bio obavijen velikim stubovima tamnog dima. Kada su avioni napustili područje, brod uništen. Slaba p. a. vatra otvorena na zadnja dva aviona, netačna. Osmotreno brodovlje u Jablancu nije moglo biti napadnuto, jer je bila istrošena sva municija“!²⁸⁷

To je, naime, bio ratni zadatak u kome su piloti 2. eskadrile (Majcen, Krsnik, Pepel i Jež) raketirali brod na Krku. Neposredno po izvršenom napadu poziciju su nadleteli britanski piloti koji su radio-vezom javili operativnom centru na Visu da je brod uništen, te da nije potrebno slati na isti cilj još jednu četvorku 'harikena', koja je, inače, bila planirana. Ipak, četvorka je vršila taktičko izviđanje u Podgorskom kanalu, a zatim raketirala nemačke ciljeve u luci Jablanac i u luci Karlobag (operacija br. 68).

Četvorku 'harikena' pratio je lovački par 'spitfajera' (operacija br. 239), koji takođe nisu imali posla.

Opet zbog lošeg vremena eskadrile nisu mogle da dejstvuju od 24. do 30. januara, a već idućeg dana otpočela je vazduhoplovna podrška jedinicama 8. korpusa NOVJ u mostarskoj operaciji.

Iako je intenzivno letela podržavajući tu operaciju, avijacija je takođe podržavala jedinice Mornarice NOVJ. Tako je 1. februara u taktičko izviđanje i napad na brodove u Podgorskom kanalu upućeno odeljenje 'harikena' (operacija br. 71. sa Visa), koje je napalo objekte u luci Lukovo. Trećeg februara zadatak pilotima 2. eskadrile (operacija br. 28. iz Kanea) glasio je:

„Pronaći i napasti raketama 5 „F“ brodova koji se po podacima nalaze u luci Pag, zapadno od mosta, kod jedne kuće sa crvenim krovom i 2 broda istog tipa u zalivu Solane na otoku Pagu“!²⁸⁸

²⁸⁶ Op. cit., dok. 207 (str. 383)

²⁸⁷ Op. cit., dok. 211.

²⁸⁸ Op. cit., dok. 232 (str. 442).

Piloti, međutim, nisu pronašli naznačene brodove, ali su u zalivu razorili jedan šlep dugačak oko 10 metara. Od vlastite eksplozije bio je, međutim, oštećen jedan avion.

Četvrtog februara je, prema obaveštenjima Štaba Mornarice NOVJ, na Pagu i Senju bilo uočeno nekoliko nemačkih brodova kao i koncentracija delova nemačke 392. legionarske divizije. Na zadatak su toga dana bili upućeni piloti 2. eskadrile, odnosno formacija od pet aviona, koja je dejstvovala u istom sastavu u dva izlaska prvi put (operacija br. 71 sa Visa) sa poletanjem u 10.000 i u drugi put sa poletanjem u 14.04 časova (operacija br. 72). Piloti – Marinović, Završnik, Vlahov, Antončić i Dvorski u prvom izlasku su raketirali šlep dužine 30–33 metra i šest brodova za iskrcavanje klase LC u luci Senj, dok su u drugom izlasku raketirani ciljevi u Pagu.

Poručnik Marinović je i 5. februara vodio istu formaciju prilikom taktičkog izviđanja Podgorskog kanala (operacija br. 79. sa Visa):

„U luci Crikvenica opažen jedan brod od 33 metra dužine vezan uz obalu i 10 brodića za iskrcavanje nasukana jedan blizu drugog na obali. 16 raketa ispaljeno na brod ali samo četiri rakete osmotrene kako su pale 1 metar od broda (sigurni pogoci) i kada su avioni napustili cilj, brod je bio obavijen u crni dim. 4 rakete ispaljene na liniji šlepora, 3 direktna pogotka. Piloti su videli kako lete po vazduhu komadi i izjavljuju da su najmanje 3 šlepa oštećena!“²⁸⁷

I petog februara je ista formacija, koju je predvodio poručnik Marinović, izvršavala zadatke u severnom Jadranu. Bio je to napad na brodove u Baškanovoj na Krku i u Pagu (operacija br. 82/Vis):

„Vreme u Podgorskom kanalu jako slabo, oblaci na 100–200 stopa sa ograničenom vidljivošću. Pronađen samo jedan mali trabakul u Baškanovoj i 12 raketa opaljeno u luku. 1 direktni pogodak i više bliskih promašaja osmotreno na trabakulu. Avioni leteli kroz maglu, približili se Pagu, vidljivost 500–600 stopa. 12 raketa ispaljeno na 5 brodića za iskrcavanje koji su bili vezani blizu mosta. Više bliskih pogodaka postigli na brodiće i direktni pogoci na slagalište na obali; 2 direktna pogotka na jednu veliku zgradu iz čijih prozora je više puta otvarana direktna mitraljeska vatra u više navrata kada se napadala luka“²⁸⁹

Trećeg dana zaredom, 7. februara, u istom sastavu, i takođe u dva izlaska, od kojih prvi kao taktičko izviđanje Podgorskog kanala (operacija br. 83. sa Visa) leteli su piloti Marinović, Vlahov, Završnik, Antončić i Dvorski. U Baškanovoj se nalazilo sedam brodova za ukrcavanje, ali je jako 'bacanje' omelo precizno nišanje.

Odmah po saopštenju iz Štaba Mornarice NOVJ da se na Rabu nalazi veći broj nemačkih brodova, upućeno je odeljenje 'spitfajera' (operacija br. 263; piloti Ivanišević, Semolić, Radulović i Vrabčić) da

²⁸⁹ Op. cit., dok. 242.

izvrši napad. Šest bombi je pogodilo luku, dok su dve daleko promašile, ali zbog jake vatre od 20 i 40 mm, rezultati nisu mogli da budu osmotreni.

Kako su se u luci Rab nalazili i drugi brodovi, ali na različitim pozicijama, to je 9. februara odmah upućena i 2. eskadrila da izvrši napad. U prvom izlasku (operacija br. 87. sa Visa) piloti su raketirali pet napadnih čamaca tipa Pil u jednoj uvali južno od luke Rab. Od 12 raketa, sve su pogodile direktno. U drugom izlasku (operacija br. 29. iz Kanea) piloti su u luci Rab osmotrili samo već potopljene brodove. Koristeći vremensku razliku od prvog napada, oko 10.00 časova i drugog, koji je izvršen šest časova kasnije, svi nemački brodovi za iskrcavanje, tipa LC su uspeli da napuste zaliv Sv. Eufemije. Prilikom izviđanja mesta Rab na avione je otvorena snažna protivavionska vatra iz najmanje deset teških mitraljeza.

U to vreme dolazi do prebaziranja 2. eskadrile NOVJ na aerodrom Prkos, na kome su – počev od 10. februara – zadatke izvršavali piloti sastava odeljenja do šestorke. Tako su 12. februara, takođe prilikom taktičkog izviđanja Podgorskog kanala (operacija br. 92. sa Prkosa²⁹⁰, piloti uspešno dejstvovali po ciljevima u mestu Selce, a u drugom izlasku toga dana (operacija br. 93) neuspešno je tragano za eksplozivnim motornim čamcima u rejonu Žirje – Drvenik – Kornat.

Trinaestog februara 2. eskadrila je izvršila koncentrični napad po delovima i štabu nemačke 392. legionarske divizije na Krku (operacija br. 30. sa Zemunika²⁹¹, a u drugom izlasku (operacija br. 30A sa Prkosa) umesto nemačkih motornih torpiljerki tipa „E“ oko rta Lošinj – Mrlera, kod Pule, otkrivene trabakule u Senju, po kojima je odmah dejstvovano. U trećem izlasku (operacija br. 30B) napadani su ciljevi kod Karlobaga, prilikom pretraživanja severnog Jadrana.

Druga eskadrila nije dejstvovala 16. i 17. februara zbog lošeg vremena, ali je 18. napala brodove u neposrednoj blizini Raškog zaliva u Istri (operacija br. 33. sa Zemunika). Brod i ljudstvo na njemu bili su pod uraganskom vatrom 40 raketa, kojima ih je tukla petorka 'harikena' koju je predvodio kapetan Jež.

Nemci su još držali jake garnizone na ostrvu Krku, u mestima: Krk, Baškastara, Baškanova, Aleksandrovo i Malinska. Tu su se, naime, nalazili delovi 392. legionarske divizije. U Aleksandrovu se nalazio i štab nemačke divizije, te je 21. februara (operacija 34. sa Zemunika) poletela četvorka 'harikena', koju je predvodio poručnik Majcen, i koja je uspešno tukla naznačene ciljeve.

Dva dana kasnije (operacija br. 35. sa Zemunika; vođa četvorke kapetan Cenić, komandir eskadrile) sa 32 rakete, sve bačene u rejon

²⁹⁰ Operacija br. 30. je nastavak rednih brojeva operacija izvršenih sa Visa; na primer 10. februara 2. eskadrila je izvršila tri izlaska – operacija 88. i 89. sa Visa, a br. 90 sa Prkosa.

²⁹¹ Slično: 9. februara izvršene su operacije br. 87. sa Visa i 29. iz Kanea; operacije 30, 30A, i 30B izvršene su sa Prkosa, da bi sledeća operacija, br. 31, nastavljena kao redni broj zadatka sa aerodroma Kane, izvršena 14. februara.

cilja, naneti su veliki gubici grupi eksplozivnih čamaca u zalivu Čigale na Malom Lošinju.

Idućeg dana, 24. februara, ostvareno je neposredno sadejstvo sa jedinicama II POS-a koje su izvršile desantni prepad na ostrvo Pag. Avijacija je, zapravo, nekoliko dana štitila flotilu naoružanih brodova) i flotilu patrolnih čamaca, kao i bataljon mornaričke pešadije II POS-a, koji su izvodili i druge desantne akcije po ostrvima u Hrvatskom primorju. Prilikom dejstava 2. eskadrile na Pagu (operacija br. 36. sa Zemunika) piloti su u ranim jutarnjim časovima razorili nemačku osmatračku stanicu. Na Pagu su istog dana napadnuti i uništeni artiljerijski položaji (operacija br. 37; piloti – Cenić, Vlahov, Todorović i Zdrajevski):

„Ispaljeno 11 raketa na cilj sa 4 direktna pogotka. Napali 2 dobro kamuflirana topovska položaja na otoku Pagu, sa 16 direktnih pogodaka u topovske položaje, a zatim mitraljezima perimetar odbrane²⁹² oko grada Paga. Rezultat neosmotren. Nije bilo p.a. odbrane“!²⁹³

Podržavajući dalje akcije mornaričke pešadije II POS-a, avijacija je i 25. februara, u četiri izlaska dejstvovala po objektima na Pagu i drugim ostrvima i mestima. U Gradcu kod Novog Vinodola, u prvom izlasku (operacija br. 39. sa Zemunika) osmorka aviona 2. eskadrile, koju je vodio komandir, kapetan Cenić, sa 32 rakete je uništila nemačku osmatračku stanicu u Gradcu a, takođe sa 32 rakete, teško oštetila jedan artiljerijski položaj severoistočno od grada Paga. U drugom izlasku (operacija br. 40; vođa četvorke kapetan Jež) izvidani su rejon Senj – Lošinj – Podgorski kanal, a u trećem su (operacija br. 41; vođa četvorke kapetan Zdrajevski) sa 32 rakete razoreni artiljerijski položaji obalske odbrane kod Vidovca, južno od Karlobaga. U četvrtom izlasku 25. februara (operacija br. 42; vođa petorke 'harikena' ponovo kapetan Jež) avijacija je tukla žičane prepreke koje su Nemci i ustaše postavili na 200 metara severoistočno od grada Paga.

Druga eskadrila je i dalje nastavila da dejstvuje po Pagu i 26. februara (operacija br. 43; vođe trojke 'harikena' zastavnik Vlahov, koji je takođe predvodio i četvorku u drugom izlasku, u operaciji br. 44). Avijacija je tom prilikom napala luku Pag, a u drugom izlasku male brodiće u Zupolicama u Paškom kanalu.

U 14.50 poletela je formacija od osam 'harikena' (operacija br. 45; vođa kapetan Jež) koja je patrolirala nad Pagom, štiteći akcije mornaričkih bataljona II POS-a, kao i njenu flotilu naoružanih brodova „NB“.

S obzirom da su u toku februara jedinice Mornarice NOVJ preduzimale samo manje akcije, od kojih će neke kasnije biti usmerene na ostrvo Krk, avijacija je 28. februara (operacija br. 293.1. eskadrile) bombardovala Malinsku, čije je ciljeve napadala i 2. eskadrila (operacija br. 47. sa Zemunika) kada je, od 32 rakete, osam direktno pogodilo ciljeve.

²⁹² Brisani prostor.

²⁹³ Op. cit., dok. 281 (str. 534)

Do 20. marta 1945, tj. do otpočinjanja završnih operacija Jugoslovenske armije za oslobođenje zemlje, odnosno dejstva Jugoslovenske mornarice u završnim borbama, 1. i 2. eskadrila su dejstva po objektima nastavile na Krku, Lošinju, Cresu, Karlobagu i drugim mestima i na ostrvima u severnom Jadranu.

Tako su neprijateljevi objekti na Krku napadani 1, 3. i 12. marta. Početkom meseca nemačka 392. legionarska divizija držala je Malinsku, Punat, Baškanovu i Baškastaru. Prvog marta odeljenje 2. eskadrile (operacija br. 48) raketiralo je zgradu u kojoj se nalazio nemački štab; četvorku je predvodio poručnik Majcen, a pratioci su bili Krsnik, Pepel i Ratković:

„Po izjavi vođe i pilota leteli su direktno do cilja preko otoka Krka i napali cilj sa severa u 14.40 čas. Vođa je ispalio salvo od 8 raketa za koje kaže br. 2. da su bile direktan pogodak u zgradu; po daljnjim izjavama je krov zgrade bio odnesen od eksplozije a zidovi su se srušili. Br. 2 je ispalio 8 raketa u drugu zgradu. Br. 3 i 4 su podbacili. Sa RJ 404048²⁹⁴ mitraljeska vatra sa zemlje. Iz Malinske 20 mm flak. U jednom području u blizini cilja osmotrili na visini od 50 stopa oblak komadića papira koji je na izvesnu daljinu davao izgled flaka. Kao konačni uspeh se izjavljuje da je jedna zgrada uništena“²⁹⁵

I zgradu u Baškanovoj, u kojoj se nalazio štab nemačke jedinice, piloti 2. eskadrile su takođe uništili 3. marta (operacija br. 49; dejstvo dva odeljenja; vođa prvog – poručnik Majcen, a drugog – kapetan Cenić). Od raketiranja bio je direktno pogoden i centar u kome se nalazilo benzinsko skladište.

Nad neprijateljnim ciljevima u Baškanovoj se ponovo dejstvovalo 12. marta (operacija br. 56; vođa četvorke kapetan Aleksandar Cenić).

I neprijateljevi objekti na Malom Lošinju takođe su tučeni više put: 5, 7. i 14. marta.

Petog marta (operacija br. 50; vođa osmorke 'harikena' kapetan Cenić) na Malom Lošinju uništene su topovske pozicije, a 6. marta (operacija br. 52; vođa šestorke 'harikena' poručnik Majcen) napadnuta slagališta municije za obalsku artiljeriju. Prilikom dejstava po neprijateljnim ciljevima na Velikom Lošinju 14. marta (operacija br. 58; vođa četvorke poručnik Rebula) avijacija nije uspešno dejstvovala: od 32 rakete čak 28 su imale prebačaj.

Ciljevi na Cresu raketirani su 13. marta (operacija br. 57; vođa četvorke poručnik Majcen):

„Iznad creske luke u 12.20 čas. Pronašli dva 50–70 stopa²⁹⁶ dugačku trabakulu sa 2 jarbola, napali ih sa 32 rakete i postigli su 2 direktna pogotka, 8 raketa je palo oko 2 metra od brodova, ostali bliski promašaji od 5 – 1 metar. Posle napada vođa i ostali piloti osmotrili su da se jedan trabakul verovatno potaplja, na njemu jedan jarbol slomljen, drugi

²⁹⁴ Oznaka koordinata na britanskim letaćkim kartama.

²⁹⁵ Zbornik NOR, tom X, knj. 2, dok. 2.

²⁹⁶ Engleska mera za dužinu, 1 stopa = 30,48 cm

trabakul je dobio isto pogotke, pa je više ili manje oštećen i učinjen nesposobnim. Nije bilo flaka iznad cilja.

Na povratku u bazu je formacija opazila jedan 40 stopa dugačak brod kod WO 397614 i jedan trabakul od 50 – 70 stopa u prvom zalivu severoistočno od Unije na otoku Unije. 20 i 40 mm flak iz grada Lošinja Velikog²⁹⁷

Dejstvima po ostrvima u severnom Jadranu završava se vazduhoplovna podrška jedinicama Jugoslovenske mornarice i od 20. marta otpočinje neposredna vatrena podrška dejstava naše ratne mornarice u završnim operacijama.

Podrška RM u završnim operacijama

S obzirom da u toku februara Mornarica NOVJ nije izvodila veće akcije za oslobođenje obale i ostrva, to je neprijatelj početkom marta u svojim rukama čvrsto držao čitavu obalu Istre i Hrvatskog primorja, sa ostrvima Cres, Lošinj, Krk, Rab i Pag.

Na tim ostrvima neprijatelj je imao ojačane garnizone. Utvrđenu spoljnu liniju Silba – Lošinj – Rab pojačao je minskim zaprekama na svim važnim prilazima Kvarneru. Ostrvo Pag je tada bilo istaknuta tačka izvan te linije. Ono je takođe bilo dobro utvrđeno. Pored te linije, neprijatelj je imao još jednu, unutrašnju odbrambenu liniju Kvarnerskog područja; Vela vrata – između Cresa i Istre i Srednjih vrata – između Cresa i Krka. Minske zapreke bile su postavljene još i u Farežinskom kanalu. S obzirom na dejstva avijacije, kojom prilikom su bile onesposobljene baze eksplozivnih čamaca Cigale na Lošinju, neprijatelj je bio primoran da formira novu bazu u Puli.

Utvrđivanjem ostrva Pag neprijatelj je uspeo da štiti vlastiti pomorski saobraćaj Planinskim kanalom i duž obale Istre, od Rijeke do Tsta. Tom komunikacijom snabdevao je jedinice koje su se nalazile u Hrvatskom primorju, na ostrvima, a isto tako i u Gospiću preko luke Jablanac. Istim putem je izvlačio so iz solana na Pagu, cement iz Pule i ugajl iz Rašinih rudnika, te ih sve dopremao u Rijeku.

Osim nemačke 269. divizije, koja je držala ta područja, ostrva i mesta, neprijatelj je locirao svoju 188. diviziju u područje Postojne, koja je time bila odbrana zaleđa od jedinica JA.

Neprijatelj je, pre otpočinjanja završnih operacija za oslobađanje zemlje, raspolagao sledećim plovnim objektima: u Trstu – dva razarača; u Puli – tri torpiljerke, 36 motornih torpiljerki, šest džepnih podmornica, oko 20 eksplozivnih čamaca i veći broj naoružanih peniša i motornih jedrenjaka.

Snage Jugoslovenske mornarice činili su:

- mornarička pešadija (jedan bataljon na području tada još neformiranog I POS-a; dva bataljona II i III POS, kao i jedan bataljon IV POS-a, dok je V POS imao tri bataljona);

²⁹⁷ Op. cit., dok. 37 (str. 107 – 108)

- obalska artiljerija (raspoređena po pomorskim obalskim sektorima i mornaričkim stanicama), i

- pomorske jedinice (tri flotile Kvarnerskog pomorskog sastava u II POS-u; po jedna flotila u III i IV POS-u; tri flotile V POS-a, po jedna u svakoj mornaričkoj stanici na Korčuli, u Dubrovniku i u Boki)

Neposredno posle reorganizovanja, 16. marta 1945, Jugoslovenska mornarica je raspolagala sa:

- plovnim parkom, sastava: dva teretna broda, devet putničkih parobroda, šest remorkera tegljača, jedna motorna peniša i 112 motornih jedrenjaka ukupne nosivosti 3,5 tone, kao i sa 136 neispravnih parobroda, motornih jedrenjaka, remorkera, itd.

- pomorskim komandama (reorganizovanih od pet pomorskih obalskih sektora i mornaričkih stanica koje su bile u njihovom sastavu) za severni, srednji i južni Jadran.

Od 24. februara do 4. marta plovnim sredstvima naše mornarice prebačene su jedinice 4. jugoslovenske armije (19. 20. i 26. divizija, 11. korpusa JA; Tenkovska i Inžinjerijska brigada) radi učestvovanja u ličko-primorskoj operaciji. To prebacivanje morskim putem štitile su 1. i 2. eskadrila, kao i ostali skvadroni 281. vinga BAF.

U završnim borbama Jugoslovenske mornarice, koje su trajale od 20. marta do 9. maja 1945, avijacija je izvršavala zadatke, pripremajući ili neposredno štiteći njene sledeće borbene aktivnosti:

- likvidiranje neprijateljevih garnizona na Pagu, kada je oslobođen i Karlobag (4 – 5. april 1945);

- desant na Rab (10 – 12. april);

- desant na Krk, koji je izveden u sklopu ličko-primorske operacije 4. armije (16–17. april);

- desant na Cres, Veliki i Mali Lošinj (20 –21. april) i

- desant na Istru (24 – 29. april 1945).

1) *Likvidiranje neprijateljevih garnizona na Pagu* Jugoslovenska mornarica je preduzela 4. i 5. aprila 1945. U toj akciji, 1. i 2. eskadrila su tokom druge polovine marta vršile vazduhoplovnu pripremu, a u dva navedena dana su pružale i neposrednu podršku.

Dvadeset i osmog marta Pomorska komanda severnog Jadrana zahtevala je da avijacija dejstvuje po maonama koje su se nalazile u jednom zalivu severno od Senja, kao i u zalivu Spasovac, južno od Senja. Zadatak je izvršila 2. eskadrila (operacija br. 71, sa Zemunika; vođa četvorke poručnik Majcen):

„Vremenske prilike su bile vrlo slabe, a naročito u blizini Senja i severno, tako da je vođa por. Majcen odlučio da sva 4 aviona napadnu jedan cilj i to brodovlje u zalivu Spasovac. Ispitivanjem se utvrdilo da su napali 4 „F“ broda (60 – 65 m. dugačak), oko 320 tona, koji su bili vezani jedan uz drugog (postoji mogućnost da su to bili brodovi za iskrcavanje LC). Napad je bio izvršen u 17.45 čas., postignuto 18–20 direktnih pogodaka, što je prouzročilo velike eksplozije sa stubovima plamena i crnog dima. Pretpostavlja se da su pomenuti brodići bili

krcati ili municijom, ili benzinom ili nekim sličnim materijalom. Vođa i piloti izjavljuju da su pomenuti brodovi uništeni ili potopljeni, kasnije izveštaj od Mornarice i G. Š.²⁹⁸ to potvrđuju. Nije bilo flaka. 10/10 oblaka na 1.000 stopa“!²⁹⁹

Prilikom izvođenja neposrednih dejstava za likvidiranje neprijateljevih garnizona na Pagu, avijacija je pružala zaštitu i bataljonima mornaričke pešadije Pomorske komande severnog Jadrana, borcima 3. brigade 19. NO divizije, kao i savezničkim desantno-jurišnim čamcima LGC (Landin Craft Gun). Posle dejstva aviona britanskog vazduhoplovstva, akciju likvidiranja tog garnizona neposredno je štitila 2. eskadrila (operacija br. 84; vođa šestorke komandir Cenić), koja je za 5. april dobila sledeći zadatak:

„Napasti jednu jaku nepr. poziciju blizu grada Paga, gdje je po podacima: 5–8 miniranih kuća, 2 mitraljeza, 1 bacač, 3 bunkera, žičane pregrade sa oko 200 vojnika“!³⁰⁰

Piloti su napali cilj u 15.55 časova i sa 23 rakete direktno pogodili naznačene ciljeve. Ostrvo Pag su naše jedinice oslobodile upravo 5. aprila.

2) *Desant na Rab* je izveden u vremenu od 10 – 12. aprila. U to vreme obala do Senja bila je potpuno očišćena od neprijatelja koji je, međutim, i dalje predstavljao njegovu jaku otpornu tačku, sa tri odlično utvrđene baterije nemačkog 540. mornaričkog artiljerijskog diviziona.

Od 10. aprila avijacija je izviđala neprijateljeve položaje na rtu Lopar, rtu Stojan i rtu Krištofor, kao i na još nekoliko mesta koja su, takođe, bila dobro utvrđena i naoružana topovima od 88 mm i flakovima od 37 mm.

Za likvidaciju neprijatelja na Rabu određeni su bataljoni mornaričke pešadije Kvarnerskog odreda i delovi 9. dalmatinske udarne divizije. Ukrucavanje je obavljeno u Novaljama, a posle iskrcavanja brodovi Kvarnerskog pomorskog sastava privremeno su se sklonili u uvale oko oslobođenog Jablanca. Kako je ukrcavanje obavljeno u 03.00 časova, avijacija je već u ranim jutarnjim časovima izvršavala zadatke taktičkog izviđanja i patroliranja iznad Raba. Jako neprijateljevo uporište na rtu Krištofor borci Kvarnerskog odreda zauzeli su 12. aprila.

Vazduhoplovna priprema za ovu akciju otpočela je 7. aprila, kada je avijacija izvršila četiri izlaska. U prvom (operacija br. 85, vođa četvorke 'harikena' poručnik Rebula) vršeno je taktičko izviđanje neprijateljevih brodova preko severnog Jadrana, sa nadletanjem Raba. U drugom izlasku (operacija br. 86; vođa četvorke kapetan Cenić) vršeno je taktičko izviđanje ostrva Rab:

„Sekcija br. 1. letela na 2.000 stopa preko istočne obale Raba, zatim okrenuli na zapad, naišli na lagani, umereni tačan 20 mm flak i pa. mitraljesku vatru. Ispalili dve rakete u jednu kuću, za koju se ve-

²⁹⁸ Odnosi se na Glavni štab NOV i PO Hrvatske.

²⁹⁹ Op. cit., dok. 77 (str. 194).

³⁰⁰ Op. cit., dok. 111.

ruje da je oštećena. Na zapadnoj obali u sredini otoka ispalili 14 raketa na 3–4 male kuće, vrlo dobro kamuflirane, sa više pogodaka u cilj.

Druga sekcija od 2 aviona letela na 6.000 stopa na istoj ruti, naišla na severnom delu otoka na p. a. vatru pa je sa 16 raketa prekrila ovo područje, sa neosmotrenim rezultatima“³⁰¹

U trećem izlasku toga dana (operacija br. 87; vođa para 'harikena' zastavnik Vlahov) vršeno je taktičko izviđanje od Jablanca do Sv. Jurja, a u povratnom delu marš-rute nadleteni su ostrva Prvić i Krk.

U četvrtom izlasku 7. aprila (operacija br. 88; vođa šestorke 'harikena' poručnik Marinović) dobila je sledeći zadatak:

„Napasti raketama i mitraljezima na sledeće ciljeve:

1) 1 bateriju topova od 105 mm

2) 1 bateriju topova od 105 mm

3) u blizini ovih baterija kod Stiničkog Dolca 4 kuće, koje formiraju krug od 220 – 225 metara, za koje se pretpostavlja da su slagalište municije“³⁰²

Prilikom izvršavanja zadatka donja baza oblaka nalazila se na 3.000 stopa, a cilj je prekriven direktnim pogocima 47 raketa.

I 9. aprila 2. eskadrila je izvršila četiri izlaska, od kojih tri u severnom Jadranu. U prvom izlasku (operacija br. 89; vođa četvorke poručnik Marinović) vršeno je taktičko izviđanje i napadnuti nemački brodovi:

„2–3 milje južno od Selca pronašli 2 „F“ broda puna trupa koji su plovili u pravcu severa. Ispalili 32 rakete, ali nijedan direktan pogodak, već svi bliski promašaji. Brodovi su osuli jaku i tačnu 20 i 40 mm i protivavionsku mitraljesku vatru na avione. Dva aviona su bila pogodena i lako oštećena“³⁰³

Zadatak je izvršen rano, sa poletanjem u 06.15 sa aerodroma Zemunik. Pošto pogoci nisu bili osmotreni, na iste brodove je ponovo upućena četvorka 'harikena' (operacija br. 90; vođa ponovo poručnik Marinović), koja je poletela u 09.10 časova. Prilikom pretraživanja brodova na delu marš-rute od Raba do Kraljevice i Bakra, jedan avion je bio neznatno oštećen od flaka sa obale.

U trećem izlasku (operacija br. 91; vođa kapetan Jež) piloti nisu uspeli da otkriju brod od 500 tona, za koji je javljeno da ukrcava trupe u Crikvenici, jer ih je protivavionska vatra sa obale omela u daljem pretraživanju. Međutim bilo je dovoljno vremena da se ispale 32 rakete u lučka postrojenja.

U okviru neposredne vatrene podrške jedinicama 9. NO divizije, koje su 12. aprila izvršile desant na ostrvo Rab, avijacija je tukla artiljerijske položaje na rtu Stojan (operacija br. 90; vođa četvorke zastavnik Vlahov) sa 23 rakete, koje su sve pale u rejon cilja. Toga dana napadnuti su i vatreni položaji grada Rab, kada je formacija

³⁰¹ Op. cit., dok. 117 (str. 348).

³⁰² Op. cit., dok. 117 (str. 349).

³⁰³ Op. cit., dok. 122.

od tri 'harikena' (operacija br. 99. vođa kapetan Cenić) uprkos vatri iz PAA-oruđa koja su, međutim, neutralisana direktnim pogocima 24 rakete.

3) *Desant na Krk* je izveden od 16 do 17. aprila, u sklopu ličko-primorske operacije 4. armije. Neprijatelj je na Krku, tj. delovi nemačke 237. divizije, imao garnizone u Baškanovoj. Baškastarog, Punatu, Malinskoj, Omišlju i samom Krku. Vatreni položaji su bili u Krku, Malinskoj i Baškanovoj, koje su činila oruđa kalibra 75 mm.

Naređenje za desant na Krk Jugoslovenska mornarica je dobila 15. aprila, a desantne snage su činili: tri bataljona Kvarnerskog odreda sa baterijom topova, delovi jedinica 1. i 11. dalmatinske brigade, artiljerijski divizion 26. NO divizije, kao i tri savezničke topovnjače. Prevoženje je vršeno u više konvoja:

„Svrha operacije bila je: likvidacija neprijateljskog uporišta na otoku Rabu. Radi što brže likvidacije bile su angažovane naša i saveznička avijacija i tri saveznička Landing Craft Gun. Radi brzog napredovanja naših snaga, na sam dan borbe nije stupila u dejstvo avijacija“!³⁰⁴

Avijacija je, međutim, izvršila veći broj ratnih zadataka u okviru pripreme desanta na Krk. Tako je 10. aprila (operacija br. 95) vršeno pretraživanje mina, pri čemu su otkrivena minska polja sa po 20 i 25 mina, kao i veći broj mina koje su slobodno plutale. Ti podaci su bili dragoceni za planiranje morskih ruta brodova. Posle napada brodova u Crikvenici (operacija br. 96) piloti su izviđali ostrvo Krk, 11. aprila, kada je na traganje brodova na marš-ruti Rab – Krk – Crikvenica upućena još jedna četvorka 'harikena' (operacija br. 97; vođa poručnik Marinović), kada nije otkriveno ništa što bi bilo značajno za predstojeću desantnu akciju na ostrvo Krk. Toga dana su piloti 2. eskadrile (operacija br. 100; vođa takođe poručnik Marinović) tragali za podmornicama oko ostrva Susak:

„Izviđali naznačenu zonu (prostor) ali ništa osmotreno, primetili jedan bolnički brod oko 18.00 čas. ploveći u sev. pravcu, pozicija javljena. Tri mala brodića između otoka Vira i Trsta. Bez flaka. Vreme dosta slabo, oblaci 10/10 na 700 stopa oko Albone³⁰⁵. Južnije viši oblaci“!³⁰⁶

Trinaestog aprila, prilikom traganja za neprijateljevim brodovima (operacija br. 101, piloti – Cenić, vođa i pratioci – Vlahov, Antončić i Prebeg) zadatak je uspešno izvršen:

„Blizu ulaza u Bakarski zaliv primetili neprijateljski konvoj sastojeći se iz jedne motorne torpiljerke tipa „E“ (30–33 met. dugačka) i tri broda tipa „F“ krcata vojnicima, 8 direktnih pogodaka. Posle napada osmotrene eksplozije i vatra i brod je viđen kako je potonuo. Br. 2 napao jedan „F“ brod ali nije pogodio; ali broj 3 i 4 izjavljuju

³⁰⁴ Zbornik dokumenata NOR, tom VIII, knj. 3, dok. 165.

³⁰⁵ Odnosi se na Labin.

³⁰⁶ Zbornik NOR, tom X, knj. 2, dok. 131 (str. 391).

verovatne pogotke. Brod se zaustavio posle napada. Ostala dva broda produžili vožnju u sev. pravcu. Svi brodovi puni trupa. Sa svih brodova otvorena jaka i tačna p. a. vatra, počev od 88 mm, 40 i 20 mm, i mitraljeska vatra. 2 aviona teško oštećena u repne površine, komande, propeler i hladnjak, ali su se ipak vratili u bazu. Vreme lepo.

Naši gubici: 2 aviona teško oštećena.

Nepr. gubici: 1 motorna torpiljerka tipa „E“ puna vojnika uništena i potopljena. 1 „F“ brod (320 tona) oštećen“!³⁰⁷

S obzirom da je ostatak konvoja nastavio plovidbu, i da su dva aviona bila teško oštećena, neposredno po sletanju komandir eskadrile, kapetan Cenić je sa pratiocem vodnikom Krsnikom (operacija br. 102) odmah poleteo na isti zadatak:

„Osmotрили da je motorna torpiljerka definitivno potopljena, mrlje ulja i preživeli vojnici u moru. Brod „F“ tipa pronađen u jednom malom zalivu na otoku Krk nasukan i u plamenu. Ispalili 16 raketa u brod, nakon čega se brod okrenuo na bok i potonuo. Ostala 2 „F“ broda primećena u luci Rijeka i jedan veliki bolnički brod.

Jaka i tačna teška i laka protivavionska vatra: 88, 40, 20 mm topovi i p.a. mitraljezi. 2 aviona jako oštećena u krila“!³⁰⁸

U preostala dva izlaska 13. aprila piloti 2. eskadrile (operacija br. 103; vođa para 'harikena' poručnik Marinović) tragali su za minama u moru oko Krka, odnosno uz morsku obalu od Lukovog do Novog (operacija br. 104, piloti Jež i Frankl).

S obzirom da toga dana piloti nisu uspeli da otkriju minska polja, upućeni su na isti zadatak, i 14. aprila, zapadno od ostrva Krk i Plavnika (operacija br. 105). Međutim, mine nisu pronađene.

Avijacija je 15. aprila, dan uoči planiranog desanta na ostrvo Krk, tragala za nemačkim brodovima na marš-ruti: Novi – Crikvenica – Sušak – Raški kanal – rt Kamenjak (južno od Pule) – Cres – Malinska – Omišalj – Lošinj Mali, pri čemu nisu otkriveni pokreti neprijateljevog brodovlja. Međutim, u popodnevnim kasnim časovima 16. aprila (operacija br. 111, piloti Marinović i Todorović) otkriveno je jedno minsko polje u blizini severozapadne obale Krka, o čemu je odmah javljena pozicija.

Posle uspešno izvedenog desanta, 17. aprila je Kvarnerski odred mornaričke pešadije zauzeo Baškanovu i Baškastaru, čije je pozicije nekoliko dana ranije neutralisala avijacija.

4) *Desant na Cres i Lošinj* izvele su, 20. i 21. aprila, Mornarička pešadija i 9. NO divizija. Dan ranije održan je sastanak sa savezničkim mornaričkim komandantom i predstavnikom Štaba Pomorske komande severnog Jadrana, na kome su planirani zadaci desanta. Cilj je bio da se likvidiraju neprijateljevi garnizoni, onemogućiti svako

³⁰⁷ Op. cit., dok. 137 (str. 402.)

³⁰⁸ Op. cit., dok. 137 (str. 402).

povlačenje i stvore što bolji položaji za naše jedinice, odnosno njihove dalje akcije. Radi što efikasnijeg udara, planirano je i angažovanje naše i savezničke avijacije.

U okviru vazduhoplovne pripreme desanta, piloti 2. eskadrile su 14. aprila (operacija br. 106; piloti Vlahov, Jež, Rebula i Završnik) tragali za eksplozivnim čamcima u zalivu Čigale na Malom Lošinju. Ali, osim slabije PA-vatre, nisu ništa osmotrili.

Lošinj Mali i Cres su nadletani i dan kasnije, 15. aprila (operacija br. 107) kada je u okviru osmatranja većeg dela marš-ruta vodila i preko Cresa i Lošinja Malog.

Dva dana pre desanta piloti 2. eskadrile su, 18. aprila, izveli ukupno osam izlaza, od čega samo dva nisu bila u severnom Jadranu. Prvo je par 'harikena' (operacija br. 112) tragao za minama oko Cresa, zatim je četvorka (operacija br. 114) tukla obalu i voz kod Opatije, u sledećem izlasku (operacija br. 116) takođe je tragano za minama severoistočno od Lošinja Malog i Trstenika, ostrva između Cresa i Raba. Prilikom taktičkog izviđanja brodova (operacija br. 117; piloti Vlahov, Završnik i Prebeg), a s obzirom da na marš-ruti Planinski kanal – Rijeka – Cres – Arsa kanal nije bilo brodova, raketirali su osmotrene jedrilice u Arsa kanalu, ispalivši salvo od 24 rakete. U poslednjem izlasku toga dana (operacija br. 119) takođe nije osmotreno nikakvo brodovlje na prostoru oko Cresa i Zečja, ostrvceta zapadno od njega.

S obzirom da je 1. eskadrila bila slata na borbene zadatke, u to vreme, uglavnom po ciljevima na kopnu, jedna četvorka 'spitfajera' (operacija br. 356) upućena je da napada artiljerijski položaj na koti 37 na Lošinju Malom u ranim jutarnjim časovima 20. aprila. To je, u stvari, bila neposredna vatrena podrška jedinicama Kvarnerskog odreda mornaričke pešadije i 9. NO divizije, koje su se, u toku 20. aprila, iskrcale na Cres i Lošinj Mali, a 21. aprila ga definitivno zauzeli. Uspešnim desantom na ta ostrva bila su oslobođena sva ostrva u Kvarnerskom zalivu i jedinicama Jugoslovenske mornarice, odnosno jedinicama 4. armije predstojao je još jedan važan zadatak – desant na Istarsko poluostrvo.

5) *Desant na Istru* započeo je prebacivanjem desantnih snaga noću 24/25. aprila i završen je 29. aprila. Na istarsku obalu prvo su se iskrcale jedinice 9. NO brigade, koje su na prostoru između Labina i Lovrana prevezla plovna sredstva Jugoslovenske mornarice – borbeni čamci i mali brodovi. Za to vreme naoružani brodovi su štitili prevoz u zasedi, a patrolni čamci vodili konvoje i dragirali, dok su brodovi britanske mornarice štitili pravce prema Rijeci i Puli. Operativne jedinice potpuno su prebačene u Istru (Brseč, Mošćenica i Plomin) do 29. aprila, ujutru, dok je prebacivanje ostalih nastavljeno neposredno iza toga.

Na sektoru Istre, neposredno pre desanta nalazile su se jake nemačke i kvislinške snage: 626. MAA sa 8 baterija; Flak A; delovi

nemačke pomorske pešadije; delovi italijanske fašističke policije; delovi tzv. MDT i X Mass flotila; četničke i ustaške snage i ustaški Hrvatski mornarički odred severnog Jadrana sa tri satnije.

U desantu na Istru avijacija je angažovana u dve faze vazduhoplovne podrške: pripreme desanta (18 –24. april) i neposredna vatrena zaštita (25 – 28. april).

U okviru vazduhoplovne pripreme operacije desanta piloti 2. eskadrile, su 18. aprila, završili taktičko izviđanje, pored ostalog i obale ispred Raškog kanala (operacija br. 117), kao i raketiranje neprijateljevih objekata kod Opatije (operacija br. 18). Tri dana pre početka desanta avijacija je tražila neprijateljeve brodove u području Pula – Brioni – rt Salvatore, kod Pirana (operacija br. 120):

„U jednoj uvali na označenom području napali u 08.55 čas. 4 čamca duga 7–10 met. Postigli 6 direktnih pogodaka na čamce, od kojih je jedan potpuno uništen a ostali oštećeni. Ostali brodovi nisu bili napadnuti jer su 2 aviona bila jako oštećena od p.a. vatre. Iako lagana p. a. vatra, gađanje tačno“³⁰⁹

Na sličan zadatak upućena je još jedna četvorka 2. eskadrile (operacija br. 121; vođa kapetan Cenić), koja je, 22. aprila, vršila taktičko izviđanje na marš-ruti: rt Promontore – Rijeka i rt Promontore – Umag:

„Nikakvo brodovlje nije primećeno između rta Promontore i Umaga, osim malih ribarskih čamaca između Parenza³¹⁰ i Rovinja, ali su na ulazu u jednu uvalu između naznačenih mesta opazili jedan motorni čamac. Kod prilaza aviona počeli su iz njega skakati neprijateljski vojnici, zato su dva aviona ispalila 16 raketa od kojih su 8 bili direktni pogoci, motorni čamac potopljen. Ostala 2 aviona su ispalila 16 raketa na 3–4 ribarska broda bez utvrđenih rezultata. U području Pulja,³¹¹ Cresa, Abacije³¹² nikakvo brodovlje. Bez flaka. Oblačnost 10/10 dole do 1000 stopa i niže, more jako uzburkano, vidljivost od 1–15 milja“³¹³

S obzirom da je Plomin kod Labina bio naznačen kao buduće mesto iskrcavanja dva bataljona Kvarnerskog odreda mornaričke pešadije, to je 2. eskadrila 23. aprila, dan uoči otpočinjanja desanta na Istru, pretraživala more (operacija br. 122) u području: Veli Rat – 25 milja zapadno od rta Kamenjak – Plomin, za koje se pretpostavljalo da je ranije minirano. Mina, međutim, tu nije bilo.

Dvadeset i četvrtog aprila 2. eskadrila je izvršila 4 izlaza. U prvom izlazu (operacija br. 124; piloti: Marinović, Pavičić, Todorović i Dvorski) vršeni su zadaci taktičkog izviđanja oko poluostrva Istre i Rijeke do Umaga:

³⁰⁹ Op. cit., dok. 162.

³¹⁰ Ispravno: Poreč.

³¹¹ Ispravno: Pula.

³¹² Ispravno: Opatija.

³¹³ Op. cit., dok. 164.

„Iznad Paga se formacija podelila u 2 sekcije po 2 aviona. Jedna je izvršila izviđanje od Rijeke do rta Promontore i osmotrila 1 veliki bolnički brod (Freiburg) severoistočno od rta Promontore, brod nije bio napadnut ali su avioni naišli na tešku p.a. vatru sa obale. Sleteli u bazu u 07.45 čas. Druga sekcija od 2 aviona je pronašla u luci Poreč 2 broda, verovatno već uništena po podacima koje se kasnije dobilo. 2 sigurna direktna pogotka, a više verovatnih u jedan parabrod od oko 80 met. Kod napada susreli mitraljesku tešku i laganu p. a. vatru, gađanje dosta tačno“!³¹⁴

Kako mina nije bilo ni u području Crikvenica – Kraljevica, na pretpostavljenoj poziciji od milje do pola milje od obale (operacija br. 125; piloti Pepel i Pavičić), to su u još dva izlaska upućene posade da izviđaju obalu od rta Promontore do Rijeke, odnosno (operacija br. 127; piloti Pepel i Klokočovnik) na delu marš-rute; rt Promontore – Rovinj – Poreč – rt Umag.

Neposredna vatrena zaštita desantnih snaga ostvarena je 25. aprila kada je 2 eskadrila neprestano patrolirala od 08.50 – 18.20 časova i kada je u vazduhu bilo 14 aviona:

„Operacije u toku 25/4/45 obuhvatile su pratnju, odnosno konvoiranje sopstvenog konvoja u svrhu iskrcavanja naših trupa na istarski poluotok. U njemu je učestvovalo 14 aviona, smena se vršila u vazduhu prema utvrđenom planu i dogovoru ugovorenim signalima. Zadaci su bili izvršavani uspešno i tačno, sva opažanja javljana na nadležno mesto, naročito u pogledu mina. Kasnije je bila primljena depeša sa zahvalom za uspešnu saradnju“!³¹⁵

Pružanje neposredne zaštite nastavljeno je i 26. aprila kada je 2. eskadrila imala tri izlaska. Prva četvorka (operacija br. 135) prilikom taktičkog izviđanja obale od kanala Arse, preko rta Promontore do Umaga, u pulskoj luci osmotrila dva broda „F“ i registrovala jak šum radara na delu marš-rute Brioni – rt Premuda. Druga četvorka je (operacija br. 136) bombardovala objekte u Rijeci, a treća četvorka (operacija br. 137) izviđala brodove na marš-ruti: Rijeka – rt Promontore – Poreč – Piran.

Planom je bilo predviđeno da se iskrcavanje naših snaga završi 27. aprila, ali kako je toga dana bilo veoma loše vreme, prevoženje za iskrcavanje od strane brodova Jugoslovenske mornarice nastavljeno je i 28. aprila. Piloti 2. eskadrile (operacija br. 140) takođe su tragali za neprijateljevim plovnim sredstvima obalom od Rijeke, ispod Pule, do Umaga:

„U luci Poreč ispalili 16 raketa u jedan brod, 6 direktnih pogodaka. Jaka lagana protivavionska vatra, gađanje netačno iz grada sa otočića Sv. Nikola. Osmotren bolnički brod u Pulju pod parom i jedan „F“

³¹⁴ Op. cit., dok. 168 (str. 465–466).

³¹⁵ Op. cit., dok. 170.

brod u luci. Oblaci 10/10 na 1000 – 2000 stopa preko istočne obale i otoka. 10/10 oblaci na 4000 stopa preko zapadne obale Istre“!³¹⁶

Toga dana su piloti 2. eskadrile izvršili poslednji borbeni zadatak, jer je Štab 281. vinga BAF izdao naređenje da se ubuduće na ratne zadatke šalju samo britanski piloti.

Posle iskrcavanja u rejonu Plomin tri bataljona Kvarnerskog odreda mornaričke pešadije nastavili su svoje akcije pravcem ka Puli. Prema Puli su bile usmerene i ostale jedinice posle naređenja komandanta Jugoslovenske mornarice da se nadiranje nastavi najenergičnije. Do 6. maja 1945. naše snage su izvodile ratne aktivnosti, sve više se približavajući Puli. Od 03.00 – 04.00 časova, 6. aprila, izvođena je priprema za artiljerijski napad na neprijateljeve položaje. U to vreme, najuređeniji su bili položaji na poluostrvu M. Muzil.

Ujutru, 9. maja 1945, počev od 07.00 časova, otpočelo je razoružavanje neprijatelja.

³¹⁶ Op. cit., dok 174.

Karakteristike borbenih dejstava

Ratna praksa drugog svetskog rata primorala je ratujuće strane da ubrzo po izbijanju ratnih sukoba napuste većinu elemenata vazduhoplovne doktrine iz tridesetih godina. Zato su dejstva ratnog vazduhoplovstva bila, u prvom redu, podređena konkretnim situacijama u kojima je vazduhoplovna podrška pružana snagama koje su bile glavni nosioci udara, ili se nalazili na osnovnim pravcima udara.

U drugom svetskom ratu bitno su se razlikovale doktrine upotrebe ratnog vazduhoplovstva pojedinih ratujućih strana, kojima su pečat dala anglo-američka dejstva, s jedne, i dejstva sovjetskog ratnog vazduhoplovstva, s druge strane.

U anglo-američkom shvatanju dugo je dominirala Duetova doktrina,³¹⁷ po kojoj ratno vazduhoplovstvo treba da reši sudbinu rata. Zato su Anglo-amerikanci, pored snažnih snaga za vazduhoplovnu podršku jedinicama ratne mornarice i kopnene vojske, izgradili i jaku strategijsku bombardersku avijaciju, koja je bila u stanju da izvodi uspešne vazduhoplovne operacije širih obima, kako na kopnu, tako i na moru. Zbog toga se, u drugom delu drugog svetskog rata, anglo-američka avijacija orijentisala, sistemski i u najširem obimu na pružanje vazduhoplovne podrške kopnenoj vojsci i mornarici u obliku izviđanja, borbe za prevlast u vazдушnom prostoru, izolacije bojišta (ratišta), neposredne vatrene podrške i transporta, kao i na zadatke pripreme i izvođenja vatrene podrške.

Sovjetsko vazduhoplovstvo, takođe prioritet daje taktičkom sadejstvu, odnosno pruža intenzivnu vazduhoplovnu podršku glavnim grupacijama kopnenih snaga, kao nosiocu osnovnih borbenih dejstava.

Pod uticajem sovjetskog shvatanja upotrebe RV bila je i naša Grupa vazduhoplovnih divizija, koje su u okviru vazduhoplovne podrške širih razmera vršile zadatke iz okvira taktičke avijacije.

Borbena dejstva 1. i 2. eskadrile NOVJ bila su saobražena osnovnim zahtevima saveznika i njihovim ciljevima. Ali, kako su one

³¹⁷ Prema italijanskom generalu Đuliju Duetu (1869–1930), tvorcu ideje o snažnom ratnom vazduhoplovstvu (prevenstveno bombarderskoj avijaciji) koje može da slomi neprijatelj glavni ratni potencijal. Ove ideje general Duet je izneo prema analizi I svetskog rata, u delu „La Guerra dell' 19.“, na primeru hipotetičkog rata između Nemačke i Francuske. Duetova doktrina nije zvanično usvojena, ali je uticala na formiranje gledišta o upotrebi ratnog vazduhoplovstva.

predstavljale snage koje su po obimu dejstava i mogućnosti borbene upotrebe bile male u odnosu na vazduhoplovni ratni potencijal saveznika koji je bazirao na Mediteranu, to su korišćene prema vlastitim borbenim kapacitetima. U stvari, zadaci neposredne i posredne vazduhoplovne podrške zavisili su od načina izvođenja i efikasnosti dejstava, i to samo na tlu Jugoslavije.

Na rezultat borbenih dejstava 1. i 2. eskadrile uticali su: (1) vrsta zadataka i karakteristike ciljeva; (2) primenjena taktika; (3) kvalitet saradnje sa kopnenom vojskom i ratnom mornaricom; (4) rad vazduhoplovnotehničke i ostalih službi, i (5) s obzirom na subordinaciju Štabu 281. vinga BAF, razlike u politici, ciljevima i prioritetima NOVJ i britanskih komandi.

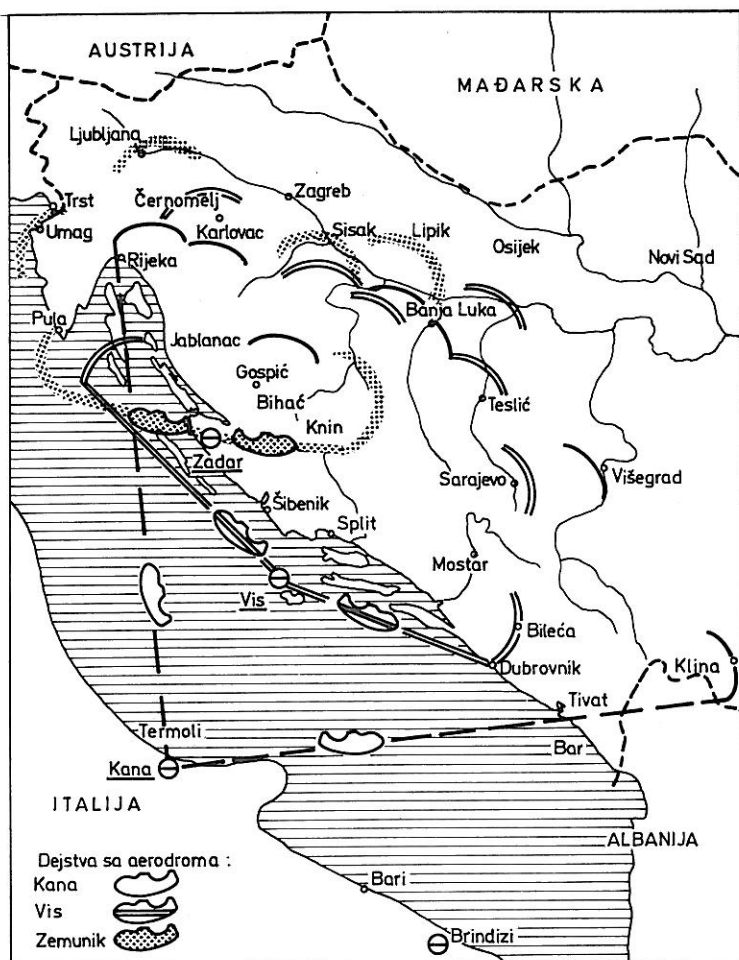
Vrsta zadataka i karakteristika ciljeva

Na način izvođenja i efikasnost borbenih dejstava 1. i 2. eskadrile NOVJ prioritetni uticaj imali su: vrsta zadataka, karakteristike objekata i taktika dejstava. Prva eskadrila, koja je bila opremljena i formirana po britanskim pravilima za pokretni lovačko-bombarderski skvadron, te u svom naoružanju imala avione sa topovsko-mitraljeskim i bombarderskim naoružanjem, vršila je zadatke lovačkih i bombarderskih dejstava. Druga eskadrila, takođe po britanskim pravilima opremljena avionima koji su u naoružanju imali mitraljesko i raketno naoružanje – izvodila je lovačka i jurišna dejstva, te su se saobrazno tome, eskadrile razlikovale u taktici dejstava.

Obe eskadrile izvodile su većinu zadataka vazduhoplovne podrške, pri čemu je raznovrsnost karaktera i sadržaja tih zadataka zavisila upravo od karaktera objekata dejstava. Piloti, međutim, nisu napadali aerodrome (osim jednom, operacija br. 356, kada je 1. eskadrila bombardovala aerodrom Lučko), niti dejstva noću, niti su pak imali veći broj zadataka u borbi za prevlast u vazдушnom prostoru. S obzirom na aerodrome baziranja i akcioni radijus letenja aviona (šema 8) eskadrile takođe nisu dejstvovala iz zone očekivanja, već iz pripravnosti, na zemlji.

Osnovni objekti dejstva u neposrednoj vazduhoplovnoj podršci bili su artiljerija na vatrenim položajima i u pokretu, koncentracija jedinica i sredstava, itd, dok su u posrednoj vazduhoplovnoj podršci to bila dejstva po objektima u dubini neprijatelja, koncentracija jedinica, komunikacije sa objektima itd. U zadacima vatrene pripreme eskadrile su dejstvovala radi neutralisanja i uništenja žive sile, i sredstava ratne tehnike, uništavanja ili onesposobljavanja fortifikacijskih objekata, narušavanje sistema komandovanja, i dr.

Prema tome, eskadrile su izvodile raznovrsne borbene zadatke i dejstva: po saobraćaju na kopnu, moru i u vazduhu po manjim



Aerodromi baziranja i zone dejstava 1. i 2. eskadrile NOVJ

grupacijama trupa i tehnike, štabovima, obalskim baterijama i drugim vatrenim položajima; lukama i pristaništima i drugim stacioniranim objektima; u pružanju lovačke zaštite drugim vrstama avijacije; u izviđanju; neutralisanju protivavionske artiljerije, i u neposrednoj vatrenoj podršci.

1) *Dejstva po saobraćaju na kopnu, moru i u vazduhu* bila su težišni zadatak 1. i 2. eskadrile. Ti zadaci su izvršavani samostalno, ali i u okviru drugih zadataka: lovačka pratnja drugih vrsta avijacije, taktičko izviđanje, izviđanje sa vatrenim dejstvima kao i zadaci samog bombardovanja.

Objekti napada, najčešće su bili putne i železničke komunikacije i pomorski saobraćaj, a u manjem delu – ciljevi u vazduhu.

Tipični objekti dejstava na putnim komunikacijama bili su: komunikacije i objekti na njima, saobraćajni čvorovi i raskrsnice u

gradovima i van naseljenih mesta; neprijateljeva živa sila u pokretu, zastancima; motomehanizovane i druge kolone; pojedinačna vozila ili borbena sredstva protivnika.

Tipični objekti dejstava na železničkim komunikacijama bili su: železničke pruge, stanice, mostovi, tuneli, fortifikacijski objekti za njihovu zaštitu; teretni i oklopni vozovi i lokomotive; raskrsnice u železničkim stanicama ili van njih, kao i PA-oruđa u okviru kompozicije, odnosno na vatrenim položajima za zaštitu komunikacija i sredstava na njima.

Tipični objekti napada po pomorskom saobraćaju predstavljaju sve vrste plovnih objekata (konvojirani ili pojedinačni) na moru ili na priobalnom rubu, zatim u lukama, pristaništima i sidrištima, zalivima i uvalama, po uređajima i lučkim postrojenjima, uz prilazne putne i železničke komunikacije.

Borbeni zadaci nad komunikacijama izvršavani su stalno. Najintenzivnija dejstva po putnim komunikacijama odvijala su se u vreme izvođenja većih operacija, a često i manjih taktičkih pokreta kopnene vojske. Tom prilikom avijacija je napadala neprijateljeve kolone, živu silu, objekte, itd, posebno živu silu, u kolonama koje su se kretale radi koncentrisanja snaga, ili pojačavanja siline vlastitog udara. Isto tako, i živu silu koja je odstupala pod silinom udara naših snaga. U knjskoj operaciji, su npr, tučene sve komunikacije koje su vodile, ili izvodile iz Knina. Slično i u borbi na stonskoj prevlaci i u mostarskoj operaciji. Posebno su bila intenzivna dejstva na pravcima odstupanja većih nemačkih grupacija dolinom reke Bosne, odnosno u dolinama reka Neretve, donjeg Vrbasa, Une, Save, na vitalnim pravcima Zagreb – Beograd, i sve komunikacije koje od Jadranskog mora vode u unutrašnjost zemlje.

Na efikasnost pronalaženja, tučenja i uništavanja neprijateljevih ciljeva na putnim komunikacijama, uticali su preciznost u izviđanju, dostavljanju podataka od strane štabova, meteorološki uslovi, efikasnost i umešnost pilota, ali i jačina sredstava neprijateljeve PVO.

Slično je bilo i sa plovnim objektima, gde je efikasnost dejstava bila veća ukoliko su se nalazili na otvorenom moru. Međutim, zadaci su nekada bili i otežani s obzirom na činjenicu da su se dejstva izvodila na morskim površinama, koje su različit ambijent od kopnenih, pogotovo kada su plovna sredstva raspolagala jakom PVO.

Premda su koristili vazdušni saobraćaj, nemački piloti su takve letove izvršavali u veoma ranim, ili kasnim jutarnjim časovima, kada im nije pretila opasnost od pilota 1. i 2. eskadrile, koje su bazirale na udaljenim aerodromima. Osim toga, vazdušni transport obavljan je u veoma smanjenom obimu. S obzirom na ostvarenu savezničku prevlast u vazdušnom prostoru, nemačko vazdhoplovstvo je, zbog sve brojnijih letova savezničke avijacije, u jednom vremenskom periodu potpuno prestalo da se pojavljuje. Piloti 1. i 2. eskadrile nisu vršili zadatke iz zone očekivanja kako bi dejstvovali po neprijateljevim transportnim avionima.

2) *Dejstvo po manjim grupacijama* trupa, borbene tehnike, neprijateljevim štabovima, obalskim baterijama, lukama i pristaništima, kao i drugim stacionarnim objektima, odvijala su se u cilju iznurivanja, uznemiravanja i nanošenja gubitaka neprijatelju.

Po manjim grupacijama trupa, borbenoj tehnici, neprijateljevim štabovima dejstva su izvođena prema podacima koje su jedinice NOVJ (JA) dostavljale preko savezničkih oficira za vezu, a vatreni položaji baterija, kao pomenuti ciljevi, i na osnovu osmatranja u izviđačkim letovima, za koje su posade javljale još iz vazduha, ili po sletanju.

Luke i pristaništa su napadana kao mesta koja raspolažu instalacijama, ukrcna ili iskrcna mesta, odnosno mesta u čijoj su neposrednoj blizini obično nalazila skladišta ubojnog i pogonskog materijala. Posebno su bila osmatrana mesta pripremana za desant, naročito ako su u njima bila plovna desantna sredstva.

Određenu poteškoću predstavljali su ciljevi u naseljenim mestima, kao što su neprijateljevi štabovi ili zgrade pripremljene za odbranu (veće zgrade, hoteli, škole, samostani, itd).

Obalske baterije su, radi vlastite zaštite od napada aviona iz vazduha, uglavnom bile u uređenim fortifikacijskim objektima i maskirane. Avijacija je, zato, često napadala više puta kako bi otkrila njihove položaje, a istovremeno postigla što više tačnih pogodaka. Zbog iznenadne PA-vatre stradali su neki piloti odnosno avioni bili oštećeni.

Pored već istaknutih stacionarnih objekata, pod udarom avijacije našle su se i električne centrale, zgrade u kojima su bile instalirane radio-stanice, itd.

Posebno su bile napadane kasarne, kao u Bileći i Nevesinju, a isto i škole i velike zgrade u naseljenim mestima, u kojima je bila smeštena neprijateljeva živa sila. U dva slučaja napadnute su i bolničke zgrade, kao u Risnu, ali samo zato što je protivnik zloupotrebio njihovu humanitarnu namenu, te u vreme udara i nisu ni bile korišćene kao sanitetski objekti.

3) *Lovačka pratnja drugih vrsta avijacije i zaštita konvoja brodova* predstavljali su zadatke zaštite od napada neprijateljeve avijacije. Veći broj ratnih zadataka, naročito desetak prvih posle prebaziranja na aerodromu Kane, vršeni su kao lovačka zaštita drugih skvadrona 281. vinga BAF, a kasnije i formacija 2. eskadrile, kada su one takođe počele da dejstvuju. To su, praktično, za 1. eskadrilu bili ratni zadaci „uvođenja“ u ratni ambijent, kasnije i izraz poverenja u borbeno iskustvo naših pilota.

Piloti 1. eskadrile su lovačku zaštitu britanskih skvadrona i 2. eskadrile pružali u toku planiranih operacija, koje su izvodile jedinice NOVJ (JA).

Lovačka zaštita vršena je praćenjem formacija aviona od poletanja, u zoni dejstva i nazad do aerodroma baziranja, ili često u po-

vratnoj marš-ruti, samo do aerodroma na Visu, posle čega su saveznički avioni sami produžavali do savezničkih aerodroma u Italiji.

Zaštita je pružana: lovcima-bombarderima za vreme dejstava; pojedinačnim lakim avionima čiji su piloti leteli u specijalne misije, ili su bili specijalni avioni u službi spasa i traganja za nestalim posadama, kao i savezničkim transportnim avionima koji su jedinicama NOVJ dopremali hranu, sanitetski materijal i vojnu opremu, a u povratku evakuisali ranjenike i bolesnike do savezničkih bolnica u Italiji.

Piloti 1. i 2. eskadrile izvršavali su i zadatke zaštite konvoja, kako brodova Mornarice NOVJ tako i savezničke mornarice. Ova vrsta lovačke zaštite obavljana je patroliranjem u vazduhu, zbog moguće pojave neprijateljeve avijacije u srednjem i južnom Jadranu. Često su vršeni zadaci i zaštite specijalnih brodova, takođe u službi spasa i traganja.

Poseban borbeni zadatak zaštite plovnih sredstava mornarice, koja su prevozila desantne snage i materijal, obavila je 2. eskadrila, patrolirajući u vazduhu, u kompletnom sastavu od 08.30 – 18.00 časova, prilikom desanta na Istru. Avioni su se smenjivali u vazduhu. Lovačka zaštita je vršena neposredno i u skladu sa taktičkim postupcima koji važe za takve zadatke. Prilikom zaštite konvoja posebna poteškoća bila je to što su rute brodova morale da vode i do obala, posednutih neprijateljem, i zaštićenih obično jačim obalskim sredstvima PVO.

Najteži, ujedno i zadaci sa najviše odgovornosti izvršavani su tokom praćenja savezničkih transportnih aviona. Ti avioni su, obično, bili bez vlastitog naoružanja, a leteli su i do mesta oko kojih je još bio neprijatelj, kako na zemlji tako i u zoni dejstava neprijateljeve avijacije. Kako je u pitanju bio moralni, a pre svega ratnički prestiž naših pilota, svi zadaci lovačke zaštite savezničkih transportnih aviona izvršeni su uspešno.

4) *Izviđanje* je vršeno u okviru samostalnih zadataka, ili u vidu taktičkog izviđanja, kombinovano uglavnom sa vatrenim dejstvima. U svakom borbenom zadatku izviđanje je predstavljalo prvi elemenat vazduhoplovne podrške, odnosno zaštite.

S obzirom da je veći broj zadataka obavljen u periodu kasne jeseni, zime i ranog proleća, zbog loših meteoroloških uslova, vršeno je i izviđanje vremena, bilo da je planirano ili, pak, u sklopu izvršenja zadataka, podaci su slati iz vazduha radio-vezom.

Objekti izviđanja bili su, praktično, svi objekti u neprijateljevoj zoni dejstva, ili pozadini, a prioritet je zavisio od same borbene situacije. U vreme kada je neprijatelj dovodio snage i vršio njihovu koncentraciju u borbenim dejstvima, za vreme odstupanja, prioritetni objekti izviđanja bili su: komunikacije, odnosno železnički i putni saobraćaj; kolone mehanizovanih i drugih vozila; živa sila na putevima, ili na položajima; vatreni položaji PA-sredstava; mesta razmeštaja žive sile, raznih skladišta itd. u uslovima maskiranja, i dr.

Naročito su izvidani rejonu u kojima se očekivala koncentracija neprijatelja, inženjerski radovi i prepreke i njihova zaštita, kao u slučajevima postavljanja minskih polja oko ostrva, na koja je bio planiran pomorski desant naših jedinica. Od velikog značaja bila su izviđanja dobijene pozicije skladišta pogonskog materijala i ubojnih sredstava.

Piloti obe eskadrile izvršili su i nekoliko samostalnih zadataka izviđanja na moru u traganju za nestalim posadama. Takva izviđanja vršena su i tokom lovačke zaštite avionima, odnosno brodovima u službi spasa i traganja.

5) *Neutralisanje protivavionske artiljerije* vršeno je u okviru drugih zadataka, ali su takođe izvršavani i posebni, namenski zadaci, naročito u riječkoj operaciji.

Najčešći način neutralisanja PAA-vršen je u okviru lovačke pratnje lovca-bombardera. Neutralisanje PAA predstavljalo je zadatke koje su piloti izvršavali dosta teško, jer su, najčešće, vatreni položaji bili dobro utvrđeni i maskirani, ili je koncentracija vatre sa zemlje bila veća od očekivane. Veoma često zbog postignutog iznenađenja, PA sredstva su bila aktivirana tek u drugom naletu avijacije, kada su bila i efikasnija. Položaji obalske artiljerije mahom su bili bolje utvrđeni u severnom delu Jadrana, kao i vatreni položaji u onim rejonima u kojima je neprijatelj duže vreme ispoljavao svoju aktivnost. PA-sredstvima bila su opremljena i plovna sredstva neprijateljeve mornarice.

Oruđa – PA topovi i mitraljezi – nalazili su se i na kompozicijama vozova, koji su prevozili neprijateljevu živu silu, i raznovrsna i PAA sredstva.

6) *Neposredna vatrena podrška* izvođena je, uglavnom u drugom periodu borbenih dejstava, odnosno kada su jedinice NOVJ (JA) izvodile ofanzivna dejstva na pojedinim pravcima udara.

Poznato je da se zadaci vatrene podrške izvode: (1) po utvrđenom planu, odnosno kada se dejstvuje po prethodno određenim objektima; (2) po pozivu iz pripravnosti, odnosno po objektima i ciljevima koji se pojave za vreme operacije, i (3) praćenjem. Zadaci 1. i 2. eskadrile imali su određene specifičnosti, koje su bile posledica potrebe, shvatanja i realizovane saradnje sa jedinicama kopnene vojske i ratne mornarice. Zadaci neposredne vatrene podrške nisu izvođeni u maksimalnim razmerama, jer nisu postojali neophodni uslovi za vezu i sadejstvo. Međutim, i u tim razmerama imaju posebno obeležje:

„Zadatak je izvođen po dvema varijantama. Po jednoj, dejstvo je ostvarivano po zahtevu NOVJ u kome su bili naznačeni samo objekti, njihova lokacija i vreme dejstva. Ovakvo dejstvo bilo je dosta rizično zbog mogućnosti promene situacije u periodu od postavljanja zahteva do dolaska grupe u rejonu dejstava. Po drugoj varijanti dejstvo je ostvarivano posle prethodnog dogovora radio-putem (slučaj sadej-

stva sa 8. korpusom NOVJ pri oslobađanju Mostara). U ovom slučaju čak je ostvareno uspešno obeležavanje trupa (zapaljenim grmljem), ali je izostalo pokazivanje ciljeva, pa su posade dejstvovala prema sopstvenom osmatranju.

I po jednoj i po drugoj varijanti neposredna podrška se sastojala u neutralisanju pojedinih otpornih tačaka (malih naselja, a češće pojedinih zgrada uređenih za odbranu), pešadije u rovovima i zaklonima, artiljerije na vatrenim položajima, i u dejstvu po manjim rezervama i trupama u odstupanju u rejonu dejstava naših jedinica“!³¹⁸

I neposredna vatrena podrška jedinicama Mornarice NOVJ takođe ima slične specifičnosti, jer se sastojala od obezbeđenja brodova od plovećih mina i dejstva obalskih baterija. Za razliku od 1. eskadrile, sa njom je neposrednije sadejstvovala 2. eskadrila, naročito u borbama u završnim operacijama.

Taktika dejstava

Prva eskadrila NOVJ, opremljena i formirana po britanskim pravilima za samostalni lovačko-bombarderski skvadron, izvodila je lovačka i bombarderska dejstva, pri čemu polovina izvršenih dejstava predstavlja lovačke zadatke. Drugu polovinu dejstava činile su ostale vrste zadataka, pri čemu su dejstva po objektima na zemlji, iako nisu tipična, zauzimala značajno mesto u dejstvima obe eskadrile.

Druga eskadrila NOVJ, opremljena i formirana po britanskim pravilima za lovački skvadron naoružana raketama, izvodila je jurišna dejstva, koristeći dve vrste napada: iz niskog leta i iz obrušavanja. Uopšte uzev, nije bilo velikih razlika u taktici dejstava pilota 1. i 2. eskadrile, bilo da su zadaci izvršavani u brišućem letu, što su pretežno činili 'harikeni', ili iz poniranja sa srednjih visina, što su primenjivali 'spitfajeri'.

Obe eskadrile, nisu, međutim, primenjivale neke veće taktičke forme dejstava, i to uglavnom zbog nekoliko bitnih elemenata kao što su: tipovi aviona i njihovo naoružanje, nedostatak većeg taktičkog iskustva posada, ustaljene forme taktičkog dejstva prilagođenog karakteru cilja, itd. Ipak, osnovni taktički pristup bilo je postizanje iznenađenja, koje se, međutim, nije moglo uvek postići, (na primer, pri sadejstvu sa KoV), ali se često, naročito od pilota 2. eskadrile, pribegavalo, pri traženju i uočavanju cilja, letenju na malim visinama, ili brišućem letu. Naravno, kad god su to dozvoljavali uslovi.

Taktika dejstava pilota 1. i 2. eskadrile bila je, dakle, uslovljena nizom elemenata od kojih su bitni: mogućnosti eskadrile (formacijska

³¹⁸ Iz članka „Prva i Druga eskadrila NOVJ“, autora pukovnika Đure Ivaniševića, „Čuvari našeg neba“, Beograd, 1977.

i materijalna), karakter objekata – cilja, dejstvo neprijateljeve PAA, orografski sklop zemljišta u rejonu cilja, meteorološki uslovi, itd.

Obe eskadrile primenjivale su prilikom dejstava različit sastav formacija:

Formacija	Par	Odeljenje	3	6	8	1	5	7	9	10	12	14	Broj zadataka	Broj letova
1. esk	129	181	29	9	9	3	1	-	-	-	-	-	367	1210
2. esk	23	117	37	25	6	-	13	1	-	1	1	1	226	971
Ukupno	152	298	66	34	15	3	14	2	-	1	1	1	593	2181

Bilo je slučajeva da su se nad rejonom dejstava pojavljivali neparni brojevi u formaciji: jedan avion, petorke, ili sedmorke. Do takvih, uglavnom, neplaniranih formacija, dolazilo je zbog određenih okolnosti: kvar pojedinih aviona pri poletanju ili tokom leta, zbog nedostatka dopunskih rezervoara za gorivo, pogotka od strane neprijateljeve PAA, itd.

Prva eskadrila je najveći broj zadataka izvršila upotrebom malih grupa u sastavu odeljenja (181) i para (129), a rede šestorke ili osmorke, dok je 2. eskadrila najčešće primenjivala dejstva, takođe u sastavu malih grupa – odeljenja (117) i šestorke (25).

Upotreba malih grupa odgovarala je, u prvom redu, karakteru objekata i taktici dejstava i orografskom sklopu zemljišta. Osim toga, u takvim formacijama se najefikasnije koristila visoka manevarska sposobnost aviona 'spitfajera Vc' i 'harikena IV RP', koji su bili u naoružanju 1, odnosno 2. eskadrile.

Primenjujući taktiku malih grupa piloti su uspevali da efikasno dejstvuju, jer su mogli da koriste odgovarajuće taktičke postupke, koji su im omogućavali: veću preciznost leta, lakše i brže pronalaženje ciljeva, efikasno izvođenje napada, itd.

Taktika malih grupa primenjivala se pri izviđanju dejstva po ciljevima na zemlji, moru i u vazduhu.

1) *Taktičko izviđanje* činili su elementi slobodnog lova (Intruder patrol), jer se najčešće uz izviđanje dejstvovalo topovima, mitraljezima, bombama, odnosno raketama. Taktičko izviđanje vršeno je u formaciji odeljenja, dok je izviđanje, kao samostalni zadatak – koji je bio dosta ređi – obavljan parovima aviona.

Izviđanje se, u načelu, vršilo sa malih visina, 1500 – 800 metara, i obavljao ga je samo vođa grupe. Pri izviđanju komunikacija primenjivao se let po tzv. „izlomljenoj marš-ruti“, tj. letelo se, u odnosu na komunikaciju, u cik-cak-liniji, tj. s jedne i druge strane puta, menjajući visinu ne samo zbog orografskog sklopa već i radi postizanja iznenađenja. U odnosu na liniju sunce – cilj, osmatranje se vršilo koso, nikad u pravcu sunca, ali pod uglom 45-90 stepeni, prema osmotреноj komunikaciji ili drugom cilju.

Najteži zadaci izviđanja bili su otkrivanje ciljeva u naseljenim mestima, ili šumama koje su se nalazile kraj komunikacija. Sva neprijateljeva oruđa, prvenstveno pešadijska i artiljerijska, teže su se uočavala, kao, na primer, maskirani vatreni položaji. U svakom letu su se sticala iskustva tako da su piloti kasnije uspevali da razlikuju novoiskopane rovove i tranšeje od starih; pozicije obalskih baterija; mesta prikupljanja i koncentraciju žive sile, itd.

U pojedinim slučajevima, kada je izviđanje bilo teško, piloti su primenjivali „nasilno izviđanje“, tj. verovatne položaje PA-oruđa ili koncentraciju žive sile tukli su svojim naoružanjem kako bi prisilili neprijatelja da se, dejstvujući po avionima, i sâm otkrije.

2) *Taktika dejstava po ciljevima na zemlji* primenjivala se u svim elementima leta: (1) na marš-ruti; (2) prilikom dolaska na cilj; (3) za vreme traženja cilja; (4) u toku dejstava po cilju, i (5) u toku ponovljenog napada.

(1) Prilikom leta na marš-ruti piloti su primenjivali postroj fronta, pri čemu je svaki par predstavljao celinu u okviru odeljenja. Prvi pratilac prvog para i prvi pratilac drugog para bili su zaduženi za osmatranje neba unazad, te su imali slobodu tokom leta da povremeno vrše određene manevre. Pri svakoj komandi odeljenja radi izmene kursa, pratioci su odmah povećavali rastojanje, ali su zaokrete vršili u sastavu cele formacije.

Za vreme leta odeljenja u dve grupe, ili u slučaju formacije šestorke sa naznačenim prvim, drugim ili trećim parom (sekcijom), primenjivalo se neznatno ešeloniranje po visini.

U toku leta na marš-ruti piloti su održavali borbeni poredak koji im je omogućavao vlastitu bezbednost tokom leta, dobru preglednost radi osmatranja neba i postroja u formaciji i ustaljene elemente održavanja radio-veze. Isto tako, bili su razrađeni postupci u slučaju pojave neprijateljeve avijacije, iznenadnog dejstva PAA, ili gubitka navigacije.

Lovačka pratnja je takođe imala razrađene postupke, kojih su se piloti pridržavali tokom zaštite drugih vrsta avijacije, bilo transportnih aviona, lovaca-bombardera, ili specijalnih aviona za traganje i spašavanje. Piloti su se uvek pridržavali zadatih instrukcija i tokom svih dejstava zabeležen je samo jedan grupni gubitak orijentacije (operacija br. 40) kada je, 3. septembra 1944, zbog slabe vidljivosti umesto izviđanja puta Vlasinje – Banja Luka – Bosanska Gradiška, četvorka 'spitfajera' preletela Savu.

(2) Dolazak na cilj morao je da bude brz radi postizanja iznenađenja, ali uvek iz pravca koji je omogućavao izbegavanje dejstva PA i efikasnost napada. To se uvek primenjivalo kada je cilj blagovremeno otkriven, odnosno jedinice na zemlji jačale njegovu poziciju. Najveća efikasnost u dejstvima nad ciljem ostvarivana je kada su ciljevi bili lako uočljivi i bez jače PVO, a nalazili se na otvorenim prugama, putevima ili na moru.

Karakter cilja određivao je i primenu brišućeg leta, premda je lovac-bombarder, zbog svojih dobrih manevarskih osobina, mogao – sa dobro izvežbanim posadama – da vrši bombardovanje i visokih objekata na principu rikošeta.

Pri dolasku na cilj koristili su se pravci „od sunca“ ili iz oblaka, a isto tako i drugi pravci, koristeći konfiguraciju terena, tj. „prikriven let“, a zatim „iskakanje“ iznad cilja. Grupa je uvek morala da bude kompaktna, tj. u borbenom postroju koji je imao tačno određena i proračunata odstojanja i rastojanja. U takvim uslovima manevar vođe, ili bilo kog pratioca, nije umanjivao bezbednost letenja drugih, niti efikasnost pri napadu.

Planinsko zemljište je onemogućavalo brišuci let, te je zato prilaz objektu morao da bude još tačnije proračunat, pogotovo ako se radilo o uskim kotlinama, gde ni odlet, s manevarom u jednu ili drugu stranu, takođe nije mogao da bude pravilan. Prilaženje ciljevima koji su se nalazili na padinama uslovljavalo je takvu vrstu manevra. Zato su objekti koji su se nalazili na planinskom zemljištu bili deljeni, načelno, na dva ili tri cilja, što je takođe iziskivalo odgovarajući dolazak.

(3) Traženje ciljeva se primenjivalo u uslovima kada objekat dejstava nije bio blagovremeno uočen, ali se pretpostavljalo da se nalazi u naznačenom rejonu. Zbog prirode i karaktera cilja traženje se često vršilo sa malih visina, pri čemu su se pri iznenadnim dejstvima sredstava PVO, formacija, ili pojedinačni piloti, izlagali riziku da budu prevremeno uočeni sa zemlje. Tako, na primer, prilikom taktičkog izviđanja komunikacije Dubrovnik – Metković (operacija br. 121, 16. oktobra 1944) posle uspešnog bombardovanja, četvorka 'spitfajera', koju je predvodio major Arkadije Popov, zbog niske oblačnosti bila je prinuđena da leti na visini 300 metara kako bi uočila ciljeve na toj komunikaciji. Upravo zbog male visine neprijatelj je bio u prilici da, i pored uspelog manevra, obori vođu formacije.

Traženje ciljeva zahtevalo je, u određenim okolnostima duže bavljenje nad rejonom cilja što je, takođe, omogućavalo neprijatelju da stalno dejstvuje iz PAA-oruđa.

(4) Napad na cilj vršen je iz borbenog postroja u desnom stepenu, a često i iz borbenog poretka 'front', sa povećanim rastojanjem između para, ili pojedinačnih aviona. Takav način napada je omogućavao izvođenje najbržeg i najcelishodnijeg manevra a, istovremeno, najpovoljnijeg manevra za uvođenje u napad i posle dejstva, za izvlačenje, mahom u borbeni zaokret ili odletom u šandelu.

Dugački ciljevi, kao železničke pruge, odnosno kompozicije, ili kolone na putevima, napadani su uzduž kako topovsko-mitraljeskom vatrom, tako i pri bombardovanju i raketiranju.

Ukoliko su to bili jako branjeni ciljevi i snažna PAA – vatra, napad se vršio poprečnim preletanjem cilja na što nižoj visini, posle čega je usledilo izvlačenje iz napada nešto kasnije, odnosno posle

izlaska iz rejonu cilja, tj. iz zone vatre PAA-sredstava. Piloti su vodili računa da se u takvim slučajevima što manje zadržavaju nad ciljem, mada ne uvek.

Ciljevi su bombardovani obično sa visine koja nije prelazila 5.000 fita (do 2.000 metara) jer je bombardovanje sa većih visina bilo neefikasno, čak i ukoliko bi se radilo o dejstvu po većim ciljevima. Bombardovanje se primenjivalo pri napadu na tenkove i druge ciljeve koji su bili fortifikacijski uređeni.

Topovsko-mitraljeskom vatrom tučeni su različiti ciljevi, pa je efikasnost zavisila od karaktera cilja. Najveći uspjesi su postizani pri napadu sa borbene daljine – 250 – 300 metara, naročito koncentracije žive sile, objekata koji nisu bili fortifikacijski uređeni, nezaštićene auto-kolone i druge kolone, itd. Napadi 'spitfajera' na oklopljene železničke lokomotive i vagone u načelu su bili neefikasni. Po većim kolonama oklopno-mehanizovanih vozila, a pogotovo auto-transporta, dejstvovala su veće formacije.

Piloti 2. eskadrile su, uglavnom, primenjivali tipizirani napad iz brišućeg leta: manevar se vršio iznad cilja u vidu oštrog zaokreta posle lansiranja raketnih zrna. To se činilo iz dva razloga: radi izbegavanja oštećenja od vlastitog naoružanja, kao i PAA. Primenjivali su se mada ređe, i napadi iz obrušavanja.

Upravo zbog protivavionske vatre, manevar je vršen što bliže zemlji. Drugi ponovljeni naleti nisu vršeni, niti se dugo bavilo nad ciljem, upravo, radi izbegavanja PAA sredstava. Pri izboru pravca naleta vodilo se računa da su, na primer, ulazi u doline bili obično posjednuti sredstvima PVO, jer su to bile optimalne pozicije sa kojih su mogli efikasno da budu tučeni avioni koji dolaze u brišućem letu, posebno ako su bile u pitanju formacije koje izvršavaju jurišne zadatke.

Piloti 2. eskadrile su primenjivali poletanje u većim formacijama, pri čemu su pojedini parovi (sekcije) imali svoje ciljeve. Tako je u operaciji br. 53. osmorka 2. eskadrile raketirala i mitraljirala prvi i drugi cilj trojkama, a treći cilj – parom. Slično je bilo i u narednom zadatku, kada su tri zasebna cilja tukla četiri para sekcije, odnosno formacija od osam aviona. Bilo je i drugih primera, u kojima su ciljevi određivani zasebno.

U navedenim primerima ciljevi su napadani ili jednovremeno, s obzirom da je učinjena takva raspodela ciljeva, ili je jedan isti cilj napadan u kratkom vremenskom intervalu.

Piloti 1. eskadrile dejstvovali su po ciljevima na komunikacijama slobodnim lovom, najčešće u sastavu odeljenja. U jednom rejonu uvek je napadano više ciljeva, naravno u zavisnosti od karaktera i veličine objekta. Takva dejstva su uvek bila efikasna, jer se za kratko vreme mogao da parališe saobraćaj i u širem rejonu. Isto tako, takva dejstva su bila prilikom napada na komunikacije: Mostar – Konjic – Sarajevo;

Sarajevo – Visoko – Zenica; Doboj – Derventa – Brod; Generalski Stol – Karlovac; Šibenik – Drniš – Knin; Zagreb – Beograd, itd.

Zbog ujednačene i uigrane taktike napada isti sastav grupe, s obzirom da su to bili najčešće i formacijski sastavi, dejstvovao je u više avio-poletanja na isti cilj, istog dana. Primenjivalo se i poletanje sa dva aerodroma (sa Visa i iz Kane) pri čemu je, nekad istovremeno, a nekad sa kraćim vremenskim intervalom, napadan isti cilj.

Većim sastavima grupe dejstvovalo se prilikom pružanja neposredne zaštite, pri čemu je masovan nalet avijacije bio od presudnog značaja. Takvi su primeri dejstava u borbama za oslobođenje Bihaća, kada su posade primenjivale sasređenu vatru.

Taktika dejstava i karakter zadataka uslovljavali su sastav formacije, tako da je bilo slučajeva da su u toku jednog dana bili planirani i izvršavani avio-poletanja po 4, a ponekad i po 7. Karakteristične su operacije br. 85 – 88, kada je praktično dejstvovala kompletna 2. eskadrila, posebno u odsudnim momentima desantiranja ostrva od strane naših jedinica, kada je vršeno i patroliranje u vazduhu u jednovremenskom intervalu od 08.30 do 18.00 časova.

Slična dejstva su primenjivali i piloti 1. eskadrile. Prvih devet zadataka bili su letovi u sastavu para, a već posle 10. operacije planiraju se i šestorke. Isti sastavi posada, koji su izvršavali i po tri i više izlazaka u toku jednog dana, upućivani su, načelno, na isti cilj ukoliko nije uništen, ili onesposobljen a, po pravilu, na jedan do dva različita cilja.

Sasređena dejstva i napadi većih formacija, u sastavu osam aviona, primenjivana su u borbama na stonskoj prevlaci.

Prema vrsti naoružanja, piloti 1. eskadrile su u prvih osam operacija dejstvovali samo mitraljeskom vatrom, s obzirom da su to bili zadaci lovačke zaštite, a prvo bombardovanje je izvršeno tek u 9. operaciji. Prva tri bombardovanja vršena su u sastavu formacije od šest aviona. Ova eskadrila je kombinovala zadatke dejstava, kao u izviđanju sa vatrenim dejstvima.

(5) I pored jasnog taktičkog načela da ciljeve jako branjene sa PAA ne treba napadati više puta, ipak se to dešavalo. Odluku o ponovnom napadu donosio je vođa formacija i piloti su često kršili to načelo pa je dolazilo do gubitaka, oštećenja aviona i pogibija pilota. Od jake PAA-vatre u ponovljenim naletima poginuli su komandir 1. eskadrile major Mileta Protić i komandir 1. odeljenja 1. eskadrile major Ratko Jovanović.

Najveći broj gubitaka vazduhoplova, a osobito oštećenja, dogodio se upravo u ponovljenim naletima. Iako su jako branjeni objekti nekad predstavljali i izazov, bilo je situacija koje su nalagale potpuno uništenje takvih ciljeva, kao u dejstvu po obalskoj bateriji na Krku, koja je zadala dosta glavobolje jedinicama Jugoslovenske mornarice, odnosno svim jedinicama koje su učestvovala u desantu na to ostrvo. Iako su ponovni napadi uvek bili povezani sa rizikom gubitaka, često su bili i opravdani:

„Treba imati u vidu da je u mnogo slučajeva jedan nalet bio nedovoljan, naročito pri upotrebi bombi ('spitfajer' je nosio svega dve bombe), jer je verovatnoća pogađanja pri bombardovanju malorazmer- nih ciljeva bila mala, a pri eventualnom promašaju pilot je smatrao da nije uradio sve da pomogne drugovima na zemlji, te bi se odlučio da tuče cilj još topovsko-mitraljeskom vatrom. Međutim, činjenica je da su svi ti ponovljeni napadi, naročito u prvom periodu borbenih dejstava vršeni iz istog pravca i u vidokrugu PAA, na što su piloti veoma često bili primorani konfiguracijom zemljišta, bez mogućnosti manevra zava- ravanja, demonstriranja i slično, što je ponekad bila i krupna taktička greška. Da bi se potpunije sagledao ovaj problem, mora se istaći da se sa 'spitfajerom' bombama napada pod strmijim uglom, a sa topovsko- mitraljeskom vatrom pod blažim uglom poniranja, odnosno obrušava- nja. Na ovaj način, zbog manje uglovne brzine i mogućnosti dužeg i 'čistijeg' nišanja od strane PAA, posebno je bio izložen vođa ili br. 1. formacije“!³¹⁹

Najveći uticaj na taktiku dejstava obe eskadrile imala je, praktično, neprijateljeva protivavionska artiljerija, posebno LPAA. U prvim borbenim dejstvima piloti još nisu bili stekli potrebno iskustvo, jer nisu ni poznavali sve mogućnosti i taktiku PVO. Dejstvovali su po vatrenim položajima a da, praktično, osim u nekim primerima kada su bili obaveštavani o pozicijama vatrenih položaja, ili ih sami otkrivali, nisu ni znali o kojoj vrsti ili broju oruđa je reč. Vatrene položaje PAA neutralisali su lovci neposredne zaštite, dok je bombardovanje, praktič- no, vršeno bez takve zaštite. Iako je napad vršen po parovima, sa raspodelom ciljeva ili bez nje, rezultati nisu uvek bili efikasni, jer su snage određene za neutralisanje PAA često bile nedovoljne, pa je ostajalo po nekoliko oruđa koja su i dalje tukla.

Radi izbegavanja vatre sa zemlje, pri čemu su piloti uočili da protivnik često menja, odnosno primenjuje razne taktičke postupke PVO, vršen je PA manevar. To je, u stvari, bila brza promena pravca i visine nadole, odnosno naglo poniranje sa promenom pravca leta. Takav PA-manevar primenjivao se načelno, manjim grupama i vrlo efikasno su ga izvodili piloti 1. eskadrile, dok su piloti 2. eskadrile, koji su napadali iz brišućeg leta i raketirali sa borbene daljine 200–300 metara, sa naglim zaokretom za 90 stepeni ispred cilja, vršili ovaj manevar neposredno po lansiranju naoružanja. Manevar koji su prime- njivali u 2. eskadrili bio je manje osetljiv na dejstvo PAA.

3) *Dejstvo po ciljevima na moru* imao je određene specifičnosti koje se odnose na vrstu i karakter ciljeva. Tako su prilikom leta na marš-ruti, posebno na delu koji je vodio iznad morske površine, primenjivani postroji koji su najviše odgovarali tom ambijentu, u svemu se pridržavajući taktičkih elemenata koji su važili i za let na marš-ruti do objekta na kopnu.

³¹⁹ Ibid.

Dolazak na cilj je, takođe, morao da bude brz, a profil leta je odgovarao poziciji cilja, tj. da li je u pitanju obalska baterija, koja je na strmim stranama, ili brod, koji se nalazi na otvorenom moru, u zalivu, ili usidren u luci. Dolazak na cilj nije se praktično, mnogo razlikovao od dolaska nad kopno, premda je brišući let iznad morske površine po mnogo čemu složeniji, na primer, zbog obmane čula vida pri određivanju visine nivoa mora ili, ako je zbog pozicije objekta jedini pristup radi napada u stranu sunca, itd. S obzirom da je neprijatelj poznavao taktiku dolaska na ciljeve, pokušavao je raznim načinima da omete efikasan prilaz. Tako je često tukao granatama površinu mora neposredno pred dolet grupe i dizao talase, što je uticalo na efikasno nišanje i rezultate.

Ciljevi na moru – brodovi, podmornice, druga plovna sredstva, traženi su na osnovu javljanja pozicija, ili u sklopu taktičkog izviđanja. Posebnu poteškoću su predstavljali zadaci traganja za minama, ali su i oni uspešno rešavani, te su piloti javljali pozicije.

Napad na ciljeve vršen je prema istim taktičkim načelima kao i prilikom dejstva po ciljevima na zemlji, s tom razlikom što je PA-manevar bio uslovljen pozicijom cilja. Naravno da je lakše bilo dejstvovati po brodu na otvorenom moru, za razliku od pozicije kod strmih obala, ili u morskom kanalu. Posebno dobri rezultati prilikom dejstva po brodovima zabeleženi su kada su piloti, radi dekoncentracije napada, koristili svoje naoružanje dejstvom iz raznih pravaca. Najbolji rezultati postizani su direktnim pogocima.

Kao i pri dejstvu po ciljevima na zemlji, tako su i prilikom dejstva po ciljevima na moru piloti ponavljali nalete, ukoliko su to iziskivali objektivni uslovi, a ciljevi morali biti uništeni.

4) *Dejstva po ciljevima u vazduhu* – kojih, istina, nije bilo mnogo – odvijala su se, takođe, u skladu sa taktičkim načelima vođenja vazdušne borbe. Ipak, u uslovima ostvarene vazdušne prevlasti od strane savezničke avijacije, piloti 1. i 2. eskadrile imali su veoma retke susrete sa protivnicima u vazduhu. Zato se o taktici borbe u vazduhu može govoriti samo na osnovu tih slučajeva. Međutim, piloti 1. eskadrile bili su, tokom obuke, usavršili elementarna znanja iz taktike borbe u vazduhu. Tokom borbenih dejstava bezuspešno su postavljali „zasede“ iza oblaka, očekujući da se pojave neprijateljevi avioni. Međutim, nemačka i kvislinška avijacija je, uglavnom, koristila određeno doba dana za letenje, zatim niski let i iznenadni dolazak i, obično, izvršavala zadatke u rejonima izuzetno jake PVO. Bez sigurnih podataka o nailasku neprijateljevih aviona, bez savremenih sredstava za vezu i radarsko osmatranje, ali i zbog činjenice da su aerodromi baziranja, u prvom redu Kane, a zatim i Vis, bili daleko od područja operacija, sačekivanja protivnika nisu dala očekivane rezultate.

No, i pored toga, intenzivno je osmatrano nebo, s obzirom da se takvi zadaci – borba u vazduhu – i nisu direktno postavljali, nego su uvek očekivani kao logično mogući.

Zadatak slobodnog lova dobijali su, međutim, britanski skvadroni lovaca. No, njihovi planovi, očekujući da će nemački piloti i dalje postupati po ustaljenim šablonima (letenje u određeno doba dana, ista visina, određene marš-rute) nisu se ostvarivali. Čak ni onda kada su protivnici često prevozili ljudstvo ili materijal vazдушnim putem.

Piloti 1. eskadrile imali su priliku da samo dva puta sretnu neprijatelja u vazduhu. Prilikom taktičkog izviđanja komunikacije Ilidža – Trnovo (operacija br. 321, 20. marta 1945) odeljenje 'spitfajera' napao je nemački avion 'henšel 126'. Zametnula se neravnopravna borba, jer je kompletno odeljenje odustalo od drugog napada na kolonu mitraljiranjem i otpočelo gonjenje neprijatelja, sve dok ga vođa odeljenja, komandir eskadrile Hinko Šoić, nije oborio.³²⁰

Taktika lovačke zaštite drugoj vrsti avijacije, prvenstveno 'harikena' iz 2. lovačke eskadrile i 6. i 249. skvadrona 281. vinga BAF, bila je praktično u primeni najcelishodnijih postupaka radi obezbeđenja borbenih dejstava lovaca naoružanih raketnim naoružanjem. Kad je zaštita pružana sa dva para, tokom prilaženja neprijateljevoj teritoriji vršilo se nadvišavanje od 200 – 300 metara, s jedne strane formacije i letenje ispod 100–150 metara, s druge strane formacije.

Takve formacije nisu bile zaštićene iz zadnje polusfere, te se vršilo stalno osmatranje neba. Za vreme dejstava, s obzirom da su napadi vršeni iz brišućeg leta, ili niskog leta, lovci neposredne zaštite su, u većini slučajeva, leteli sa nadvišavanjem, pri čemu su bili meta neprijateljeve protivavionske artiljerije.

Prilikom lovačke zaštite transportnih aviona broj aviona neposredne zaštite uvek je bio tri puta manji. Zaštita je pružana od poletanja, a naročita pažnja je obraćana tokom sletanja transportnih aviona, odnosno u fazi kada su avioni, inače, najosetljiviji na napad.

Piloti 1. eskadrile su imali samo nekoliko zadataka zaštite savezničkih transportnih aviona; 25. i 26. marta 1945 (operacije br. 332. i 333) sa formacijom od osam aviona, a u drugim slučajevima sa formacijom od četiri aviona. Prilikom zaštite vazdušnog transporta, 26. marta, nemački lovci tipa 'foke vulf', FW 190 pokušali su da napadnu formaciju transportnih aviona. Piloti 1. eskadrile su pravilno postupili odvojivši prvo odeljenje za odbijanje, a zatim gonjenje nemačkih aviona, dok je drugo odeljenje pruželo zaštitu do kraja.

Lovačka zaštita plovniha objekata (konvoja ili brodova) vršena je patroliranjem na visini od 1000–1500 metara neposredno iznad. U svim slučajevima zaštite održavana je i radio-veza sa aerodromom poletanja. Patroliranje je, načelno, vršeno u formaciji odeljenja do para, a prilikom desantiranja Istre takođe patroliranjem, sa smenom u vazduhu.

³²⁰ „The Squadron's first air combats took place during this month and the first air victories scored. The first combat took place on 20th. March 1945, when four aircraft, led by S/Ldr. H. Šoić Squadron Commander, engaged on H.S. 126. All aircraft dived to the attack, after which the enemy aircraft of to the ground in flames“; Operations Record Book of No. 352 (Yugoslav Squadron, RAF. CMF; Arhiv VII, k. 1466/B, reg. br. 20/2.

Taktička iskustva

Tokom izvođenja raznovrsnih borbenih zadataka piloti obe eskadrile sticali su raznovrsna taktička iskustva, koja su se ogledala u osposobljenosti pilota za primenu određenih taktičkih postupaka u borbi. Kontinuiranom primenom taktičko-tehničkih osobenosti aviona i naoružanja bilo je moguće parirati taktici neprijatelja.

Taktička osposobljenost pilota išla je uporedo sa letačkom, te su greške u taktičkim postupcima, posebno u prvom periodu izvršavanja borbenih zadataka, redovno otklanjane daljim sticanjem taktičkih znanja i njihovom primenom u svakodnevnim zadacima.

Iako su avioni 'spitfajer Vc' i 'hariken IV RP' bili za fazu drugog svetskog rata u kome su korišćeni – već zastareli, piloti su izvršavali borbene zadatke, ali su istovremeno zahtevali i prenaoružavanje na savremenije avione, kakvi su, na primer, postojali u drugim skvadronima BAF.

Izdavanje zadataka i priprema za njihovo izvršavanje direktno su uticali na ostvarivanje borbenih zadataka. U toku rata proces izdavanja zadataka bio je izvanredno jednostavan;

„Na jednoj velikoj tabli bili bi ukratko ispisani svi zadaci jedinice u sastavu jedne veće vazduhoplovne jedinice, i to: zadatak (npr. bombardovati nemački štab u mestu N), broj aviona ili grupa i vreme izvršenja zadataka. Ostali podaci, (kao npr. mesto) dobijali su se neposredno posle izdavanja zadataka od obaveštajnog oficira. Nikakvih pismenih zapovesti ili naređenja nije bilo. Priprema posada za izvršenje zadatka vršila se neposredno posle toga pod rukovodstvom komandanta jedinice ili njegovog zamenika (načelnika štaba – ob. oficira). Jednostavnost tog procesa bila je uglavnom uslovljena i formacijskim sastavom jedinice, koja je bila vrlo elastična i sa malobrojnim štabom. No sama priprema za izvršenje zadatka zahtevala je često veće angažovanje određenog lica za rukovođenje pripremom, što je kod nas često izostajalo. S obzirom da su naši rejoni baziranja bili znantno udaljeni od rejonu borbenih dejstava, da su ti rejoni bili mnogobrojni i razbacani na širokoj teritoriji (po celoj zemlji) kao i s obzirom na slabo iskustvo posada i raznovrsnost zadataka, priprema za nas je bila najčešće od presudne važnosti. Ukoliko je priprema bila potpunije izvršena utoliko je i uspeh bio veći, a izvršenje zadataka u znatnoj meri olakšano. U ondašnjim našim uslovima posade su u pripremi za izvršenje zadatka često bile ostavljene same sebi, te su usled nedovoljnog iskustva pogledi pojedinaca na važnost pripreme bili različiti. U jednom slučaju, dobijajući zadatak tako jednostavno formulisan, izgledalo je da za nj nije bila potrebna neka naročita priprema, no u toku izvršenja zadatka svaki i najmanji propust mogao je da dovede u pitanje ne samo izvršenje zadatka, nego i život pojedinaca i cele grupe. Tako npr. jedno odeljenje lovaca-bombardera dobilo je zadatak da štiti u rejonu cilja grupu bombardera, koja je izvršavala zadatak bombardovanja sa visine od

4.500 metara. Zadatak je bio vrlo prost, cilj jasno uočljiv i posadama već poznat, itinerer leta vrlo lak i uglavnom poznat. Ali, zadatak je trebalo izvršiti na visini od 5000 – 6000 metara. Vođa grupe pri izvođenju pripreme nije uzeo u obzir tu okolnost, tako da nije načisto kada treba otpočeti hvatanje visine: ili odmah na početku itinerera, ili u rejonu cilja. Vođa se bez mnogo razmišljanja odlučio na prvo rešenje. Međutim, posade nisu vršile takve zadatke, tj. let po marš-ruti na većim visinama, i desilo se da je vođa ubrzo skrenuo sa itinerera, toliko da grupa više nije mogla stići na cilj. Ne samo da zadatak nije bio izvršen³²¹, nego je cela grupa skoro bila dovedena u položaj da prinudno sleti na neprijateljsku teritoriju. Drugi primer takođe pokazuje kako površna priprema može da dovede do neizvršenja zadatka. Jedno odeljenje lovaca-bombardera dobilo je zadatak da bombarduje fabriku D u T.³²² Mesto cilja je bilo jako uočljivo, a delimično posadama i poznato, sa karakterističnim orijentirima na prilazu; fabrika se jasno ocrtavala na fotografiji svojom karakterističnom fasadom i visinom u odnosu na ostale zgrade. Vođa je nepotpuno proučio itinerer, a ostale posade nisu to ni uradile. Ali, ni vođa nije zapamtio karakteristične orijentire na prilazu, nije dobro proučio položaj cilja, nije znao gde se nalazi naša slobodna teritorija, nije odredio rezervni cilj, i desilo se sledeće: vođa je leteo po itinereru držeći se samo približno kompasnog kursa, ali zato čvrsto jednog puta koji je vodio do pred sam cilj. Jednog momenta vođa grupe se našao u nedoumici, jer je ispod njega nestalo puta, koji mu je služio kao orijentir na itinereru. Ostale posade uopšte nisu vodile nikakvu orijentaciju te je vođa bio prinuđen da produži let u istom smeru, i jednog momenta našao se nad ciljem. Pošto nije bio uveren da je to njegov cilj, počeo je manevrisati nad njim, da bi ga prepoznao. Konačno, prepoznavši cilj, rešio je da izvrši napad, ali je grupa već bila razbijena od neprijateljske PAA. Nemajući nikakav rezervni cilj, i ne znajući gde je slobodna, a gde neprijateljska teritorija, morao je da se vrati sa bombama i baci ih na mesto za koje nije bio siguran da li je na neprijateljskoj ili na sopstvenoj teritoriji!³²³

Prilikom pripreme za izvršenje zadataka obrađivan je karakter cilja kako bi se avion opremio potrebnom vrstom ubojnih sredstava. Isto tako se vodilo računa i o količini goriva, često i dopunskim rezervoarima, ili korišćenjem aerodroma na Visu, kao etapnim aerodromom za dopunu goriva od strane 1. eskadrile NOVJ, ili aerodroma Zemunik, koji je takođe jedno vreme služio 2. eskadrili kao baza za dopunu gorivom.

Kada su vladali nepovoljni meteorološki uslovi, eskadrile nisu deystvovalе, ali je takođe bilo i nekoliko slučajeva da su se grupe vraćale

³²¹ Odnosi se na operaciju br. 157. 1. eskadrile NOVJ, 7. novembra 1944. Toga dana su saveznički bombarderi tukli Sarajevo oko 13.00 časova u tri naleta sa 140 aviona i oko 16.00 sa 128 aviona.

³²² Odnosi se na operaciju br. 279. 1. eskadrile NOVJ, 17. februara 1945.

³²³ Iz napisa Đure Ivaniševića, „Neka iskustva upotrebe lovaca u narodnooslobodilačkom ratu“, Vazduhoplovni glasnik br. 6/1951.

neobavljenog zadatka. U takvim primerima bili su prinuđeni da bombe odbacuju iznad mora, jer je i marš-ruta, takođe, bila prekrivena oblacima.

U složenijim meteorološkim uslovima eskadrile su deystvovalе u malim grupama. Aerodromi Vis i Zemunik nisu, međutim, imali dobre radio-veze, jer bi u slučaju gubitka orijentacije, odnosno greške u navigacijskom proračunu, dobijanjem povratnog kursa avioni mogli bezbedno da slete na aerodrom.

Upoznavanje sa orografskim karakteristikama rejona deystava bilo je presudno za određivanje visine leta, kao i visine deystava. U to vreme ni 'spitfajer' ni 'hariken', nisu raspolagali specijalnim nišanskim spravama, pa je visina odbacivanja bombi bila standardna. U tom slučaju visina bombardovanja je uticala na direktne pogotke, naravno, uzimajući u obzir i druge elemente.

Taktička iskustva 1. eskadrile NOVJ, stečena u toku izvršavanja ratnih zadataka, bila bi:

„a – Mišljenja smo da je najkorisnija upotreba lovačko-bombarderske avijacije u tesnom sadejstvu sa trupama u toku borbi. Bitna stvar po tome je sigurna veza, kao i izvežbanost trupa za tu saradnju, odnosno sadejstvo.

Drugi korisni način upotrebe jesu napadi na neprijateljski saobraćaj (žel. pruge i putevi). Karakter ovih operacija je više diverzantski i deystvo mu je uznemiravajuće.

b – Rad lovačko-bombarderske avijacije (na frontu, ali ne u dubokoj pozadini) moguć je i u slučaju da neprijatelj ima vazдушnu nadmoćnost.

c – Gubici i opasnost od p. a. vatre pri bombardovanju iz obrušavanja su maleni. Mitraljiranje ciljeva na zemlji je opasnije.

d – Pri prvom napadu na cilj gubici su retki, pošto se obično uspeva postići iznenađenje. Većina gubitaka je bila kada su avioni po nekoliko puta uzastopce napadali isti cilj.

e – Najbolja formacija za lovce-bombardere, naročito ako postoji mogućnost susreta sa neprijateljskim lovcima, jeste četvorka (ili više četvorki). Ovakva formacija nije glomazna i sposobna je za samoodbranu. Važno je da je vođa dobar pilot i borac.

Ako nema neprijateljskih lovaca korisno je upotrebljavati samostalне dvojke. Naročito je dobro da se prilikom borbi na zemlji sukcesivnim napadima dvojki kroz jedan duži period (2 do 3 sata) neprijatelj prisiljava da se skloni u zaklon.

f – Pošto neprijatelj izbegava kretanje tokom dana, najbolje je napade na komunikacije vršiti u ranu zoru i kasno uveče.

g – Napadi su najefikasniji i najviše ciljeva se nalazi u kritičnim fazama borbe, i kad je neprijatelj u bekstvu ili povlačenju, te je prisiljen da se kreće po danu i to često dezorganizovano!³²⁴

³²⁴ Zbornik NOR, tom X, knj. 2, dok. 197.

Najznačajnija iskustva koja je stekla 2. eskadrila NOVJ odnose se, prema vlastitim procenama, na upotrebu raketnog naoružanja u odnosu na razne vrste ciljeva, kao i na vrstu napada i njihovu efikasnost:

„a) Raketa kao oružje. Raketa je srazmerno novo oružje, pa njene mogućnosti nisu do kraja ispitane, što je prouzrokovalo odsustvo neke razrađene taktike, zbog čega smo se morali oslanjati većim delom na iskustva sticana tokom dejstvovanja. Na kursu u Šalufi taktička pitanja nisu uopšte temeljito razrađivana, zbog čega se kod svakog novog cilja u početku moralo eksperimentisati. U svakom slučaju raketa se pokazala kao veoma efikasno oružje pri napadima na izvesne manje ali jake ciljeve.

b) Raketa u odnosu na različite vrste ciljeva. Iskustvo je pokazalo da je raketa veoma opasno oružje protiv trgovačkog brodogovlja, te manjih ratnih jedinica, zatim protiv tenkova, lokomotiva, manjih industrijskih i drugih objekata, kao što su električne centrale, radarske stanice, štabovi, slagališta, kasarne, kada se radi o specifično određenim objektima, a ne o celim mestima. Protiv ovih ciljeva avioni sa raketnim naoružanjem će dejstvovati efikasnije od aviona naoružanih bombama ili avionskim topovima, te će zahtevati manju potrošnju municije i manje snage za postignuće jednakih rezultata.

Isto tako dobri ciljevi su neprijateljske kolone motornih vozila i koncentracije trupa na maršu, ali su za ovakve ciljeve relativno uspješniji avioni sa topovima i mitraljezima.

Raketama se također mogu napadati artiljerijski položaji, mitraljevska gnezda, osmatračke stanice, železničke stanice i pruge, te mostovi, poljske i stalne fortifikacije, ali je uspešno dejstvo uslovljeno tačnim određenjem cilja (što je često nemoguće bez fotografije cilja, a takvu je teško dobiti) i neprijateljskom kamuflažom. Kod ovih ciljeva raketno naoružanje ne pruža osobitih prednosti u poređenju sa bombarderima (prostorno bombardovanje) i lovcima – bombarderima.

c) Vrste napada i njihova efikasnost. Uglavnom se upotrebljavaju dve vrste napada i to:

I) Napad iz niskog leta. Ovo je najuspešnija vrsta napada jer omogućava maksimalno iznenađenje, precizno pogađanje, korišćenje terena radi iznenađenja i zaštite od dejstva neprijateljske p.a. odbrane, te relativno dobru bezbednost po napadača, koji se u ovom slučaju izlaže samo vrlo kratko vreme neprijateljskom dejstvu. Opasan je zbog mogućnosti da se uđe u oblast vlastite eksplozije i opasnosti normalno skopčanih sa brišućim letom, kao i zbog nemogućnosti spasavanja u slučaju da je avion ili pilot pogođen. Pored toga, ova vrsta napada stavlja maksimalne zahteve pilotu u njegovom znanju pilotaže i navigacije.

II) Napad iz obrušavanja. Ovaj način pretpostavlja prilaz neprijatelju odnosno cilju na većoj visini, što u većini slučajeva isključuje iznenađenje, manje je precizan, te izlaže napadača duže vreme dejstvu neprijateljske p. a. odbrane ali je manje opasan kod izvođenja i omogućava spasavanje i u slučajevima kada je avion onesposobljen.

Pri napadu se mogu ispaljivati rakete bilo pojedinačno, bilo salvom, što će uvek zavisiti od prirode cilja i od jačine neprijateljske odbrane. U svakom slučaju ne vršiti više od jednog napada, a ako preostane raketa, onda potražiti drugi cilj, ili se pak udaljiti, pa ponovo doći iz jednog drugog pravca.

Za sve vrste napada korisno je da se priđe iz sunca, a isto tako je dobro ako se bilo jedan avion sa raketama, bilo pak pratnja, uputi na tučenje neprijateljske p.a. odbrane kada je njen položaj poznat ili se pak u toku napada primeti. Ako se p. a. odbrana napada raketama, onda se preporučuje da taj napad izvede vođa.

Brzina i odlučnost u izvođenju napada su neophodni, jer neprijatelju daju najmanje vremena da reagira, što umanjuje gubitke napadača.

Najpogodnija taktička formacija za napad je četvorka ili pak više četvorki upućenih jedna iza druge u izvesnim vremenskim razmacima.

Vreme najpogodnije za napad je rano u zoru i pred večer!³²⁵

Piloti 2. eskadrile su iskustva iz taktike sticali na osnovu neprijateljevog protivdejstva sredstvima PAA. U to vreme nemačke jedinice bile su naoružane topovima kalibra 20 i 40 mm, kao i protivavionskim mitraljezima, efikasnim u gađanju formacija aviona na malim razmacima. Sredstva PAA nalazila su se, pored stacioniranih, u objektima, na vozovima, brodovima i na prevoznim sredstvima. Kako u 1. tako i u 2. eskadrili od PAA je nastradao izvestan broj pilota, dok su avionima bila naneta veća oštećenja.

Borbeni učinak

U toku ratnih dejstava, piloti 1, počev od 18. avgusta, odnosno piloti 2. eskadrile, od 13. oktobra 1944. godine, izvršavali su borbene zadatke u uslovima koje karakterišu:

– formacijska i operativna potčinjenost BAF-u, odnosno Štabu 281. vinga BAF;

– dejstva nad teritorijom Jugoslavije;

– baziranje na savezničkim aerodromima u Italiji (Kane), i na jugoslovenskoj teritoriji (Vis i Prkos kod Zadra);

– uslovljenost dejstava akcionim radijusom aviona i aerodromima baziranja;

– vazduhoplovna podrška jedinicama NOVJ (JA), odnosno saradnja i koordinacija borbenih dejstava avijacije sa kopnenom vojskom i ratnom mornaricom bez ikakvih ili sa malim iskustvom u organizaciji sadejstva,

– lovačka i jurišna dejstva pilota 1. eskadrile;

– jurišna dejstva pilota 2. eskadrile;

– lovačka zaštita lovcima-bombarderima 2. eskadrile i drugim skvadronima 281. vinga BAF;

³²⁵ Op. cit., dok. 206.

- lovačka zaštita savezničkim transportnim avionima i avionima u specijalnim misijama;
- dejstva u periodu: kasna jesen, zima i rano proleće, koje karakterišu nepovoljni meteorološki uslovi;
- uslovljenost tipovima aviona 'spitfajer Vc' i 'hariken IV RP' koji su bili u naoružanju 1, odnosno 2. eskadrile;
- taktičko-letna osposobljenost pilota i stručno-tehnička obučenost vazduhoplovnotehničkog sastava;
- dejstva u različitim formacijama, od parova do osmorke;
- jaka protivvazдушna odbrana neprijatelja i njihova uvežbanost u korišćenju sredstava PVO;
- zavisnost od saveznika, u materijalnom pogledu, i
- gubici pilota i formacijska nepopunjenost zbog nemogućnosti popune novim pilotima.

Određene specifičnosti dejstava različito su uticale na ostvareni borbeni učinak, posebno ako se ima u vidu zabrana izvršavanja ratnih zadataka u završnim operacijama za oslobađanje zemlje. U odnosu na razne vrste borbenih zadataka, izvršena su sledeća dejstva i ostvaren broj letova:

A. 1. eskadrila NOVJ

R/b	Vrsta zadatka	Broj operacija	Broj letova
1.	Bombardovanje neprijateljevih garnizona, kasarni, štabova, itd.	112	306
2.	Napad na neprijateljev saobraćaj (železničke pruge i puteve): - bombardovanje i mitraljiranje - samo mitraljiranje	58 62	212 252
3.	Lovačka pratnja 'harikena' sa mitraljiranjem	71	284
4.	Taktičko izviđanje	14	56
5.	Lovačka pratnja i zaštita transportnih aviona	10	20
6.	Izviđanje vremena	30	60
7.	Traganje za nestalim posadama	10	20
	Ukupno	367	1210

Prva eskadrila NOVJ je, u stvari, imala: bombardovanja – 112 zadataka; lovačka zaštita – 95; taktičko izviđanje – 58; izviđanje – 62, i ostalih dejstava – 40, ili ukupno – 367.

Na osnovu broja zadataka i broja letova prema mesecima uočljive su sledeće osobenosti.

(1) Za 1. eskadrilu u devet meseci ratnih dejstava:

- prvi mesec ratnih dejstava završen je sa 33 borbena zadatka, odnosno 97 letova (približno prosek 1:3);
- najviše zadataka izvršeno je u septembru – 70, kada je takođe zabeležen i najveći broj letova – 208;

– najmanje zadataka ostvareno je u januaru – 15, kada je i broj letova bio srazmeran – 39;
 – približan broj zadataka je u novembru – 56, i decembru – 53, a broj letova približan broju letova u novembru – 158, i martu – 155;
 – borbena dejstva su završena sa 32 zadatka u aprilu 1945, odnosno sa 127 letova.

B) 2. eskadrila NOVJ

R/b	Vrsta zadataka	Broj operacija	Broj letova
1.	Raketiranje i mitraljiranje ciljeva na zemlji	91	331
2.	Raketiranje i mitraljiranje ciljeva na moru	52	221
3.	Taktičko izviđanje	34	100
4.	Specijalni letovi (Intruder patrole)	29	281
5.	Izviđanje vremena	3	4
6.	Traganje za nestalim posadama	2	2
7.	Traženje mina	8	18
8.	Zaštita konvoja	7	14
	Ukupno	226	971

(2) Za 2. eskadrilu u sedam meseci borbenih dejstava:

– prvi mesec borbenih dejstava, oktobar, završen je sa 13 zadataka, odnosno sa 50 letova (približan odnos 1:4);
 – najviše letova izvršeno je u aprilu – 232, odnosno sa 59 zadataka;
 – približan broj zadataka izvršen je u decembru – 26, i martu – 27, a letova u novembru – 137, i decembru – 122;
 – borbena dejstva su završena maksimalnim brojem zadataka – 59 i maksimalnim brojem letova – 232.

(3) Približne vrednosti i razlike za 1. i 2. eskadrilu:

– najveći broj zadataka 1. eskadrila ima u septembru (70), a 2. eskadrila u aprilu (59), odnosno letova 1. eskadrila najviše u septembru (208), a 2. eskadrila u aprilu (232), i
 – najmanji broj zadataka 1. eskadrila ostvarila je u januaru (50), a 2. eskadrila u oktobru (13), kada su u istim mesecima, izvršeni i najmanji brojevi letova.

Oba pregleda iskazuju velike nesrazmere u pogledu opterećenosti pilota, odnosno broja izvršenih borbenih zadataka i avio-poletanja. U periodu novembar 1944 – februar 1945, zbog loših meteoroloških uslova, piloti 1. i 2. eskadrile su manje leteli, odnosno u novembru je bilo 19 neletačkih dana, u decembru – 15, a u januaru – 17. Prva eskadrila takođe nije dejstvovala sedam dana u aprilu zbog prebaziranja, a vremenski odnos izvršenih borbenih zadataka sa pojedinim aerodroma je sledeći:

Najveći broj zadataka piloti 1. eskadrile izvršili su sa aerodroma Vis, upravo u vreme kada se na njemu stalno nalazio jedan detašman od 8 do 12 aviona, odnosno ukupno – 229, a zatim sledi aerodrom

A) 1. eskadrila NOVJ

Aerodrom	Od	Do	Broj zadataka	Primedba
Kane	18. VIII 1944.	4. I 1945.	113	
Brindizi	29. VIII	–	1	Sletanje u Kaneu
Vis	19. VIII	30. I	121	Detašman
	31. I 1945.	9. IV 1945.	108	Eskadrila
Zemunik	16. IV	26. IV	24	
Ukupno			367	

B) 2. eskadrila NOVJ

Aerodrom	Od	Do	Broj zadataka	Primedba
Kane	13. X 1944.	15. II 1945.	32	Operacije od 1–32.
Vis	20. X	15. II	89	Operacije od 1–89.
	18. II 1945.	1. III		Operacija br. 90
Zemunik (Prkos)	2. III	9. IV	105	Detašman 50% ljudstva Operacije od 33–140
	10. IV	28. IV		
Ukupno			226	

Kane – 113, premda je ovaj aerodrom na italijanskoj obali Jadranskog mora, te zbog akcionog radijusa aviona bio relativno dosta udaljen od reiona dejstava. Baziranje na njemu išlo je na užtrb naoružanja, odnosno zahtevalo je dodavanje dopunskih rezervoara, kao i maksimalno vreme ostajanja u vazduhu. Piloti su izvršili samo jedno poletanje sa aerodroma Brindizi, upravo da bi smanjili akcioni radijus letenja pri bombardovanju nad teritorijom Crne Gore (operacija br. 29. 1. eskadrile, 29. avgusta 1944). Prilikom prebaziranja sa aerodroma Vis na aerodrom Zemunik 1. eskadrila nije dejstvovala osam dana, u vreme kad su vršene pripreme jedinica 4. armije i Jugoslovenske mornarice za dejstva u ličko-primorskoj operaciji, i kada je glavni teret vazduhoplovne podrške pao na 2. eskadrilu i savezničke skvadrone 281. vinga BAF.

Druga eskadrila nije svoj operacijski dnevnik vodila u kontinuitetu rednih brojeva operacija (kao 1. eskadrila od 1–367), već prema aerodromima baziranja, ali i tu ne sasvim dosledno:

Desetog februara sa aerodroma Vis izvršena su dva dejstva: 88. i 89, kao i jedno sa Prkosa – 90, premda je to bilo tehničko sletanje, odnosno dopuna gorivom i ubojnim sredstvima.

Sa aerodroma Prkos izvršene su, u vreme dok je korišćen kao baza za dopunu gorivom, 13. februara i operacije sa rednim brojevima: 30, 30 A i 30 B, čiji se redni brojevi, praktično, nastavljaju posle operacije br. 90, izvršene 9. februara sa aerodroma Kane. Ova tri redna broja

(30, 30 A, i 30 B), u stvari, povećavaju broj ukupno izvršenih operacija sa 226 na 229. Sa aerodroma Kane izvršene su i operacije br. 92 i 93. 12. februara.

Operacija br. 94. izvršena je sa aerodroma Vis, kao i br. 95 u isto vreme (14. februara) kada i operacija br. 31, sa aerodroma Kane. Operacijom br. 32 prekidaju se borbeni zadaci sa tog aerodroma, ali se kao sledeći redni broj (33) nastavljaju na novom aerodromu baziranja – Prkosu, do operacije br. 140. Sa tog aerodroma piloti 2. eskadrile izvršili su najveći broj ratnih zadataka (108). Aerodrom Prkos je prvo korišćen kao baza za dopunu gorivom, zatim za baziranje 12 aviona i 50 odsto ljudstva, a od 10. aprila – kompletna eskadrila.

Opšte karakteristike dejstava 1. eskadrile NOVJ bile bi:

- u prvih devet borbenih zadataka dejstvovalo se u parovima, a u 10. operaciji prvi put je letela formacija od šest aviona;
- posle 10. operacije češće se planiraju veće grupe (šest aviona), a do 14. operacije svi piloti su izvršili zadatke bombardovanja;
- u 28. operaciji svi piloti su, kao eskadrila, izvršili borbene zadatke, od kojih pojedinci i po 20;
- neizvršenih operacija je bilo 54, i
- do 13. oktobra, dok nije počela da dejstvuje i 2. eskadrila, piloti 1. eskadrile izvršili su: lovačka zaštita – 71 let; taktičko izviđanje – 44; bombardovanje – 167; izviđački letovi – 27, i ostali letovi – 31, ili ukupno – 340 letova.

Opšte karakteristike dejstava 2. eskadrile NOVJ bile bi:

- prve borbene zadatke piloti 2. eskadrile su izvršili u formacijama od osam aviona u borbama na stonskoj prevlaci;
- uporedo, u istom vremenskom intervalu, korišćena su dva aerodroma baziranja: Kana i Vis;
- najintenzivnija dejstva usledila su posle prebaziranja na aerodrom Zemunik, kada je u aprilu izvršen maksimalni broj borbenih zadataka, a posebno dok je 1. eskadrila vršila pripreme za prebaziranje sa viškog na aerodrom Zemunik;
- zaključno sa 12. borbenim zadatkom svi piloti 2. eskadrile su učestvovali u akcijama.

Zbog udaljenosti aerodroma baziranja od rejona dejstava u prvom periodu, 'spitfajeri' su uvek leteli sa dopunskim rezervoarima (120 ili 360 litara benzina). Veći rezervoari su bili nepodesni i istovremeno opasni, s obzirom na poletanje i sletanje. Oni su uticali na pokretljivost i manevar, naročito pri napadima u brdsko-planinskom zemljištu. Isto tako, povećali su i opasnost od direktnog pogotka od strane PAA.

Svaki let, međutim, produžavan je za 1,20 časova što je, u stvari, bilo vreme potrebno za prelet Jadranskog mora. Dugotrajni letovi od preko tri časa zamarali su pilote i izlagali ih većim rizicima. Da zimski meseci nisu bili nepogodni za letenje, i da su meteorološke stanice na oslobođenim delovima teritorije zemlje zadejstvovale u pravom smislu,

borbeni učinak bi, svakako, bio veći iako je na njega najviše uticao odnos saradnje i sadejstva avijacije i jedinica KoV i RM.

Od avgusta 1944. do kraja aprila 1945, odnosno od ukupno 264 dana, zbog loših meteoroloških uslova eskadrile nisu dejstvovala 82 dana, a 44 posade bile su vraćene zbog lošeg vremena³²⁶ neposredno po poletanju, sa marš-rute ili čak iz rejona dejstava. Eskadrile, praktično, nisu mogle da dejstvuju ukupno 126 dana, što čini oko 47 odsto operativnih dana.

Zbog udaljenih rejona dejstava, kao što su bili objekti dejstva u severozapadnim delovima Slovenije, u severnim krajevima Hrvatske, severna Bosna, ili krajnji jug Srbije, a posebno Makedonija,³²⁷ bilo je potrebno i do četiri časa letenja, uz obavezno sletanje na etapni aerodrom Vis radi dopune gorivom. Takvi zadaci predstavljaju 30 odsto od ukupnog broja dejstava. Prosečno trajanje leta po objektima u priobalnom pojasu iznosilo je od 1,50 – 2,20 časova. Ponekad, dok se baziralo na aerodromu Kane, aerodromi Vis i Zemunik korišćeni su kao etapni aerodromi.

Naprezanje pilota, odnosno broj izvršenih borbenih zadataka zavisio je od niza okolnosti, a najviše od vremenskih uslova i brojnog stanja eskadrila. Prosečno mesečno naprezanje pilota u 1944. iznosi: u avgustu – oko pet borbenih zadataka; u septembru – deset; u oktobru – sedam; u novembru – deset i u decembru – oko šest letova. U 1945. godini u eskadrilama je bilo manje pilota, pa su zato naprezanja i bila veća, odnosno oko 10 – 12 borbenih zadataka mesečno.

Broj izvršenih borbenih zadataka u 1. i 2. eskadrili po pilotima je prema tabeli:

Iz pregleda izvršenih borbenih zadataka pilota 1. i 2. eskadrile može se uočiti da su piloti 2. eskadrile – koja je kasnije počela da dejstvuje – izvršili manji broj zadataka – 917, a 1. eskadrila – 1210. Najveći broj borbenih zadataka izvršio je potporučnik Mehmedalija Lošić (87), a najmanji, u stvari, piloti koji su poginuli pri izvršavanju borbenih zadataka, premda su naprezanja majora Milete Protića, Ratka Jovanovića i Arkadija Popova bila iznad mesečnog proseka ostalih pilota za taj period. Zastavnik Jovan Pešić poginuo je na 1. borbenom zadatku. Tokom borbenih dejstava poginulo je deset pilota, ili 27,2 odsto, odnosno u 1. eskadrili sedam, a u 2. eskadrili tri pilota.³²⁸

Komanda 1. eskadrile je smatrala da su njeni piloti – i pored toga što im je prosek starosti bio između 30 – 40 godina, i da je pri formiranju eskadrila većina njih bila van treninga – mnogo više opterećivani nego ostali skvadroni 281. vinga BAF. Prema britanskim merilima, odnosno statistici BAF u odnosu na broj izlazaka gubici iznose oko 2 odsto, te nisu ni preterano veliki, niti pak neočekivani.

³²⁶ Neki od ovih letova računati su u izviđanje vremena

³²⁷ Nad teritorijom Makedonije piloti 1. i 2. eskadrile nisu dejstvovali

³²⁸ Odnosno, ukupno 14 pilota, s obzirom da su tri poginula na obuci, a jedan na službenom putu

R/b	Grupa	Ime i prezime	Letovi	Primedba
1.	Preko 80	ppor. Mehmedalija Lošić ppor. Živorad Gavrilović ppor. Radovan Radulović zast. Husein Okanović	87 86 85 80	
2.	Između 79-70	major Đuro Ivanišević zast. Marjan Semolič por. Milan Srđanović kap. Nedeljko Pajić por. Hinko Soić	79 79 78 76 73	
3.	Između 69-60	por. Šime Fabjanović ppor. Nikola Vlahov kap. Aleksandar Cenić kap. Miloš Marinović zast. Ljubomir Dvorski ppor. Ruđi Luidi por. Branivoj Majcen	66 64 62 62 62 62 61	poginuo 3. V. 1945. Poginuo 31. III 1945.
4.	Između 59-50	ppor. Ciril Vrabić ppor. Đuro Tomšić ppor. Bogomil Pepel zast. Mirko Kovačić zast. Ernest Završnik zast. Vlado Pavičić zast. Janez Antončič kap. Franjo Jež zast. Nenad Krsnik ppor. Dragan Ratković zast. Josip Klokočovnik	58 58 58 57 57 56 56 53 55 50 50	
5.	Ispod 50	zast. Dragoslav Todorović por. Milan Delić zast. Tugomir Prebeg kap. Kirilo Zdrajevski major Branko Kraus por. Ljubomir Frankl major Mileta Protić major Ratko Jovanović major Arkadije Popov major Franjo Kluz kap. Ankon Leopold kap. Milan Karić por. Nikola Vemić ppor. Stanislav Vouk ppor. Luka Purić zast. Aleksandar Vuković zast. Jovan Pešić	49 48 45 37 28 27 23 22 23 12 8 8 5 4 3 3 1	Došao u jed. 10. I. 1945. Prestao da leti Došao u jed. 12. III 1945. Poginuo 19. XII 1944. Poginuo 4. X 1944. Poginuo 16. X 1944 Poginuo 14. IX 1944 Poginuo 25. IX 1944. Iskočio padobranom 4. XI 1944. Poginuo 5. IV 1945. Poginuo 20. X 1944 Povreden 31. X 1944. Poginuo 31. XII 1944. Poginuo 9. X 1944.

2) Pregled i ispravnost aviona i uzrok udesa vide se iz pregleda uništenih i oštećenih aviona 'spitfajer Vc' u 1. eskadrili, odnosno 'harikena IV RP' u 2. eskadrili:

Odnos uništenih (izgubljenih) aviona je 1:2. Na procenat ispravnosti aviona u 1. eskadrili mnogo je uticao pilot Vujaklija koji je imao tri udesa, jedan na 'harikenu' i dva na 'spitfajeru', posle čega je prekomandovan. Druga eskadrila za vreme dejstava nije nikada imala 100 odsto

A) 1. eskadrila NOVJ

R/b	Datum	Pilot	Uzrok	Primedba za avion ³²⁹
1.	19. VIII	Pajić	Udes pri sletanju	Cat.B.2.
2.	21. VIII	Kovačić	Udes pri sletanju	Cat.B.2.
3.	24.VIII	Kraus	Pogoden PAA	Cat.B.2.
4.	24.VIII	Jovanović	Pogoden PAA	Cat.B.2.
5.	24. VIII	Vuković	Pogoden PAA	Cat.B.2.
6.	31. VIII	Vuković	Oboren PAA	uništen
7.	5. IX	Delić	Pogoden PAA	uništen
8.	8. IX	Vujaklija	Udes pri sletanju ³³⁰	Cat.B.2.
9.	14. IX	Kluz	Oboren PAA	uništen
10.	20. IX	Ivanišević	Udes pri sletanju	Cat.B.2.
11.	25. IX.	Ankon	Udes pri poletanju	Cat.C.1.
12.	4. X	Jovanović	Oboren PAA	uništen
13.	16. X	Popov	Oboren PAA	uništen
14.	25. X	Radulović	Udes pri sletanju	Cat.B.2.
15.	9. XI	Srdanović	Udes pri sletanju	Cat.C.2.
16.	12. XI	Kovačić	Udes pri sletanju	Cat.B.2.
17.	16. XI	Šoić	Udes na stajanci	Cat.B.2.
18.	20. XI	Delić	Udes pri rulanju	Cat.C.2.
19.	23. XI	Okanović	Udes na stajanci	Cat.C.2.
20.	27. XI	Gavrilović	Udes pri sletanju	Cat.C.2.
21.	28. XI	Lošić	Udes na stajanci	Cat. C. 1.
22.	3. XII	Vujaklija	Udes pri sletanju	Cat.B.2.
23.	7. XII	Radulović	Udes pri sletanju	Cat.B.2.
24.	7. XII	Vujaklija	Udes pri sletanju	Cat.B.2.
25.	19. XII	Protić	Oboren PAA	uništen
26.	28. XII	Ivanišević	Otkaz motora	Cat.B.2.
27.	17. II	Semolić	Otkaz motora	Cat.B.1.
28.	26. II	Lošić	Pogoden PAA	Cat.E.2.
29.	26.II	Vrabić	Udes pri sletanju	Cat.B.2
30.	26.III	Semolić	Otkaz motora	Cat.B.2.
31.	31. III	Rudi	Udes na sletanju	uništen
32.	3. IV	Semolić	Otkaz motora	Cat.B.2

B) 2. eskadrila NOVJ

R/b	Datum	Pilot	Uzrok	Primedba za avion
1.	20. X	Vouk	Oboren PAA	uništen
2.	21. X	Purić	Udes pri poletanju	Cat.B.2.
3.	25. X	Marinović	Otkaz motora	Cat.C.2.
4.	4. XI	Karić	Oboren PAA	uništen
5.	9. XI	Pešić	Udes usled oluje	uništen
6.	9. XI	Klokočovnik	Udes usled oluje	uništen
7.	9. XI	Todorović	Otkaz motora	uništen
8.	7. II	Dvorski	Sudar u vazduhu	uništen
9.	7. II	Antončić	Sudar u vazduhu	uništen
10.	7. II	Cenić	Otkaz motora	uništen
11.	14. II	Marinović	Pogoden PAA	uništen
12.	16. II	Prebeg	Udes pri sletanju	Cat.B.2.
13.	26.II	Krsnik	Udes pri sletanju	Cat.B.2.
14.	23. III	Cenić	Pogoden PAA	Cat.B.2.
15.	4. IV	Klokočovnik	Pogoden PAA	Cat.B.2.
16.	5. IV	Vemić	Oboren PAA	uništen
17.	13. IV	Cenić	Pogoden PAA	Cat.B.2.
18.	13. IV	Antončić	Pogoden PAA	Cat.C.2.
19.	13. IV	Prebeg	Pogoden PAA	Cat.B.2.
20.	17. IV	X ³³¹	Sleteo u more	uništen
21.	3. V	Cenić	Uzrok nepoznat	uništen

³²⁹ Britanska tehnička kategorizacija oštećenja aviona; uz svaku oznaku dat je i opis oštećenja, ili samo uništen.

³³⁰ Na avionu 'hariken IV RV', u toku obuke

³³¹ Autor nije uspeo da identifikuje ime pilota kome je otkazao motor nad morskom površinom; on je ostao živ, a avion uništen

C) Ispravnost aviona 1. i 2. eskadrile

R/b	Mesec	'Spitfajer Vc'		'Hariken IV RP'		Primedba
		uništeno	%	uništeno	%	
1.	Avugust 1944.	1	88	–	–	2. esk. nije dejtvovala
2.	Septembar	2	77	–	–	
3.	Oktobar	2	76	1	98,6	
4.	Novembar	–	76	4	75	
5.	Decembar	1	83	–	–	
6.	Januar 1945.	–	100	–	91,4	
7.	Februar	–	100	4	92	
8.	Mart	1	78,9	–	92	
9.	April	–	91,4	2	80	
10.	Maj	–	91,4	1	79	
	Ukupno	7	86,1	12	83,6	

ispravnih aviona, kao što je to slučaj u 1. eskadrili, u januaru i februaru 1945.³³²

Od dejstva PAA u 1. eskadrili bilo je uništenih, odnosno oštećenih aviona – 10, a u 2. eskadrili – 9; zbog otkaza motora u 1. ukupno 4, a u 2. eskadrili – 2; zbog tehnike pilotiranja u 1. eskadrili – 18, a u 2. eskadrili – 3. Tokom rulanja, ili dolaska na stajanku izvestan broj udesa nije prouzrokovan krivicom pilota, nego tehničke službe, odnosno vozača motornih vozila. U nekoliko slučajeva uzrok udesa bili su bočni vetrovi, a često i veća dužina sletanja, zbog veće brzine sletanja.

Bilo je i drugih uzroka, kao što su sudar u vazduhu, gubitak orijentacije, odnosno ulazak u oblake, itd.

Najviše oštećenih i uništenih aviona, a isto tako i najveći gubitak pilota, bio je prouzrokovan dejstvom neprijateljeve PAA, zbog mnogih okolnosti, od kojih su bitne: veličine aviona; oštećenja vitalnih delova aviona; broj izvršenih napada; način napada, kao i prevelika motivisanost za izvršenje borbenog zadatka.

Dimenzije aviona 'hariken' su za oko deset odsto veće od 'spitfajera'. Dok je 'spitfajer' bombardovao sa visine uvođenja od oko 1500, a visine vađenja iz napada oko 600 metara, 'hariken' je lansirao rakete na manjoj visini, obično u brišućem letu ili blažem poniranju, i sa udaljenosti od 400 – 200 metara. S obzirom na uglovnu brzinu, 'hariken' je tri puta više izložen PAA u odnosu na 'spitfajer'.

Oštećenja vitalnih delova aviona mnogo su se nepovoljnije odrazila kod 'spitfajera', a posebno ako je bila reč o lomu struktura, otkazu uređaja i instalacija, sistema za upravljanje aviona. Nijedan od uništenih aviona nije bio direktno pogoden PAA, što bi izazvalo eksploziju, nego su se uništenja, mahom, dešavala pri prinudnom sletanju posle pogotka.

Broj ponovljenih napada direktno se odrazio u 1. eskadrili, čiji su piloti vršili u proseku 3,5 napada na jedan cilj, dok su piloti 2. eskadrile napadali isti cilj najviše dva puta.

³³² Pregled ispravnosti aviona u obe eskadrile uređen je na osnovu: Operations Record Book of No. 352 (Yugoslav Squadron R.A.F., M.E; Aircraft Serviceability (Form 540) No. 352 (Yugoslav Squadron i napisa „Tehnička služba Druge eskadrile NOV i POJ“ u Glasniku RV i PVO br. 3/1982. autora potpukovnika Duje Bulja i kapetana Danijela Kuzme

S obzirom da je način napada bio direktno uslovljen konfiguracijom terena, to je neprijatelj korigovao svoju vatru, posebno prema 'spitfajerima', ukoliko se vrše bombardovanja u brdsko-planinskom zemljištu. Osnovni vid napada 'spitfajera', u tim uslovima bilo je strmo obrušavanje radi izbacivanja dve bombe, i uvek iz pravca uslovljenih terenom.

Prevelika motivisanost za borbu posebno je bila prisutna kod rukovodećeg kadra, koji su obično bili vođe formacija. Oni su i, inače, bili prvi na udaru neprijateljeve PAA. Pored toga, u želji da budu primer hrabrosti – napadali su više puta, što nije bilo uputno.

3) *Pregled zadataka i važnijih rezultata dejstava 1. i 2. eskadrile*, odnosno brojčani podaci o borbenom učinku i rezultatima dejstava u vazduhoplovnoj podršci jedinica kopnene vojske i ratne mornarice nisu precizni iz više razloga:

- rezultati dejstava obe eskadrile bazirani su na osmatranjima koja su piloti vršili u toku dejstava neposredno nad ciljem, mada i to uvek u otežanim uslovima; posebni letovi radi kontrole borbenog učinka nisu vršeni;

- rezultati koje su dali naši štabovi i jedinice više su govorili o efektu dejstava, posmatranog, u prvom redu, sa stanovišta moralnog činioca, te su izveštaji sadržavali najčešće samo opšte formulacije;

- izveštaji nemačkih, a naročito kvislinških štabova umanjivali su efekte dejstava avijacije, a i oni najčešće nisu sadržavali brojčane pokazatelje, već takođe opšte formulacije, i

- ukupan brojčani učinak dejstava vazduhoplovstva (naše i savezničke avijacije) još nije detaljno istražen.³³³

Broj operativnih zadataka, odnosno operativnih letova pilota 1. i 2. eskadrile NOVJ, od 18. avgusta 1944 do 9. maja 1945, iznosi:

- u operacijama za oslobođenje Dalmacije – 302/1009;
- pri dejstvima u severnom Jadranu i drugim krajevima Jugoslavije – 132/511, i
- u završnim operacijama za oslobođenje zemlje – 159/661.³³⁴

Pregled zadataka i letova, utroška ubojnih sredstava i rezultata dejstava je prema tabeli.

O vlastitim rezultatima komanda 1. eskadrile NOVJ navodi:

„Tačne rezultate rada Prve eskadrile i gubitke nanesene neprijatelju nije moguće navesti a često i nemoguće jer je osmatranje iz vazduha nemoguće, a izveštaji sa mesta napada o rezultatima akcija nikada nisu primljeni.

Ocenu operacija Prve eskadrile, pa i opštu ocenu efikasnosti lovačko-bombarderske avijacije, tačnije mogu dati jedinice Jugoslovenske armije sa kojima smo sadejstvovali.

³³³ Detaljnije o dejstvu savezničkog (anglo-američkog) vazduhoplovstva, s akcentom na dejstvima BAF nad teritorijom Jugoslavije – i to samo u neposrednoj vezi sa dejstvima 1. i 2. eskadrile – u sledećem poglavlju: Saradnja i koordinacija borbenih dejstava“

³³⁴ Odnosno, ukupno broj operacija – 593; broj izvršenih letova – 2181.

Naprezanje	ratnih zadataka borbenih letova	593 2181
Utroška ubojnih sredstava	bombi od 115 kg raketa od 25 i 60 lbs topovskih granata 20 mm mitraljeskih metaka 7,7 mm	1208 4142 46.000 316.163
Uništeno	motornih vozila železničkih vagona lokomotiva zaprežnih vozila plovnih objekata PAA topova i mitraljeza stambenih i drugih zgrada železničkih stanica mostova električnih centrala radio-stanica oborenih aviona neprijateljeva živa sila	270 172 29 100 52 50 83 6 2 1 1 1 neutvrđeni broj

Rezultati napada na neprijateljske garnizone, štabove, kasarne, kao i šteta nanosena pri istima, potpuno je nepoznata!³³⁵

Sličnog je mišljenja i komanda 2. eskadrile, koja o vlastitim rezultatima operacija iznosi sledeće:

„Postignuti rezultati su zadovoljavajući, štaviše i iznad očekivanja, kad se uzme u obzir tip aviona i njegovo naoružanje.

O brojevima uništenih i oštećenih neprijateljskih objekata teško je govoriti zbog taktike upotrebljene pri izvođenju napada sa raketama. Napad se vrši iz veoma niskog leta, katkada svega 3–4 metra, dok je udaljenost sa koje se rakete ispaljuju obično oko 360 metara, zbog čega postoji velika opasnost da avion bude pogođen eksplozijom svojih sopstvenih raketa, na jednoj strani, dok je na drugoj strani potreba da se izbegne dejstvu neprijateljske P.A. odbrane takva da je avion primoran da što pre napusti napadnuto područje. Pored toga, eksplozija raketa prouzrokuje veliki dim i prašinu, što također sprečava tačno osmatranje postignutih rezultata. Uobičajena naknadna proveravanja od strane Wing-a, nakon kojih su često sledila priznanja, kao i naknadne depeše koje su ponekad stizale od jedinica Jugoslovenske armije sa kojima smo saradivali (VIII korpus, IV armija) dovoljan su dokaz o tačnom i uspešnom izvršavanju zadataka.

Opseg štete nanosene neprijatelju u ljudstvu i materijalu prilikom napada na neprijateljske garnizone, štabove, slagališta, utvrđene položaje, artiljerijske položaje, itd. ostao je u većini slučajeva nepoznat!³³⁶

³³⁵ Iz izveštaja komande 1. eskadrile od 19. maja 1945. Štabu Vazduhoplovstva JA, Zbornik NOR, tom X, knj. 2, dok. 197.

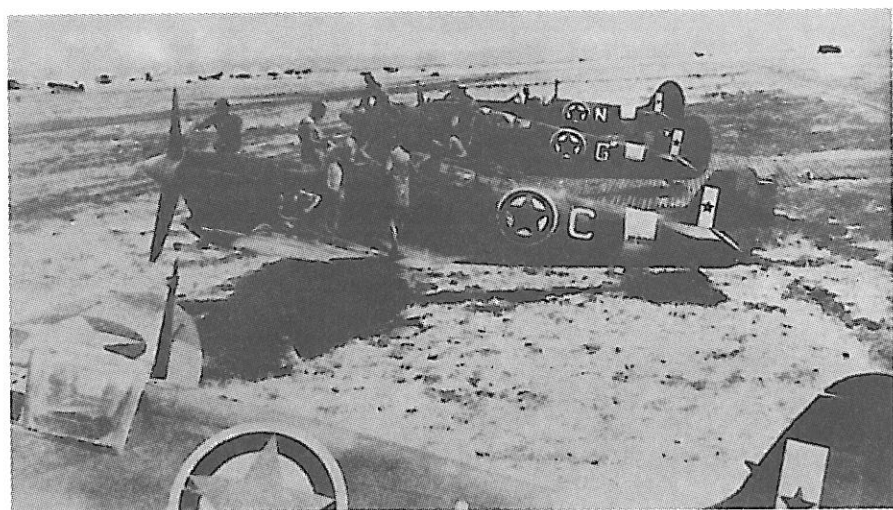
³³⁶ Iz izveštaja komande 2. eskadrile NOVJ od (verovatno oko 16) maja 1945. Štabu Vazduhoplovstva JA; Op. cit., dok. 206.



Pripremanje 'spitfajera' za zadatak

Grupa mehaničara Druge eskadrile na aerodromu Prkos kod Zadra

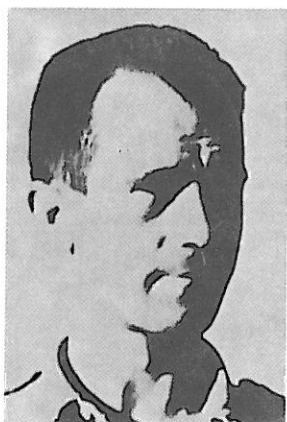




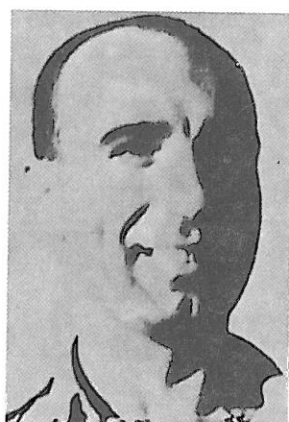
Priprema 'spitfajera' Prve eskadrile za let

Piloti Prve i druge eskadrile, sa majorom Milanom Simovićem (u sredini) posle prijema odlikovanja koja im je dodelio predsednik Narodne skupštine Ivan Ribar

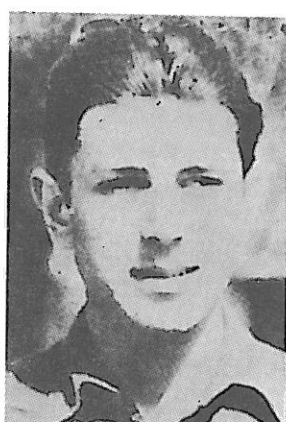




*Pilot Druge eskadrile
Nikola Vemić,
poginuo pri napadu
na Nemce u Lici*



*Pilot Druge eskadrile,
komandir flajta Stanislav
Vouk, poginuo pri napadu
na nemačku kolonu kod
Ošlja, na putu
Dubrovnik – Metković*



*Pilot Druge eskadrile
Jovan Pešić, poginuo
kod Risna pri napadu
na ciljeve u
Boki Kotorskoj*





*Komandant major Mileta Protić (prvi s desna) objašnjava zadatak pilotima (s
leva na desno) Branku Krausu, Mirku Kovačiću, Ratku Jovanoviću i Nedeljku
Pajiću*

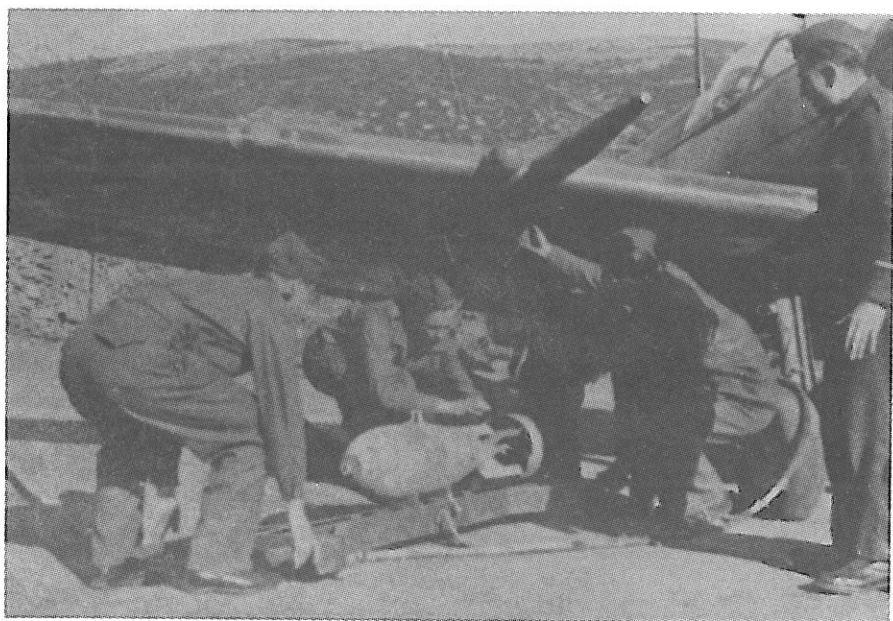
Komandir flajta Branivoj Majcen objašnjava pilotima zadatak

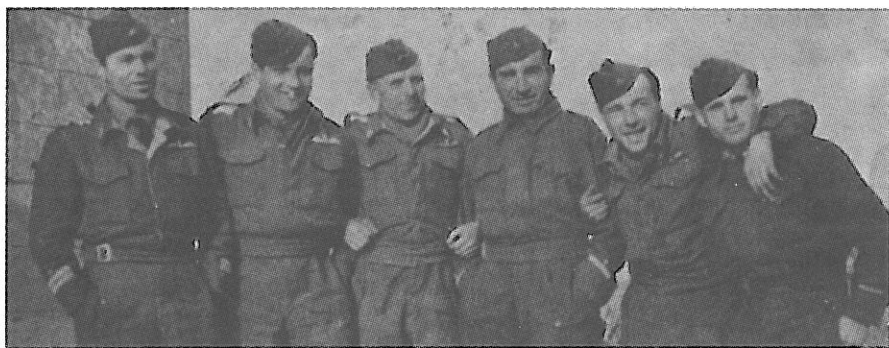




Oružari Druge eskadrile pripremaju rakete

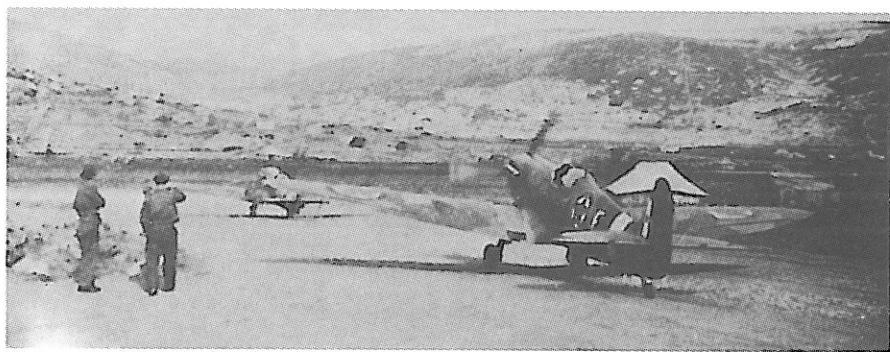
Postavljanje bombi pod krilo 'spitfajera'





Piloti Prve eskadrile (s leva na desno) Branko Kraus, Mirko Kovačić, Ciril Vrabič, Milan Delić, Husein Okanović i Mehmedalija Lošić





'Spitfajeri' Prve eskadrile kreću na zadatak sa aerodroma na Visu

Piloti Druge eskadrile, sa engleskim instruktorima, po završenom raketnom kursu u Šalufi u Egiptu

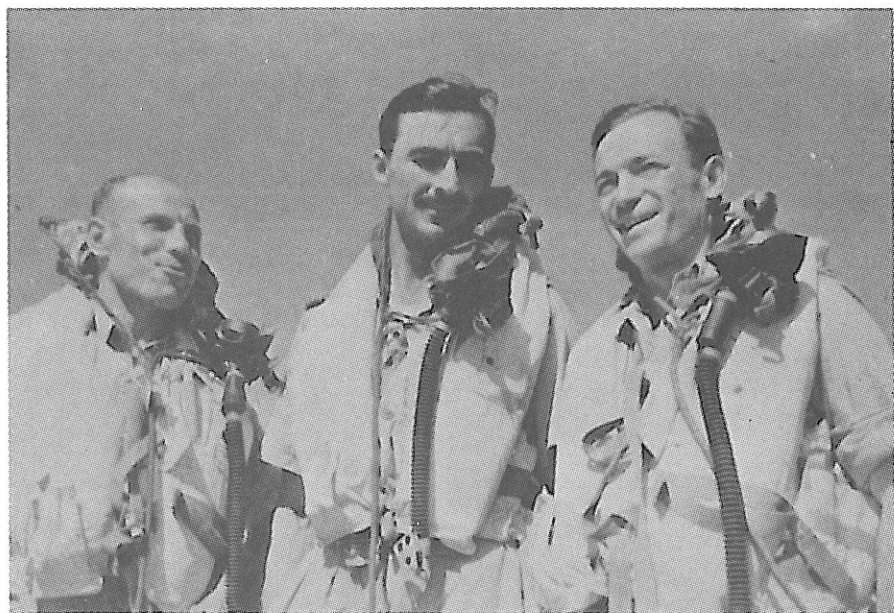




Postavljanje bombi na krila 'spitfajera'

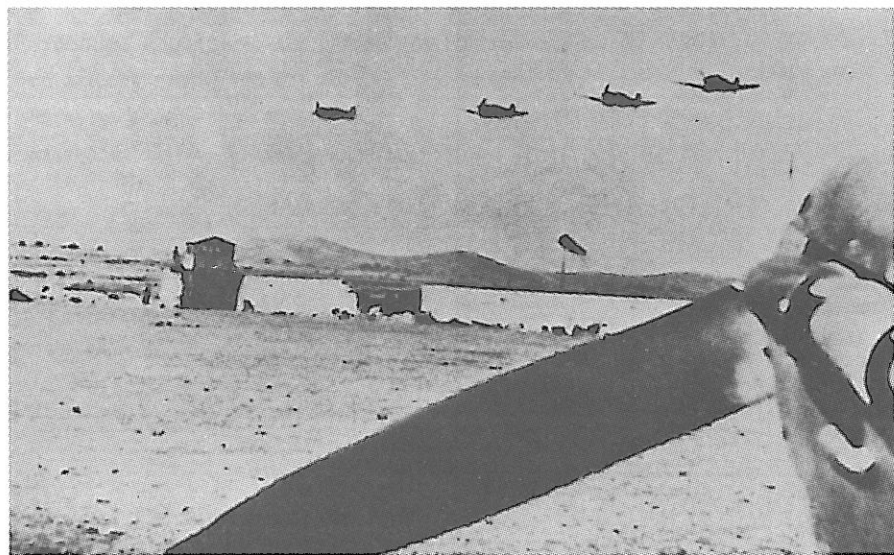
Piloti Druge eskadrile pred poletanje sa aerodroma Prkos kod Zadra





Komandant Prve eskadrile major Mileta Protić (u sredini) sa komandirima flajtova Arkadijem Popovom (levo) i Ratkom Jovanovićem (desno)

Aerodrom na Visu: četvorka na povratku sa zadatka





Komandir flajta Đuro Ivanišević objašnjava pilotima predstojeći zadatak

Form 667 B.
R. H. O. G. H. I.

NAME RUDJ

RANK & No. P.O.

33/2-4
1166-A

**ROYAL AIR FORCE
FLYING CLOTHING CARD**

Date of Issue
and
Unit Stamp

YUGOSLAVIAN AIR FORCE UNIT
4-6-44
EQUIPMENT SECTION

A. Kelling
Signature Accountant Officer

Naslovna strana knjižice o izdavanju letачke opreme pilota Rudija Luidija

NASA UDARNICKA AVIJACIJA

14920



ZIVOT I RAD PRVIH ESKADRILJA NASE AVIJACIJE PUN JE INTERESANOSTI STOP NASA AVIJACIJA RASPOLAZE SA TRI TIPRA AVIJONA STOP U SKLOPU SAVEZNICKIH BALKANSKIH VAZDUHOPLOVNIH SNAGA NASI SU AVIJONI JEDINI KOJI SE PONOSE SVOJOM SOPSTVENOM KOKARDOM-CRVENOM ZVEZDOM NA DRZAVNIM BOJAMA STOP ZAV^{NAK}25^{PANA}TVRSENO JE 12 IZVIDJ JANJA, 26 BOMBARDOVANJA, 17 MITRALJIRANJA I 25 PRATNJI BOMBARDERA -SVEGA DO SA DA 225 POJEDINACNIH LETOVA NAD JUGOSLAVIJOM STOP NASA KRILA LETE DO SLOVENIJE, ZAGREBA I DO GRANICA SRBIJE STOP KOPNENE SNAGE DOBIJAJU OD NASE AVIJACIJE NAJVECU POMOC STOP KOD ISKRCAVANJA NA DALMATINSKE OTUKE NEKOLIKO PUTA JE BOMBARDOVAN SUMARTIN -JEDNO NAJJACIH UPORISTA NEPRIJATELJA NA OTOCIMA STOP NAPAD = NUT JE NEMACKI STAB U DUBROVNIKU I NEMACKO-CETNICKI STAB U LAPCU U LICI STOP PRE NEKOLIKO DANA OTKRIVENO JE NA CESTI BIHAC-KNIN 25 NEMACKIH KAMIONA STOP NIJEDAN NIJE OSTAO NEZAPALJEN STOP JEDAN PILOT JE U PRVIM DANIMA SAM ZAPALIO 3 VOZOVE KOD JABLANICE STOP NASI PILOTI SU NEVEROVATNO IZDRZLJIVI I UPORNI STOP ONI NAPADAJU PO 3,4,5 PUTA STOP JEDAN KAPETAN NAPAO JE 7 PUTA I UPRKOS TOGA STO JE AVIJON DOBIO MASU POGODAXXXX POTOPIO JE JEDAN BROD PUN NEMACA STOP FILQTI SU SJAJNI PO SPOSOBNOSTIMA I TRAZE SAMO DA SE IM ODREDI TACAN EX CILJ STOP SIGURNI SU DA GA NECE PROMASITI STOP A U PRVOM REDU IDE POHALVA NASIM MEHANICARIMA KOJI RADE OKO MASA NA NAJVECOM LJUBAVJU I POZRTVOVNOSCU STOP NJHOVOM ZASLUGOM NALAZI SE U ISPRAVNOSTI UVEK VECI BROJ^{AVIJONA} KOD NASIH ESKADRILJA NEGO JE TO SLUCAJ KOD DRUGIH JEDINICA BALKANSKIH VAZDUHOPLOVNIH SNAGA STOP NASI MEHANICARI RADE PRAVOM PARTIZANSKOM UDARNOSCU STOP KADA NOSE BOMBE DO AVIJONA SVE SU VEC ONI POPISALI PAROLAMA:OVO HITLERU, OVO CETNICIMA, OVO USTASIMA STOP JEDAN ENGLESKI OFICIR PRATECI CELOKUPAN RAD NASIH AVIJATICARA NAZVAO IH "KRVAVE UDARNE ESKADRILJE" STOP

VOJNOSTRANIKI INSTITUT JNA
Arhiv
Br. 14/1
14920

Naša udarnička avijacija – rezultati dejstava posle 25 letaćkih dana

CENTRALNI ODBOR ZBJEGA
BARI, 3. januara 1945.
Broj 13/45

M. H. C. O. M. P. J.
APRIL 1945. - 11-2
Sp. P. 11-2
11-2-2

Drugovima I i II lovske eskadrile
avijaticarima u sastavu savezničke avijacije
FRONTI TERMOLI

Potvrđujemo vam ovime primitak količina hrane i slatkisa koje ste sabrali u vašim jedinicama kao dar našim najpotrebnijima u domovini.

Mi Vam se na vašem daru najljepše zahvaljujemo uvjereni da će vaša plemenita akcija naći na najveće priznanje i zahvalnost onih kojima će darovani predmeti biti upućeni i koji pomoci nakon teških stradanja i patnja uistinu trebaju. I ovaj plemenit gest naših drugova boraca još jednom dokazuje da su narod u pozadini i borci u prvim linijama čvrsto povezani u istim naporima za postignuće konačne pobjede i time sretne budućnosti oslobođene domovine.

Smrt fašizmu-sloboda narodu !

Za CENTRALNI ODBOR ZBJEGA:



Mehotic Ruica

Zahvalnica Centralnog odbora zbege pilotima i mehaničarima naših eskadrila
za pruženu materijalnu pomoć

ŠTAB MORNARICE NOVJ
Broj 139
3. februara 1945 g.

M.H.O. S.M.P.J.
MORNAŘKI DEPEŠE - VEŠTAČENJE I PITA
Sp. Por. 4112
K. 466-610

Š T A B U I. LOVAČKE ESKADRILE NOVJ

V I S

U vezi vašeg izveštaja i predloga od 1. februara o.g. dostavljamo:

1.-od mornaričkih jedihica sada jedino II POS održava vezu sa RAF-om preko saveznika u Zadru. Traženja angažovanja vazduhoplovstva sa naše strane, šaljemo preko naše radio-stanice na Visu. Smatramo da bi se na ovaj način moglo i dalje izveštavati s time da bi se našla mogućnost brzog djelovanja na temelju naših obavještavanja.

Jedinice NOVJ koje imaju u svojem sastavu savezničke oficire za vezu šalju preko njih svoja traženja RAF-u. Ovo važi za VIII i II Korpus.

Nadalje smatramo da bi se preko naše stanice u Visu dostavljale za vaš Štab depeše koje se odnose na brzo djelovanje, obzirom da smo u mogućnosti dosta brzo saznati za stanje na liniji fronta i za potrebu učestvovanja vazduhoplovstva.

U pogledu održavanja radio-veze usvajamo vaš predlog. Prosledujemo vaš izveštaj Štabu VIII Korpusa, te po dogovoru moglo bi se pristupiti odmah organizaciji veze.

2.-referent za vezu Štaba Mornarice izradiće plan za vezu, a prema komandnoj odluci dovičenoj od Štaba VIII Korpusa.

3.-dosadnja saradnja izneta je u tački 1. Saradnja je bila prilično nestabilna i retka. Rezultate nam nije moguće uvijek dobiti odmah nakon provedenog napada, a katkada ih uoče nije moguće dobiti. Ovo naročito važi za udaljenija mesta napada.

Mornaričkoj stanici na Visu naredićemo da se premesti u blizinu aerodroma, a isto tako odobrava se korištenje stanice po vašim telegrafistima radi trenaze.

Smrt fašističkih zločinaca da narodu

Polikomesar, pukovnik:
/Dragiša Ivanović/

Drag Ivanovic

Navedeni štaba:
major /Krica M./

Krica

Komandant, general-majo:
/Josip Černi/

Černi

Akt Štaba Mornarice NOVJ u vezi sa rešavanjem pitanja sadejstva;
3. februara 1945.

TO: Officer Commanding,
352 (Y) Squadron, R.A.F.

МНО. СМРЈ.
АФКА НАРОДНО-ОСЛОБОДИЛАЧКОГ ПАТРА
Бр. Пор. 1012
К. 1466-С/10

FROM B.A.F. :

'Corps Commander most grateful for prompt
response to his request for support and
success obtained on road BUSOVACA - TRAVNIK
on Feb 17th'

Copy of message from BAF

Spencer

Komandant (8) korpusa mnogo je zahvalan za nasu gotovost
da odgovorimo na njegov poziv za pomoc (u pogledu bombardovanja
neprijateljskih ciljeva) i za uspeh koji je postignut na putu
BUSOVACA TRAVNIK na dan 17 februara.

Komandant (V) korpusa mnogo zahvaljuje za brzu postojacu
po njegovom zahtjevu za savremeni vazduhoplovstva za uspeh postignut
na putu Busovaca - Travnik 17 februara.

Zahvalnica komandanta 5. korpusa NOVJ za dejstvo avijacije 17. februara

ШТАБ
5. КОРПУСА НОВ
АВИЈАЦИЈЕ
C-476
ДНЕ 12-6-1944

М. Н. О. ШТАБ
АВИЈАЦИЈЕ - ВЪЗДУХОПЛОВНЕ БАЗЕ
Бр. Пр. 12-6-10

P L A N V E Z E

IZMEDJU STABA V KORPUSA NOVJ I VAZDUHOPLOVNE BAZE
NOVJ NA VISU

Stanica Vazduhoplovne baze na Visu poziva prax na talasu
..... sa pozivnim znakom BRU-BRU.
Peti korpus odgovara na talasu 4170 kc. sa pozivnim znakom
IKO-IKO. Vrijeme rada o730, 1000 i 1600 casova.
Pocetak 20 februara.

Smrt fasizma i sloboda narodu!

POLITICKI KOMESAR
pukovnik,



КОМАНДАНТ
генерал-мајор,

C P M

Obaveštenje o pozivnim znacima i talasnoj dužini radi veza između Štaba
5. korpusa NOVJ i avijacije

106
Štab
2. Lovacke Eskadrile
351 (Y) Sqdn. RAF. CMF.

7 Marta 1945.

M.H.O. S.H.P.J.
APRILSKO RAZDOBLJE - OZBOLJAVANJE PATA
Ep. Por. 21/3
K. 1466/10



Oficiru za Vezu pri B.A.F.

BARI

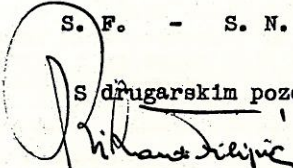
Prilazemo vam jedan uzorak pečata ove jedinice molbom da preko Nabavnog Otsjeka dadete izraditi jedan ovakav pecat a sa novim nazivom

" Vojska Jugoslavije "

U pogledu točne formulacije na samom pecatu molimo da se prethodno savjetujete sa Štabom Baze.-
Mi oemo naknadno pletiti blagajniku Nabavnog Otsjeka racun a neka oni zadrže pecat kod sebe dok ga mi ne pridignemo zajedno sa porucenim zvezdama za podoficire (sto smo im vec posebno narucili).-

S. F. - S. N.

S drugarskim pozdravom


H. FILIPIC - kapetan,
za Komandanta,
351 (Y) Sqdn. RAF. CMF.

Štab 2. lovačke eskadrile Jugoslovenske Armije

Muzini 9/3

Obaveštenje Štaba 2. eskadrile o izradi novog pečata; 7. mart 1945.

uoy
No. 352 (Yugoslav) Squadron,
Royal Air Force,
C.M.F.

M.H.O. 3.H.P.1
APRIL 1945 - 23.03.1945
Sp. Per. 88/2
K. 11.6-670

SECRET

3rd. April, 1945.

PRIOLOG "I"
MOVEMENT ORDER No. 4.

INFORMATION: In accordance with Headquarters, Balkan Air Force Administrative Instruction dated 23rd. March, 1945 No. 352 (Yugoslav) Squadron "B" Party is to move by road and sea to a new location. Party to arrive at No. 53 P.T.C. on 5th. April, 1945 and await order to embark. Date of arrival at 53 P.T.C. amended to read 4th. April, 1945, in accordance with Headquarters, Balkan Air Force signal O.M.135 dated 27th. March, 1945.

INTENTION: To move No. 352 (Yugoslav) Squadron "B" Party by road and sea to a new location as outlined in Headquarters, Balkan Air Force Administrative Instruction dated 23rd March, 1945 in respect of operation "BINGHAM".

EXECUTION: Party, consisting as under, to move from CANNE to 53 P.T.C. at 0615 hours on 4th. April, 1945, proceeding in convoy, as per attached appendix "B", immediately in the rear of No. 6 Squadron convoy, and to arrive at No. 53 P.T.C. between the hours of 1300 and 1600 same date. Further detailed instructions regarding embarkation etc. to be issued by C.O., No. 67 Embarkation Unit.

Strength:-
3 Officers.
54 Other Ranks.
57 Total Personnel.

Vehicles:-
38 Prime Movers.
5 Trailers.
43 Total Vehicles.

All tentage, domestic equipment and maintenance equipment to be taken.

COMMAND: F/Lt. H. NAJBERGER will be Convoy Commander and Officer in Charge of Party throughout the move.

P/O. J. VUJAKLIJA will assist F/Lt. H. NAJBERGER.

P/O. I. FERRI will be responsible for all messing arrangements and requisitioning of supplies.

ADMINISTRATION: i. All vehicles will be marked front and rear with the number allocated in "Order of Convoy" (Appendix "B") and will travel at all times in that order.
ii. Distance between each vehicle will be 50 yards unless otherwise instructed. Density 20 V.T.N.
Speed 15 M.M.H.

GENERAL: WATER: All water bowzers and water bottles to be filled prior to departure from Squadron Campsite.
SUBSISTENCE: Rations to cover journey to 53 P.T.C. to be issued to all personnel prior to departure.
MEDICAL: According to No. 281 Wing arrangements.
RECOVERY: According to No. 281 Wing arrangements.

(H. NAJBERGER) *H. Najberger*
Flight Lieutenant, Commanding
No. 352 (Yugoslav) Squadron "B" Party,
Royal Air Force, C.M.F.

Izvod iz naredenja Štaba 281. vinga BAF za prebaziranje na aerodrom Zemunik u okviru operacije „BINGHAM“; 3. april 1945.

DNEVNA NAREDBA
 AVIACIONA KOMANDANTA
 2. LOVACKE GRUPE

Serijski broj 81
 Strana 1
 Datum 8/4/1945

DUZNOSTI	8/4/45	9/4/45	10/4/45	11/4/45
Dez. oficir	Vlahov	Zdrajevski	Todorovic	Pepel
Dez. podoficir	Klinkon	Tjukic	Mijezinovic	Bulj
Straza: Komandir		Podgornik:	Zorjal	Morol
	Jorob	Grudon	Dostolic	Juh
	Vostan	Orovic	Koren	Sehic
	Ropic	Trobeo	Pavasevic	Franov
	Struc			
		Hrovatic	Fajgel	Toros
		Vukic	Kalicio	Jakovic
		Prizmanovic	Ropic	Paljk

72. R A S I O R N O L J U D S T V A

'A' FLAJT

a) Piloti

Komandir : porucnik MARINOVIĆ MILOŠ
 zam. komandira : kapetan ZDRAJEVSKI CIRILO

porucnik Rebula Danilo
 zastavnik Vlahov N.

" Antonio J.
 vodnik Završnik Ernest
 " Frobeg Tugomir
 " Dvorski Ljubomir

b) Zemaljsko osoblje:

Mehanicari

sef: Ogrin

sef za motor: Rosic	sef za trup: Sterle
Erzic	Gausevic
Kobedija	Gospocic
Racic	Gosar
Koset	Solman
Peitikan	Pavlin
Furlan	Natlacen
Gorijan	Lukezic
Koojancic	Grudon

pomocni mehanicari: Koba, Koren

<u>Oruzari</u> :	Djukic	Elektricari :	Sever <i>Anton</i>
	Pacek		Posedel
	Somec		Rurac
	Bencic		Juh
	Tul		
	Festolic	Radio meh.	Sincic
	Mezgec		Vukic
	Boncina		
	Pilja		
	Zugman		

Instrumentari: Susmelj

Iz dnevne naredbe komande 2. eskadrile sa rasporedom ljudstva u dane 8 - 11. april 1945.

Akt 2. eskadrile
sa novim pečatom;
30. april 1945.

Stab
2 Lovacke Eskadrile



30 Aprila 1945. ^{VI} STAB 2. LOVAČKE GRUPE
JUGOSLOVENSKE ARMIIJE

Bn 158

STABU AEROBAZE Broj 40

ZEMUNIK

Saljemo vam 7 satova za drugove iz bivseg F.T.L.U. i molimo vas da im ih predate u koliko se nalaze u vasoj jedinici.

Prilazemo vam spisak drugova koji cemo poslati kao potvrdu prijema oficiru za vezu pri B.A.F.u i molimo vas da svaki drug potvrdi prijem u odgovarajucoj rubrici.

Molimo vas da i drug Sedmak Ivan br. 719801 potvrdi prijem potpisom iako on je vec satrizrušen u ovoj jedinici.

Naredenje Stabu
4. jugoslovenske
armije o zabrani
da se traži sadejstvo
savezničke avijacije

Amgen 7/17



Za Komandanta,

C-vaz.kap.
RAF.CMF.

MHO. SHPJ.
Mesto: KAPARNO - NEKOPANJANOGI PATA
Br. Por. 317-4
K. 1466 A JO

DDD

Ustavu u avijaciji

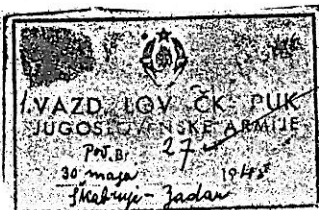
MHO. SHPJ.
Mesto: KAPARNO - NEKOPANJANOGI PATA
Br. Por. 317-4
K. 1466 A JO

za delovanje!
Upravni organ avijacije
gleda na pravovremeno komandovanje uletu
francuske avijacije, protivom samostalno
vojni savetnik u avijaciji, protivom samostalno
u letu na vojnom avijaciji.
Molimo vas da nam saopštite da u letu
ne upražnjavate savezničku avijaciju.

6. 7

6-68

Relega u letu



M.H.O. S.M.P.J.
AERONAUTIČKI KADROVSKI DEPARTAMENT
BEOGRAD
Dana: 30. 5. 1945.
K. 1466 A / 10

002190

Izpis osoblja iz
R.A.F.-a OFICIRU ZA VEZU PRI B.A.F.-u

Stab Vazduhoplovstva Jugoslovenske Armije svojom depesom od 15. maja t.g. izvestio je 351 (Jugoslovenski) Skvadron, 352 (Jugoslovenski) Skvadron i Mehaničarsku Getu (nase ljudstvo u sastavu jedinice 281 Winga) da je svo ljudstvo napred pomenutih jedinica izpicano iz R.A.F.-a pod 16. majem u 0600 casova.

Medjutim od britanskih vojnih vlasti (B.A.F.-a) do danas nije primljeno nikakvo naredjenje, koje bi se moglo navesti kao "authority" za nas izlas iz R.A.F.-a. Na dan 26. maja t.g. poslata je B.A.F.-u depesa oiji prepis se u prilogu dostavlja. Kako na tu depesu u roku od 48 casova nije bio primljen nikakvi odgovor, to je 28. o.m. poslata depesom urgencija za odgovor, oiji se prepis prilaze. No i na ovu urgenciju nije do danas jos dosao odgovor.

Kada su bile jedinice 281. Winga vraćene u Italiju, bilo je naredjeno, da se britanskim vlastima odmah vrati novac, koji je bio u svoje vreme nasim jedinicama stavljen na razpolozenje za potrebe kantine (F.S.I.), oficirski i podoficirsku menazu. To je odmah ucinjeno i novac vraćen britanskim vlastima preko blagajne 281. Wing-a. Tom prilikom je izaslantnik B.A.F.-a po racunskoj grani (Pay-Accounts), neki Flight Lieutenant, trazio, da se odmah salju sve platne knjizice (Pay book) u B.A.F. sa potrebnim dokumentom o našem izlasku iz R.A.F.-a t.j. takozvanim P.O.R. (Personnel Occurrence Report). Prepisi ovih P.O.R. za sve tri jedinice dostavljaju se u prilogu.

Kako do danas nakon 14 dana od naseg izlaska iz R.A.F.-a nije primljeno nikakvo naredjenje za likvidaciju nase jedinice, koje su do 16. o.m. u 0600 casova bile u sastavu R.A.F.-a, to su danas preko britanske jedinice "YUGOSLAV ELEMENTERY FLIGHT R.A.F., C.M.F.", koja se jedinica nalazi na aerodromu ZEMUNIK, poslata B.A.F.-u akta "T.O.R." kao i platne knjizice osoblja bivsih jedinica R.A.F.-a i to: 351 (Yugoslav) Squadron, 352 (Yugoslav) Squadron i naseg ljudstva 281 Wing, radi konačnog obracuna.

Dostavljajući Vam ovim aktom sve potrebne podatke, izvolite preuzeti sve potrebne mere da se ovo pitanje u najkraćem roku likvidira.

S.F. - S.F.

Politkomesar, porucnik

[Handwritten signature]



MANDANT
pilot-major
[Handwritten signature]

Dani 4/6 1945.

Akt 1. vazduhoplovnog lovačkog puka u vezi sa ispisom iz RAF; 30. maj 1945.

Sadejstvo i koordinacija borbenih dejstava

Počeci sadejstva i koordinacije borbenih dejstava 1. i 2. eskadrile NOVJ i jedinica kopnene vojske i ratne mornarice počinju od naređenja Vrhovnog štaba NOV i POJ, od 27. avgusta 1944, u kome pored ostalog, stoji:

„Naša lovačka avijacija od sada će sadejstvovati u krupnijim operacijama naših jedinica. Glavni štabovi korpusa neka nam dostavljaju zahtjeve i naznačavaju ciljeve za dejstvo. Imati u vidu mogućnost lovačke avijacije“!³³⁷

S obzirom da se u to vreme 1. eskadrila nalazila u Kaneu a 2. u Benini, vrhovni komandant NOV i POJ je nameravao da obe eskadrile prebazi u zemlju. U duhu jednog naređenja, već 18. avgusta 1944. Glavni štab NOV i PO Hrvatske doneo je „Privremeno uputstvo za aerobaze NOVJ“, koje počinje citatom:

„Do dolaska naše avijacije u zemlju, izdaje se ovaj privremeni uput za organizaciju letelišta – aerodroma i prihvata transportnih aviona“!³³⁸

Posle dobijanja direktive Vrhovnog štaba NOV i POJ o sadejstvu savezničkog vazduhoplovstva, 17. avgusta 1944, jedinice NOVJ, na izvestan način, otpočinju da osećaju rezultate dejstava iz vazduha. Kako se u to vreme tek razvijaju odnosi sadejstva i koordinacije borbenih dejstava, vrhovni komandant je imao u vidu i što veću samostalnost vlastitih vazduhoplovnih jedinica, posebno za taktička dejstva. Zato u Direktivi Vrhovnog štaba NOV i POJ, od 23. oktobra 1944, i na osnovu predloga general-pukovnik Eliota, komandanta BAF-a da se, radi zatvaranja pravca nadiranja nemačkih jedinica i odbrane Dubrovnika, koriste aerodromi u Konavljju – stoji sledeće:

„Na aerodrom Konavljje treba da se prebace naše dve eskadrile iz RAF. One treba da izvršavaju taktičke zadatke preko oficira za vezu kod štaba naših snaga na tom sektoru“!³³⁹

³³⁷ Knjiga predatih depeša Glavnog štaba NOV i PO Hrvatske, depeša br. 6. od 27. avgusta 1944; Arhiv VII, k. 119/4.

³³⁸ Uputstvo je bilo namenjeno organizaciji i radu vazduhoplovnih baza I i II reda i jedno je od prvih formulisanih u NOR, s obzirom da na savremen način reguliše pitanja vezana za baziranje lovačke avijacije, kao i za prihvata transportne avijacije. Doneta su i pravila za dnevni i noćni start, organizovanje kontrole letenja i meteorološke službe, itd; Zbornik NOR, tom X, knj. 1, dok. 101.

³³⁹ Knjiga primljenih depeša Štaba 2. korpusa NOVJ, depeša br. 12. od 23. oktobra 1944; Arhiv VII, k. 394, br. reg. 21–66/2.

Pored te direktive, upućene Štabu 2. korpusa NOVJ, Vrhovni štab je ponovio naređenje i Štabu 29. NOU divizije:

„Odobreno korišćenje aerodroma u Konavljima ili Grabu, gde će se verovatno prebaciti naše eskadrile i deo sovjetske avijacije. Za čišćenje luke, uređenje aerodroma i veze sa vama odobreno da engleski pukovnik Makner sa grupom oficira izvidi luku, aerodrom i uspostavi veze sa vama“!³⁴⁰

Bez obzira na insistiranje komandanta BAF-a, vrhovni komandant NOV i POJ nije odobrio da na aerodromu u Konavljima baziraju skvadroni BAF, već je štabovima 2. korpusa NOVJ i 29. NOU divizije izdao naređenje u kome precizira da naše eskadrile dobijaju taktičke zadatke preko oficira za vezu upravo od štabova koji operišu na tom sektoru. Štab BAF-a je, međutim, imajući u vidu svoje operativne planove i operativnu potčinjenost 1. i 2. eskadrile, odustao od namere da uredi Konavljje, ali je u isto vreme i zabranio našim eskadrilama da se one samostalno prebaziraju.

Sadejstvo sa jedinicama kopnene vojske

Dva ključna momenta – dejstva 1. i 2. eskadrile NOVJ i dejstva savezničkog vazduhoplovstva – prelamaju se i nad borbenim dejstvima 8. korpusa NOVJ, a kasnije i drugih jedinica. Tako se nad operativnim prostorom na kome su jedinice 8. korpusa izvodile svoja dejstva, u avgustu, septembru i dalje do kraja 1944, avijacija pojavljuje sve češće.

1) *Problemi sadejstva u kninskoj operaciji* su veoma izraženi. U Direktivi br. 3, od 26. oktobra 1944. Štab 8. korpusa NOVJ precizirao je obaveze svih podređenih jedinica, pri čemu, međutim, ne spominje mogućnost dejstva avijacije. To isto čini i Štab 20. divizije u zapovesti za napad na Knin od 24. novembra, kao i Štab 19. divizije od 25. novembra. Međutim, Štab 26. divizije u zapovesti za oslobođenje Šibenika od 31. oktobra navodi sledeće:

„Vazduhoplovstvo: Savezničko vazduhoplovstvo će potpomagati naše akcije aktivnim dejstvom. Za odbranu iz vazduha voditi računa o maskiranju i kamuflaži jedinica, naročito komora i slagališta pogodnim rasporedom i prilagođavanjem terenu“!³⁴¹

U izveštajima o rezultatima borbe za Knin, štab 26. divizije, nasuprot iskustvu iz ranijih akcija, potvrđuje kao pozitivnu saradnju između pešadije i artiljerije, ali se kritički osvrće na slabo korišćenje artiljerijske pripreme. Štab 1. tenkovske brigade u zaključku o oceni vlastitih dejstava napominje da je kninska operacija, po obimu, broju učesća i sadejstvu artiljerije i tenkova sa pešadijom jedna od većih akcija naših jedinica.

³⁴⁰ Knjiga predatih depeša Vrhovnog štaba NOV i POJ, depeša br. 27. od 23. oktobra 1944; Arhiv VII, k. 28, reg. br. 2–3/14.

³⁴¹ Iz zapovesti Štaba 26. divizije podređenim jedinicama od 31. oktobra 1944. za oslobođenje Šibenika, Zbornik NOR tom V, knj. 35, dok. 98.

Nijedan od pomenutih štabova ne spominje rezultate ostvarenog sadejstva avijacije, ali glavni problemi koordinacije dejstava su bili:

- nedostatak oficira za vezu i navođenje (VON), odnosno radio-stanica za održavanje veze sa avionima u vazduhu;
- nepoznavanje bitnih elemenata meteorološke situacije na terenu pre neposrednog poletanja pilota sa matičnih aerodroma;
- nedovoljno razvijena saradnja između pojedinih jedinica, naročito u ključnim fazama izvođenja operacija;
- nemogućnost da se detaljnije prati dinamika boja od strane rukovodećih timova u Štabu 28. vinga BAF, koji je potčinjene skvadrone, prema tome i 1. i 2. eskadrilu NOVJ, upućivao na zadatke i van Kninske krajine, odnosno prema vlastitim operacijskim planovima, u kojima je glavni zadatak bio ne samo neposredna vatrena zaštita jedinica 8. korpusa NOVJ već i neutralisanje neprijatelja u širem rejonu kako u njegovom pokušaju prodora tako i po snagama koje bi, eventualno, predstavljale pojačanje.

Od 26. oktobra do 9. decembra 1944. piloti 1. i 2. eskadrile su izvršili 39 borbenih zadataka, odnosno 131 avio-poletanje, većinom ometanih nepovoljnom meteorološkom situacijom. Najveći borbeni učinak avijacija je ostvarila u vazduhoplovnoj pripremi kninske operacije, dejstvujući po neprijateljevim garnizonima i koncentracijama trupa i po komunikacijama. Prilikom bombardovanja piloti su retko dobijali tačno naznačen cilj i vreme dejstava, već su im davani uopšteni zadaci, na primer, da se bombarduju mesta Donji Lapac, Perušić, Gračac, Otrić, itd.

Prema procenama komandi obe eskadrile, avijacija je mogla da uništi znatno veći broj neprijateljevih objekata. Manji efekat je ostvaren, jer su objekti bili branjeni snažnom PAA, od čega su stradali i piloti i uništavani avioni. Neprijatelj se uglavnom kretao noću koristeći komunikacije, zatim u vreme niske oblačnosti i loših meteoroloških uslova posebno za vreme snežnih padavina.

Dejstva u kninskoj operaciji, bez obzira na skromne rezultate, praktično su značila sticanje prvih ratnih iskustava u ostvarivanju sadejstva i koordinacije borbenih dejstava. Ta iskustva su dobro došla u narednim operacijama, posebno u mostarskoj, kao i u završnim borbama za oslobađanje zemlje. Pokazalo se da sadejstvo daje određene rezultate i kada se borbeni zadaci izvršavaju na široj teritoriji i van područja Split – Šibenik – Knin – Sinj.

Premda je izostala neposredna vatrena zaštita, komandni kadar 8. korpusa NOVJ je ocenio da je doprinos pilota 1. i 2. eskadrile bio vrlo dragocen.

2) *Problemi sadejstva u mostarskoj operaciji* su takođe bili složeni. Za razliku od kninske u mostarskoj operaciji sadejstvo i koordinacija borbenih dejstava dali su znatno bolje rezultate. Komanda 1. lovačke eskadrile, ocenjujući rezultate sadejstva u mostarskoj operaciji, rukovodila se sledećim:

„a) Da povećamo korist i efikasnost našeg rada. Pri tom u punoj mjeri vodimo računa o dobivenom naređenju za ograničenje letenja i čuvanje pilota, te nam je namjera da poboljšamo samo onaj nužni minimum letenja.

b) Da naučimo i uvježbamo jedinice naše vojske saradnji sa vazduhoplovstvom.

c) Da sami steknemo više iskustva u tom pogledu.

Do sada smo uspjeli da uspostavimo vezu i saradnju sa VIII korpusom i sa štabom Mornarice.

Saradnja je došla do punog izražaja prilikom operacija u sektoru Ljubuški – Široki Brijeg – Mostar i mišljenja smo da je donela dobre rezultate“³⁴²

Komanda 1. eskadrile NOVJ je još 1. februara 1945. istakla potrebu veće saradnje. O tome ima više podataka u obaveštenjima koja je Štab Mornarice NOVJ uputio ovoj eskadrili i u kojima, između ostalog, stoji kako štabovi 2. i 8. korpusa NOVJ mogu preko mornaričke radio-stanice na Visu da dostavljaju svoje zahteve za dejstva avijacije.

Ocenjujući probleme saradnje u mostarskoj operaciji, Štab 8. korpusa iznosi, pored ostalog, i sledeće:

„U toku bitke za Mostar pokazalo se da je saradnja između pojedinih rodova vojske bila dobra, no još uvek ne na poželjnoj visini...

Prilikom sadejstva avijacije i pešadije, štabovi divizija nisu shvatili da svako traženje tučenja neprijateljskih ciljeva treba da sadrži potrebne podatke bez kojih avijacija ne može pristupiti zadatku“³⁴³

Zbog nedovoljne koordinacije dejstava između avijacije i jedinica na zemlji, 6. februara je jedno odeljenje 1. eskadrile, u drugom izlasku, vraćeno sa zadatka, pri čemu je sve bombe bacilo u more. Pošto piloti nisu bili obavešteni o dostignutoj liniji naših jedinica na zemlji, toga dana je neposredno po sletanju ovog odeljenja, u trećem izlasku poslat par 'spitfajera' da izvidi komunikaciju Široki Brijeg – Mostar.

U vezi sa ovim dejstvima 6. februara, 1. eskadrila je uputila „Izveštaj o saradnji na sektoru Mostar“ Štabu 8. korpusa NOVJ, u kome stoji:

„Toga dana ujutro BAF je naredio da napadnemo Široki Brijeg, Knežpolje i komunikaciju prema Mostaru. U 07.45 časova prvih 12 (osam naših i četiri engleska) aviona izvršilo je napad na Široki Brijeg. U 08.15 časova primljena je vaša depeša da se u toku dana ne smije napadati Široki Brijeg. U zadnji čas smo uspjeli da vratimo preko radiotelefonijske drugi talas aviona i prekinemo daljnje operacije“³⁴⁴

Iskustva u zajedničkim akcijama u mostarskoj operaciji pokazala su još u toku samih dejstava da komande 1. i 2. eskadrile treba da preduzmu neke inicijative. To je bilo moguće jer su tada od Štaba 281.

³⁴² Iz izveštaja komande 1. eskadrile NOVJ od 25. februara 1945. Štabu Vazduhoplovstva NOVJ; Zbornik NOR, tom X, knj. 1, dok. 282.

³⁴³ Iz Operacijskog dnevnika Štaba 8. korpusa, k. 526, reg. br. 24-3.

³⁴⁴ Iz Izveštaja komande 1. eskadrile od 20. februara 1945. Štabu 8. korpusa NOVJ; Arhiv VII, k. 1460 B, reg. br. 16/2.

vinga BAF dobili izvesnu slobodu akcije, zatim, je uspostavljena radio-veza, koja je funkcionisala bolje nego preko radio-sredstava RAF. Osim toga, jugoslovenski piloti su znatno bolje poznavali teren, a bili motivisaniji za borbu i efikasniji od savezničkih posada.

Prema uočenim nedostacima, komanda 1. eskadrile se potrudila da u jednom dopisu Štabu 8. korpusa NOVJ, 30. januara 1945, dostavi predlog sa potrebnim objašnjenjima, koja su se odnosila na: dotadašnji položaj i rad obe eskadrile, na trenutni položaj i status, dotadašnje nedostatke u radu, kao i dva predloga za budući rad i za organizovanje veze.

U vezi sa dotadašnjom saradnjom sa jedinicama NOVJ, komanda 1. eskadrile ističe:

„Sve zadatke smo primali od BAF-a (Balkansko vazduhoplovstvo). Svi detalji su nam bili naređivani (cilj, broj aviona, vreme napada, način napada) i nismo ništa mogli raditi po vlastitoj inicijativi.

Saradnja sa jedinicama naše vojske je bila organizirana tako da su ove preko britanskih oficira za vezu dostavljale zahteve BAF-u. Štab BAF-a je prikupljao sve podatke i raspoređivao zadatke na sve njemu podređene eskadrile, među njima i na naše dve eskadrile. Iz dosadašnjeg iskustva znamo da je ova saradnja bila dosta nepotpuna, pa čak i slaba“³⁴⁵

Govoreći o dotadašnjim nedostacima u radu, komanda 1. eskadrile ističe i da BAF često nije postupao po zahtevima naših jedinica, te napominje sledeće:

„3) Dobiveni podaci o ciljevima su gotovo redovno bili nepotpuni i nedovoljni, što je uzrokovalo slabije izvršenje i slabije rezultate akcija.

4) Naše jedinice, radi pomanjkanja stručnog vazduhoplovnog znanja, i radi slabo organizirane veze, ponekad nisu postavljale, ili su pogrešno postavljale, zahteve za pomoć vazduhoplovstva.

5) Nismo do sada primili nikakve izveštaje o rezultatima akcija, te nismo bili u stanju da stičemo dovoljno iskustva i poboljšamo rad.

Iz svega se ovog vidi, da ne samo naše dve eskadrile, nego i britanske eskadrile u sastavu BAF-a, čiji je zadatak saradnja i podrška N.O.V., nisu bile u dovoljnoj meri i na najbolji način iskorištene, te je i korist koju je N.O.V. mogla da ima od avijacije, bila mnogo manja, nego što je mogla da bude“³⁴⁶

U predlogu za budući rad tj. kako da se postojeći nedostaci otklone, komanda 1. eskadrile smatra da i ubuduće, preko oficira za vezu, sve zahteve za pomoć vazduhoplovstva treba dostavljati RAF-u, posebno radi korišćenja savezničkih skvadrona. No, u to vreme piloti 1. i 2. eskadrile nisu znali u kojim se sve jedinicama nalaze saveznički oficiri za vezu, niti u kojoj je meri BAF ispunjavao sve obaveze. Takođe se pretpostavlja da starešine naših jedinica nisu znale u punoj meri kako da planiraju sadejstvo i koordiniraju borbena dejstva. Isto tako,

³⁴⁵ Arhiv VII, k. 1466 B, reg. br. 14/2.

³⁴⁶ Ibid.

predloženo je da zahtevi za akciju budu što detaljniji, kao i da se dostavljaju izveštaji o postignutim rezultatima avijacije.

U predlogu za organizovanje veze komanda 1. eskadrile iznosi da radio-stanica Štaba Mornarice NOVJ na Visu treba da bude tranzitna do Štaba 8. korpusa, a radio-stanica ovog korpusa – za sve ostale korpusse.

U isto vreme, poslat je i prilog tom dopisu, od 30. januara: „Nekoliko savjeta za saradnju sa vazduhoplovstvom“, u kome je precizirano koje podatke treba dostavljati, kao i načine i vrste sredstava za vezu koje treba koristiti. Komanda 1. eskadrile preporučuje da se taj uput koristi u jedinicama sa svim komandnim strukturama ili kao predavanje o saradnji sa vazduhoplovstvom. Iznosi se i potreba da se u višim štabovima odredi stručno lice za vazduhoplovnog referenta.

Kao osnovni elementi za efikasnu upotrebu avijacije navedena su:

„a) osnovni princip jest da avijaciju treba upotrebljavati u tesnoj vezi s operacijama na zemlji, to jest:

- kao priprema za napad naše vojske na neprijateljski položaj;
- u toku samog napada, i
- u svrhu odbrane, kad se očekuje, ili u toku neprijateljskog napada.

Napad avijacije na neprijateljske ciljeve, u pozadini ili na frontu, bez veze sa operacijama naše vojske je neekonomičan i donosi vrlo malo koristi.

b) S obzirom na dosta slabe i spore veze s kojima sada raspolazemo, uglavnom dolaze u obzir napadi na nepokretne ciljeve (kasarne, slagališta, štabovi, usidreni brodovi, motorizacija ako duže vremena ostaje na jednom mjestu, itd.). Avijacija je u stanju da ove ciljeve gotovo sigurno uništi.

c) Pokretne ciljeve (motorizovane kolone, brodovi u vožnji, itd) biće samo izuzetno moguće napasti, što će zavisiti od brzine veze. Izvršenje zadatka može se u najboljem slučaju očekivati tek sutradan po upućivanju poziva. Zato se ne može računati na hitnu pomoć avijacije, na primjer, u slučaju iznenadnog prodora neprijateljske motorizacije.

Ali ako se sazna da će duž komunikacije neprijatelj kroz duži period vršiti živ saobraćaj, onda izviđanje i napad na tu komunikaciju predstavlja vrlo koristan cilj.

d) Napad na neprijateljske položaje (rovove, male bunkere, itd) je neekonomičan, pošto su ovi ciljevi iz vazduha teško uočljivi i od samog napada se ne može očekivati da će prouzročiti veće štete za neprijatelja“³⁴⁷

U tom uputstvu se, dalje, objašnjava kako treba iskodirati kartu i određene ciljeve označiti brojevima. U tom slučaju dovoljno je u depeši navesti broj, odnosno cilj koji treba tući. Ali, prilikom dostavljanja zahteva potrebna je što tačnija pozicija cilja, kao i što precizniji podaci o njemu. Na primer, kakve je vrste cilj koji treba napasti ili, ukoliko

³⁴⁷ Arhiv VII k. 1466 B, reg. br. 14/2.

je reč o motorizovanoj koloni – broj vozila, odnosno tenkova, kao i mogućnosti PAA. U uputstvu se, takođe, nalaže da je najbitnije naznačiti vreme napada, i to: datum i čas.

Radi identifikacije prednjih linija naših jedinica, komanda 1. eskadrile je u uputstvu objasnila i upotrebu signala, odnosno platna:

„Strelica u obliku trokuta – služi za pokazivanje pravca prema cilju.

Belo platno pravokutnika (čaršav) služi za lakše uočavanje strelice. Postavlja se pozadi strelice.

Jedno platno pozadi strelice znači: Udaljenost do cilja je manja od 5 km.

Dva platna pozadi strelice znače: Udaljenost je 5 do 10 km.

Tri bijela platna (čaršava) jedan pored drugog na rastojanju od jedan metar znači: Ovo mjesto je u našim rukama – ne napadaj“!³⁴⁸

Na uputstvu su bile ucrtane i dimenzije platna: osnovica trougla i kvadrat je 1,5 metra, dok su visine različite – kod trougla tri, a kvadrata dva metra. Da bi ciljevi bili što uočljiviji iz vazduha, pored pomenutih signala, treba ispaliti neku raketu, ili upaliti vatru.

Dve nedelje kasnije komanda 1. eskadrile je Štabu 8. korpusa NOVJ uputila jednu radio-stanicu, a u propratnom aktu nabrojani su svi slučajevi upotrebe, kao i primer rada radio-stanice sa pilotom.

S obzirom da su u međuvremenu sagledani još neki problemi saradnje, komanda 1. eskadrile je 20. februara predočila neke izmene koje se odnose na „Predlog za budući rad“, dostavljen 30. januara:

(a) Štab VIII korpusa da po mogućnosti poveže i organizuje radio-vezu između naših stanica i II, V i XI korpusa.

(b) Zahtjeve za akcije vazduhoplovstva u neposrednoj blizini fronta i u slučaju za specijalne akcije, gdje je potrebna pažnja, svjesnost i dobro poznavanje terena, dostavljati prvenstveno našim eskadrilama.

(c) Od Saveznika tražiti izvršenje akcija u pozadini neprijateljskog fronta i u slučaju kada je potreban jači bombarderski napad“!³⁴⁹

S obzirom da je konstatovano da dostavljeno uputstvo za saradnju nije dovoljno proučeno, greške su bile sledeće: vremenski podaci nisu ni uredno, niti redovno javljani; podaci o ciljevima su bili vrlo često nepotpuni i, najzad, zbog brze dinamike dejstava avijaciji nisu pravovremeno dostavljane izmene o napredovanju naših jedinica, odnosno zauzetim rejonima, ili objektima.

Jednu dobijenu depešu od 8. februara, koja glasi: „Tokom 8. februara u Mostaru tucite sve ulice“! Komanda 1. eskadrile je ovako prokomentarisala i predložila: „Napadnite 8. februara, u 13.00 časova u Mostaru ustaški štab u Franjevačkom manastiru; njemački štab u hotelu 'Neretva', ili kasarnu preko puta duhanske stanice (fabrike) i dodati koordinate ciljeva“!³⁵⁰

U delu u kome se govori o upotrebi radio-stanice i navođenju, pored ostalog, piše:

³⁴⁸ Ibid.

³⁴⁹ Zbornik NOR, tom X, knj. 1, dok. 272.

³⁵⁰ Ibid

„Radio-telegrafskim putem zatražiti da u određeno vreme bude izvestan broj aviona nad bojištem. Cilj koji će avioni tući odrediće se radio-telefonskim putem od strane komandanta koji rukovodi operacijom.

Primer: 'Imate iznad mostarske zone četiri aviona (koji vam stoje na raspoloženju). Naše su linije Buna – Blagaj – Podvelež, itd. Naređenje avionima: „Tucite puteve koji vode od Blagaja – Bune – Podveleža“, itd. ka Mostaru. Ili: „Kružite iznad naših i neprijateljevih položaja dok mi vršimo napad“!

Vodite računa o promeni zadataka u vazduhu i ne služite se koordinatama za označavanje ciljeva. Piloti – lovci vrlo teško pronalaze ciljeve sitne razmere na sekciji pomoću koordinata, jer je njihova komocija u pilotskom sedištu vrlo skućena. Također voditi računa da naš lovački avion ostaje u vazduhu oko 2,20 časa, te prema tome, ne držati ih dugo iznad bojišta“!³⁵¹

Ovo uputstvo, poslato Štabu 8. korpusa, praktično, predstavlja i prvo pravilo rada vazduhoplovnog oficira za navođenje (VON).

Štab 8. korpusa NOVJ, analizirajući mostarsku operaciju i odnose sadejstva i koordinacije borbenih dejstava, oštro je zamerio podređenim jedinicama slabo sadejstvo sa avijacijom:

„Pješadijske jedinice ne znaju pravilno koristiti dejstvo artiljerije... a što se tiče traženja pomoći od artiljerije i avijacije, još ni štabovi divizija nijesu shvatili da svako traženje mora da sadrži mnoge podatke bez kojih ne može uopće doći u obzir pitanje koordinacije i stvarne pomoći artiljerije pješadiji, avijacije artiljeriji, itd.

Na primer: 13. februara u 21. čas Štab XIX divizije tražio je da se 14-tog u jutro bombarduje i mitraljira istočna ivica Varde, k. 331 prema k. 252. Premda je u perspektivi bilo najshvatljivije da će Varda u toku noći biti zauzeta, kao što se to i dogodilo u 22. časa 14-tog februara“!³⁵²

Štab XIX divizije, neposredno po dobijanju depeše, ponovo traži dejstvo avijacije, bez detaljnih podataka:

„Zauzeta je Varda k. 331 – s. Miljković – Orlovac k. 473. Izbijamo na Kobilovac. Teška korpusna artiljerija tuče Hum k. 436. Neka avijacija tuče pomenute položaje“!³⁵³

Učešćem u mostarskoj operaciji jedinice 8. korpusa NOVJ i 1. i 2. eskadrile, stekle su dragocena borbena iskustva. Obe strane su shvatile da su osnovni preduslovi uspešne saradnje i sadejstva da jedinice KoV dobro poznaju taktiku dejstava avijacije, taktičko-tehničke karakteristike aviona, naoružanje, način održavanja veze, navođenje, itd. kao što jedinice avijacije treba da znaju taktiku borbe jedinica kopnene vojske, naročito na izraženom orografskom sklopu terena, dinamiku boja, i sl.

³⁵¹ Ibid

³⁵² Iz Knjiga depeša Štaba 8. korpusa NOVJ; Muzej RV i PVO, kut. VII – 3, f – 1, dok. 18.

³⁵³ Ibid

Osim sa jedinicama 8. korpusa NOVJ, piloti 1. i 2. eskadrile nastojali su da ostvare sadejstvo i sa štabovima ostalih korpusa. Ono se, međutim, nije ostvarilo, kao sa 8. korpusom. Ipak, postojale su inicijative od strane štabova korpusa, posebno na operacijskom prostoru na kome je dejstvovala naša avijacija. Tako je Štab 5. korpusa NOVJ, 17. februara 1945, poslao 1. eskadrili plan veza u kojoj naznačava sledeće:

„Peti korpus odgovara na talasu 4170 kc. sa pozivnim znakom LKO – LKO. Vrijeme rada od 0730, 1000 i 1600 časova. Početak 20 februara“³⁵⁴

Istog dana Štab 5. korpusa dostavio je i šifru br. 8, kao i ključeve te šifre za februar, mart i april, naglašavajući da je „veza neophodno potrebna, radi uže saradnje vazduhoplovstva i naših jedinica na zemlji“³⁵⁵

Za uspešno bombardovanje sela Vitez i Hankumpanije, komanda 1. eskadrile je, 17. februara, dobila od general-majora Slavka Rodića, komanda 5. korpusa zahvalnicu sledeće sadržine:

„Komandant (8)³⁵⁶ korpusa mnogo zahvaljuje za brzi postupak po njegovom zahtevu za saradnju vazduhoplovstva i za uspeh postignut na putu Busovača – Travnik 17. februara“³⁵⁷

3) *Problemi saradnje u završnim operacijama za oslobođenje zemlje* su znatno manje težine u odnosu na uslove sadejstva u prethodnim operacijama. Neposredno po otpočinjanju završnih akcija za oslobođenje zemlje, Štab 4. jugoslovenske armije je uputio potčinjenim jedinicama uputstvo o načinu održavanja veze između avijacije i trupa na zemlji (pešadije, motomehanizovanih jedinica i artiljerije) putem radio-veze i pomoću signalnog platna:

„1. – Pješadija:

Komandanti, jedinice i napadne kolone mogu avijaciji pomoću znakova pokazivati ciljeve koje treba tući iz vazduha i za tu im svrhu služe slijedeći znaci:

a) strelica (trokut) veličine: baza 5 m, a visina trokuta 8 m.

b) kvadratna platna veličine 5x5 m.

Boja ovih platana može biti crvena ili svijetloplava.

Postavljanje znakova:

Strelica se mora sa šiljkom uvijek postaviti u pravcu gdje se nalazi cilj, a kvadratna platna postavljaju se pozadi strelice i to: jedno platno

³⁵⁴ „Plan veze između Štaba V. korpusa NOVJ i Vazduhoplovne baze NOVJ na Visu“, dopis Štaba 5. korpusa od 17. februara 1945, Arhiv VII, k. 1466 B, reg. br. 12/2.

³⁵⁵ Op. cit, reg. br. 12/2–1.

³⁵⁶ Ovo je pogrešan prevod depeše komandanta 5. korpusa u Štabu 281. vinga za 1. eskadrilu. Ispravan tekst glasi:

„Corps Commander most grateful for prompt response to his request for support and success obtained on road BUSOVAČA – TRAVNIK on Feb 17th.

Na istom dokumentu nalazi se, pored citiranog, i sledeći prevod:

„Komandant (8) korpusa mnogo je zahvalan za našu gotovost da odgovorimo na njegov poziv za pomoć u pogledu bombardovanja neprijateljevih ciljeva i za uspeh koji je postignut na putu Busovača – Travnik na dan 17. februara“!

³⁵⁷ Arhiv VII, k. 1466 B, reg. br. 10/2.

označava da se cilj nalazi na daljini manjoj od 5 km, a dva platna označavaju da je cilj udaljen između 5 i 10 km od signalnog platna.

Ovim platnima trupe na zemlji u isto vrijeme pokazuju našoj avijaciji da se izvjestan položaj ili uporište nalazi u našim rukama, pa se ovaj znak može i za takav slučaj koristiti.

2. – Motomehanizovane jedinice:

Naročito je važno da se održava dobra veza između motomehanizovanih jedinica i avijacije, kad ove izvrše prodor u neprijateljski raspored, jer je u tom slučaju zabuna od strane avijatičara lako moguća.

Zbog toga naše motomehanizovane jedinice imaju na svako motorno vozilo, na gornjim površinama izraditi u bojama našu državnu zastavu sa zvijezdom u kružnom obliku i veličini koju dozvoljava oblik gornje površine vozila.

Našim avijatičarima bit će skrenuta pažnja da naše tenkovske jedinice u prodiranju vrše zamagljivanje, te će i to avijatičarima poslužiti za bolju orijentaciju:

3. – Artiljerija:

U slučaju napada na jače utvrđene položaje u artiljerijskoj pripremi, učestvuje i jurišna avijacija. Za takav slučaj odredit će komandant Armije vrijeme u kome će izvršiti napad avijacija, a ovo može biti u trajanju od 10 do 15 minuta.

Avioni dolaze iznad fronta nešto ranije od određenog vremena i osmatraju eksplozije artiljerijskih zrna. U određeni sat artiljerija prekida vatru, a zatim avioni tuku vatrom svojih topova i mitraljeza one iste položaje koje je tukla i artiljerija.

4. – P. a. odbrana gađa samo sigurno identifikovane neprijateljske avione, dok avione noću i po mjesečini uopće ne gađa!³⁵⁸

Kako se vidi, u uputstvu su prihvaćeni predlozi signalizacije sa platnima, s tom razlikom što su dimenzije povećane. Ovde je, takođe, spomenuta još jedna uloga avijacije – korektura artiljerijske vatre – čiji se podaci, međutim, ne koriste.

I pored naznačenih elemenata i naredbe da se koriste signalna platna, Štab 20. divizije je javio da je jedan avion 29. marta mitraljirao njihove položaje, posle čega je Štab 4. armije naredio Štabu 26. divizije:

„Upoznajte Štab IV korpusa sa upotrebom signalnih platna kad avijacija neposredno saraduje. U protivnom, zabuna je avijacije uvijek moguća!³⁵⁹

Posle nekoliko uzastopnih uspešnih operacija, Štab 4. armije je naredio da dobro izuče iskustva iz proteklih borbi, između ostalog, i sadejstva sa avijacijom.

Sadejstvo sa avijacijom i koordinacija borbenih dejstava mnogo bolje su se odvijala, naročito u prvom periodu napadnih operacija 4. armije, ali su i dalje zadržala neke osnovne slabosti koje su se dešavale

³⁵⁸ Arhiv VII, k. 573, reg. br. 5/1-I; Uputstvo Štaba 4. jugoslovenske armije od 13. marta 1945. štabu 11. korpusa o načinu održavanja veze između avijacije i trupa na zemlji.

³⁵⁹ Iz Knjige depeša 4. armije, Arhiv VII, k. 315 A, reg. br. 2-11/11, depeša br. 256.

i ranije. Uz to, na sadejstvo i koordinaciju borbenih dejstava u negativnom smislu se odrazila zabrana našim eskadrilama od strane Štaba 281. vinga BAF da učestvuju u operacijama.

Štab 4. armije je, kako našoj tako i savezničkoj avijaciji odredio opšte i načelne zadatke. Kako su se akcije odvijale, postavljanje zahteva za dejstva avijacije – bazirana na planovima i zadacima – sadržavalo je naznačavanje ciljeva, dan i čas dejstva, uže koordinate i druge karakteristike ciljeva. To ilustruju sledeći primeri.

Dvadeset i prvog marta, u 14.00 časova, Štab 4. JA je poslao sledeću depešu:

„Za vazduhoplovstvo; 21. III 1945.

Molimo Komandante savezničke avijacije pridate IV armiji³⁶⁰ za slijedeće zadatke tokom 22. marta 1945:

1. – Izviđanje i napad na slijedeće komunikacije:

Sisak – Sunja – Kostajnica – Bos. Novi – Bihać; Novska – Dubica – Sunja; Karlovac – Ogulin – Otočac – Gospić; Sušak – Senj – Otočac.

Izviđanje vršiti rano ujutru, oko podne i pred večer.

2. – Bombardovati i mitraljirati radi uznemiravanja:

Želj. stanice: Karlovac, Ogulin, Sisak, Petrinja, Sunja, Kostajnica, Bos. Novi, Bos. Krupa, Sušak.

Vojnički objekti u Gospiću, Bilaju i Ličkom Osiku, kako je označeno na skicama.

3. – Bombardovanje i mitraljiranje radi uništenja do 07.30 ujutro:

Fortifikacijske objekte u Bihaću (jugozapadni dio grada), Žegar i Pokoj, kako je označeno na skici.

4. – Lovачkom avijacijom štititi raspored naših trupa patroliranjem na frontu Bihaća i Gospića.

Napomena: Naše trupe u napredovanju s juga 21. III 1945. u 14.00 sati na liniji: Drenovača (720519) – Korenica (922354) – Homoljac (768287) – Široka Kula – Bilaj.

Naše trupe u napredovanju sa sjevera 21. III 1945. do 12.00 časova na liniji: Vaganac (922354) – Ličko Petrovo Selo (893359) – Prijeboj (850316) – Plitvički Ljeskovac (850260).

Prema ovome, osim slabijih neprijateljskih dijelova, glavne se njegove snage nalaze na komunikaciji u dolini Une od Bihaća, do ušća rijeke u Savu i u uporištima na komunikacijama: Gospić – Otočac – Ogulin – Karlovac i Otočac – Senj – Sušak.

(Depeša predana u ruke engleskom kapetanu Vinteru³⁶¹ u 14.00 sati)³⁶²

U narednom izveštaju Generalštabu JA, Štab 4. armije navodi da je avijacija tokom 22. marta uspešno sadejstvovala i potpomagala

³⁶⁰ Misli se na skvadronu 281. vinga BAF-a, kao i na naše dve eskadrile, koje, međutim, nisu bile pridodate 4. JA, već su podržavale, u skladu sa planom operacija jugoslovenskih armija, napadne akcije 4. armije

³⁶¹ Vazduhoplovni oficir za vezu BAF u štabu 4. armije

³⁶² Iz Knjige predatih depeša Štaba 4. armije; depeša br. 137. od 21. marta 1945; Arhiv VII, k. 315 A, reg. br. 2–11/11

operacije njenih jedinica, osobito uspješno djelujući po naznačenim komunikacijama u Lici i dolini reke Une, kao i da je preduzeto vrlo efikasno bombardovanje po neprijateljevim ciljevima u, takođe, naznačenim lokacijama u Gospiću, Otočcu i Bihaću.

Tako precizna uputstva nisu se odnosila samo na instrukcije i zahteve Štaba 4. armije, već i nižih jedinica. Tako je, na primer, Štab 26. divizije 23. marta zahtevao dejstvo avijacije, jer su njene jedinice zauzele jako utvrđene i branjene otporne tačke spoljne odbrane Bihaća. Zahtev je sadržavao:

„Treba odmah, bombardovati Bihać na desnoj obali Une, željezničku stanicu i Ribić, i to najhitnije! – Komesar XXVI divizije“!

Štab 4. armije je, odmah po prijemu depeše u 06.30 javio:

„Za avijaciju, 24. III 1945.

Naređeno bombardovanje po traženju XXVI divizije od danas u 09.50 i to odmah! Major Petrović“!³⁶³

Štab 26. divizije je toga dana, 24. marta u 11.45 ponovo zatražio dejstvo avijacije, s napomenom:

„Smjestite naredite da se bombarduje Ribić i okuka koja se nalazi za oko 1000 met. ispod ž. st. Bihać. Skrenuti pažnju da bombe ne padaju sa lijeve obale Une“!³⁶⁴

Iz Štaba 4. armije upućen je zahtev avijaciji da dođe, s većom ili manjom grupom, i bombarduje, prema naznakama, već od 13.000 časova. U izveštaju o borbenom učinku Štabu 281. vinga BAF je javljeno:

„Izveštaj o situaciji 23. marta 1945:

30 uzleta za potpomaganje IV Armije. Spitfajeri su bombardovali B. Novi i Bos. Krupu, gde je 6 bombi palo blizu mosta. Ogulin 2 direktna pogotka na most, 4 na veliku baraku. Bihać – Kostajnica 3 puta izviđanje, bez pokreta na cesti, ali 1 lokomotiva uništena, 1 oštećena u pravcu sjeverno od Bos. Novog. 4 pogotka na bunkere u Žegarju. Cesta Gospić – Otočac – Brinje bez pokreta. Harikeni raketirali Zavalje i Vinca. Drugi harikeni pogodili 6 pogodaka 30–80 stopa od Južne Albane (Istra) i 3 broda se nasukala“!³⁶⁵

Opis, odnosno karakteristike ciljeva koje je trebalo tući ovako su naznačavani.

„3. – Bombardovanje radi uništenja:

Drenovica (720519): utvrđeni položaji sastoje se od 5 bunkera iz armiranog betona, ispred ovih mitraljeska gnijezda, streljački zakloni, žičane prepreke i minska polja.

Meljinovac (740486): četiri armirano-betonska bunkera, ispred njih žičane prepreke i minska polja.

Bukovac (748843): četiri armirano-betonska bunkera, ispred njih mitraljeska gnezda, žičane prepreke i minska polja.

³⁶³ Op. cit, reg. br. 2–12/11.

³⁶⁴ Op. cit, reg. br. 2–13/11.

³⁶⁵ Op. cit. reg. br. 2–13/11.

Ova bombardovanja treba izvršiti do 08.15 sati ujutro.

Bihać (jugozapadni dio grada): bombardovati između 08.00 – 08.30 časova i prostoriju oko Bihaća do 11.00 sati.

4. – Zaštita naših trupa na ostsjeku Bihać patroliranjem od 07.00 – 09.00 časova.

5. – Dnevni borbeni izveštaj:

U toku 22. ov. mj. jedinice XXVI divizije zauzele su s. Malo seoce, Miljević, Željezna Glava (k. 774); Hrastik (k. 705), Vršak (k. 690) su jako utvrđene i ogorčeno branjene otporne tačke spoljne odbrane Bihaća. Ogorčene borbe vode se za Drenovaču (k. 579). Jedinice XX divizije po završenom čišćenju Plješevice, počele su sa prebacivanjem na sektor: Sv. Rok – Lovinac. XIX divizija se sređuje u Koreničkom polju, a sa jednim bataljonom vrši nasilno izviđanje i pritisak na neprijatelja, pravcem: Bijelo Polje – Skupine (1212) – s. Zavalje. Jedinice IV korpusa ovladale su linijom: Vrkašić – Klokot – Baljevac“³⁶⁶

Takvi i slični izveštaji dostavljani su redovno, a zahtevi za avijaciju ponekad i dva – tri puta dnevno. Sve je to uticalo na pravilno planiranje avio-poletanja, formacije grupa, vrstu naoružanja, vreme poletanja, odnosno izvršavanje zadataka, itd.

Osim dostavljanja preciznih lokacija, vrste ciljeva i njihovih karakteristika, avijacija je dobijala podatke i o neprijateljevoj živoj sili, kao u primeru depeše dostavljene 26. marta u 06.30 časova, u kojoj, pored ostalog, stoji:

„Za avijaciju: Tražimo precizno bombardovanje i mitraljiranje neprijateljskog uporišta Čudin Klanac: 10 utvrđenih bunkera, 6 teških topova, 4. pa topa i 400 neprijateljskih vojnika. Glavnina neprijatelja na sekciji 59 od koord. 218834 raskrsnice, do koord. 224835 okuka; na komunikaciji za koord. 220837. Mitraljirati od raskrsnice: koord. 218834 do raskrsnice koord. 202844. Vrijeme: 11.00 – 11.30 26. marta. Potvrda što je moguće prije“³⁶⁷

Takvih primera bilo je ne samo u ličko-primorskoj već i u riječkoj operaciji. Štabovi jedinica su dostavljali podatke o rezultatima borbenih dejstava, no oni nisu bili detaljno opisivani, već su sadržavali samo opšte formulacije o uspešnom, odnosno neuspešnom dejstvu avijacije.

Štab 4. armije je, međutim, pozitivno ocenio sadejstvo avijacije u borbama za oslobođenje istočne Like i Bihaća, naročito period od 20. do 31. marta 1945.

Analiza dejstava avijacije sadržavala je opšte rezultate u pripremnom periodu, zatim u toku borbenih dejstava jedinica 4. armije, uz iznošenje značajnih uspeha:

„I. – Već u toku priprema ovih operacija počela je avijacija sa djelovanjem ispred fronta armije u cilju izviđanja neprijateljskog saobraćaja i uznemiravanja njegovih pokreta u dubljoj pozadini, a vršena su

³⁶⁶ Op. cit, reg. br. 2-16/11.

³⁶⁷ Op. cit, reg. br. 2 – 19/11.

izviđanja i fotografisanja neprijateljskih utvrđenih položaja i fortifikacijskih objekata. U isto vrijeme započinju i napadi bombarderima na neprijateljske štabove, centra veze, skladišta i komunikacijska čvorišta...

II. – Pripremna faza

U pripremnoj fazi pojačano je izviđanje već spomenutih komunikacija, češće su vršeni napadi radi uznemiravanja u Lici, a pojačano je i bombardovanje objekata u dolini Une...

Lovačka avijacija štitila je povremenim patroliranjem raspored naših snaga uspješno.

III. – Borba

U toku prodiranja naše Armije Krbavskim poljem i od Lapca prema Bihaću, avijacija je nastojala presjeći komunikacije i poremetiti saobraćaj iza fronta neprijatelja i na taj način sprečiti dovlačenje rezervi i manevrisanje.

Neposredno potpomaganje naših trupa tokom borbi nije došlo do punog izražaja, jer je napredovanje bilo relativno brzo³⁶⁸

Tokom drugog dela ličko-primorske operacije, prilikom oslobađanja zapadne Like i Hrvatskog primorja, avijacija je uspješno sadejstvovala napredovanju jedinica 4. armije. Štab 281. vinga je, međutim, 1. i 2. eskadrilu slao i u izviđanje severnog Jadrana, Rijeke, poluostrva Istre, do Umaga. Dejstva naših eskadrila nisu bila kontinuirana, kao na primer, u periodu od desetak dana u martu, naročito prilikom oslobađanja i borbi za Bihać. O sadejstvu 4. armije i avijacije stoji:

„I. – Pripremna faza (izviđačka avijacija)

U svrhu izviđanja neprijateljskih položaja: utvrđenih mjesta, skladišta, saobraćaja, komunikacionih čvorišta, a ujedno uznemiravanja neprijateljskih pokreta u dubljoj pozadini, vršena su izviđanja na svim navedenim sektorima.

U istom cilju fotografisan je u razmjeri 1:15.000 teren uz obalu (obalni pojas) počev od Kraljevice do iznad Rijeke, uključivši: Kraljevicu – Bakar – Sušak – Rijeku sa okolnim mjestima, zahvatajući unutrašnjost pomenutog pojasa za otprilike 3–4 km.

Osim gore navedenih djelatnosti, izviđačka avijacija je imala zadatak da barem donekle provjeri prikupljene podatke po našoj obavještajnoj službi, te sa time odredi ciljeve bombarderskoj, odnosno lovačkoj avijaciji.

II. – Borba

Ovaj rad avijacija počinje 10. IV 1945. i nastavlja se uporedo sa ofanzivom naših snaga do oslobađanja Sušaka.

Započinje se bombardovanjem koncentracija neprijateljskih trupa, motornih i drugih vozila, a sa stalnim kontroliranjem svijuju važnijih komunikacija sprečavajući veće pokrete neprijatelja...

³⁶⁸ Iz izveštaja štaba 4. JA od 27. aprila 1945. Generalštabu Jugoslovenske armije o borbama za oslobođenje istočne Like i Bihaća, Zbornik NOR, tom XI, knj. 4, dok. 65.

U toku prodiranja naše Armije sve više prema sjverozapadu avijacija je nastojala da presiječe komunikacije i poremeti saobraćaj iza fronta neprijatelja i na taj način spriječi dovlačenje rezervi, kao i eventualno izvlačenje i manevrisanje.

U ovim operacijama nije došlo do naročite saradnje između trupa na zemlji i avijacije; pomoć koju je avijacija pružila bila je minimalna!³⁶⁹

Premda daje negativnu ocenu sadejstvu i koordinaciji borbenih dejstava, Štab 4. armije, međutim, u daljem izveštaju, navodi niz značajnih uspeha – prema datumima i ostvarenim rezultataima – te zaključuje:

„Za vrijeme svih operacija bila je dosta jaka izviđačka djelatnost sa zadatkom da se što tačnije prikupe podaci o neprijateljskim pokretima, kako bi se samim time mogla približno uočiti namjera neprijatelja“!³⁷⁰

Za razliku od ranije izmene depeša, dostavljanja zahteva avijaciji za dejstva po ciljevima, o kojima su davane opšte i posebne karakteristike, u ovom delu ima malo potrebe za dejstva avijacije. Tako, na primer, komandant 4. korpusa 12. aprila, u 12.45 časova traži:

„Na sektoru između m. Melnica k. 471 i Slunja nalazi se 20 motornih vozila (kamiona). Do sada je ovu kolonu tuklo 4 aviona i to samo mitraljiralo. Potrebno bi bilo da se odmah tuče ova kolona jer su u panici. Avioni neka tuku samo kolonu na komunikaciji a nikako kote pored ove. Avioni neka lete nisko, jer stvaraju paniku“!

Premda nisu precizirani vreme i datum kad avijacija treba da dejstvuje, iz naredne depeše, ali od 13. aprila, komandant 4. korpusa navodi da je naša avijacija tokom dana uspešno dejstvovala po neprijateljevoj koloni.

Pored naznačena tri zadatka avijacije u zapovesti štaba 4. armije, od 29. aprila 1945, štabovima potčinjenih jedinica za opkoljavanje i uništenje neprijatelja na sektoru Rijeka – Klana i oslobađanje Trsta (napad radi uništenja neprijateljevih uporišta; zaštita rasporeda jedinica 4. armije, i izviđanje pred frontom jedinica) avijacija, u stvari, nije ni dejstvovala. Bio je to, naime, period, kada su jedinice 4. armije nezadrživo jurišale i prve ušle u Trst, što nije bilo po volji savezničkih komandanata.

Ocenjujući osnovne elemente saradnje i koordinacije borbenih dejstava između jedinica kopnene vojske i avijacije, komanda 2. eskadrile ističe:

„Do neke uske i trajnije saradnje sa jedinicama naše Armije nije dolazilo:

I) usled pomanjkanja sredstava za vezu;

II) zato što je vezu sa BAF-om obavljalo britansko osoblje pri našim jedinicama, koje je prema obaveštenjima bilo prilično komotno tako da smo zadatke od njih primali ili prekasno, ili nikako;

³⁶⁹ Iz izveštaja Štab 4. JA, od 15. juna Generalštabu Jugoslovenske armije o dejstvima u Lici i Hrvatskom primorju; Op. cit., dok. 103.

³⁷⁰ Iz knjige depeša 4. armije od 7. aprila – 12. maja 1945; k. 315 A, reg. br. 11–11;

III) usled rezervisanosti sa kojom su neki komandanti posmatrali saradnju sa engleskom avijacijom (a mi smo bili u njenom sastavu);

IV) usled potcenjivanja značaja i važnosti saradnje sa vazduhoplovstvom, koje su pokazivale izvesne naše komande.

Saradnja, pak, i kada je bilo, bila je otežana nepovoljnim podacima o cilju i neprijatelju uopšte“!³⁷¹

Komanda 1. eskadrile je smatrala da ni 1. i 2. eskadrila, kao ni čitav BAF, nisu u dovoljnoj meri upotrebljeni za direktnu saradnju i potpomaganje operacija Jugoslovenske armije:

„Veza između B.A.F.-a i jedinice naše vojske nije bila dovoljno dobra.

Od samog početka, u nekoliko navrata, štab eskadrile je pokušao da ovu vezu i saradnju poboljša, ali su ova nastojanja bila ometana, pa i direktno zabranjena od strane B.A.F-a. Također su ova nastojanja nailazila na nedovoljno razumevanje i pomoć od strane Štaba vazduhoplovstva, kao i od strane jedinica Jugoslovenske armije (VIII i V korpus)“!³⁷²

Sadejstvo sa jedinicama ratne mornarice

Problem sadejstva i saradnje sa avijacijom u Mornarici NOVJ je uočen mnogo ranije, s obzirom da je savezničko vazduhoplovstvo već dejstvovalo po neprijateljevim ciljevima i objektima na obalnom, priobalnom pojasu i ostrvima u Jadranskom moru i pre nego što će se nad njima pojaviti 1. i 2. eskadrila.

Štab Mornarice NOVJ je organizovao sadejstvo sa savezničkim, odnosno britanskim vazduhoplovnim i pomorskim snagama na Visu. U Štab Mornarice NOVJ svakog dana, u određeno vreme, dolazio je najstariji britanski pomorski oficir radi dogovora o sadejstvu sa jedinicama RM. U isto vreme, sastanku u Štabu Mornarice NOVJ prisustvovala je i predstavnik 281. vinga BAF-a, takođe, radi dogovora o ciljevima za dejstva skvadrona 281. vinga. Vazduhoplovni predstavnik je, tom prilikom, primao i obaveštenja o rezultatima dejstava avijacije.

U prvo vreme veza između ratne mornarice i vazduhoplovstva održavana je tim putem, a kasnije, kada je na Vis došao Vrhovni štab NOV i POJ, Štab Mornarice NOVJ je preko radio-stanice bio u kontaktu sa 1. i 2. eskadrom NOVJ. Iako su naređenja za dejstva naše dve eskadrile izdavali saveznici, Štab Mornarice NOVJ je putem depeša VON-u Štabu 281. vinga BAF-a, zahtevao dejstva avijacije.

Svi zahtevi za dejstvo avijacije, koji su traženi takođe putem radio-depeša, komande POS-ova su slale preko Štaba Mornarice NOVJ, osim kada su zahtevana neposredna dejstva. To je bio slučaj u riječko-tršćanskoj operaciji, ali i tada vrlo retko.

³⁷¹ Izveštaj komande 2. eskadrile Štabu Vazduhoplovstva JA; Zbornik NOR, tom X, knj. 2, dok. 206.

³⁷² Izveštaj komande 1. eskadrile Štabu vazduhoplovstva JA; Op. cit., dok. 197.

Obaveštenja Štaba Mornarice NOVJ i štabova njenih pomorskih obalskih sektora (POS) u početku, ipak, nisu bila tako precizna. Tako se u vreme kada su Nemci, noću 10/11. septembra 1944, otpočeli da prebacuju svoje snage iz Trpnja u Ploče i kada se očekivalo i prebacivanje veće količine ratnog materijala sa Korčule preko Pelješca ka ušću Neretve, Štab V POS, između ostalog, je pominjao i sledeće:

„Skrenuti pažnju avijaciji na patroliranje puta Orebić – Vručica – Trpanj, kao i na bombardovanje obale u Trpnju i Orebiću i Ploči“!³⁷³

Šestog septembra su jedinice II POS obavestile Štab Mornarice NOVJ da će u noći 9/10. septembra napasti Novalju na Pagu:

„Molimo obavestite Savezničko vazduhoplovstvo i Savezničku flotu, da dana 9, 10. i 11. ne tuku Novalju i saobraćaj na liniji Novalja – Škrda – Olib“!³⁷⁴

Jedinice III POS nisu, međutim, uzimale u obzir detaljno postavljanje zahteva za avijaciju. U depeši poslanoj 6. septembra prenose izveštaje radio-telegrafiste u V POS-u, koji je javio da se nemačke jedinice povlače iz Zatona, te da kreću u čestim kolonama komunikacijom Šibenik – Drniš – Benkovac i Roški Slap – Drniš:

„Zadarski odred javlja: nepr. snage namjeravaju ispod Velebita na Hrvatsko primorje. Potrebno redovito bombardovanje na primjer – garnizona uz obalu našeg sektora“!³⁷⁵

Jedna depeša mornaričke pešadije III POS, u kojoj je traženo da avijacija napadne Tkon, sadržavala je, međutim, veoma precizne podatke – datum i čas dejstva avijacije. Britanski oficir za vezu u Štabu Mornarice NOVJ je ovu depešu blagovremeno prosledio Štabu 281. vinga BAF. Međutim, ipak je došlo do nesporazuma: naime, avijacija je tukla Tkon i Biograd 11. septembra u 07.00 časova iako su u zahtevu bili drugačiji podaci:

„Jedinice bataljona bile u neposrednoj blizini Tkona. Avijacija nije tukla naznačene ciljeve. Napad na Tkon nije izvršen. Jedinice izvučene bez gubitaka. 10. sept. u 07.00 ponovo avijacija bombardirala Tkon. Tučen samo jedan cilj u gornjem selu“!³⁷⁶

Devetnaestog septembra 'spitfajeri' 1. eskadrile su izviđali obalu od ušća Neretve do Zadra. Štab V POS je toga dana, ali tek u 15.30 javio da se u Trpnju nalazi veća koncentracija neprijateljevih jedinica i ratnog materijala koji se prebacuje u Ploče, zatražeći dejstvo avijacije:

„Očekuje se napuštanje Pelješca. Potrebna vazd. aktivnost na Pupnatu, Orebić – Vranica – Trpanj i obale kod Trpnja – Orebića i Ploče. Prebacivanje iz Trpnja vrše devet brodova“!³⁷⁷

³⁷³ Zbornik NOR, tom VIII, knj. 3, dok. 13.

³⁷⁴ Iz Knjige depeša Štaba Mornarice NOVJ, depeša br. 59, od 6. septembra 1944; Arhiv VII k. 2073, reg. br. 6/1.

³⁷⁵ Op. cit; depeša br. 52 od 6. septembra 1944.

³⁷⁶ Op. cit; depeša br. 12. od 12. septembra 1944.

³⁷⁷ Op. cit; depeša br. 45. 14. septembra 1945. u 12.45

To su, naime, bili delovi nemačkog 750. pešadijskog puka 118. divizije, po čijim su koncentracijama trupa dejstvovali 'spitfajeri' 1. eskadrile, 14. septembra 1944, sa velikim uspehom.

S obzirom na odloženi napad na Tkon, Štab Mornarice NOVJ je odredio 15. septembar za dejstvo avijacije, te je III POS dan ranije zatražio dejstvo avijacije:

„Treba bombardovati prvo izvidnice i gornje selo oko Kalvarije a kao zadnje bunkere uz more. Bacite što više bombi. Mi ćemo biti spremni. Vrijeme za napad nam odgovara“!³⁷⁸

Ponekad su zahtevi za dejstvo avijacije obuhvatali duži vremenski period. Tako komanda III POS, kojoj je javljeno da će noću 27/28 i 28/29. septembra saveznička mornarica patrolirati kočama Ist – Rivanj – Zadar, zahteva:

„Saveznički lovci bombardirat će i mitraljirati Sv. Mihovil – Preko – Pučanik – Tkon“!³⁷⁹

Pritom se, kao što se vidi, ne navodi pozicija neprijateljevih ciljeva, niti da li se na tom mestu nalazi koncentracija neprijatelja ili je on u pokretu. Najveće probleme sadejstva 1. i 2. eskadrile NOVJ i savezničke avijacije sa Štabom Mornarice NOVJ, predstavljalo je odsustvo obaveštavanja o bitnim izmenama. Tkon se, tako, ponovo spominje u depeši III POS 4. oktobra:

„DDDD br. 31. 4/X. Tkon u našim rukama. Borbe trajale dva i pol. sata. Detalji slede. Tkon ne bombardovati“!³⁸⁰

S obzirom da su jedinice III POS izvršile diverziju u nemačkom sistemu komandovanja (presečen podvodni kabao Preko – Zadar) te nisu više bili u stanju da efikasno gađaju mesto Iž i ometaju saobraćaj do Ždrelca, pomoć iz vazduha im je bila hitna i neodložna:

„Preko blokirali sa obje strane. Treba čim prije bombardovati uzastopno i prvenstveno Triška, kazati im ciljeve u Preku. Plan ciljeva ima vaš informativni. Sv. Mihovil nije sada važan za bombardovanje“!³⁸¹

Radi identifikacije brodova Mornarice NOVJ, bili su određeni znaci raspoznavanja:

„DD br. 30. 21/X u prostoru između Ist – Silba – Novalja – južna obala Paga – Vir – Ist kreću se po danu naši brodovi. Molimo da se avijacija upozori na to. U slučaju preletanja aviona nad našim brodovima, brodovi će u znak raspoznavanja ispaliti dvije crvene rakete“!³⁸²

Krajem oktobra 1944. jedinice V POS bile su izložene dejstvu neprijateljeve avijacije, koja je vršila nasilna, odnosno taktička izviđanja

³⁷⁸ Op. cit; depeša br. 47. od 14. septembra 1944. u 17.15

³⁷⁹ Op. cit; depeša br. 59. od 25. septembra 1944.

³⁸⁰ Op. cit; depeša br. 58. od 4. oktobra 1944, u 11.30

³⁸¹ Op. cit; depeša br. 29. od 15. oktobra 1944, u 19.00

³⁸² Op. cit; depeša br. 49. od 21. oktobra 1944. u 15.00

i pri tom mitraljirala brodove Mornarice NOVJ. Štab V POS je skretao pažnju na neprijateljevu avijaciju, ali i pored patroliranja i letenja u zoni očekivanja, susreta između savezničkih pilota i nemačkih nije bilo.

Za naredno planiranje avijacije bili su dragoceni izveštaji u kojima je Štab Mornarice NOVJ javljao o rezultatima i efektima dejstava avijacije i novim promenama:

„17. nov. savezničke snage bombardovale su neprijateljski položaj Krištofor na otoku Rabu. Od bombardovanja skoro sve oružje kao i izvidna i radio-stanica uništeni su. Kao reakciju na taj napad neprijatelj je dovukao na otok Rab novu bateriju od više topova 88 m/m, sa odgovarajućom protivavionskom zaštitom, u jačini od 95 ljudi. Ostali položaji na Rabu ostali su nepromenjeni, tako da Rab i dalje predstavlja jako utvrđen otok koji brani prilaze Planinskom kanalu“³⁸³

Štab II POS je redovno slao pregled stanja, a depeše takve sadržine bile su upućivane, preko određenih veza, i Komandi BAF. U izveštaju – pregledu stanja na dan 4. oktobra, II POS navodi:

„Na Krku neprijatelj operiše oko Omišlja. Jedan dio snaga prebacio na Rijeku. Uglavnom pljačkali po Krku. Naša četa nema gubitaka. 3/X u 16.00 sati tri torpilj. isplovile iz Rijeke i bile napadnute od 9 Spitfire-a. Do noći ostale pred lukom“³⁸⁴

S obzirom na predstojeće akcije i ometanja pomorskog saobraćaja, Štab II POS, 7. oktobra, zahteva dejstvo avijacije:

„Molimo da se svakako 8. i 9. ov. mj. tuče avijacijom baterija Karlobag. Potrebno radi akcije na Pagu, pošto se tu Nijemci sve više učvršćuju. Molimo izvestite da li možemo računati na avijaciju“³⁸⁵

Neposredno pre otpočinjanja borbi Mornarice NOVJ u završnim operacijama za oslobodenje zemlje, i niza preduzetih desanata, posebno pri oslobađanju ostrva u severnom Jadranu i vrlo uspelog desanta na Istru, Štab Mornarice je, 3. februara 1945, uputio jedan dopis 1. eskadrili NOVJ o potrebi češće međusobne saradnje. U stvari, to je bio odgovor na predloge koje je komanda 1. eskadrile NOVJ uputila Štabu 8. korpusa NOVJ, a koji su išli preko Štaba Mornarice NOVJ. U tom dopisu stoji:

„1. – Od mornaričkih jedinica sada jedino II POS održava vezu sa RAF-om preko saveznika u Zadru. Traženje angažovanja vazduhoplovstva sa naše strane, šaljemo preko naše radio-stanice na Visu. Smatramo da bi se na ovaj način i dalje moglo izveštavati s time da bi se našla mogućnost brzog djelovanja na temelju naših obavještavanja.

Jedinice NOVJ koje imaju u svojem sastavu savezničke oficire za vezu šalju preko njih svoja traženja RAF-u. Ovo važi za VIII i II korpus.

³⁸³ Iz izveštaja Štaba II POS, od 3. decembra 1944, Štabu Mornarice NOVJ, Arhiv VII, k. 2066, reg. br. 5-1/4.

³⁸⁴ Iz Knjige depeša Štaba Mornarice NOVJ; Arhiv VII, k. 2073, reg. br. 6/1; depeša br. 39. od 7. novembra 1944, u 08.30.

³⁸⁵ Op. cit; depeša br. 51. od 7. novembra 1944. u 17.00

Nadalje smatramo da bi se preko naše stanice u Visu dostavljale za vaš Štab depeše koje se odnose na brzo djelovanje, s obzirom da smo u mogućnosti dosta brzo saznati za stanje na liniji fronta i za potrebu učestvovanja vazduhoplovstva.

U pogledu održavanja radio-veze usvajamo vaš predlog. Prosledujemo vaš izveštaj Štabu VIII korpusa, te po dogovoru moglo bi se pristupiti odmah organizaciji veze.

2. – Referent za vezu Štaba Mornarice izradiće plan za vezu, a prema konačnoj odluci dogovorenoj od Štaba VII korpusa.

3. – Dosadašnja saradnja izneta je u tački 1. Saradnja je bila prilično nestabilna i retka. Rezultate nam nije moguće uvijek dobiti odmah nakon provedenog napada, a katkada ih uopće nije moguće dobiti. Ovo naročito važi za udaljenija mesta napada.

Mornaričkoj stanici na Visu naredićemo da se premesti u blizinu aerodroma, a isto tako odobrava se korištenje stanice po vašim telegrafistima radi trenaze“!³⁸⁶

U desantnim operacijama na ostrva Pag i Rab Pomorska komanda severnog Jadrana je pohvalila dejstva avijacije, kao rezultat sadejstva i koordinacije borbenih zadataka:

„6) Tok akcije je na Pagu razvidan je iz priloženih operativnih izveštaja. Kao nadopunu dostavljamo:

a/ Avijacija:

4. IV u 07.00 sati 5 Spitfire-a kružilo iznad položaja oko Paga. Jedan avion bacio zapaljivu bombu na Gradac, a ostali mitraljirali. Vremenske prilike vrlo slabe, izvid slab. Maglovito i stalna kiša.

1400 sati 5 Spitfire-a bombardovalo položaje oko grada Paga i predeo između grada i groblja. Vremenske prilike dobre. Sunce, vedro. Jedan aparat oštećen od neprijateljske vatre prisilno se spustio iznad Košljuna. Pilot sasvim lako ogreben i spasen.

5. IV 1400, bombardovanje neprijateljskih položaja između grada i groblja. Mitraljiranje položaja.

1545: 5 Spitfire-a ponovo baca rakete na položaje oko grada i na bunkere“!³⁸⁷

Radi akcije na ostrvo Rab, Pomorska komanda severnog Jadrana je svojim plovnim sredstvima prevezla jedinice 4. armije koje su učestvovala u ovoj operaciji, kao Kvarnerski odred mornaričke pešadije i obalnu bateriju:

„Radi što brže likvidacije bile su angažovane naša i saveznička avijacija i tri saveznička LCT.³⁸⁸ Radi brzog napredovanja naših snaga na sam dan borbe nije stupila u dejstvo avijacija...

³⁸⁶ Arhiv VII, k. 1466 B, reg. br. 11/2.

³⁸⁷ Iz izveštaja Pomorske komande severnog Jadrana, od 9. aprila 1945, Štabu Jugoslovenske mornarice o akciji na Pagu 4. i 5. aprila, Zbornik NOR, tom VIII, knj. 3, dok. 158.

³⁸⁸ Landing Craft Tank – desantno-jurišni čamac za prevoz tenkova.

Avijacija je tukla položaje na Rabu 11. aprila pre i posle podne. Radi vrlo brzog razvijanja borbe na dan 12. aprila avijacija nije intervenisala“!³⁸⁹

Iako su bili utvrđeni osnovni elementi sadejstva između avijacije i jedinica mornarice, avijacija nije izvršila zadatak predviđen prethodnim planom. To se dogodilo tokom akcije i zaštite desanta na Krk, 16. i 17. aprila, kada su elementi bliske borbene podrške utvrđeni na sastanku predstavnika Štaba Pomorske komande severnog Jadrana i Štaba britanske pomorske komande za operacije u severnom Jadranu:

„Predviđeno je bilo da u ovoj akciji učestvuju saveznici sa mornaricom za posredno osiguranje konvoja za vrijeme plovidbe, zatim da avijacija bombarduje garnizone u vremenu od 0600 sati do 0800 sati. Međutim, avijacija na osnovu zahtijeva IV armije nije učestvovala“!³⁹⁰

Slična situacija je bila i prilikom desanta na Cres i Lošinj, 20. i 21. aprila 1945. O izostavljenom dejstvu avijacije – neposrednoj borbenoj podršci, stoji:

„Avijacija: Radi istovremenog nastupanja IV armije na području Gorski kotar – Sušak – Rijeka, avijacija je bila previše zauzeta i nije mogla da potpuno izvrši zadatke postavljene po Štabu IX divizije. Stoga je tražena pomoć grupe Beaufightera³⁹¹ iz Italije kao pomoć za likvidaciju poslednjeg neprijateljskog utvrđenja na poluotoku Jablanac“!³⁹²

Prema operacijskim dnevnicima 1. i 2. eskadrile, situacija je, međutim, donekle drugačija:

– ostrvo Pag, čije su akcije oslobađanja trajale 4. i 5. aprila, napadano je oba dana, a kasnije, tokom izvođenja vazduhoplovne pripreme za desantna druga ostrva, povremeno nadletano;

– ostrvo Rab, za koje su vođene borbe od 10 – 14. aprila, izviđano je počev od 7. aprila, a od 10 – i traženje mina; samo 11. aprila piloti 2. eskadrile izvršili su pet izlazaka, prilikom čega su 18 'harikena' dejstvovali nad Krkom, Rabom, Crikvenicom, itd. i kada su uspešno napadnuti artiljerijski položaji na rtu Stojan na Rabu; 13. aprila avijacija je takođe dejstvovala nad severnim Jadranom, a posebno kod ostrva Krka i mesta Novog;

– ostrvo Krk, oko koga su se vodile borbe 16. i 17. aprila, bilo je meta pilota 2. eskadrile 16. aprila, dok je vazduhoplovna priprema vršena i ranije, i

– ostrva Cres i Lošinj, koja su oslobođena 20. i 21. aprila, bila su objekti dejstava avijacije još u vazduhoplovnoj pripremi, a posebno 18. aprila, kada su piloti 2. eskadrile izvršili osam izlazaka (u vazduhu

³⁸⁹ Iz izveštaja Pomorske komande severnog Jadrana, od 17. aprila 1945, Štabu Jugoslovenske mornarice o akciji na Rabu 12. aprila; Op. cit., dok.165.

³⁹⁰ Iz izveštaja Pomorske komande severnog Jadrana, od 21. aprila 1945, Štabu Jugoslovenske mornarice o akciji na Krk 17. aprila; Op. cit., dok. 168.

³⁹¹ Odnosi se na avione tipa 'bofajter' kojim je bio naoružan 39. skvadron 254. vinga BAF, kao i još dva skvadrona – 16. i 19 (oba južnoafrička). Zahtev, međutim, nije mogao njima biti upućen, već Štabu BAF

³⁹² Iz izveštaja Pomorske komande severnog Jadrana od 24. aprila Štabu Jugoslovenske mornarice o akcijama na Cresu i Lošnju 20. i 21. aprila; Op. cit., dok. 170.

ukupno bilo 27 aviona, u vremenu od 08.15 – 19.40) od čega tri nad Cresom; 20. aprila 1 eskadrila je bombardovala topovske položaje na Lošinj.

Štab Jugoslovenske mornarice, odnosno pomorske komande, smatrao je da je sadejstvo najpotrebnije putem neposredne borbene podrške, dok nisu uzimali u obzir vazduhoplovnu pripremu (odnosno I fazu), niti praćenje neprijatelja u odstupanju (III faza vazduhoplovne podrške).

Ipak, do tešnjeg kontakta i boljeg sadejstva upravo u neposrednoj borbenoj podršci dejstava desantnih snaga dolazi prilikom zaštite pomorskog desanta na Istru. Tako je, 25. aprila, 14 'harikena' 2. eskadrile NOVJ od 08.50 do 18.20 časova štitilo konvojiranje motornih torpiljarki i brodova za iskrcavanje, koji su prevozili jedinice 9. NO divizije i Kvarnerskog odreda mornaričke pešadije, koje su se iskrcale kod Brešća, Mošćenice i Plomina. Smena aviona se vršila u vazduhu prema utvrđenom planu i svi zadaci neposredne podrške su izvršeni. Sva osmatranja su redovno javljana putem radio-veze Komandi severnog Jadrana, a posebno mesta nalaženja morskih mina, koje su piloti pokazivali obrušavanjem aviona ka morskoj površini.

Za uspešno izvršene zadatke neposredne zaštite 25. aprila (operacije 128 – 134. 1 eskadrile NOVJ) Štab Jugoslovenske mornarice je uputio zahvalnicu.

Odnosi sa Štabom 281. vinga BAF

Balkansko vazduhoplovstvo (Balkan Air Force – BAF) u čijoj su operativnoj i administrativnoj nadležnosti bile 1. i 2. eskadrila NOVJ, formirano je, 7. juna 1944, sa trostrukim zadatkom:

(1) koordiniranje operacija sa britanskim kopnenim snagama na Balkanskom poluostrvu;

(2) usklađivanje dejstava nad teritorijom Jugoslavije prema traženjima Vrhovnog štaba NOV i POJ, i

(3) vođenje operacija nad istočnim Sredozemljem.

Jedinice BAF bile su promenljivog sastava. Neposredno po formiranju Balkanske vazduhoplovne snage satojale su se iz sledećih skvadrona:

- „– 1 Halifax squadron;
- 1 Lysander squadron;
- 1 Liberator squadron (Polish);
- 3 C47 squadrons (One RAF; Two USAAF);
- 1 US squadron of Fortresses and Liberators;
- 1 Savoya Marchetti SM 82 squadron (Italy Air Force);
- 1 Cant 1007 squadron (IAF);
- 1 Russian squadron of C47s under operational control.“³⁹³

³⁹³ Podaci prema: „Royal Air Force Operations over Yugoslavia 1941 – 1945“; iz saopštenja pukovnika E. Neslaw na Britansko-jugoslovenskom skupu istoričara novembra 1976. u Londonu; materijal kod autora.

Svi ovi skvadroni, praktično, nalazili su se u okviru 334. vinga, koji je još u januaru 1944. sa aerodroma Brindizi i Lece izvršavao zadatke nad Jugoslavijom, dopremajući jedinicama NOVJ sredstva ratne tehnike, opremu i materijal. Na dan 21. avgusta 1944. bio je sledećeg sastava:

E/b	Wing	Squadron	Aircraft	Airport	Primedba
1.	Štab BAF			Bari	
2.	281.	6. 32. 249. 253. 352 (Y) 351. (Y) ³⁹⁴	'Hariken IV RP' 'Spitfajer Vc' 'Spitfajer Vc' 'Spitfajer IX' 'Spitfajer Vc' 'Hariken II c'	Kane Kane Kane Kane Kane Benina	1 flajt-Vis
3.	283.	102 (It) 155 (It)	'Maki 202' 'Maki 205'	Leverano „	
4.	254.	13 (Helenic) 16 (J. Af) 19 (J. Af) 39. 213.	'Baltimor V' 'Bofajter X' 'Bofajter X' 'Bofajter RP' 'Mastang IV'	Biferno Biferno Biferno Biferno Biferno	
5.	334. (za spec. namene)	148. 1586 flajt (Polj) 60 (USAAF) 1 (It) 88 (It)	'Halifaks' 'Halifaks' 'Dakota' (Dc-3) 'Savoja marketi 82' 'Cant 1007'	Brindizi Brindizi Brindizi Lece Lece	Potčinjen operativno
6.		267 (USAAF)	'Dakota' (Dc-3)	Bari	„
7.		25 (J. Af)	„	„	
8.	Maintenance Unit	123.		Kampa-marino	A sekc. – Leverano
9.	R.A.F. Station			Vis	
10.	RAF regimente, skvadroni	1321. ving 2923. skvadron 2926. skvadron 2825. skvadron	LPAA LPAA SPAA	Bari Kane Biferno Vis	

U sastavu BAF-a, koji je dva meseca po formiranju predstavljao izuzetno jaku vazduhoplovnu grupaciju, nalazile su se vazduhoplovne jedinice naoružane različitim tipovima aviona i različitog nacionalnog pilotskog sastava. Tako je 13. grčki skvadron u BAF došao iz Pustinj-skog vazduhoplovstva (Desert Air Force – DAF); 39. skvadron sa Sardinije, a 213. je prebazirao iz Egipta. U 254. ving su prebazirani 16. i 19. skvadroni, koji su ranije pripadali Južnoafričkom vazduhoplovstvu (SAAF – South African Air Force), a 14. skvadron iz 328. vinga Severozapadnog afričkog obalskog vazduhoplovstva (NWACAF –

³⁹⁴ Druga eskadrila NOVJ se, tada, nalazila na obuci i u sastav 281. vinga ulazi po prebaziranju na erodrom Kane.

North West African Coastal Air Force); 32. i 213. skvadroni pripadali su Sredozemnom savezničkom obalskom vazduhoplovstvu (MACAF – Mediterranean Allied Coastal Air Force).

U jesen 1944. došlo je do novih formacijskih izmena u BAF-u, tako da su neki skvadroni otišli, a drugi se prebazirali. Na kraju decembra 1944. BAF je imao sledeće skvadrone:

„– 4 Spitfire squadrons (Two Hellenic Air Force; 76. squadron i No. 352. (Y);

– 2 Mustangs squadrons;

– 2 P 39 squadrons;

– 2 Macchi squadrons (Italy Air Force);

– 3 Beaufighter squadrons;

– 1 Marauder squadron;

– 2 Baltimore squadrons;

– 2 RP Hurricane squadrons (One Italy Air Force; No. 351 (Y)).“

Prva eskadrila NOVJ (No. 352. Yugoslav Squadron) u formacijskom sastavu BAF, odnosno 381. vinga, nalazila se od prebaziranja, na aerodromu Kane, 12. jula 1944, a 2. eskadrila NOVJ (No. 351 Yugoslav Squadron) od početka oktobra, takođe posle dolaska u Kane.

O operativnoj podređenosti Štabu 281. vinga BAF, komanda 1. eskadrile navodi sledeće:

„Položaj nam je vrlo nezgodan. U jednom pogledu smo potpuno podređeni Saveznicima. Ni jedan let ne možemo da izvršimo bez njihovog odobrenja. U drugom pogledu slaba veza i slaba koordinacija između BAF-a i naših komandi je očita na svakom koraku. Radi toga često moramo da izvršavamo zadatke koji su po našem mišljenju besmisleni. Ne znamo kakve su želje naših jedinica koje bi trebalo da pomažemo. Ne znamo kakvi su rezultati našeg rada, ne dobivamo izveštaje o sudbini nestalih pilota, itd“!³⁹⁵

Pri kraju 1944. godine 1. eskadrila je bila jedini skvadron BAF koji je imao u naoružanju 'spitfajer Vc', dok su drugi skvadroni već bili prenaoružani 'spitfajerom IX' ili 'mastangom III'.

Vrhovni komandanta NOV i POJ je još, 26. avgusta, intervenisao kod Britanske vojne misije pri Vrhovnom štabu NOVJ da se i 2. eskadrila NOVJ prenaoruža novim tipom aviona:

„Pošto je avion tipa Hurricane, sa kojim je naoružana 351. eskadrila, već zastareo i izašao iz serijske izrade, molim da se ova eskadrila naoruža savremenijim tipom aviona, na primer Taifun, kako bi eskadrila bila modernije naoružana i spremljena za predstojeće operacije“!³⁹⁶

O problemima koje piloti 2. eskadrile imaju zbog aviona 'hariken IV RP', komanda 2. eskadrile smatra:

„Eskadrila je bila naoružana sa 16 lovačko-raketnih aviona tipa Hurricane MK IV R. P. Kao lovački avion ovaj tip je zastario, ali usled

³⁹⁵ Iz izveštaja komande 1. eskadrile NOVJ, od 24. decembra 1944, Štabu Vazduhoplovstva NOVJ; Zbornik NOR, tom X, knj. 1, dok 177.

³⁹⁶ Iz pisma vrhovnog komandanta NOV i POJ, od 26. avgusta 1944, Britanskoj vojnoj misiji, Arhiv VII, k. 1449, reg. br. 9/7.

otsustva neprijateljske lovačke avijacije njegova primena kao lovačkog aviona nije nastupila. Za raketno naoružanje tip je takođe zastario, što je izvršavanje zadataka činilo težim i opasnijim. Zbog svega ovoga problem prenaoružavanja eskadrile nametao se je svom silinom rukovodstva eskadrile već od samog početka. Vredno je uzgred napomenuti da je pored naše eskadrile u Evropi bio još svega jedan RAF-ov skvadron naoružan Hurricane-ima. Zbog toga je komandant, kapetan Cenić tražio preoružavanje bilo Spitfire-ima VIII, odnosno IX, bilo pak avionima tipa Typhoon. Nadležne engleske vlasti su to uvek odbijale sa motivacijom da naše vlasti takvo preoružavanje ne zahtevaju!³⁹⁷

Komanda 1. eskadrile je novembra 1944. tražila, takođe, prenaoružavanje sa 'spitfajera Vc' na 'spitfajer VIII' ili 'spitfajer IX', obrazlažući to ovako:

„Naš skvadron je sada jedini u Italiji naoružan sa Spitfajer V avionima. Sve ostale BAF-ove eskadrile su preoružane na Spitfajer VIII, Spitfajer IX ili Mustang.

Prošlog meseca pismom upućenim BAF-u traženo je preoružavanje na Spitfajer VIII ili IX, ali do sada nije primljen nikakav odgovor.

Mišljenja komandanta Winga-a po ovom pitanju jeste, da rešenje istog spada u nadležnost britanskog ministarstva vazduhoplovstva, da će se na to rešenje dugo čekati, i da bi se jedino ličnom intervencijom maršala Tita moglo ovo preoružavanje ubrzati.

Rešenje ovog pitanja je postalo hitno i važno iz sledećih razloga:

– Spitfajer V avioni su prilično istrošeni i inferiorni su modernim lovačkim avionima;

– relativno slabiji motor je do krajnosti opterećen kada se na avion montiraju bombe i dopunski rezervoari;

– mogućnost 'izvlačenja' je prilično slaba, što je važno kod napada u planinskom terenu;

– kod napada na jako branjene ciljeve potrebna je što veća brzina;

– kada se operacije prenesu u blizini Zagreba, ili još dalje, postojaće mogućnost susreta sa neprijateljskim avionima – lovcima!³⁹⁸

U okviru Sredozemnog savezničkog vazduhoplovstva Britanci su u toku drugog svetskog rata raspolagali avionima tipa:

– lovci: Mosquito 19 (noćni lovac); Mosquito 16 RP; Mosquito 6 intruders (jurišnik); Spitfire 9 (tactical-reconnaissance fighter – taktički lovac izviđač); Spitfire 11 RP; Beaufighter 10 (lovac-jurišnik);

– lovci-bombarderi; Mustang 3; Mustang 4; Kittyhawk 4; Spitfajer 5; Spitfajer 9; Hurricane 4; Hurricane 4 RP;

– bombarderi: Boston 3; Boston 4; Boston 5 (laki bombarderi); Marauder 3 (srednji bombarder); Liberator 6 (teški bombarder) i Baltimor;

– izviđači: Wellington; Walrus i Warwick (avioni-amfibije).

³⁹⁷ Iz izveštaja komande 2. eskadrile NOVJ, od 1. jula 1945, Štabu Vazduhoplovstva JA; Zbornik NOR, tom X, knj. 2, dok. 206.

³⁹⁸ Arhiv VII, k. 1466, reg. br. 13/2

Problem izlaska iz BAF komanda 1. eskadrile je ponovo postavila i krajem februara 1945. s obzirom na problem organizacije i načina komandovanja:

„Pošto su sva ostala saveznička vazduhoplovstva (grčko, francusko, 'kraljevsko' jugoslovensko, pa i italijansko) uvijek bila samostalna (disciplina, rukovodioci, uniforma, itd) i jedino u operativnom pogledu i na snabdevanju su bila pod RAF-om, smatramo da sada nema nikakvog razloga, da mi i nadalje ostanemo u dosadašnjem potpuno ovisnom položaju“!³⁹⁹

Mnogi problemi, zapravo, vuku korene još od prikupljanja ljudstva i formiranja naših eskadrila:

„Wing Comander Selby je raspoređivao naše ljudstvo. On je na oko vrlo ljubazan ali je radio kako je hteo. Pravio je često smetnje oko rasporeda...“

Wing Commander Proctor je bio komandant naše 1 eskadrile sa kojom je i sada. On je Irac. Učestvovao u ratu od početka. Ima veliko ratno iskustvo, zalagao se mnogo u obuci osoblja i organizaciji. Katkad je bio grub i netaktičan prema našim ljudima...

Naši ljudi su uvek korektni prema saveznicima. Nije bilo ni jednog ozbiljnijeg izgrada“!⁴⁰⁰

Saveznici nisu dozvoljavali da im se neko meša u operativno komandovanje i administraciju. Obe eskadrile su imale svu letačku administraciju po uzoru na ostale britanske skvadrone, postupali su prema naredbama britanskih komandi vlasti, a u početku i dvojno komandovanje. Komandant skvadrona, potpukovnik Proktor bio je na čelu 1. eskadrile sve do 16. septembra 1944, kada je pozvan na Srednji istok. Poslednji Britanac napustio je 1. eskadrilu početkom januara 1945. kada je od Štaba 281. vinga BAF stigla naredba u kojoj se osoblje 1. eskadrile pohvaljuje za uspešan rad, kao i da se može porediti sa ostalim skvadronima pod njegovom komandom. Piloti su bili osposobljeni da preuzmu i druge tipove aviona, i da efikasno deluju i po ispisu iz RAF-a.

Odlaskom Vrhovnog štaba NOV i POJ sa Visa, a sa njim i Vazduhoplovnog odeljenja VŠ, pripadnici obe eskadrile izgubili su svaki kontakt. Predloženo je da se sa Vazduhoplovnim odeljenjem VŠ održava radio-veza preko Štaba Mornarice NOVJ, sa kojim je bila uspostavljena radio-veza. Komanda 1. eskadrile je posebno insistirala na tome, jer je odbijen njihov predlog da avionima prelete za Zemun, kao i da za obe eskadrile – koje su iako u formacijskom sastavu savezničkog vinga, bile bez koordinacije u svakom pogledu – Vazduhoplovno odeljenje imenuje neku vrstu zajedničkog vojnog rukovodstva vazduhoplovnih jedinica u sastavu RAF-a.

³⁹⁹ Op. cit, reg. br. 17/2

⁴⁰⁰ Iz izveštaja majora Milana Simovića „Naši vazduhoplovcu u Africi“, Arhiv VII, k. 1450, reg. br. 13/L-4.

Osim isticanja uspešnog rada 1. eskadrile, i 2. eskadrila je, takođe, važila za bolju jedinicu u BAF-u. Prilikom njenog formiranja većina pilota je bila van letačkog treninga, a mnogi od njih nisu leteli modernim lovačkim avionima. Pored toga, piloti, pre svega u 1. eskadrili, bili su relativno stari (30–40 godine). Pri svemu tom, eskadrile su uspele da se brzo izjednače sa ostalim skvadronima u letačkom i tehničkom pogledu, a da ih i prevaziđu u savesnosti i upornosti u izvršavanju zadataka.

U prva četiri meseca gubici pilota u 1. eskadrili bili su veliki – ukupno šest, tako da se broj pilota sveo na 14, mada je taj broj, praktično bio i manji ako se uzme u obzir da su npr. zbog bolesti pojedini piloti manje leteli. Komanda 1. eskadrile je smatrala da britanski komandni kadar skoro da nije ni uvažavao tu činjenicu, čak ih je znatno više opterećivao u izvršavanju zadataka nego ostale pilote, odnosno skvadrone.

U vezi sa načinom komandovanja britanskog komandnog osoblja i ocene komandovanja i upotrebe 1. eskadrile NOVJ od strane Štaba 281. vinga BAF, ističe se sledeće:

„Operativna komanda i izdvajanje zadataka je bilo potpuno u rukama britanskih komandanata (komandant 281. Wing-a i komandant R.A.F. station Vis), prema naređenjima i obaveštenjima koja su oni primali od B.A.F.

Oni su naređivali sve pojedinosti, kao: cilj, broj aviona, vreme poletanja i način izvršenja zadatka, tj. sa bombama ili samo mitrljiranjem. Komandantu Prve eskadrile nije bilo dozvoljeno da vrši operacije po vlastitoj inicijativi.

Saradnja i veza sa jedinicama Jugoslovenske armije takođe je bila potpuno u rukama B.A.F.-a. Vezu su održavali preko britanskih oficira za vezu pri štabovima naših jedinica.

Zadaci su izdavani usmeno. Rezultate operacija eskadrila je saopštavala britanskim komandantima neposredno nakon povratka sa zadatka usmeno, a sutradan i pismeno⁴⁰¹

I u 1. i u 2. eskadrili bio je vrlo prisutan problem načina komandovanja, koji se posebno reflektirao na saradnju i koordinaciju borbenih dejstava sa Jugoslovenskom armijom:

„Operativna komanda i izdavanje zadataka bilo je potpuno u rukama britanskih komandanata (komandant 281 Wing-a, k-t RAF Station Vis, k-t RAF Detachment Zemunik – Škabrnja) i prema naređenjima i obaveštenjima koja su oni primali od BAF-a. Oni su naređivali pojedinosti kao: cilj, broj aviona, vreme poletanja i sl.

Saradnja i veza sa jedinicama Jugoslovenske armije takođe je bila potpuno u rukama BAF-a. Vezu su održavali britanski oficiri za vezu pri štabovima naših jedinica.

Iskustvo je pokazalo da je najbolje kada se zadaci izdaju dovoljno vremena pre poletanja, kako bi vođa i piloti imali dosta vremena na

⁴⁰¹ Arhiv VII, k. 1466 B, reg. br. 13/2.

raspoloženju da se navigacijski i taktički pripreme za izvršavanje zadatka, te kada su dati iscrpni podaci o samome cilju, neprijatelju, te o opštoj situaciji“⁴⁰²

Saveznici su se čvrsto držali stava da u svom vazduhoplovstvu – britanskom ili savezničkom, ne preduzimaju formiranje bilo koje eskadrile ukoliko nema dovoljno odgovarajućeg ljudstva, ili osposobljenog ili spremnog za osposobljavanje koje će, posle formiranja održavati eskadrilu na određenoj visini borbene spremnosti i popunjavati sve njene gubitke. Zato su saveznici od početka smatrali da ne treba žuriti sa formiranjem 2. eskadrile nego je zadržati kao trenažnu i radi popune 1. eskadrile.

To se odnosilo i na razmatranje mogućnosti da se formira 3. eskadrila (bombarderska). O tome je Glavni štab Savezničkih vazduhoplovnih snaga na Mediteranu obavestio vrhovnog komandanta NOV i POJ:

„Formiranje bilo koje jedinice jugoslovenskog vazduhoplovstva izrazito me se tiče – ja sam odgovoran za bezbednost aerodroma, tehničkih uslova, smeštaja, goriva, ulja, itd. za sve avione koji iz baza u Italiji operišu nad Jugoslavijom – tako da formiranje bilo koje jugoslovenske vazduhoplovne jedinice povlači za sobom zahteve u vidu ljudstva potrebnog za posade i održavanje, što će uticati na moje mogućnosti da stvorim i održavam eskadrile koje formiram za Vas“⁴⁰³

To je postalo aktuelno kada je vrhovni komandant savezničkih snaga na Sredozemlju, feldmaršal Harold Aleksander, prilikom dostavljanja teksta nacrtu sporazuma sa NOVJ o operacijama kopnenih i vazduhoplovnih snaga u Jugoslaviji zahtevao da se u zadarskom području, pored već spomenutih pitanja, uspostavi i komandno mesto Štaba BAF.

Pripreme za formiranje 1. vazduhoplovnog lovačkog puka JA, Štab Vazduhoplovstva Jugoslovenske armije otpočeo je neposredno po formiranju Prve pilotske škole u Zemuniku.⁴⁰⁴

Komandant Jugoslovenskog vazduhoplovstva general-major France Pirc je Britanskoj vojnoj misiji pri Jugoslovenskoj armiji uputio 7. maja 1945. zvanično traženje ispisa iz RAF, naglašavajući da vrhovni komandant Jugoslovenske armije traži:

„1) Da se 352. i 351. skvadron i mehaničarska četa (sada pridodata 281. vingu) sa celokupnim osobljem ispiše iz R.A.F.-a i stavi pod neposrednu komandu maršala Tita do 15. maja tek. god.

2) Od ovih jedinica formirat će se odmah zaseban Jugoslovenski puk kao deo Jugoslovenskog vazduhoplovstva pod komandom jugoslovenskog oficira, koji će privremeno biti stažiran B.A.F.-u u operativnom

⁴⁰² Op. cit., reg. br. 17/2.

⁴⁰³ Iz dopisa maršala avijacije sir Džona Slesora, komandanta savezničkih snaga RV na Sredozemlju, od 9. avgusta 1944, maršalu Titu; WO 202/177 B.

⁴⁰⁴ Britansko ministarstvo vazduhoplovstva je za našu Prvu pilotsku školu izdvojilo 20 aviona tipa 'tajger mot' (Tiger Moth) i 10 tipa 'harvard', kao i 4 oficira i 7 mehaničara. U školi su, kao nastavnici, leteli i piloti 2. eskadrile, na primer, Nikola Vlahov, koji je poginuo 30. maja 1945. u letaćkom udesu na 'harvardu'. Inače, prvi zvanični naziv ove škole glasi: Prva vazduhoplovna pilotska škola Jugoslovenske armije.

pogledu dok operacije na našoj teritoriji to zahtevaju. Naš komandant puka biće postavljen u najkraćem roku.

3) Umoljava se da ovaj jugoslovenski puk ostaje i dalje na snabdevanju sa hranom, intendantskim i tehničkim potrebama kod B.A.F.-a, a noćem isplatama biće snabdevan od Jugoslovenske armije, kao i ostali delovi naše armije, odnosno vazduhoplovstva.

4) Umoljava se da celokupni materijal na upotrebi kod ovih jedinica ostane Jugoslovenskom vazduhoplovstvu na temelju zajma i najma.

5) Da se 352. skvadron preoruža sa avionima Spitfire 9, a 351. sa avionima Spitfire 8.

6) Da se ispisivanje ovog osoblja iz R.A.F.-a kao i pripreme za samostalan život i rad ovog puka završi do 15. maja tek god. jer će toga dana svo pomenuto osoblje biti pozvano da se vrati pod neposrednu komandu maršala Tića prema odbredbama postojećeg ugovora“.

Administracija Štaba 281. vinga BAF je dosta otezala sa definitivnim ispisom iz RAF. Dopis o ispisu iz RAF 1. i 2. eskadrile, kao i mehaničarske čete, koja je bila u sastavu vazduhoplovne radionice 281. vinga, štab vinga je poslao tek 30. maja 1945, iako je ispis usledio 16. maja 1945. u 19.45 časova na osnovu strogog zahteva Štaba Vazduhoplovstva JA od 15. maja u 06.00 časova. Tako je, od 1. i 2. eskadrile i mehaničarske čete, 18. maja 1945. formiran 1. vazduhoplovni lovački puk, sa sledećim brojnim stanjem:

1. eskadrila: ukupno – 202, od čega 12 pilota;

2. eskadrila: ukupno – 222, od čega 16 pilota, i

mehaničarska četa: ukupno 80, ili ukupno u 1. puku – 504.

U međuvremenu, takođe 30. maja, komandant 1. vazduhoplovnog lovačkog puka uputio je oficiru za vezu pri BAF-u dopis u kome mu iznosi probleme nastale zbog poteškoća u administraciji:

„Štab Vazduhoplovstva Jugoslovenske armije svojom depešom od 15. maja t. g. izvestio je 351 (Jugoslovenski) Skvadron, 352 (Jugoslovenski) Skvadron i Mehaničarsku četvu (naše ljudstvo u sastavu radionice 281 Winga) da je svo ljudstvo napred pomenutih jedinica ispisano iz R.A.F-a pod 16. majem u 06.00 časova.

Međutim od britanskih vlasti (B.A.F.a) do danas nije primljeno nikakvo naređenje koje bi se moglo navesti kao 'authority' za naš izlaz iz R.A.F-a. Na dan 26. maja t.g. poslata je B.A.F-u depeša, čiji prepis se u prilogu dostavlja. Kako na tu depešu u roku od 48 časova nije bio primljen nikakav odgovor, to je 28. o.m. poslata depeša urgencijom za odgovor. Ni na ovu urgenciju nije do danas još došao odgovor...

Kako do danas nakon 14 dana od našeg izlaska iz R.A.F.-a nije primljeno nikakvo naređenje za likvidaciju naših jedinica, koje su do 16.o.m. u 06.00 časova bile u sastavu R.A.F.-a, to su danas preko britanske jedinice „Yugoslav Elementary Flight R.A.F., C.M.F“, koja se jedina nalazi na aerodromu Zemunik, poslati B.A.F.-u akta „P.O.R“, kao i platne knjižice osoblja bivših jedinica R.A.F.-a i to:

351 (Yugoslav) Skvadron, 352 (Yugoslav) Skvadron i našeg ljudstva 281 Winga, radi konačnog obračuna“!⁴⁰⁵

Neposredno po formiranju, s obzirom da su prestala borbena dejstva i da u prvoj polovini maja ni 1. ni 2. eskadrilu Štab 281. vinga nije upućivao na borbene zadatke – piloti su izvršavali neborbene zadatke 'spitfajerima' i 'bikerima' u prvoj lovačkoj eskadrili, dok je u drugoj, pored neborbenih letova, otpočela i trenazna preobuka pilota na avionu 'spitfajer', odnosno izvodila se dalja obuka u navigacijskim letovima.

Za borbeni rad obe eksadrole su dobile visoko priznanje od britanskog Vazduhoplovnog saveta:

„U ovom istorijskom vremenu, kada je naš zajednički zakleti neprijatelj platio svoju agresiju potpunim porazom, Vazduhoplovni savet izražava svoje divljenje viteškom i odlučnom udelu koji su odigrali oficiri i ljudstvo jugoslovenskog vazduhoplovstva na važnim poprištima u Sredozemnom moru i na južnoj obali Evrope. Vazduhoplovni savet je svestan neumorne borbe vaših zemljaka protiv napadača i očekuje da će se u doba mira nastaviti drugarstvo naše zemlje i herojske Jugoslavije“!⁴⁰⁶

Komandant Jugoslovenskog vazduhoplovstva, general-major France Pirc je uputio sladeću zahvalnicu britanskom Vazduhoplovnom savetu:

„Dirnut priznanjem britanskog Vazduhoplovnog savjeta jedinicama jugoslovenske avijacije na njihovom radu u borbi protiv zajedničkog nam neprijatelja, molim vas, da izvolite u moje i u ime Jugoslovenskog vazduhoplovstva izraziti Vazduhoplovnom savjetu našu najdublju zahvalnost. Jugoslovensko vazduhoplovstvo ponosi se, da je u zajednici sa proslavljenim R.A.F. moglo da doprinese svoj udio u borbi koju su naši narodi vodili do konačne pobjede. Nadam se da će se na odatom priznanju naše prijateljstvo, koje je u ratu bilo zapečaćeno krvlju i zajedničkim žrtvama, izgrađivati i u budućnosti u istoj srdačnosti“!⁴⁰⁷

Još prilikom posete vrhovnog komandanta NOV i POJ savezničkim komandantima u Italiji, od 6 do 14. avgusta 1944, diskutovano je o koordinaciji savezničkih dejstava ⁴⁰⁸ nad teritorijom Jugoslavije sa operacijama NOVJ.

⁴⁰⁵ Arhiv VII, k. 1466A, reg. br. 36/4-4.

⁴⁰⁶ Tekst poruke koju je komandantu Jugoslovenskog vazduhoplovstva uputio britanski Vazduhoplovni savet objavljen je u časopisu „Glas vazduhoplovstva“ br. 2/1945. (jun 1945).

⁴⁰⁷ Poruka komandanta Jugoslovenskog vazduhoplovstva upućena je britanskom Vazduhoplovnom savetu preko general-pukovnika avijacije Entoni Lia (Air Marshal Anthony Lee) tada šefa Britanske vojne misije u Beogradu. Poruke su izmenjene sredinom maja 1945.

⁴⁰⁸ Autor ima u vidu dejstva BAF nad teritorijom Jugoslavije samo u onom obimu koliko su ta dejstva dodirna, ili izvođena zajedno sa 1. i 2. eskadrilom, u pružanju vazduhoplovne podrške jedinicama NOVJ (JA). Iz tog razloga ne donose se sva dejstva savezničkog (angloameričkog i sovjetskog) vazduhoplovstva, koje autor priprema kao posebnu publikaciju.

„U Predlogu za saradnju jedinica BAF sa jedinicama NOVJ“⁴⁰⁹ istaknuti su sledeći elementi: opšti cilj saradnje, zadaci (odnosno napadi na određne objekte); naoružanje jedinica BAF, aerodromi baziranja, meteorološko obezbeđenje dejstva avijacije, služba veze, dok je za dejstva jugoslovenskih vazduhoplovnih jedinica predloženo:

„Jedinice sa jugoslovenskom posadom treba koristiti u prvom redu za zadatke sa jedinicama na zemlji; osoblje poznaje teren i način borbe“⁴¹⁰

Jugoslovenski predlog za saradnju konkretizovao je general Harold Wilson, glavni komandant savezničkih snaga u Sredozemlju. On je predložio da koncentrični napad na neprijateljeve komunikacije u Jugoslaviji NOVJ i vazduhoplovne snage pod komandom BAF treba da otpočne 1. septembra 1944. Ta ofanziva se izvodi kao operacija BEARSKIN (rušenje Štampetovog mosta na pruži Ljubljana – Trst) i operacija RATWEEK kao sveopšte rušenje komunikacija u Jugoslaviji kako bi se sprečilo povlačenje nemačkih trupa kroz i iz Jugoslavije;

„Zadatak ove kombinovane ofanzive je da se raspoložive snage NOV i POJ i savezničke avijacije koncentrišu na vitalne komunikacije i to (a) železnička linija Ljubljana – Beograd; (b) rečni saobraćaj na Dunavu; (c) železničke i drumske komunikacije od Beograda za Grčku i Bugarsku; (d) železničke i drumske komunikacije koje vode iz doline Save ka Jadranskom moru“⁴¹¹

Već 17. avgusta 1944. vrhovni komandant NOV i POJ je naredio operativnim štabovima NOVJ da u sadejstvu sa savezničkim vazduhoplovstvom od 1. do 7. septembra 1944. u svom operativnom području, ruše železničke i putne komunikacije kojim se koristi neprijatelj. Bilo je, takođe, regulisano da saveznička avijacija dejstvuje danju, prvenstveno tukući neprijateljev saobraćaj, a jedinice NOVJ – noću, po komunikacijama.

BAF je, međutim, nad teritorijom Jugoslavije⁴¹² dejstvovao neposredno po formiranju, još 7. juna 1944. Prve ratne zadatke izvršili su 'baltimori' 13. (Helenic) skvadrona; 'bofajteri' iz 39. i 'mastanzi' iz 213. skvadrona, koji su se kasnije najviše koristili za lovačku zaštitu bombardera i lovaca-bombardera.

⁴⁰⁹ Lične beleške general-pukovnika Zdenka Ulepiča (tada potpukovnika) koji je sačinio ovaj predlog, kao bazu za razgovor između vrhovnog komandanta NOV i POJ i savezničkog vrhovnog komandanta na sredozemnom ratištu.

⁴¹⁰ Ibid.

⁴¹¹ „Coordinated Operations against enemy communications in Jugoslavija“; Rear HQ British Military Mission, to NOV i POJ (JANL); Arhiv VII, k. 1466 B, reg. br. 1/1.

⁴¹² Prvi ratni zadatak iz vazduha nad Jugoslavijom izvršili su 'liberatori' No 108 Heavy Bomber Squadron, maja 1942, u vreme od decembra 1942 do marta 1943. i 'halifaksi' No 148 Squadron RAF. Prvi ratni zadatak piloti USAAF izvršili su 9. oktobra 1943. bombardujući jadransku obalu od Krka do Dubrovnika. Detaljnije o ovome videti: The Army Air Force in World War II (Combat Chronology 1941–1945), Office of Air Force History Headquarters USAAF, 1973; Fifteen Air Force in World War II, Temple City, 1959; Royal Air Force Operations over Yugoslavia 1941 – 1945 (saopštenje na Britansko-jugoslovenskom skupu istoričara, London, 1976).

Lovačku zaštitu ostrva Vis pružali su 'spitfajeri' 93. skvadrona, patrolirajući nad širim rejonom. U neposrednoj blizini ostrva jedan saveznički pilot je, 8. avgusta, uspeo da obori dva Bf 109.

U to vreme uspešno su evakuisani ranjenici sa letelišta kod Brezne, kad je formacija od 18 'mastanga' i 'spitfajera' pružala lovačku zaštitu formaciji od šest 'dakota' koje su 23. avgusta evakuisale oko 200 ranjenih partizana. Evakuacija je nastavljena i idućeg dana, kojom prilikom su četiri američka C 47 i šest 'dakota' 267. skvadrona prevezli 940 ljudi, a avioni sovjetske grupe 'Sokolov', sa 12 Dc 3, u lovačkoj zaštiti 12 aviona tipa 'jak', 138 ranjenika.

Izveštaje o uspešnom dejstvu savezničkog vazduhoplovstva jedinice NOVJ su dostavljale višim štabovima. Tako je Glavni štab NOV i PO Hrvatske dostavljao podatke Vrhovnom štabu NOV i POJ, na primer:

„1 putnički i 1 teretni vlak koji su se nalazili na stanici Staza (na pruzi Beograd – Zagreb, p. a.) napadnut od savezničke avijacije. Uništene obe lokomotive i veći broj vagona. Promet je stajao 13 sati“!⁴¹³

„Gorski kotar: 28. 8. saveznička avijacija bombardirala Senj, Otočac i Brinje. Mitraljirali Vratnik i kolonu od 20 kamiona na Kapeli. Sve uništili“!⁴¹⁴

„Neprijateljska avijacije nije se skoro ni pojavljivala, dok je saveznička bila nešto aktivnija, ali ni izdaleka u onoj mjeri koliko bi trebala, s obzirom na prenatrpanost neprijateljskog transporta na toj komunikaciji“!⁴¹⁵

Izveštaje o dejstvima savezničke avijacije dostavljale su, svojim komandama, i ustaške jedinice. U početku su rezultati umanjivani a kasnije, kada je u dnevne izveštaje uvedena i rubrika „Djelatnost neprijateljskog zrakoplovstva“, vodilo se računa da se sve detaljno zabeleži. Za period od 24 do 30. jula 1944, na primer, u dnevnim izveštajima stoji:

„Djel. nepr. zrakopl.:

Naknadno se doznalo da su 24. VII neprijateljski zrakoplovi bombardirali Mostar. Poginulo je 26 talijanskih zarobljenika i 9 Nijemaca. 3 kuće su srušene.

25. VII. Mostar je ponovo bombardiran bez učinka.

30. VII. oko 15.20. sati nepr. zrakoplovi napali su strojničkom vatrom i bombama Gospić. Žrtava nema, a šteta je neznatna.

Od posade oborenog nepr. zrakoplova kod Dubrovnika 22. VII zarobljeno je 6 članova, 2 su poginula, a od posade zarobljenog zrakoplova kod Sarajeva 28. VII uhićena su dva člana posade.

31. VII oko 09.30 sati nepr. lovci napali su strojničkom vatrom ž. post. Dragalić i zapalili jedna kola te ž. post. Novska, gdje su oštetili 2 stroja.

⁴¹³ Iz knjige predatih depeša Glavnog štaba NOV i PO Hrvatske od 1 – 31. avgusta, Arhiv VII k. 119/4-9; depeša br. 3086. od 2. avgusta 1944.

⁴¹⁴ Ibid, depeša br. 19, od 30. avgusta 1944.

⁴¹⁵ Ibid, depeša br. 213, od 8. septembra 1944.

Na planini Čvrnsnici pronađen 1 nepr. zrakoplov, koji se tu srušio prije više vremena. U njemu je nađeno 5 mrtvih članova posade u raspadanju.

Neprijateljski zrakoplovi opskrbili su partizane na Bitovnja planini kod Konjica oružjem, streljivom i hranom⁴¹⁶

U novembru i decembru 1944. BAF nastavlja da djeluje nad Jugoslavijom, nad kojom u to vreme intenzivira dejstvo i Strategijsko vazduhoplovstvo (Mediterranean Allied Strategic Air Force – MASAFA)⁴¹⁷ naročito nad ciljevima u Nemačkoj i Austriji.

U završnim ratnim operacijama, kada jedinice NOVJ (JA) ostvaruju veoma značajne rezultate, 281. ving BAF pruža vazduhoplovnu podršku u ličko-primorskoj i riječko-tršćanskoj operaciji. Posebno uspešna dejstva BAF je zabeležio 19. marta 1945. kada su 'baltimori' i 'bofajteri' 354. vinga bombardovali Bihać, da bi dejstva ponovili 25. i 28. marta. Nad Gospićem, Senjom i Ogulinom, pored skvadrona BAF, djeluju i avioni Strategijskog vazduhoplovstva, Pustinjškog vazduhoplovstva (Desert Air Force) i Taktičkog bombarderskog vazduhoplovstva (Mediterranean Allied Tactical Air Force – MATAF).⁴¹⁸

Upoređo sa evakuacijom ranjenika i bolesnika, saveznici su dopremali ratni materijal, hranu i odeću. Prvi ranjenici smešteni su u savezničku vojnu bolnicu u mestima Grumo i Tarantu u Italiji, kao i na Malti. Vrhovni štab NOV i POJ je, naime, uspostavio i Sanitetsku vojnu misiju NOVJ (Medical Mission of National Army of Yugoslavia).⁴¹⁹ U vreme kada je održan sastanak u Kazerti, u savezničkim vojnim bolnicama nalazilo se oko 7.000 ranjenika.

U savezničke vojne bolnice evakuisano je oko 15.600 ranjenika i bolesnika, i to:

- iz Bosne i Hercegovine, sa aerodroma i letelišta: Medeno polje – 1.800; Kupreško polje – 29; Glamočko polje – 214; Blagajsko polje – 180; Gacko – 203; Tičevo – 500 i Osmaci – 1.100; ukupno – 4.100;
- iz Hrvatske, sa letelišta: Vrgin Most i Gornje polje – 967; – Šalamunići – 100; Milaševac i Bučanj – 267; Krbavsko polje – 561. i Voćin – 1500; ili ukupno – oko 3.400;
- iz Crne Gore: Donja Brezna – 1059; Berane – 1700; Negobude – 390 i Nikšić – 90, ili ukupno – oko 3250;
- iz Slovenije: Otok – 140; Stari Trg – 100; Nadlesko – 355; Krasinec – 2041, ili oko 2650; i

⁴¹⁶ Zbornik NOR, tom V, knj. 31, dok. 106.

⁴¹⁷ Neposredno pred kraj rata Strategijsko vazduhoplovstvo je bilo sastava 3 vinga (231, 236. i 240) naoružana teškim bombarderima 'liberator 6' i 2 SAAF ving, naoružan avionima tipa 'moskito 25', obeleživačima ciljeva.

⁴¹⁸ MATAF je predstavljao impresivne vazduhoplovne snage, u okviru kojih su bili Desert Air Force i Tactical Air Command. Pustinjško vazduhoplovstvo je imalo 8 vinga (sa blizu 40 skvadrona, naoružanih avionima tipa 'boston', 'moskito 6', 'mastang', 'kitihauk', 'baltimor', 'maroder', 'spitfajer 8 i 9'); dok se pod Taktičkom vazduhoplovnom komandom nalazio još jedan ving (sa 4 skvadrona 'spitfajera 9' i 'kitihauk 4')

⁴¹⁹ O evakuaciji ranjenika i bolesnika brinula je Komanda američkih vazduhoplovnih snaga (Headquarters American Air Force) u Italiji

– Iz Srbije: Šuljam – 98; Morović – 27 i Karlovčić – 90 (odnosno iz Vojvodine – 215); Sokobanja – 70; Šljivovica – 298; Kosančić – 112; Miroševac – 240; Bojnik – 200 i iz Toplice – 100, ili ukupno u Srbiji – 1235 ranjenika i bolesnika.

U okviru vazduhoplovne podrške 4. jugoslovenskoj armiji i jedinica Jugoslovenske mornarice, BAF je izvršio oko 3.000 borbenih letova u toku aprila 1945. i uništio: vozila – 11.000; lokomotiva – 60; plovidbenih sredstava – 40 i kompletnu obalsku artiljeriju nemačkih posadnih jedinica. Od 14. aprila na aerodromu Zemunik, na kome je bazirao 281. ving, dejstvovao je i 249. skvadron iz 283. vinga. Tokom poslednje nedelje finalnih borbi, u kojoj je prestala vazduhoplovna podrška 4. jugoslovenskoj armiji. U isto vreme kada 1. i 2. eskadrila nisu upućivane na ratne zadatke, 'harikeni' 281. vinga raketirali su 1. maja u Tršćanskom zalivu 25 plovnih objekata. Poslednji let nad teritorijom Jugoslavije BAF je izvršio 7. maja 1945.

U periodu od 7. juna 1944 do 7. maja 1945. BAF je prevezao oko 1.200 tona raznog materijala, a RAF, od juna 1941 do kraja rata: oko 16.600 tona. Nad Jugoslavijom RAF⁴²⁰ je izvršio 11.632 avio-poletanja, od čega 8.640 ratnih zadataka gađanja, raketiranja i bombardovanja. U tim akcijama izgubljeno je 18 aviona sa jednočlanim i višečlanim posadama.

Međutim, tokom dejstava nad Jugoslavijom savezničko vazduhoplovstvo je u više mahova neplanski, nekoordinirano, a najčešće usled nepotpune identifikacije ciljeva i zemene objekata – tuklo naše jedinice, dejstvovalo po našim avionima i potapalo plovna sredstva Mornarice NOVJ.

Posle vazdušnog incidenta, koji se desio 21. oktobra 1944, kada su saveznički lovci oborili naš avion iz Eskadrile za vezu Vrhovnog štaba, u kome se kao putnik nalazio komandant 8. korpusa NOVJ, general Vlado Četković, vrhovni komandant je naredio da se preduzmu mere bezbednosti.

Saveznički piloti su, greškom, tukli i jedinice NOVJ na položaju, što je izazivalo revolt kod boraca. Tako je februara 1945. saveznička avijacija tukla naše položaje i jedinice koje su izvodile mostarsku operaciju, te je Štab 8. korpusa NOVJ, 7. februara, komandi 1. eskadrile uputio dve depeše:

„5. februara vaši avioni mitraljirali naše jedinice južno od Čitluka. Zapalili jedan teretni i jedan putnički automobil. Mitraljirali položaj naše XII brigade jugoistočno od Širokog Brijega. 7. februara naši avioni napali dva puta štab brigade u Čitluku. Molim skrenite pažnju drugovima da rade tačno po uputstvima i traženjima 8. korpusa“⁴²¹

⁴²⁰ Detaljni podaci o dejstvu RAF u: Official History, Mediterranean and Middle East, Vol V, a o dejstvu BAF u: History of the Balkan Air Force, London, 1979.

⁴²¹ Arhiv VII,k. 526, reg. br. 24-3.

Istragom je utvrđeno da pomenute propuste nisu učinili jugoslovenski piloti. Pre svega, 5. februara naša avijacija nije dejstvovala kod Čitluka, ali su u dva izlaska dve petorke i jedno odeljenje bombardovali fabriku duvana i neke zgrade, jer na komunikaciji Mostar – Široki Brijeg, što je bio zadatak, nisu uočeni ciljevi. Tom prilikom bilo je više direktnih pogodaka po okolnim kućama i barakama fabrike duvana.

Komanda 1. eskadrile ističe da svi piloti odriču da su izvršili navedene napade, ali se pretpostavlja mogućnost greške u navigaciji, pa i nedisciplini pilota. Istog dana kada su primljene depeše od Štaba 8. korpusa, zatraženo je šire obrazloženje i detaljniji podaci o tačnom vremenu napada, broju aviona, oznakama, tipu, itd. ali odgovor nije dobijen, te je komanda 1. eskadrile poslala ovom štabu izveštaj u kome, pored ostalog, stoji:

„Na osnovu ovih depeša proveli smo istragu među pilotima obe eskadrile. Rezultat istrage je bio da naši avioni nisu napadali naše kolone, automobila, niti štab brigade, a što se vidi iz sledećeg:

1) Pri polasku na zadatke piloti dobivaju tačno određene zadatke – ciljeve. Iz priloženog pregleda vidi se da nije naređen napad na mesta navedena u gornjim depešama. Napominjemo da je već 4. februara pilotima izričito zabranjeno da napadaju ciljeve na putu Mostar – Široki Brijeg.

2) Svi piloti odriču da su izvršili navedene napade... Postoji vjerovatnoća da su te napade izvršili saveznički avioni (u prvom redu neka od italijanskih eskadrila, u sastavu RAF). Zato smo upozorili saveznike na taj slučaj, i preporučili im da ne napadaju ciljeve u neposrednoj blizini fronta.

Ovo gledište potvrđuje slučaj koji se desio 6. februara“⁴²²

Zbog brze promene situacije i nepreciznih znakova obeležavanja položaja koje su držale jedinice 4. armije, dolazilo je ponovo do zabuna, te su saveznički piloti tukli naše jedinice. Štab 4. JA bio je prinuđen da traži od Generalštaba JA da interveniše kod saveznika:

„Naše jedinice izbijaju na komunikaciju Trst – Tržič, gdje ih mitraljira saveznička avijacija. Molimo intervenciju da Savez. avijacija ne djeluje istočno od Soče“⁴²³

Uprkos intervenciji, saveznički piloti su, 5. maja, izvršili napad na jednu našu kolonu na komunikaciji Kalca – Logatec, kada je nastradao i izvestan broj starešina 29. divizije. Vrhovni komandant JA je odmah, 6. maja, uložio oštar protest, napominjući da ciljevi za avijaciju na ovom sektoru nisu davani, a Štabu 4. armije je iz Generalštaba JA, takođe 6. maja 1945, prosleđeno sledeće:

„Maršal Tito je naredio da vam saopštim da u buduće više ne tražite Savezničku avijaciju“⁴²⁴

⁴²² Ibid

⁴²³ Zbornik NOR, tom XI, knj. 4, dok. 198.

⁴²⁴ Arhiv VII k. 17A, reg. br. 18/1.

Naše jedinice spasavale su oborene savezničke pilote na celoj teritoriji Jugoslavije. Sa područja Slovenije i Istre spaseno je 303 američka i 389 britanskih pilota i ostalih članova posada,⁴²⁵ a samo do sredine 1944. u Italiju je evakuisano nešto više od 1000 savezničkih vazduhoplovaca, spasenih na teritoriji Hrvatske, Crne Gore i Bosne i Hercegovine, ili ukupno – blizu 4.000 pilota i članova posada, u periodu 1943–1945.

⁴²⁵ Detaljnije o ovome videti: Allied Armen and Prisoners of War rescued by the Slovene Partisans, u izdanju Istraživačkog instituta u Ljubljani; američki publicist, W. R. Roberst u knjizi „Tito, Mihailović and the Allies, 1941 – 1945“ navodi podatak o 2.000 spasenih avijatičara, dok se u zvaničnoj istoriji američkog i britanskog vazduhoplovstva „The Army Air Forces in World War II“ i „Royal Air Force 1941 – 1945“ ne navode bliži podaci o broju spasenih avijatičara nad Jugoslavijom.

Na Engleskom vojnom groblju u Beogradu nalaze se sahranjeni i posmrtni ostaci savezničkih pilota poginulih u toku vršenja ratnih zadataka nad Jugoslavijom.

Partijsko-politički rad i kulturne delatnosti

Protokol sastanka održanog 12. marta u Drvaru između vrhovnog komandanta NOV i POJ i šefa Savezničke vojne misije pri Vrhovnom štabu nije sadržavao klauzulu političko-partijskog rada premda su udarne tačke sporazuma – oznake jugoslovenske nacionalnosti na uniformama, boje i oznake nacionalnih insignija na avionima, i polaganja zakletve isključivo vrhovnom komandantu NOV i POJ imale, u suštini, celovit atribut političkog sadržaja.

Centralni komitet KPJ je, s obzirom na sporazum o školovanju jugoslovenskih vazduhoplovaca kod saveznika, preduzimao mere za sprovođenje partijskog i političkog rada u jedinicama i ustanovama NOVJ dislociranim van Jugoslavije. Tako je u direktivi Centralnog komiteta KPJ, od 17. februara 1944, naglašeno da „u vojnim bazama, jedinicama i ustanovama moraju postojati part(ijske) organizacije“⁴²⁶. Pri tom se vodilo računa da u savezničkim jedinicama političko-partijski rad mora da ima određene specifičnosti.

Zato uputstvo Centralnog komiteta KPJ, od 16. marta 1944, majoru Milanu Simoviću, zameniku komandanta 1. vazduhoplovne baze NOVJ predstavlja, u stvari, program partijskog i političkog rada među jugoslovenskim vazduhoplovcima određenim za školovanje u RAF-u. To uputstvo sadrži sledećih osam tačaka:

„1) Zbog specifičnih uslova pod kojima će se odvijati vaš kurs, nije moguće da dosadašnja vaša komanda ostane na dužnosti. Stoga smo tebe odredili i učinili odgovornim za politički rad u celoj grupi naših avijatičara.

2) Organizirajući opšti vaspitno-politički rad – moraš paziti da ne dođeš u sukob sa propisima koji važe u savezničkom vazduhoplovstvu. Naše avijatičare treba vaspitavati u duhu narodnooslobodilačkog pokreta. Pri tome treba najenergičnije suzbiti svaki eventualni pokušaj propagandne izbegličke vlade. Svaki takav pokušaj treba odmah da javiš nama sa konkretnim podacima. Čitav rad postaviti što šire i strogo se držati naše političke linije.

3) Svi avijatičari da polože zakletvu, kolektivno ili pojedinačno, našoj Narodnooslobodilačkoj vojsci.

⁴²⁶ Iz direktive Centralnog komiteta KPJ od 17. februara 1944: Zbornik NOR, tom II knj. 12, dok. 76;

4) Ukoliko budete razbijeni po grupama, nastoj da u svakoj grupi budu ravnomerno raspoređeni članovi Partije, ili da bar po jedan od jačih drugova bude u ovakvoj grupi.

5) U toku rada i bavljenja tamo, nastoj da što bolje proveriš svakog našeg avijatičara, kako bi mogao dati ocenu o radu i držanju njihovom.

6) Ukoliko uslovi ne bi bili naročito povoljni, partijsku organizaciju nemoj oformljavati, već čitavu stvar postaviti na ličnu odgovornost, kako u pogledu ličnog rada, tako u pogledu držanja i budnosti uopšte. Svako vaše izdvajanje u posebne grupe (partijske ćelije) moglo bi ostaviti loš utisak na okolinu. Zato treba, koristeći svako raspoloživo vreme, održavati opšte političke konferencije svih naših avijatičara koji to žele. Na konferencijama prorađivati opšte političke teme, služeći se materijalom koji vam šaljemo. Ne smete ni za trenutak izgubiti iz vida da je sada vaš jedini i najvažniji zadatak – da postanete dobri avijatičari. To od vas očekuju i traže ne samo vaši drugovi iz Narodnooslobodilačke vojske, nego i čitav naš narod. Poverenje koje vam je ukazano morate časno opravdati. Budite marljivi na radu, disciplinovani u svojim jedinicama i udarnici u savlađivanju obuke. Nikada ne zaboravite da ste vojnici Narodnooslobodilačke armije Jugoslavije i da svuda, na svakom mestu, i u svemu, morate služiti primerom. Sa savezničkim vojnicima, vašim drugovima po oružju, uspostavite i gajite dobro prijateljstvo, kao i zajedničku mržnju prema zajedničkom neprijatelju.

7) Organizujte slušanje radio-emisija „Slobodna Jugoslavija“, Londona i Moskve, kao i izdavanje radio-biltena u potrebnom broju primeraka za sve naše avijatičare. Sve naše publikacije koje izlaze u zemlji – slaćemo vam redovno.

8) Ukoliko budete imali slobodnog vremena i mogućnosti, ispunite priloženi formular i pošaljite ga po nekome od drugova koji se vraća u domovinu“!⁴²⁷

Borba za NOVJ na Srednjem istoku i u Africi

Pripadnici Jugoslovenskog kraljevskog vazduhoplovstva, koji su se nalazili na Srednjem istoku i u Africi, prvi put su za NOVJ, njene vojne uspehe i njenog vrhovnog komandanta čuli krajem 1942. u jednom članku lista „Novo vreme“, koji je u Beogradu izdavala kvislinška vlada Milana Nedića i koji je dolazio i u Kairo. Od tog vremena otpočinju i da slušaju emisije Radio-stanice „Slobodna Jugoslavija“. Uspeši NOVJ, kao i želja jednog dela patriotski orijentisanih oficira da se bore, uticali su da su njihovo borbeno raspoloženje i želja za prelazak na stranu NOP sve više jačali, što se manifestovalo raznim njihovim aktivnostima.

⁴²⁷ Arhiva radničkog pokreta, Beograd, reg. br. 6818/44. Uputstvo je pisano u formi pisma i počinje sa: „Dragi druže Zeko“! Formular, o kome je reč u tački 8, autor koristi i u ovom poglavlju; na njemu piše: „Naši vazduhoplovci u Africi, od Zeke“, Milan Simović, kasnije, general-pukovnik i komandant RV i PVO od 5. januara 1970 – 19. jula 1972; umro 1988.

Najbolje obaveštena grupa počela je, krajem avgusta 1943, da izdaje bilten „Početak“, a nešto kasnije i „Glasnik“. U zaglavlju biltena br. 1, kao moto, stoji: „Pročitaj pažljivo. Sačuvaj u tajnosti! Predaj drugome da pročita“!, a u uvodniku stoji:

„Dve i po godine Jugosloveni na Srednjem istoku su otsečeni od svoje otadžbine. Neobavešteni, odnosno lažno obaveštavani, mnogi su zbunjeni i ne mogu da zauzmu određen stav u odnosu na borbu i postojeći spor između partizana i Draže Mihailovića.

Svrha ovog lista jest da se jugoslovenskim vojnicima dadu istinita obaveštenja o situaciji u zemlji, te da se otkriju laži jednog dela jugoslovenskih zvaničnih krugova u inostranstvu i da im se u nekoliko kratkih članaka, koliko nam to skromne mogućnosti dozvoljavaju, rastumače naša narodna pitanja i problemi, te da im se na taj način omogući da u ovoj narodnoj borbi za oslobođenje, zauzmu ispravne stavove koji će da koriste, a ne da štete svom narodu“!⁴²⁸

Ovaj broj sadržavao je više informativnih članaka, napisanih u duhu iznetih problema u uvodniku i u svim su žigosani jugoslovenska vlada u emigraciji i četnički pokret u Jugoslaviji. „Početak“ je doneo i nekoliko informacija preuzetih iz drugih listova; „Time“ od 11. januara 1943; britanski „News Cronicle“ za maj 1943, kao i jedan raniji broj „Saturday Evening Post“ od 12. decembra 1942.

Na kraju biltena je dodato:

„Slušajte radio-stanicu 'Slobodna Jugoslavija' svaki dan u 0905, 1005, 1705, 2215 na talasnom području od 25 metara; časovi se odnose na egipatsko letnje vreme“!

Uparedo sa izdavanjem lista „Početak“ ilegalna grupa štampala je i „Uput za konspirativni agitaciono-propagandni rad“ koji sadrži sledeća poglavlja: cilj akcije, propaganda, vođstvo, plan rada i izgledi na uspeh. Uputstvo je predviđalo strogu konspiraciju rada, a kao prioriteni cilj navodi se očekivanje poziva od partizanskih vlasti i otkazivanje poslušnosti novonaimenovanom ministru vojske, mornarice i vazduhoplovstva Draži Mihailoviću i „stavljanje jedinica pod direktnu komandu partizanske vrhovne komande ili ponuda jedinica Englezima za saradnju s partizanima u zemlji“. U okviru plana rada između ostalog se kaže:

„Naš krug treba pod svaku cenu sačuvati u tajnosti, da bi bili sposobni za dalju akciju... Za sve važi: Nikako, pod nikakvim prilikama ništa ne priznati! U Kairu nalaziće se središte koje će da održava ili stvara nove veze i koordinirati rad po jedinicama. Oficiri po jedinicama izvestiće centar o raspoloženju svog ljudstva, o efektu vođenja propagande i dati sugestije za dalji rad“!⁴²⁹

⁴²⁸ List „Početak“ sa srpskohrvatskog na slovenački jezik prevodio je poručnik korvete Anton Požeg. Autor se koristio primerkom iz arhive Antona Požega, umro kao pukovnik avijacije u penziji, 1991.

⁴²⁹ Muzej RV i PVO, ulazna knjiga 2058, k. 1.

Premda su preduzete konspirativne mere, poručnik fregate Aleksandar Marković, koji je leteo u 71. O.T.U., R.A.F. lišen je čina presudom Vojnodisciplinskog suda za oficire pri Odeljku Vrhovne komande van zemlje, zbog „disciplinskog istupa težeg značaja:

„21. novembra ove godine napisao je i rasturao letke po izvesnim jedinicama naše vojske dostavljajući i pojedinim stranim licima. Tim licima čiste političke sadržine kritikovao je rad kraljevske vlade, što je zakonom najteže kažnjivo“⁴³⁰

Idejni nosilac i organizator borbe za pristupanje NOVJ među pripadnicima Jugoslovenskog kraljevskog vazduhoplovstva na Srednjem istoku bila je grupa okupljena oko Aleksandra Markovića, Ratka Jovanovića a kojoj su pripadali i: Mileta Protić, Maks Kocijančić, Mirko Vales, Milan Karić, France Skopal, Anton Požeg, Leopold Ankon, Franjo Lolić, Ladislav Zobundžija, Dragan Ivković i drugi, od kojih je većina, posle otkazivanja poslušnosti kralju došla u 1. ili 2. eskadrilu NOVJ, ili u druge jedinice.

Najznačajnija aktivnost uže grupe, okupljene oko Aleksandra Markovića i Ratka Jovanovića, bilo je štampanje proglašenja koji je upućen svim pripadnicima BJV sa pozivom da 1. januara 1944. stupe u NOVJ.

Te pripreme nisu, međutim, tekle u najboljem redu. Pojedini oficiri su smatrali da prelazak na stranu NOVJ treba odgoditi za kasnije, s obzirom da će odluke Teheranske konferencije priznati NOVJ za saveznika. Da bi ubrzao donošenje odluka i da bi se prelazak na stranu NOVJ učinio što efikasnije, poručnik fregate Aleksandar Marković je oko 20. decembra 1943. uputio otvoreno pismo R. Kejsiju (Casey), ministru Velike Britanije, u kome je zahtevao da britanska vlada službenim putem ispita, te da u obliku zvaničnog kominikea objavi vojnim vlastima na Srednjem istoku pravo stanje u Jugoslaviji:

„1) Kada i kako je izbio narodnooslobodilački pokret? Ko ga sačinjava? Kako se bori NOVJ? Koja su načela JNF? B) Ko sačinjava vojsku generala Mihailovića? Kako se on dosad borio? Odnos Mihailovića prema NOVJ?

2) Kakav je zvaničan odnos Britanije prema JNOP, a kakav prema D. Mihailoviću?

3) Da britanske vlasti dozvole Jugoslovenima na Bliskom istoku da se slobodno izjasne pod čiju jugoslovensku komandu žele da se stave: NOVJ ili generala Mihailovića?“⁴³¹

⁴³⁰ Marković je kažnjen gubitkom čina naredbom pomoćnika Vrhovnog komandanta i Počasnog adutanta Nj. V. Kralja, armijskog generala Petra Živkovića, Naredbom pov. o. br. 675, od 11. decembra 1943, sa datumom od 7. decembra te godine; prepis te naredbe u arhivi autora

⁴³¹ Arhiv Centralnog komiteta KPJ/SKJ, reg. br. 4778. Ovu poruku poručnik fregate Aleksandar Marković je uputio u ime ilegalne grupe. Na njegovo snažno motivisanje prema NOVJ, kao i ostalih, uticali su i prvi kontakti sa predstavnicima NOVJ – Vladimirom Dedijerom i Milentijem Popovićem, koji su se nalazili na lečenju u XIV škotskoj bolnici u Kairu.

Politički rad, kako i same činjenice ukazuju, iako amaterski, bio je podstaknut neaktivnošću i rojalističkom orijentacijom emigrantske vlade, uzdrmane 'kairskom aferom' 1942.⁴³²

U proglasu vojsci „Drugovima Jugoslovenima u tuđini“ iznosi se, upravo, ta neaktivnost jugoslovenske vlade, koja podržava četnički pokret. S obzirom na sudbonosne događaje po opstanak i budućnost Jugoslavije, u njemu stoji:

„Trebalo da se odlučite da li želite dobra svom narodu, svojim bližnjim i svojoj porodici i da li želite da se borite za njihovo oslobođenje od fašističkih okupatora.

Ako to želite, onda učinite ono što je jedna grupa oficira, podoficira, kaplara i redova u Kairu učinila:

Na dan 2. januara 1944. ili prvom prilikom javi se nadležnom savezničkom oficiru i izjavi mu:

1) Da želiš da pređeš u Jugoslovensku oslobodilačku narodnu vojsku pod komandom maršala Tita,

2) Da ne primaš više naređenja od drugih, osim od Jugoslovenske oslobodilačke narodne vojske i savezničkih starešina,

3) Da do rešenja u Jugoslovenskoj narodnoj oslobodilačkoj vojsci ostaneš na raspoloženu savezničkim vlastima,

4) Obavesti svoga dosadašnjeg jugoslovenskog starešinu o ovoj odluci“⁴³³

Prvog januara 1944. na stranu NOVJ⁴³⁴ prešlo je ukupno 224 pilota, avio-mehaničara, oficira i podoficira. Emigrantska vlada i Odeljak Vrhovne komande van zemlje odmah su reagovali pretnjom nastojeći da ih proglase za vojne begunce, dok su od saveznika dobili naziv – disidenti. U aktu Inspektorata vazduhoplovstva, pored ostalog, stoji da se „svi oficiri, vojni činovnici, podoficiri, kaplari i redovi, koji su izjavili da ne priznaju svoje starešine kao Ministra vojske, mornarice i vazduhoplovstva armijskog generala Dragoljuba Mihailovića i da neće više izvršavati njihova naređenja – oglase za vojne begunce i sa njima dalje postupi po zakonu“⁴³⁵

Nezadovoljstvo se osećalo i među vojnicima – vazduhoplovcima koji su radili u savezničkim avio-radionicama u blizini Sueca, kao i u „Bazi kraljevskih jugoslovenskih snaga na Srednjem istoku“. Svi koji su želeli da pređu na stranu NOVJ potpisali su Memorandum u kome, pored ostalog, stoji:

⁴³² 'Kairska afera' je nastala kao posledica smenjivanja predsednika vlade armijskog generala Dušana Simovića i njegovih sledbenika – pučista od 27. marta 1941., u prvom redu komandanta vazduhoplovstva generala Borivoja Mirkovića i načelnika Vrhovne komande u Kairu, generala Bogoljuba Ilića

⁴³³ V. Dedijer, Dnevnik, II izdanje, Beograd 1951, str. 671.

⁴³⁴ Detaljnije o radu odbora u ostaloj vojsci videti: D. Plenča, „Revolucionarni pokret u kraljevskoj vojsci, mornarici i vazduhoplovstvu 1943/44“ u studiji „Medunarodni odnosi Jugoslavije“, Beograd, 1962.

⁴³⁵ Naredba Inspektorata Vazduhoplovstva O. V. br. 6203, od 15. februara 1944; kod autora

„2) Od danas, 1. januara 1944. ne priznajemo djen. D. Mihailovića za ministra vojske, sve one koji njega predstavljaju, kao i svakog onog koji nije predstavnik vrh. komande maršala Tita.

3) Od danas, 1. januara 1944. god. izvršavaćemo samo naređenja engleskih vojnih vlasti dokle god nam ne budu postavljene starešine J.N.O.V.“⁴³⁶

S obzirom na visoki procenat izjašnjavanja za NOVJ, britanske vojne vlasti su ih konfinirale iz logora, u blizini Haife, u vojni logor Kasferita kod Ismailije, a kasnije su bile primorane da formiraju Jugoslovenski partizanski logor pod britanskim komandantom (Yugoslav Camp /Partisan's/ British Responsibility), u kome je jugoslovenski komandant bio Hubert Najberger.⁴³⁷

Zbog progona pripadnika BJV koji su izrazili spremnost da stupe u NOVJ, vrhovni komandant NOV i POJ je, 24. februara 1944, uložio protest izbegličkoj vladi u Kairu:

„Odlučno protestujem za gonjenje jug. oficira i vojnika u Kairu koji su izrazili želju da stupe u N-o vojsku Jugoslavije i da se bore za oslobođenje svoje domovine. Jugoslovenska vlada u Kairu nema prava da sprečava građanima Jugoslavije da se bore za oslobođenje svoje domovine.

Pozivam sve oficire, podoficire i vojnike koji žele i koji su sposobni za borbu, da odmah traže povratak u domovinu i da stupe u redove Narodno-oslobodilačke vojske i partizanskih odreda Jugoslavije. Tražim da se oslobode svi oficiri, podoficiri i vojnici koji su zatvoreni u logorima u Kairu i u drugim mestima.“⁴³⁸

S obzirom na ubrzo postignut sporazum o školovanju jugoslovenskih vazduhoplovaca kod saveznika, od 15. do 29. aprila jugoslovenski partizanski logor je praktično rasformiran.

Ipak, protest vrhovnog komandanta NOV i POJ naišao je na živo interesovanje saveznika. Britanska ambasada pri izbegličkoj vladi uputila je, 9. marta 1944, ceo tekst Forinj Ofisu, napominjući da se informacija o zabrani prelaska na stranu NOVJ pojavila i u moskovskoj „Pravdi“ od 19. februara.

Osim u RAF-ovim jedinicama, izvestan broj jugoslovenskih vazduhoplovaca nalazio se i u američkom vazduhoplovstvu. Među patriotski nastrojenim vazduhoplovcima takođe su rasle simpatije prema NOVJ, posebno posle ostvarenih kontakata sa majorom Milanom Simovićem:

„Drug Zeka nas je upoznao sa odlukama Drugog zasedanja AVNOJ-a i pozvao da pristupimo NOVJ. Odazvalo se nekoliko nas koji smo bili uspostavili vezu sa narodnooslobodilačkim pokretom još u SAD, za vreme obuke. Od druga Mirka Markovića, koji je bio

⁴³⁶ Arhiv VII, k. 1466 B, 18/2

⁴³⁷ Hubert Najberger je bio komandant „Baze kraljevskih snaga na Srednjem istoku“. U blizini se nalazio i logor Kraljevskog bataljona, čija su previranja u vezi sa NOVJ završena 7. januara 1944. i čiji je najveći broj kasnije otišao na tenkovske kurseve i u prekomorske brigade, a u 1. i 2. eskadrilu, ukupno 38 oficira, podoficira i vojnika

⁴³⁸ Zbornik NOR, tom II, knj. 12, dok. 88.

rukovodilac našeg pokreta u SAD, dobili smo tada uputstva kako da postupimo kada dođemo na mediteranski front... Odlučeno je da ostanemo u američkom vazduhoplovstvu i nastavimo da izvršavamo ratne zadatke sve dok ne budemo pozvani da otvoreno istupimo i zatražimo prelaz u NOVJ“!⁴³⁹

Za prelazak u NOVJ bila je, međutim, potrebna izvesna administrativna procedura. Tako su se Miloš Marinović, Nedeljko Pajić, i Jovan Pešić, koji su leteli u detašmanu Jugoslovenskog kraljevskog vazduhoplovstva 512. skvadrona 376. bombarderske grupe 15. američke vazduhoplovne armije (No. 26 of the R.Y.A.F. Detachment to the 512 th Bomb Squadron, 376th Bomb Group /H/, 15th Air Force, U.S. Army) obratili Vojnoj misiji NOVJ u Bariju, s molbom da preduzme neophodne korake kod američkih vlasti kako bi što pre stupili u NOVJ:

„Izjavljujem da napuštam Kraljevsko jugoslovensko vazduhoplovstvo, da ne prihvatam nikakve kompetencije vlade u emigraciji u Kairu i da se od ovog momenta smatram pripadnikom NOVJ“!⁴⁴⁰

Istog dana po potpisivanju dopunskih odredaba sporazuma vazduhoplovni predstavnik Vrhovnog štaba NOV i POJ pukovnik France Pirc uputio je „Proglas drugovima borcima vazduhoplovstva N.O.V.J. na Srednjem istoku“, u kome je istakao da su jugoslovenski vazduhoplovci u inostranstvu, povodeći se za svojim osećanjima dužnosti i ljubavi prema svome narodu, dobrovoljno stupili u redove NOVJ:

„Ovom prilikom pozivam sve one vazduhoplovce van otadžbine, koji se još nisu izjasnili i vratili svom narodu, da stupe u naše redove...“!⁴⁴¹

Na aerodromu Mezon Blanš kod Alžira, gde se 25. aprila 1944. bilo okupilo oko 500 Istrana i Primoraca, plebiscit „Ko je za kralja“, a ko za Tita“ održan je 11, 15, 16. i 17. maja 1944:

„Rezultat plebiscita bio je porazan po kralja. Svi su se izjasnili za NOB i novu Jugoslaviju“!⁴⁴²

Delatnost organizacija KPJ i SKOJ

U dopunskim odredbama sporazuma u Kairu, 29. marta 1944, predviđeno je da jedan jugoslovenski oficir radi kao disciplinski organ kod britanskog komandanta. On je u pripremnoj fazi formiranja 1. eskadrile bio član odbora za ispitivanje podobnosti za letenje. Ovim odredbama zabranjen je politički, a dozvoljen kulturni i vaspitni rad:

„R.A.F. zvanično ne može priznavati nikakvu političku pripadnost ili opredeljenost bilo kog skvadrona ili pojedinca, niti može podržavati

⁴³⁹ Iz sećanja Miloša Marinovića, komandira A flajta u 351 (Y) Squadron; simpozijum „Jugoslovensko ratno vazduhoplovstvo u narodnooslobodilačkom ratu“, Beograd, 1981.

⁴⁴⁰ Arhiv Muzeja RV i PVO, kut. 1, f. 1, dok. 17.

⁴⁴¹ Arhiv VII, K. 1449, reg. br. 2-7.

⁴⁴² Božo Lazarević, „Sećanje na rat i revoluciju“, Beograd, 1987.

bilo kakvu političku aktivnost, masovnu ili pojedinačnu, koja je suprotna onoj u vazduhoplovstvu. Time se ne isključuje uobičajeni kulturni i vaspitni rad predviđen po programu skvadrona.

Dalje, da nema ni pomena o političkoj pripadnosti ili opredeljenosti biće navedeno u proklamaciji!⁴⁴³

Odredbе o kulturnom i vaspitnom radu bile su predmet i drugih akata. Tako su u Sporazumu, od 3. aprila 1944, regulisane kompetencije koje će imati predstavnici vrhovnog komandanta NOV i POJ u odnosu na jugoslovensko osoblje koje će se školovati u RAF-u:

„Nacionalno i kulturno vaspitanje jug. osoblja smatra se kao interno jug. pitanje i vlasti RAF-a će svim grupama jug. osoblja, ma gde se one u RAF-u nalazile, omogućiti ovu nastavu u pogledu određivanja potrebnih učionica i potrebnog vremena. Načelno se ovo vaspitanje ima vršiti van normalnog radnog vremena“!⁴⁴⁴

U dodatnim tačkama, koje su usledile kao dopuna u regulisanju još nekih pitanja, ponovo je potvrđeno polaganje zakletvi i kulturnih aktivnosti:

„Ne postoji zakletva vernosti za strano osoblje u RAF-u. Stoga imate punu slobodu da postupite po vlastitom nahodanju u pogledu polaganja zakletve vernosti maršalu Titu“!⁴⁴⁵

Ali, i pored ovako strogo postavljene zabrane za političkom aktivnošću, major Milan Simović se trudio da izvršava zadatke koje mu je postavio Centralni komitet KPJ. Prema izveštaju „Naši vazduhoplovci u Africi“, u 1. eskadrili, neposredno po formiranju, od 227 ljudi bilo je devet članova KPJ, a u 2. eskadrili, čiji su se pripadnici nalazili u operativnoj školi, od 196 ljudi – 12 partijaca. To su:

– u 1. eskadrili: Franjo Kluz, Branko Bokša, Mirko Dvornik, Joško Gati, Ivan Muker, Ladislav Zobundžija, a među preostalom trojicom, svakako, treba imati u vidu i Ratka Jovanovića, koji je bio predratni simpatizer KPJ i koji je, verovatno, u članstvo Partije primljen u vreme konstituisanja ilegalnog partijskog rada, i

– u 2. eskadrili: Rikardo Filipović, Ivan Furlan, Petar Bašić, Duje Bulj, Jakov Rudić, Ljubo Frankl, Danilo Rebula, Ernest Završnik, Rudi Radaljac i, verovatno, još Jež Franjo, koji je do dolaska u Beninu bio kandidat za člana Partije, zatim Bogomil Pepel i Ljubomir Dvorski, koji su, takođe pre dolaska u Beninu, bili članovi SKOJ, sa preporukama za brzi prijem u KPJ.

U grupi letaća planiranih da završe bombardersku obuku u Kairu, od 15 pilota, telegrafista i izviđača bila su četiri člana KPJ; a u 216. savezničkoj transportnoj grupi u Kairu tri člana od sedam pilota i

⁴⁴³ Tačka 14. Dopunskih odredbi sporazuma u Kairu, 29. mart 1944.

⁴⁴⁴ Tačka 4. Sporazuma vazduhoplovnog predstavnika Vrhovnog štaba NOV i POJ i predstavnika Komande Britanskog ratnog vazduhoplovstva za Srednji istok, 3. aprila 1944; Zbornik NOR, tom II, knj. 12, dok. 234.

⁴⁴⁵ Tačka 4. pisma opunomoćenog predstavnika Glavnog štaba RAF na Srednjem istoku, upućenog 19. aprila 1944. pukovniku Pircu, Zbornik NOR, tom, II, knj. 12, dok. 234 (fusnote).

izviđača. U radio-školi u Heluanu bio je samo jedan partijac, isto koliko i među 19 izviđača. Od sedam meteorologa na obuci su bila tri člana KP; od 29 kandidata za osnovnu pilotsku obuku – 7; od 21 radio-telegrafiste – 9, a u Alžiru, od 12 oficira, polovina su bili članovi KPJ. Dakle, ukupno 54 člana KPJ. Međutim, na osnovu spiska ljudstva 1. vazduhoplovne baze koje je došlo u Beninu, stanje je sledeće: članova KPJ – 62, kandidata za članove KPJ – 20 i članova SKOJ – 29, ili ukupno 111, od 245 lica koja su upisana u taj spisak.

Spisak u stvari, predstavlja ljudstvo 1. vazduhoplovne baze NOVJ, koje se sredinom maja 1944. nalazilo u Benini.

Prva vazduhoplovna baza je imala veoma dobro razvijen političko-partijski rad. Prvog februara 1944, dok se nalazila u Italiji, u Karovinju, partijska organizacija baze je imala: članova KPJ – 50, kandidata za članove KPJ – 18 i članova SKOJ – 15, ili ukupno – 83, o kojima stoji sledeće:

„Opšta karakteristika partiske organizacije jeste ta, da su partijci većinom mladi komunisti, nedovoljno još očvrslili, sa niskim teoretskim nivoom. Osim toga, to su ljudi koji su se vaspitavali u različitim partiskim jedinicama, te su po dolasku imali i različite poglede na opštu partijsku disciplinu, na prava i dužnosti članova Partije. Partiska mladost naročito se mnogo osećala kod drugova koji su došli iz Slovenije i Hrvatske“!⁴⁴⁶

Ipak, partijski rad je obilovao raznim formama rada, kojim je rukovodio partijski biro škole i pet partijskih ćelija. Bili su, takođe, razvijeni kulturno-prosvetni oblici rada, a naročito sportske aktivnosti.

Dolaskom u Beninu partijska struktura je, u osnovi, promenjena. Poslednji sastanak partijskog biroa održan je noću 23/24. maja 1944, kada su za partijske sekretare izabrani novi ljudi, od kojih u 1. eskadrili stariji vodnik Branko Bokša, a u 2. eskadrili borac Jakov Rudić. U 1. eskadrili je kasnije tu dužnost vršio Franjo Kluz, a posle njegove pogibije Mirko Dvornik.

U obema eskadrilama partijski rad odvijao se ilegalno, a najznačajnije oblasti aktivnosti bile su: izvršavanje tekućih zadataka, kulturno-prosvetni rad i sportske manifestacije.

Grupa od tridesetak članova SKOJ, koliko ih je bilo u 1. i 2. eskadrili, predstavljala je jezgro oko kojeg su se okupljali ostali omladinci. Obe eskadrile imale su aktive SKOJ-a.

Uslovi za efikasniji rad i sa više manifestacionih oblika, stvoreni su tek posle prebaziranja na viški aerodrom, a naročito na aerodromu Prkos. Program rada omladinaca se odvijao na dva načina: ilegalno – u okviru aktiva, gde su se prorađivale teme idejno-političkog sadržaja i, javno – organizovanjem raznih oblika kulturno-prosvetnog života. Posebno su mobilizatorski delovali članci objavljivanja u njihovim

⁴⁴⁶ Iz izveštaja partijskog rukovodioca 1. vazduhoplovne baze NOVJ Prvoslava Vasiljevića, od 1. februara 1944, Vrhovnom štabu NOV i POJ; Arhiv radničkog pokreta, Beograd, reg. br. 10362.

novinama. Tako je članak „Pred Treći kongres omladine“, objavljen u „Omladinskom listu“ broj 5, 2. eskadrile, bio direktivan i poziv na akciju ne samo u smislu idejno-političkog razjašnjavanja društvenog uređenja i buduće uloge omladine već i u svakodnevnim obavezama.

Skojevska organizacija je nalazila načina da pohvali omladince koji su se posebno isticali u svakodnevnom radu. Tako je članak „Rad omladine u našoj eskadrili“, broj 8/9. istog lista pohvalno pisao za četiri avio-mehaničara.

Razume se da je metode rada bazirala na iskustvu skojevske organizacije, posebno u jedinicama NOVJ, ali isto tako i u krajevima koji još nisu oslobođeni, na što po sadržaju ukazuje članak „Skojevski rad u okupiranim krajevima“, takođe objavljen u dvobroju 8/9. U obema eskadrilama, omladina je predstavljala svojevrstne jurišne bataljone, što se može videti u članku „I mi smo proslavili I kongres“ u kome, pored ostalog, stoji:

„Razumeli smo da se od nas traži mnogo, ali i da je poverenje koje nam se ukazuje – ogromno. Razumeli smo da je omladina avangarda celog naroda, da je omladina i u miru jurišni bataljon, udarni odred koji svesno ide u borbu za pobedu“.⁴⁴⁷

Izgradnja vojnih kolektiva

Pripadnici 1. i 2. eskadrile predstavljali su snažne i monolitne kolektive u kojima je moralno-političko stanje građeno na iskrenom patriotizmu i što se manifestovalo i preteranom željom za što više borbenih zadataka. Oni su bili i snažno motivisani činjenicom da se obe eskadrile nalaze u sastavu savezničkog vazduhoplovstva te da je moralna obaveza utoliko značajnija, jer se radilo i o pilotskom prestižu, svojstvenom u sredinama u kojima se nalaze pripadnici i drugih država.

Izrazito čvrst moral manifestovao se od samog početka. Piloti su bili svesni da nemogućnost popune zahteva od njih veću istrajnost i požrtvovanje. U bezbroj prilika manifestovani su ne samo visoka tehnika pilotiranja i stečeno borbeno iskustvo već i heroizam:

„Posle pogibije kapetana Leopolda Ankona (25. septembra 1944.) došao je u eskadrilu pomoćnik komandanta vinga u čijem je sastavu bila i naša eskadrila. Postavio je pitanje zašto napadamo 'citadele' (jako utvrđena uporišta), na šta mu je major Mileta Protić odgovorio:

– Pa, kada se dobije takav zadatak, mora se i izvršiti!

Očito nezadovoljan odgovorom, Britanac je upitao kakav je sutrašnji zadatak, i kada je dobio odgovor, izrazio je želju da učestvuje kao pratilac zadnjeg para, što mu je i udovoljeno.

Sutradan, vođa grupe, tražeći cilj (bio je to slobodan lov), osmotrio je manju kolonu atutomobila na putu Gospić – Otočac. Poveo je grupu

⁴⁴⁷ „Omladinski list“ 1. vazduhoplovnog lovačkog puka, br. 8/1945, članak „I mi smo proslavili I kongres“, str. 1.

u napad po svim taktičkim propisima. Britanac je, međutim, već u prvom naletu dobio pun pogodak u rep aviona, pa je odmah izvestio vođu grupe da napušta borbu, zauzimajući osmatrački položaj na visini 2000 m. Grupa je izvršila još tri naleta, a na poprištu borbe ostale su olupine desetak kamiona. Istina, i vođa grupe je dobio dva pogotka u krilo aviona. Britanac je odao priznanje grupi za efikasnost u napadu, ali je i oštro zamerio za veliki broj naleta. Pošto se Britanac udaljio jedan od prisustvni upitao je vođu grupe:

– Zašto komplikuješ odnose sa saveznicima?

Vođa grupe mu je ozbiljno odgovorio:

– Morao sam da pokažem Britancu kako se jugoslovenski partizani bore“!⁴⁴⁸

„Obuka beše poodmakla, letimo dobro. Jednog dana zove Britanac, naš instruktor, komandira Miletu Protića i mene i kaže:

– Uzmite avione i idite u Aleksandriju na dva-tri dana!

Oho, pomislih u sebi, to mu ispade kao neka nagrada. Slećemo prvo na jedan aerodrom kod Tobruka. Čekajući Miletu koji je otišao u menzu na doručak, jedan britanski oficir začuđeno me posmatra: imao sam na glavi titovku sa petokrakom. Posle nekog vremena upita me ko sam i kako mu rekoah da sam pilot Titove avijacije, njegovom čuđenju kao da ne beše kraja. Kaže da je čuo da su neki partizani stigli pre kratkog vremena na Srednji istok i da već lete kao piloti.

– Bravo! – dodade na kraju, srdačno mi čestitajući!“

Slično je bilo i u 2. eskadrili, posebno kada se, radi čuvanja ljudstva i velikih gubitaka u 1. eskadrili, zahtevalo da piloti manje lete, odnosno da se čuvaju:

„Stigao je iz Barija jedan drug, ne sećam se kako se zvao. Došao je i kazao otprilike sledeće:

– Englezi vas šalju na najopasnije misije da poginete, tako da mi ostanemo bez kadrova. Vi ste potrebni za naše buduće vazduhoplovstvo i naša je direktiva – kada je opasno, bacite bombe 'u trnje' i vratite se sa izveštajem da ste izvršili zadatak!

Pošto sam imao slično iskustvo u bivšem jugoslovenskom vazduhoplovstvu na Srednjem istoku i znao šta znači i kuda vodi takva teza o potrebi da se čuvaju kadrovi za budućnost i zato izbegava borba, smatrao sam za potrebno da kažem da je to vrlo pogrešno, da od pilota koji će čuvati svoje glave i izbegavati opasnost neće imati koristi ni naša borba, ni naše buduće vazduhoplovstvo“!⁴⁴⁹

Upravo zbog navedenih činjenica, ali posebno zbog prevelike motivisanosti za ratne zadatke, pri čemu je komandni sastav 1. i 2. eskadrile hteo i da služi primerom, došlo je do gubitaka. Njih je posebno bilo dosta u 1. eskadrili:

⁴⁴⁸ Iz sećanja kapetana Đure Ivaniševića, komandira „A“ flajta 1. eskadrile NOVJ, sa da pukovnika avijacije u penziji, na simpozijumu „Jugoslovensko ratno vazduhoplovstvo u narodnooslobodilačkoj borbi“, Zemun, 1982.

⁴⁴⁹ Iz sećanja poručnika Miloša Marinovića komandira „A“ flajta 2. eskadrile, na simpozijumu 1982.

„Mladi piloti su brže uvedeni u stroj i uspešno izvršavaju borbene zadatke, tako da se postavlja pitanje zbog čega su ginuli ili bili pogodeni većinom stariji piloti. Pored toga što su avioni vođe formacija bili više izloženi napadu PAA, veliku ulogu je igrao psihološki pritisak kod samih pilota. To dolazi od njihove prevelike motivisanosti za borbu, ali za koju nisu imali dovoljno ubojite avione. U ovakvoj situaciji, komandiri su hteli da budu primer hrabrosti. U skvadronima situacija je bila dosta teška, jer nije postojala mogućnost nadoknade gubitaka. Na primer, od 22 pilota početnog brojnog stanja Prvog skvadrona u toku borbenih dejstava poginulo je 7 pilota, ili 32 odsto, odnosno – svaki treći pilot“!⁴⁵⁰

Snažan podsticajni efekat, naročito u toku obuke, davali su jugoslovenskim pilotima naši instruktori, od kojih su naročito u 2. eskadrili bili: Aleksandar Cenić, komandir eskadrile, zatim nastavnici August Cajnjko, Jeronim Gregov, Vlado Simić i Ivo Rebula:

„Naša 2. eskadrila je imala jako malo gubitaka. Zašto? Poznato je da su početkom ratnih operacija piloti 1. eskadrile NOVJ imali mnogo gubitaka. Moram da kažem da smo učili na njihovim greškama, bolje reći, koristili njihova iskustva.

Možemo da zahvalimo i našem komandiru Ceniću, koga želim da, sa dužnim pijetetom spomenem, a koji nam je jednom prilikom rekao:

– Ako želite da budete korisni, onda se dobro pripremite za zadatak. Kada ga izvršite nemate šta da čekate, da se izlažete protivavionskoj vatri, jer sledeći zadatak nećete moći da izvršite. Znači, pripremite se dobro, izvršite svoj let i spremati se za drugi“!⁴⁵¹

Uslovi u toku pripremnog perioda bili su veoma teški, te nedovoljno adaptirani piloti nisu mogli da podnose velike afričke vrućine, naročito u toku jula i avgusta. Dolazilo je i do pregrevavanja motora, pa i otkaza, tako da je izgubljen i jedan pilot zbog požara prilikom udesa 'harikena'. Teškoće su pričinjavale i nemogućnosti da se detaljno raspoznaju objekti – ciljevi na zemlji, jer ravni peščani tereni bili su potpuno različiti od brdovitih jugoslovenskih krajeva. Ipak, i te teškoće savladane su uspešno. Piloti su bili posebno srećni kada su, u toku ratnih dejstava, videli rezultate svoga rada:

„Dolazak na Vis nam je bio neobično drag. Svakome drugu se ispunila želja – želja za povratak u domovinu, želja za borbom – za udio u ovoj teškoj i krvavoj otadžbinskoj borbi... Sa svim snagama smo se bacili na posao da bez ikakvih smetnji i nezgoda naši avioni lete na neprijatelja.

Kod drugova pilota se na njihovom smjelom licu čita samo jedna misao – samo leteti, i leteti neprestano...

⁴⁵⁰ Iz sećanja poručnika Franje Lolića, tehničkog oficira-inženjera 1. eskadrile NOVJ na simpozijumu 1982 (umro kao pukovnik avijacije u penziji 1988)

⁴⁵¹ Iz sećanja poručnika Branivoja Majcena, komandira „B“ flajta 2. eskadrile NOVJ, kasnije pilota JAT

Još je mrak, vide se ubrzo prvi znaci svitanja, a već se čuje pjesma mehaničara preko aerodroma. S pjesmom rade i spremaju mašine za let.

Kod povratka aviona sa zadatka, svaki pozorno pazi, da li se svi vraćaju, da nije koji nastradao. Čuju se povici:

– Evo, moga, došao je zdrav! Vidi ga kako krilima maše!⁴⁵²

S obzirom da se u eskadrilama jedno vreme nalazilo i britansko osoblje, partizanski moral se u najvećoj meri preneo i na njihovo življenje, a zatim i na potpuno pripadanje kolektivu:

„Danas, posle šest meseci od osnivanja skvadrona, nas dva Engleza, koji se zbilja ponosimo time što se nalazimo među vama i koji smo zainteresovani vašom budućnošću, želimo prilikom Nove godine da vam kažemo koliko smo se dobro osećali među vama. Odajemo priznanje onome što ste postigli. Divimo se duhu i preduzimljivosti u tehničkoj i kulturnoj strani života skvadrona...

Zapamtimo da je 'lanac onoliko jak koliko je čvrst njegov najslabiji deo'. Članovi ove jedinice postavljaju jedan deo temelja vašeg novog vazduhoplovstva, koje se rađa iz borbe vaših naroda!⁴⁵³

Jedan od najznačajnijih strana manifestacije snažnog kolektivnog duha bilo je formiranje 'domovinskog fonda', odnosno prikupljanje pomoći za domovinu i narod u nastradalim krajevima. U dva maha, na opštim konferencijama kompletne 1. eskadrile, sumirani su rezultati na tom planu – 30. decembra 1944. i 28. aprila 1945.

„Domovinski fond“ je osnovan 20. avgusta 1944. sa 38 odsto članova od ukupnog brojnog stanja. Već u novembru brojao je 93, a u decembru 1944. 99 odsto. Svi pripadnici „B“ flajta i signalne sekcije bili su članovi fonda, a najmanje – 77 odsto – saobraćajne sekcije. Na kraju 1944. domovinski fond je raspolagao sumom od 2,477.124 lire, od čega je utrošeno:

„Poslato V.Š. NOV i POJ	300.000 lira
Bazi NOVJ – Bari	100.000 lira
Sanitetskom odeljenju Bari	100.000 lira
Štampi V.Š.	50.000 lira
Za ranjenike	15.000 lira
Nedeljne isplate drugovima	974.121 lira
Za opravku zubi drugova	300.000 lira
Drugi razni izdaci, kao nabavka namirnica, podoficirske i oficirske menaže, za kulturno-prosvetni rad, kancelarijski materijal, itd.	383.036
Stanje kase danas	255.430

Pored toga je od našeg kolektiva sakupljeno i poslato u domovinu 62.000 cigareta i sakupljeno i poslato našoj deci 2.200 čokolada i raznog drugog materijala⁴⁵⁴

⁴⁵² Iz članka „Rad na Visu“, autora Željka Blago, u „Omladinskom listu“ 2. eskadrile NOVJ, br. 7/1945.

⁴⁵³ Iz članka „Naš squadron“, autora L. Lewellyn, F. N. Stephens, u „Listu 1. lovačke eskadrile“, br. 2/1944.

⁴⁵⁴ Iz izveštaja Svetozara Dežulovića, predsednika odbora skvadronskog kolektiva podnetog 30. decembra 1944, „List 1. lovačke eskadrile“, br. 4/1944.

Na kraju rata, odnosno u periodu od 1. januara do 28. aprila 1945. stanje domovinskog fonda bilo je sledeće:

„Ukupno je primljeno	5,637.354 lire
	62 funte
	144 dolara
Utrošeno za potrebe jedinice	3,505.908 lira
Poslato višim vojnim ustanovama	703.908 lira
U kasi ima	1,427.092 lire
	62 funte
	144 dolara.

U prilaženju kolektivu i sakupljanju hrane najbolje se pokazala „B“ eskadrila⁴⁵⁵.

Pomoć koju su 1. i 2. eskadrila⁴⁵⁶ upućivale narodu, na neki način, dokumentuje i zahvalnica koju su eskadrile dobile od Centralnog odbora zbeга, 3. januara 1945. godine:

„Drugovima I i II lovačke eskadrile, avijatičarima u sastavu savezničke avijacije, Termoli

Potvrđujemo vam ovime primitak količine hrane i slatkiša koje ste sabrali u vašim jedinicama, kao dar našim najpotrebnijima u domovini.

Mi vam se na vašem daru najljepše zahvaljujemo uvjereni da će vaša plemenita akcija naići na najveće priznanje i zahvalnost onih kojima će darovani predmeti biti upućeni i koji pomoći nakon teških stradanja i patnje uistinu i trebaju. I ovaj plemeniti gest naših drugova boraca još jednom dokazuje da su narod u pozadini i borci u prvim redovima čvrsto povezani u istim naporima za postignute konačne pobjede i time sretne budućnosti oslobođene domovine.⁴⁵⁷

U stvari, zasluga za to najviše pripada skojevskoj organizaciji koja je, neposredno na početku 1945, izabrala uži odbor za prikupljanje hrane i druge pomoći domovini. U okviru akcije za pomoć nastradalima u Jugoslaviji, koju su pokrenule sve jedinice NOVJ u Italiji, 1. i 2. eskadrila, kao i mehaničarska četa pri Štabu 281. vinga BAF, odvojile su za pomoć 20 odsto svog sledovanja, odnosno poslali blizu šest tona hrane.⁴⁵⁸

Vojne kolektive 1. i 2. eskadrile redovno su obilazile visoke starešine RAF i BAF kao i NOVJ. Za pripadnike 1. eskadrile svakako da su dva datuma ostala u najdubljem sećanju. To su 21. maj 1944. i 29. april 1945.

⁴⁵⁵ Iz izveštaja poručnika Milana Delića, predsednika odbora, podnetog na konferenciji 28. aprila 1945, „List 1. lovačke grupe“, br. 5/1945.

⁴⁵⁶ Autor ne raspolaže podacima o domovinskom fondu u 2. eskadrili

⁴⁵⁷ Arhiv VII k. 1466 A, reg. br. 1/1-2.

⁴⁵⁸ U 1. i 2. eskadrili, kao i među osobljem u Alžiru (i onom koje je oktobra 1944. došlo u Jugoslaviju, i onom koje je ostalo duže) prikupljena je velika suma novca. Komandant Jugoslovenskog vazduhoplovstva je početkom juna 1945. potraživao preko vojnog tužioca Komande JV iznos od 13.000 britanskih funti, 1,5 milion francuskih franaka i preko milion italijanskih lira, zahtevajući i saslušanje 11 drugova, koje smatra odgovornim što ovaj iznos nije uplaćen. Autor nije bio u stanju da sazna rešenje ovog slučaja, već raspolaže samo aktom komandanta JV vojnom tužiocu, koji se nalazi u Arhivi Muzeja RV i PVO, k. VII – 1, f. 1, dok. 30.

Dvadeset i prvog maja⁴⁵⁹ 1944. pripadnici 1. eskadrile su na aerodromu Lite položili zakletvu vrhovnom komandantu NOV i POJ i toga dana je komandiru eskadrile, kapetanu Mileti Protiću, opunomoćeni izaslanik vrhovnog komandanta NOV i POJ, pukovnik France Pirc uručio zastavu nove Jugoslavije, s novim, partizanskim znakom.

Dvadeset i devetog aprila 1945. obeležena je prva godišnjica rada 1. eskadrile i u vezi s tim bilo je više aktivnosti. Vojni kolektiv je, naime, odlučio da se umesto 22. aprila, kada je formirana eskadrila, jubilej obeleži 29. aprila, jer je tog dana, godinu dana ranije, u Benini poleteo prvi 'hariken' sa ucrtanom petokrakom zvezdom. Povodom jubileja održana je vojna konferencija, na kojoj su podneti izveštaji: poručnik Hinko Šoić – o rezultatima borbenih dejstava; potporučnik Joško Gati – o kulturno-prosvetnom radu; kapetan Franjo Lolić – o radu pripadnika VTS; poručnik Milan Delić – o domovinskom fondu, posle čega je poručnik Mirko Dvornik, politički komesar eskadrile uručio priznanje osamnaestorici najboljih mehaničara, a značke s Titovim likom: kapetanu Franji Loliću, zastavniku Franji Mariću, i borcima: Vladimiru Periću, Mati Roši, Alojzu Brentinu, Antonu Jazbaru, Francu Sopotniku, Svetozaru Dežuloviću, Brunu Trampuši i Cirilu (ili Jožefu) Sotlaru.

Povodom jednogodišnjeg jubileja dvadeset i devetorici pilota 1. i 2. eskadrile, izaslanik Štaba Vazduhoplovstva JA pukovnik Milan Simović uručio je, odlikovanja, kojima ih je odlikovalo Predsedništvo AVNOJ, 12. februara 1945, na predlog vrhovnog komandanta JA, za hrabrost i umešnost u izvršavanju ratnih zadataka.

Visoka odlikovanja dobili su sledeći piloti:

– orden Partizanske zvezde I reda – (posmrtno): majori Franjo Kluz i Mileta Protić;

– orden Partizanske zvezde II reda: majori Ratko Jovanović i Arkadije Popov, poručnik Stanislav Vouk, potporučnik Aleksandar Vuković (svi posmrtno) i kapetan Milan Karić (pao u zarobljeništvo);

– orden Partizanske zvezde III reda: majori Đuro Ivanišević i Branko Kraus; poručnik Nedeljko Pajić; potporučnik Milan Delić, Živorad Gavrilović, Milan Srdanović, Hinko Šoić, i zastavnik Mehmedalija Lošić, i posmrtno – kapetani Ankon Leopold i Aleksandar Marković, zastavnik Salih Islamović i vodnik Zvonko Halambek;

– orden za hrabrost: kepetani Aleksandar Cenić, Kirilo Zdrajevski i Franjo Jež; poručnici Miloš Marinović, Branivoj Majcen, Bogomil Pepel, Danilo Rebula; potporučnici Šime Fabjanović, Dragan Ratković, Nikola Vemić i Luka Purić; zastavnici Janez Antončić, Josip Klokočovnik, Husein Okanović, Marjan Semolić, Dragoslav Todorović, Nikola Vlahov, Ciril Vrabić; stariji vodnik Vlado Pavičić; vodnici

⁴⁵⁹ Pripadnici 1. eskadrile položili su zakletvu 21. maja, što je samo slučajna koincidencija sa tim datumom koji se danas obeležava kao Dan RV i PVO. Ovaj datum je za praznik vazduhoplovaca određen mnogo kasnije, 20. oktobra 1947.

Ernest Završnik i Ljubomir Dvorski; mlađi vodnik Tugomir Prebeg, i (posmrtno) potporučnik Ruđi Luigi i zastavnik Jovan Pešić.⁴⁶⁰

„Predsedništvo jugoslovenskih naroda AVNOJ – pisao je tim povodom major Ladislav Zobundžija – objavilo je 14. februara gornji ukaz o visokim odlikovanjima naših pilota lovaca.

Bio je to veliki dan za našu eskadrilu.

Narodi Jugoslavije su izrazili svoje priznanje i svoju zahvalnost najistaknutijim borcima naših eskadrila i ukrasili su grudi naših pilota vidnim znacima narodnih vojnika junaka.

Ovo je priznanje borcima koji su savladali sve teškoće...

Neki od odlikovanih drugova su u toj borbi dali svoj život za slobodu svog naroda“⁴⁶¹

Obeležavanje jednogodišnjeg uspešnog rada završeno je vojnom smotrom pripadnika 1. i 2. eskadrile, svečanim ručkom svih prisutnih, kao i svečanom večerom, na kojoj je počasni gost bio pukovnik Bojd (Group Captain J. I. Boyd), komandant 281. vinga BAF.

Kulturno-prosvetne delatnosti

Kulturno-prosvetni rad bio je raznovrstan jer su tu delatnost saveznici ne samo tolerisali nego i inicirali. Na primer, za izučavanje engleskog jezika organizovani su kursevi za obe eskadrile. Tako su u 1. eskadrili postojale tri grupe, odnosno tri stepena izučavanja jezika: početni – sa devet časova nedeljno, srednji – šest, i viši kurs jezika – tri časa nedeljno. Za izučavanje jezika korišćeni su i razni bilteni, listovi, prospekti, itd. Kurs jezika bio je intenzivan dok su se eskadrile nalazile u Africi.

Britanci su za vlastitu muzičku rekreaciju imali dosta instrumenata, tako da je 26. maja 1944. bio održan prvi koncert, koji je lepo primljen kako od jugoslovenskog tako i britanskog osoblja. Zbog visokog muzičkog nivoa koncerta bilo je odlučeno da se koncerti drže svakog petka, no intenzivna obuka i letenje, kao i brzo prebaziranje u Italiju, uticali su na ritam kulturno-zabavnog života. Ipak, neposredno po prebaziranju, svojevrсну kulturnu dobrodošlicu zaželela je diletantska sekcija jugoslovenskih tenkista iz Gravine koji su 22. avgusta izveli koncert i priredbu za Jugoslovene, a 23 – za Britance.

Kulturno-prosvetne aktivnosti sumirane su 30. decembra 1944. kojom prilikom je istaknuto:

⁴⁶⁰ Vazduhoplovni oficir za vezu u BAF kapetan Viktor Mazner je 12. februara 1945. Štabu Baze NOVJ u Bariju predložio da se majoru Vajtekeru (S/Ldr G. F. Whitaker) i kapetanu Katberstonu (F/L J. R. Cuthbertson) dodele naša odlikovanja. Sličan zahtev komanda 1. eskadrile je uputila 24. decembra 1944. kako bi se jednom britanskom oficiru i šestorici podoficira – koji su bili u sastavu 1. eskadrile – takođe dodelila odlikovanja, ili priznanja.

⁴⁶¹ Iz članka: „Odlikovanje avijatičara Narodnooslobodilačke vojske“, autora majora Ladislava Zubundžije, u „Listu 1. lovačke eskadrile“, br. 4.

„Iako u početku nije bilo dovoljnog razumevanja za ovu granu delatnosti naših jedinica, ipak je ona dobila svoj zamah, ali tek nakon dolaska u Italiju. S obzirom da je bilo veće razumevanje, bio je samim tim i olakšan i sam rad odbora. Odbor je bio podeljen na sledeće sekcije:

Literarna sekcija je odgovorna za našu štampu uopšte, a posebno ona izdaje 'Zidni časopis' i 'Eskadrilski list'.

Do danas zidne novine donele su oko 60 članaka, 20 pesama, 10 šala i oko 20 karikatura.

Eskadrilski list izašao je u dva broja, za novembar i decembar.

Osnovana je biblioteka, koja ima oko 120 knjiga, brošura i časopisa na srpskohrvatskom i slovenačkom jeziku. Pored toga ima i oko 50 raznih knjiga na stranim jezicima.

Diletantska sekcija: kako ova sekcija napreduje, nije potrebno naročito naglasiti, jer ste se sami u to uverili – uspeh je vrlo dobar, što dokazuje i priznanje gostiju koji su nas posećivali.

Pevački zbor: sa ponosom mogu reći da je naš zbor vrlo dobar. U osnutku je skvadronski orkestar, tako da i na muzičkom polju možemo delovati.

Sportska sekcija: sport se normalno razvija. Ali smatram za potrebno napomenuti da se treba sportu još više predati, a posebno fiskulturi.

Predavanja je održano oko 23 raznih sadržaja. Predavači su bili članovi kulturno-prosvetnog odbora. Zanimanje za tu granu nije bilo zadovoljavajuće. Treba i vi koji niste u odboru da date nešto od sebe.

Priredba: u toku ove godine imali smo 7 priredaba, koje su dobro uspele. Jednu priredbu smo u zajednici sa našim susednim skvadronom dali u San Ferdinandu, pred našim drugovima ranjenicima u našoj vojnoj bolnici“⁴⁶²

Bilans kulturno-zabavnog rada na kraju rata bio je znatno poboljšan: odsek za štampu, u koji spada tehnika u uredništvo, izdali su – računajući i brojeve u 1944. godini – ukupno pet listova, zatim četiri nedeljna pregleda, a na zidnim novinama bilo je preko 120 članaka, 35 pesama, 20 raznih šala, veći broj karikatura i ilustracija. Izdavane su i tehničke brošure, od kojih „Merlin“, o avionskom motoru, u 50 primeraka:

„Diletantska sekcija je do sada održala oko 20 raznih priredbi. Održano je i nekoliko komemoracija.

Muzička sekcija, čiji hor ima uvježbanih oko 25 partizanskih i narodnih pjesama, nastupila je na svim našim priredbama“⁴⁶³

O utiscima sa priredbe održane 1. novembra 1944. zapisano je sledeće:

⁴⁶² Izveštaj majora Huberta Najbergera, predsednika kulturno-prosvetnog odbora u 1. eskadrili; „List 1. lovačke eskadrile“, br. 4.

⁴⁶³ Iz izveštaja potporučnika Joška Gatija, predsednika kulturno-prosvetnog odbora u 1. eskadrili; „List 1. lovačke grupe“, br. 5/1945.

„Naša priredba održana 1. novembra (skečevi 'Bedak' i 'Analfabeta' i horske pjesme) lijepo je primljena od svih gledalaca. I priređivači su zadovoljni. Kulturno-prosvetni odbor konačno vidi plodove svoga truda i nastojanja. Drugovi, učesnici – glumci i pjevači – također su zadovoljni. Pronašli su svoje polje rada, na kome uzdižu sami sebe i uzdižu svoju okolicu. Malo truda dalo je mnogo korisne i vesele razonode: 'led je probijen'.

Prvi zadatak popularisanja kulturnog rada je postignut. U potrebu i važnost ovog rada nijedan drug više ne sumnja“!⁴⁶⁴

Omladina 2. eskadrile najviše je pevala poznatu partizansku pesmu „Po šumama i gorama naše zemlje slobodne“, i to u raznim prilikama: kada su u ranu zoru pripremali avione na stajankama, u časovima predaha pored avionskih krila, uveče, a posebno na priredbama. Pesme su im izvirale iz srca:

„Kod partizana puška i pjesma idu nerazdvojno. Puška je partizanu nerazdvojan drug – pomoćna snaga u svim okršajima, a pjesma – motor koji pokreće snagu i čelična volju. Partizan sa pjesmom i puškom ide, stoji, odmara se, bori i mre – u isti mah.

Pjesme su izašle iz srca i duše boraca naše velike armije narodnog oslobođenja.“!⁴⁶⁵

Jedna od većih manifestacija kulturno-zabavnog života bili su sport i sportske aktivnosti. Puno ponosa i zadovoljstva za jugoslovenske partizane, ranjenike i rekonvalescente donela je fudbalska utakmica između ekipe 2. eskadrile i saveznika, odigrana u Trani, u krugu savezničke vojne bolnice; naravno, navijači su bili i saveznički vojnici:

„Igra je započela tačno u 14.30 časova. Svi smo napeto pratili igru. Ali, na žalost, već u drugoj minuti naši su primili gol. Naravno, kod nas gledalaca, moral i svaka nada za pobjedu otpali su, jer smo gledali pred nama puno jače savezničke igrače, koji su bili sakupljeni iz čitave okoline Barija...

U desetoj minuti saveznici su primili gol, zatim su se golovi redali jedan za drugim, tako da se prvo poluvremeno završilo sa 3:1 za nas. U drugom poluvremenu saveznici su primili još dva gola i utakmica se završila rezultatom 5:1 za nas“!⁴⁶⁶

Ta utakmica, odigrana 12. oktobra 1944, dala je pravi impuls u daljoj sportskoj aktivnosti omladinaca. Sport će imati uzleta, ali će, jedno vreme, biti i potpuno zapostavljen. Zato se, već u narednim mesecima, ukazuje na značaj fizičke aktivnosti, polazeći od klasične maksime: „U zdravom telu, zdrav duh“, te se ističe potreba da se sportom bave kako piloti tako i avio-mehaničari:

„Uzmimo, kao prvog, našeg pilota, koji kad kada dobije po dva ili više zadataka dnevno, koji mora da koncentriše svoje nerve za do-

⁴⁶⁴ Iz sećanja majora Ladislava Zubundžije, u „Listu 1. lovačke eskadrile“ br. 2.

⁴⁶⁵ Iz članka vodnika Stjepana Polića „Partizanska pjesma“, objavljenog u „Listu 1. eskadrile“ br. 3/1944.

⁴⁶⁶ Iz članka K. Stošića „Sa nogometne utakmice u Trani“, u „Listu 2. lovačke eskadrile“, br. 2/1944.

bro izvršenje svog zadatka i očuvanje sebe i svog aparata. Njemu poslije povratka ne pruža sport samo održanje fizičke kondicije, već rasonodu i relaksaciju tela.

Uzmimo našeg mehaničara koji dnevno na svom teškom poslu, u kiši i mrazu ili vrućoj žegi obavlja svoj rad. I njemu sport služi za održavanje kondicije i izdržljivosti u radu, za veselost duha...

Ista stvar mogla bi se kazati i za ostalo osoblje koje se nalazi u eskadrili⁴⁶⁷

Optimalni uslovi stvoreni su posle prebaziranja na aerodrom Zemunik. Tada se češće dolazilo i do kontakata sa drugim jedinicama i narodom, pa su i sportski susreti bili bogatiji.

Listovi 1. i 2. eskadrile NOVJ

U uvodniku „Lista 1. lovačke eskadrile“, broj 4/1944. kritički se ocenjuju prethodna tri broja, sa napomenom da nisu u potpunosti zadovoljili, jer im se nije poklanjala puna pažnja:

„Mi ne možemo reći da ne znamo pisati, samo zato jer nismo književnici, novinari i pjesnici, nego smo avijatičari – piloti, tehničko i stručno osoblje, itd, a što je glavno mi smo svi skupa borci N.O.V.J. sposobni za sve, ljudi koji smo se snašli u svakom poslu, u svakom položaju i akciji, pa zašto da klonemo pred našim časopisom koji nema za cilj da bude neko naročito umjetničko djelo, već koji treba da bude ogledalo naše borbe i uopće – ogledalo nas samih“⁴⁶⁸

Prva eskadrila NOVJ izdavala je list pod nazivom – „List Prve lovačke eskadrile“. U 1944. izašla su dva broja, od kojih 2. dok je jedinica bazirala na italijanskom aerodromu Kane; zatim u 1945. brojevi 3. i 4. – dok se eskadrila nalazila na Visu i broj 5 – u Zemuniku. Broj 5. zapravo nosi naziv „List Prve lovačke grupe Jugoslovenske armije“.

Druga eskadrila NOVJ je izdavala tri lista: „List Druge lovačke eskadrile“ čiji su brojevi 4. i 5. izašli u Zemuniku; zatim „Omladinski list Druge lovačke eskadrile“, čiji su brojevi 2. i 3. izašli u Italiji, a 4, 5, 6. i dvobroj 7–8. na aerodromu Zemunik i list „Putne novine Druge lovačke eskadrile“, čiji je jedan broj izašao 1944. godine.

Obe eskadrile su, dok su se nalazile na obuci u Africi, izdale po jedan broj lista „Pilot“, i to Prva eskadrila broj 1, na aerodromu Lite, a 2. eskadrila, broj 2, na aerodromu Benina.

Dok su eskadrile bazirale u Italiji i dok su na Visu držale detašmane, izašao je i jedan zajednički list „Detašmanski list I i II lovačke eskadrile“.

Neposredno posle formiranja 1. vazduhoplovnog lovačkog puka, omladinski kulturno-prosvetni odbor izdaje „Omladinski list“ ovog puka, koji je nastavio da izlazi dvomesečno.

⁴⁶⁷ Iz članka Stjepana Janžekovića, sportskog referenta 2. eskadrile „Značaj športa“, objavljenog u listu 2. eskadrile „Putne novine“, br. 2/1945.

⁴⁶⁸ Iz redakcijskog članka „O našem časopisu“, u „Listu 1. lovačke eskadrile“ br. 4/1944.

Izuzev detašmanskog lista, lista „Pilot“ i „Putnih novina“, svi ostali su istog oblika, ali različiti po broju stranica. Zastupljen je, za ono vreme uobičajeni sadržaj, ali veoma prihvatljiv i rado čitan. Listove su izdavale redakcije, naravno na amaterskoj osnovi, uz pomoć ostalih pripadnika jedinica, posebno omladine, koja kasnije preuzima na sebe ulogu izdavača, saradnika, štampanja, itd. Tehnički uslovi i oprema bili su vrlo skromni: Nešto boljim tehnički izgled i prelom imao je „Omladinski list“ 1. vazduhoplovnog lovačkog puka.

Članke, pesme, ilustracije pisali su sami pripadnici eskadrila. Piloti su iznosili svoje akcije i ratne zadatke, tehničari pisali o novim avionima, motorima i naoružanju, a članovi KPJ i SKOJ članke ideološko-političkog sadržaja. Svaki list bio je namenjen svim pripadnicima jedinice, zato je vođeno računa o raznovrsnosti napisa i prilagođenosti, posebno mladim borcima.

Pojedini listovi su štampani na srpskohrvatskom i slovenačkom jeziku, i svi su po nameni bili informativno-političke prirode, sa mesečnom periodikom izlaženja. Negovani su skoro svi oblici novinskog žanra: reportaža, informacija, komentar, izveštaj, intervju, ali je skoro polovina imala i napise stručnog karaktera, koji su, istovremeno, bili i jedini izvor saznanja, na primer, iz novosti i naoružanja u vazduhoplovnoj tehnici.

Već je istaknuto da su pored ovih listova, u eskadrilama izlazile i zidne novine, kao i tehnička brošura „Merlin“.⁴⁶⁹

Susret sa vrhovnim komandantom

Pored svih opštih obaveza i dužnosti koje je kao vrhovni komandant NOV i POJ imao u stvaranju novog vazduhoplovstva, maršal Tito je na više načina iskazivao posebnu pažnju prema pripadnicima 1. i 2. eskadrile NOVJ, između ostalog, insistirajući da izvrši smotru pilota i da porazgovara sa njima.

Insistirao je isto tako, na efektivnijem delovanju naših vazduhoplovnih jedinica, smatrajući da će činjenica da NOVJ deluje i iz vazduha snažno motivisati i uticati na moral kako jedinica NOVJ tako i naroda.

To je vrhovni komandant NOV i POJ iskazao prvi put i naredbom od 26. avgusta 1944. svim operativnim štabovima koji su sa njim bili u direktnoj vezi (glavni štabovi Narodnooslobodilačke vojske i partizanskih odreda Makedonije, Srbije i Hrvatske; zatim štabovi 1. proletarskog korpusa NOVJ; 2, 3, 5. i 12. korpusa NOVJ i Operativna grupa divizija NOVJ). Obaveštavajući ih da će ubuduće naša lovačka avijacija sadejstvovati krupnijim jedinicama Narodnooslobodilačke vojske Jugo-

⁴⁶⁹ Muzej RV i PVO, kao ni Vojnoistorijski institut ne raspolažu svim primercima vazduhoplovne štampe u NOR, među kojima ni listovima 1. i 2. eskadrile NOVJ, što je onemogućilo celovitiju i kompleksniju analizu

slavije koje, zahteva od njih da blagovremeno dostavljaju svoje zahteve za sadejstvo, i dalje, navodi:

„Pored toga, potrebno je da naše jedinice i narod na zborovima vide našu avijaciju. Blagovremeno javljajte datum i časove tih manifestacija, da bi uputili avijaciju. Naši avioni imat će petokraku zvijezdu sa i bez trobojnice“!⁴⁷⁰

U to vreme piloti 1. eskadrile već su dejstvovali nad teritorijom Jugoslavije, izvršivši 15 borbenih zadataka, odnosno 38 letova, a toga dana, 26. avgusta, još i četiri borbena zadatka, sa 14 avio-poletanja. Upravo toga dana vrhovni komandant NOV i POJ je od Britanske vojne misije pri Vrhovnom štabu NOVJ zahtevao da se avion 'hariken IIc', kojim je bila naoružana 2. eskadrila i čiji su piloti bili u operativnoj školi, zameni novijim tipovima aviona.

U pomenutom naređenju od 26. avgusta, vrhovni komandant je imao u vidu 1. eskadrilu NOVJ, kao i Eskadrilu za vezu Vrhovnog štaba, formiranu nekoliko dana ranije, odnosno 18. avgusta na viškom aerodromu i tada, u svom sastavu, imala sedam aviona.

U drugoj polovini oktobra, kada su saveznici postavili zahtev da skvadroni BAF koriste i aerodrom Konavle radi odbrane Dubrovnika i potpunog zatvaranja pravaca odstupanja nemačkih jedinica, vrhovni komandant NOV i POJ je smatrao da bi celishodno i efikasno bilo da se na taj aerodrom prebaziraju i jugoslovenske eskadrile:

„Na aerodrom Konavle treba da se prebace naše dve eskadrile iz RAF. One treba da izvršavaju taktičke zadatke preko oficira za vezu kod štaba naših snaga na tom sektoru“!⁴⁷¹

Predlog za korišćenje aerodroma Konavle potekao je od general-pukovnika Eliota, komandanta BAF-a, 20. oktobra 1944. Međutim, maršal Tito je imao u vidu raniju ideju da naša avijacija bude efikasnija, te da baziranjem na jugoslovenskoj teritoriji njeno dejstvo bude što javnije prezentirano. Upravo jedan od takvih zadataka – koji je manifestovao i simbolično predstavio našu avijaciju – izvršen je 7. novembra 1944. Ratni zadatak za pilote Milana Srdanovića i Šimu Fabjanovića (operacija br. 154) i pilote Mirka Kovačića i Ruđi Luidija (operacija br. 155) bio je izuzetno častan. Toga dana se u Splitu proslavljala 27-godišnjica oktobarske revolucije, pa su 'spitfajeri' 1. eskadrile leteli iznad grada pružajući lovačku zaštitu.

Potreba za hitnim povratkom jugoslovenskih vazduhoplovaca iz savezničkih jedinica, bila je izraz dalekosežne vojno-strategijske koncepcije u stvaranju jakog vazduhoplovstva u okviru, isto tako, snažne jugoslovenske armije. Politički potez predstavljao je i poziv, prvenstveno, omladini da stupi u vazduhoplovstvo radi daljeg organizovanja vazduhoplovnih jedinica.⁴⁷²

⁴⁷⁰ Zbornik NOR, tom II, knj. 13, dok. 350.

⁴⁷¹ Iz direktive Vrhovnog štaba NOVJ, od 23. oktobra 1944, Štabu 2. udarnog korpusa za odnose sa saveznicima i prebaziranjem naše dve eskadrile NOVJ na aerodrom u Konavle; Zbornik NOR, tom II, knj. 14, dok. 357.

⁴⁷² Odnosi se na formiranje dve vazduhoplovne divizije – 11. lovačke i 42. jurišne

Uporedo sa tim vrhovni komandant NOV i POJ je vodio brigu i intervenisao zbog velikog gubitka među pilotima, smatrajući da se mogu izbjeći racionalnijim planiranjem borbenih zadataka:

„Saopštiti komandi naših eskadrila i Eliotu da se naše ljudstvo u eskadrilama bolje čuva, jer su gubici suviše veliki za tako kratak period“!⁴⁷³

Vrhovni komandant je pri tome imao u vidu izveštaj koji je o stanju u 1. i 2. eskadrili, napisan 19. oktobra 1944, poslao operativno-obaveštajni oficir 1. eskadrile:

„1) Prva eskadrila je formirana pre 5 meseci, učestvuje u operacijama dva meseca. Brojno stanje 250 drugova. U stručnom pogledu ljudstvo eskadrile je odlično.

Brojno stanje pilota prilikom formiranja je bilo 25. U toku obuke poginulo je 3 pilota, u toku operacije izgubljeno je 5 pilota, svega 8, što čini jednu trećinu svih pilota. U toku dva meseca operacija izvršeno je 400 zadataka. Po statistici BAF-a, kod ovakvih zadataka gubici iznose 2%. Znači, daljnih gubitaka pilota će sigurno biti. Tih gubitaka ima čak i kod mirnodopskog letenja.

Pilotski kadar 1. eskadrile je po svojoj stručnoj osposobljenosti, po svojoj borbenosti i ođanosti našoj borbi, bez sumnje najbolje čim NOV raspolaže od vazduhoplovnog osoblja.

Uzevši u obzir veliku važnost buduće organizacije naše vojne i transportne avijacije, školovanja novih kadrova, a s obzirom na mali broj vazduhoplovaca na koje se može računati, naše je mišljenje da je očuvanje ovih ljudi za budućnost od prvostepene važnosti.

Sa naše strane strogo je naredeno i obrazloženo, da zadatke treba izvršavati sa najvećom oprežnošću, izbegavajući svaki rizik. Ali ovo nije dovoljno. Postoje dva rešenja:

1. – Najbolje, eskadrilu što pre povući iz operacija. Dosadašnji stav možda bi se trebao izmeniti, i eventualno izmeniti odluku koju su diktirali razni drugi obziri.

2. – Ako prvo rešenje nikako nije moguće, treba eskadrilu, popuniti sa novim pilotima. Time bi se rasteretili stari piloti, a novi bi stekli više iskustva i isprobali bi se na radu.

U slučaju da se prihvati ovo drugo rešenje, potrebno je da eskadrila dobije dva trenažna aviona tipa 'harvard', što bi naše više rukovodstvo trebalo da isposluje hitno od R.A.F.-a.

2) Što se tiče 2. eskadrile naše je mišljenje da njihov izlazak iz R.A.F-a nije bitan. Oni su tek započeli operacije, i to su većinom mladi i manjeiskusni piloti.

Njihov najvažniji problem za sada jest da se očiste od britanskog osoblja koje sačinjava 1/3 njihovog brojnog stanja i koji ih koče i otežavaju rad. Popuna bi trebala da bude od našeg ljudstva u Alžiru. Ovo je već pokrenuto preko B.A.F-a i ima izgleda da će uspeti.

⁴⁷³ Arhiv VII, k. 2023, reg. br. 19/1.

U cilju daljeg osamostaljenja obe eskadrile, pokrenuli smo akciju da se organizuje jedan štab koji bi rukovodio sa obe eskadrile. Ako to uspije eskadrile bi radile kao samostalne jugoslovenske eskadrile, na naš način, na jugoslovenskom jeziku, a štab bi imao zadatak da bude veza između B.A.F-a i eskadrila.

Ima izgleda da ćemo u tome uspeti. Potrebno bi bilo da oficir za vezu major Svetlin, hitno izvesti o eventualnim poteškoćama, te u takvom slučaju da naše više rukovodstvo intervenira.“¹⁴⁷⁴

Mesec i po dana ranije, vrhovni komandant NOV i POJ je izvršio smotru pilota i tehničkog osoblja 1. eskadrile na Visu. I tom prilikom je bilo reči o gubicima pilota, kao i o potrebi da se piloti bolje čuvaju i paze.

Pipreme za smotru na viškom aerodromu otpočele su 31. avgusta. U naređenju komandira eskadrile bile su regulisane sve posebnosti:

„Saopštenje: Maršal Jugoslavije drug Tito želi da na dan 2. septembra 1944. godine izvrši pregled No. 352 (Yugoslav) Squadron R.A.F.V.R. osoblje, naročito u što većem broju. Vreme pregleda biće naređeno kasnije i blagovremeno.

Svrha: Pregled će izvršiti na oslobođenoj teritoriji Jugoslavije na Visu. U tu svrhu preleteće što više moguće osoblja skvadrona na Vis na dan 2/9/44.

Piloti će da prelete na avionima skvadrona, koliko ih bude ispravnih. Ostatak pilota, kao i izvestan broj zemaljskog osoblja preleteće na avionu 'dakota', kojega će u tu svrhu staviti na raspoloženje Štab B.A.F-a...

Pri dolasku na Vis, S/Ldr Protića dočekuje W/Cdr Proctor, W/Cdr Baptistt i S/L Brown, član britanske misije pri Vrhovnom štabu N.O.V.J, koji će izdati konačna uputstva za doček.

Doček će izvršiti samo jugoslovensko osoblje, W/Cdr Proctor i F/Lt Whiteside dočekaće maršala Tita zasebno.

Odelo: Sve osoblje ima da bude jednoobrazno obučen i to: košulja, sa savijenim rukavima i pantalone (dugačke).

Svaki ima da nosi pored jugoslovenske oznake činova i oznake R.A.F-a prema činu koji u RAF-u ima. Pored toga imaju da nose svi pilotski znak, koji imaju pravo na isti.

Skreće se pažnja svom osoblju da na odelo naročito paze, da bude čisto, jednoobrazno i propisno. Ovo zato da maršal Tito bude imao što bolji utisak.

Napomena: Piloti koji budu leteli na svojim avionima, ako misle da će im se odelo u 'spitfajeru' isprljati, neka ponesu sobom jednu košulju i jedne pantalone, da bi se mogli nakon dolaska na Vis presvući“¹⁴⁷⁵

¹⁴⁷⁴ Izveštaj operativno-obaveštajnog oficira 1. eskadrile NOVJ, kapetana Ladislava Zobundžije, od 19. oktobra 1944, Arhiv VII, k. 1450, reg. br. 12/1-4.

¹⁴⁷⁵ Naređenje komandanta No. 352 (Yugoslav) Squadron za 31. avgust 1944; Arhiv VII k. 1466 B, reg. br. 28/2.

U stroju na viškom aerodromu bio je 41 pripadnik 1. eskadrile: 21 pilot, predvođeni komandirskom majorom Miletom Protićem, i 20 drugih pripadnika – tehničkog osoblja i iz štaba.

Susret na Visu protekao je vrlo svečano i vrlo spontano:

„Prelet preko Jadrana bio je doživljaj za sve nas. Odmah po sletanju na aerodrom Vis, postrojili smo se ispred svojih borbenih aviona 'spitfajer', na platformi za iskrcavanje tereta, na početku PSS. Čekali smo smotru Vrhovnog komandanta NOVJ maršala Tita.

Tačno u devet sati 2. septembra 1944. čula se komanda, a zatim raport komandira eskadrile majora Milete Protića. Čvrst pozdrav vrhovnog komandanta NOVJ sa 'Smrt fašizmu! Sloboda narodu!' – odjeknulo je aerodromom.

Vrhovni komandant maršal Tito obišao je postrojene avione – 16 'spitfajer Vc' i pilote, a zatim stroj cele jedinice, pozdravivši se sa svakim pripadnikom eskadrile posebno. Zaželeo je svakom uspešno izvršenje borbenih dejstava. Interesovao se za borbene mogućnosti aviona, a ja kao inženjer – tehnički oficir eskadrile morao sam brzo da odgovaram, jer se videlo da drug Tito dobro poznaje problematiku vazduhoplovstva, pa čak i svojstva pojedinih tipova aviona.

Posle obilaska stroja drug Tito je održao govor...

Sve ovo bilo je vrlo vojnički i vrlo prisno. Bili smo srećni i ponosni što smo doživeli ovaj veliki trenutak. Pred nama je bila velika odgovornost, odgovornost pred svim našim borcima, našim narodima i pred vrhovnim komandantom.

Posle smotre maršal Tito je pozvao delegaciju 1. eskadrile NOVJ (u delegaciji sam bio i ja) da zajedno sa njim budemo gosti na ručku kod komandanta BAF-a, general-pukovnik avijacije Eliota.

Drug Tito se interesovao za naše školovanje u Africi, gubitke i teškoće. Pošto smo ga upoznali sa stanjem u eskadrili, posebno istaknuvši slabosti aviona tipa 'spitfajer Vc', videlo se da je bio upoznat sa ovim problemima, jer je već urgirao kod Britanaca.

Maršal Tito je istakao veliki značaj borbenih dejstava 1. eskadrile NOVJ, kao pomoć borcima na zemlji.

Posle toga nam je drug Tito govorio da su velika razaranja u vazduhoplovnoj industriji i posebno streljanje radnika u Kraljevu, skoro do temelja uništila sve što smo pre rata stvorili, tako da će se vazduhoplovna industrija morati što pre da obnovi...

Upozorio je da treba voditi računa da gubici budu što manji. Interesovao se kako je poginuo pilot Aleksandar Vuković. Ponovo je naglasio da je potrebno odmah po oslobođenju da se u vazduhoplovnoj industriji osamostalimo...

Posle dužeg vremena, kada je došao komandant BAF-a, drug Tito mu je izneo svoje lično zadovoljstvo zbog uspešnog završenog školovanja 1. eskadrile. Eliot je pohvalio ljudstvo eskadrile, istakavši da je to najbolji 'tim' u BAF-u. Tom prilikom je Vrhovni komandant NOV i POJ, ipak, dodao da avioni 'hariken IIc' i 'spitfajer Vc' ne odgovaraju

potpuno uslovima našeg ratišta, već da bi nam, svakako, bolje poslužili lovačko-bombarderski avioni tipa 'tajfun'. Komandant BAF-a je to prihvatio, ali i dodao da postoje teškoće oko snabdevanja na ovom prostoru, gde nije predviđen taj tip aviona. Ipak je zaključio da će prigovor proslediti pretpostavljenima.

Ručak je protekao u srdačnoj atmosferi, uz želje za srećne ratne zadatke i stvaranje što snažnijeg Vazduhoplovstva NOVJ. Posle odlaska komandanta BAF-a, drug Tito je zadržao delegaciju da se zajedno popije još jedna kafa, malo popriča, a zatim nas je otpratio do izlaza i još jednom zaželeo mnogo uspeha.

Tek po povratku u jedinicu shvatili smo pravi značaj ovog događaja!⁴⁷⁶

U srcu pilota najdublje su se urezale reči Vrhovnog komandanta, koji im je u govoru rekao i ovo:

„Pred vama, pilotima naše vojske, stoje veoma važni zadaci. Svojim udarima po komunikacijama vi treba da onemogućite morskog okupatora da se nekažnjeno izvuče iz naše zemlje.⁴⁷⁷ Ja zahtijevam od vas istu onu upornost i hrabrost koje sam tražio i od naših prvih malenih partizanskih odreda. Pokažite se dostojnim vaših drugova, koji već tri godine vode herojsku borbu za oslobođenje naše zemlje!“⁴⁷⁸

⁴⁷⁶ Iz sećanja Franje Lolića na okruglom stolu: „Za pobeđu i slobodu – Vazduhoplovstvo u strategiji NOR“, Zemun, 1985.

⁴⁷⁷ Iz ovog govora prihvaćena je maksima: „Drugovi piloti, vaš je zadatak da ne dozvolite nijednom neprijateljskom vojniku da nekažnjeno izade iz naše zemlje!“ Ove reči uklesane su, kao moto, na spomeniku koji je 1984. otkriven na mestu na kome se nekada nalazio viški aerodrom.

⁴⁷⁸ Govor vrhovnog komandanta NOV i POJ Radio-stanica „Slobodna Jugoslavija“ je emitovana 4. septembra 1944. Ovaj datum su neki autori prihvatili kao dan kada je održan govor, odnosno izvršena smotra 1. eskadrile na Visu, kao u primeru časopisa „Vojnoistorijski glasnik“, br. 3/1986, str. 50, odakle je i korišćeni citat.

Likovi koji se pamte

Došli su iz svih krajeva naše domovine: Aca iz Beograda, Zvonko iz Zagreba, Polde iz Ljubljane, Salih iz Prozora, Franjo iz Dubice, Ratko iz Čačka, Aco iz Mostara i Arkadije – predstavnik bratske Rusije – donski kozak.

Sve naše jedinice su stvorene borbom i žrtvama. Ni avijacija nije bila izuzetak. Teško je osnovana naša prva eskadrila.

Franjo je bio prvi avijatičar – partizan. Još početkom 1942. godine u jednom od najtežih momenata naše borbe, Franjo sa starim Potezom preleće u bosanske šume, u pomoć svom narodu. Ovaj mali, zastareli avion, iz koga su na neprijatelja padale prve partizanske bombe, izrađene u šumskim radionicama, bio je trn u oku narodnim neprijateljima. Raspisali su veliku nagradu ko ga uništi u zraku ili na zemlji. Ali Franjo ga je dobro čuvao, sakrivao i nastavljao da baca bombe na neprijatelja. Ipak, jednog dana bio je otkriven na zemlji i stari Potez je buknuo u plamen. Od toga dana Franjo se borio kao pešak čekajući čas da ponovo poleti na avionu ukrašenom petokrakom zvezdom.

Tri mornara – Aca, Ratko i Polde su bili početkom rata u jednoj eskadrili pomorskog vazduhoplovstva. Razočarani sramnom izdajom i želeći da nastave borbu protiv neprijatelja, preleteli su sa svojim hidroplanima saveznicima. Godinu dana su leteli i vršili operaciju na Sredozemnom moru. Ali ih ni tamo bivša izdajnička vlada nije puštala na miru, nastojeći da ih upotrebi kao oružje svoje međunarodne politike. Oni su je brzo prozreli i započeli borbu protiv nje. Tom borbom su prokrčili put sebi i mnogim drugima u naše narodno vazduhoplovstvo.

Zvonko je došao na Srednji istok preko Grčke; Salih preko Turske; Aco preko Sovjetskog Saveza. Leteli su kroz oluje progonjeni od neprijatelja. Mislili su da ih tamo čeka sloboda, i to takva sloboda koja će im omogućiti nastavak borbe protiv neprijatelja. Oni su u tome uspjeli.

Zadnji od pomenutih drugova – Arkadije, bio je stari borac protiv neprijatelja. Zato su ga izbacili iz bivšeg Jugoslovenskog vazduhoplovstva, te je proveo više od godinu dana u nemačkim i ustaškim tamnicama. Ostao je živ zahvaljujući jedino njegovoj skoro nadprosečnoj fizičkoj i moralnoj snazi. Konačno, jednog dana, proganjan od

Gestapoa, uspio je da otme jedan Brege i da preleti na saveznički aerodrom.

Tako su se skupili u Africi...⁴⁷⁹

Pali izvršavajući borbene zadatke

U toku narodnooslobodilačkog rata jedan broj pilota poginuo je u toku obuke, a najviše prilikom izvršavanja borbenih zadataka:

– za vreme obuke: Aleksandar Marković i Salih Islamović, oba 3. maja 1944. prilikom sudara u vazduhu, i Zvonko Halambek, 1. jula 1944. godine;

– iz 1. eskadrile: Aleksandar Vuković, 31. avgusta 1944; Franjo Kluz, 14. septembra; Leopold Ankon, 25. septembra; Ratko Jovanović, 4. oktobra; Arkadije Popov, 16. oktobra; Mileta Protić, 19. decembra 1944. i Luidi Rudi, 30. marta 1945, i

– iz 2. eskadrile: Stanislav Vouk, 20. oktobra; Jovan Pešić, 9. novembra 1944; Nikola Vemić, 5. aprila i Aleksandar Cenić, 3. maja 1945. godine.

1) *Kapetan-pilot Aleksandar Marković* je rođen u Smederevskoj Palanci, 11. aprila 1915. Leteo je kao hidroizviđač i hidropilot u Pomorskom vazduhoplovstvu BJV. Posle kapitulacije je preleteo u Aleksandriju i priključio se savezničkom vazduhoplovstvu. Zajedno sa Ratkom Jovanovićem napisao je proglas vojnicima na Srednjem istoku apelujući na njih da otkazu poslušnost kralju i stupe u NOVJ:

„Među prvima koji me je posetio u Četrnaestoj škotskoj bolnici u Kairu bio je Aleksandar Alek – Marković, poručnik pomorskog vazduhoplovstva, snažan, plav mladić. Od prvog trenutka moglo se videti da je iskren i pošten čovek.

U borbama protiv Nemaca od čitave kraljevske vojske učestvovali su jedino avijatičari, kao i neke jedinice mornarice. Alek Marković pripadao je jednoj eskadrili koja se pune dve godine borila protiv Nemaca u sastavu engleskog vazduhoplovstva u Sredozemlju. Nekoliko Jugoslovena poginulo je nad Kritom, više ih je ranjeno, jedan je oko izgubio. Usled svega ovog demonstrativni nastup Aleka Markovića i njegov zahtev da pređe u Narodnooslobodilačku vojsku imao je velikog odjeka u kraljevskoj vojsci u Egiptu...

Alek nije došao do nas svojom inicijativom. Među njegovim drugovima u pomorskom vazduhoplovstvu bila je veća grupa naših simpatizera. Vodio ih je major Ratko Jovanović“⁴⁸⁰

„Prej ko smo formirali naše eskadrilje, je že usoda zahtevala žrtve: prvi dve žrtvi sta bili kapetan Marković A. in podporočnik Islamović

⁴⁷⁹ Major Ladislav Zobundžija: „Osam starih boraca“, u „Listu 1. lovačke eskadrile“, br. 2/1944; dr Ladislav Zobundžija je dopisni član Jugoslavenske akademije znanosti i umjetnosti

⁴⁸⁰ V. Dedijer, „Dnevnik“, II izdanje, Beograd 1951.

S. Položili smo jih k večnemu počitku na vojaškom pokopališču v Bengaziju, daleč od domovine. Teško nam je bilo pri srcu ampak v spoznanju da vsaki napredek ali uspeh terja svoje žrtve, mi smo sklenili da bomo še marljivejše in še udanejše delali, da čim prej formirali in izvežbali naše edince“!⁴⁸¹

2) *Zastavnik – pilot Salih Islamović* rođen je, 30. marta 1910, u Prozoru. Pilot je postao 1935, pošto je prethodno završio Vazduhoplovnu podoficirsku školu, pilotsku i lovačko-pilotsku. Na Srednji istok je došao iz Turske, pošto je avionom prebegao iz NDH:

„Veliki, dobro opremljeni aerodrom odmah privuče našu pažnju. Na stajankama primetismo nekoliko aviona 'hariken', a na njima – četverokrake crvene zvezde. Bi nam to pomalo čudno, pa upitismo jednog savezničkog oficira, koji je stajao u blizini, čiji su to avioni. Odgovori nam da su avioni bili namenjeni Turskoj, no pošto Turci neće da se bore, dodeljeni su Titu...

Sutradan smo bili na istom mestu. Bili smo prijatno iznenađeni kada ugledasmo one iste avione, ali sada sa crvenim petokrakama. bili smo veoma radosni i ponosni.

Dobro raspoloženje prešlo je u pravo oduševljenje kada su naša prva dva pilota sela u sada već naše avione. Na žalost, naše oduševljenje beše kratkog daha. Piloti Marković i Islamović, iako iskusni vazdušni borci sa Srednjeg istoka, posle poletanja izveli su nekoliko smelih evolucija, ali su se u jednom trenutku sudarili i stropoštali na zemlju. Bili smo navikli na pogibije naših drugova i svesni činjenice da se u vazduhoplovstvu može poginuti i bez borbe. Ali, ova katastrofa ostavi mučan utisak: nismo još počeli ni da letimo, a već dve teške žrtve.

Posle dva dana mučan utisak sasvim nesta, kada nas pilote pozvaše da pristupimo izboru za popunu novoformirane Prve eskadrile NOVJ“!⁴⁸²

3) *Vodnik – pilot Zvonko Halambek* rođen je, 15. januara 1913, u Zagrebu. Pilotsku obuku je završio 1939. Posle kapitulacije preleteo je na Srednji istok:

„Pilotje so se prav marljivo naprej vežbali na novih letalih, kar je zahtevalo tretjo žrtev. Tedaj je bil pa tovariš vodnik Halambek Z. V zraku se mu je vnelo letalo, on je večće manevriral da bi se vrnul na letališče kar mu ni uspel. Letalo je pristalo goreče van letelišča, se razbilo in njega pa vrglo iz sedeža. Reševalni avtomobil ga je takoj pripreljal v najbližnje vojaško bolništvo, kjer je čez eno uro umrl.

Tovariš Halambek je predno vstopil v naš partizansko eskadriljo, služil pri Kr. Brit. zrakoplovstvu udeževal se je raznih zračnih bojev ter se mu je posrečilo sastreliti dva sovražna letila.

Tudi njega smo pokopali na vojaškom pokopališču v Bengaziju“!⁴⁸³

⁴⁸¹ Iz članka potporučnika F. Podbovšeka „Zgodovina mlade avijacije N. O. V. Jugoslavije“ u „Listu 1. lovačke eskadrile“ 2/1944.

⁴⁸² Đura Ivanišević: „Put za Afriku“, „Kрила armije“, br. 810, 27. januar 1977.

⁴⁸³ Iz članka potporučnika F. Podbovšeka; Op. cit. „List 1. lovačke eskadrile“, br. 2/1944.

4) *Zastavnik – pilot Aleksandar Vuković* rođen je, 19. oktobra 1910, u Mostaru gde je i završio pilotsku školu. Kao pilot 7. bombarderskog puka vazduhoplovstva BJV, posle kapitulacije, preleteo je prvo u Grčku, a zatim na Srednji istok, gde se priključio savezničkom vazduhoplovstvu. Pilot Vuković je poginuo 31. avgusta 1944. u taktičkom izviđanju i bombardovanju ciljeva na komunikaciji Gračac – Knin – Drniš, kada je leteo na čelu šestorke 'spitfajera':

„Poslednjeg dana avgusta, u mutnom jutru, grupa je pošla na novi zadatak. Kao i uvek, raspoložen za borbu, Aca povede šestorku sa ubeđenjem da će 'napraviti dobar posao'. I zaista, zadatak je obavio kako treba, ali na njemu i izgoreo. Po povratku na aerodrom, vođa drugog para je saopštio:

– Naišli smo kod Drniša na teretnu kompoziciju i odmah je napali. Videći da nema protivavionske vatre ili je mi nismo osmotrili, pošli smo u drugi napad. Najednom se vođa grupe strmoglavio ka zemlji. Za koji trenutak videli smo kako se kraj pruge podiže krupan oblak prašine i dima!

Tako je nestao dobar drug Aca, a toliko je želeo da stigne što pre na front. On je prva ratna žrtva Prve eskadrile“⁴⁸⁴

5) *Kapetan – pilot Franjo Kluz* rođen je, 18. septembra 1912, u selu Jošika kraj Bosanske Dubice. Pilotazu je završio 1940. u Mostaru, a posle kapitulacije mobilisan je u Zrakoplovstvo NDH odakle je prebegao i prvi let u Partizanskoj avijaciji izvršio 23. maja 1942, a sa 1. vazduhoplovnom bazom dolazi u 1. eskadrilu NOVJ. Franjo Kluz je narodni heroj Jugoslavije (proglašen posmrtno 18. maja 1948). Poginuo je 14. septembra 1944. prilikom bombardovanja neprijateljevih ciljeva u Omišu, na čelu odeljenja 'spitfajera':

„Prošlo je nešto više od tri časa kad na aerodrom sleteše samo tri aviona. Franje Kluzu nema. Pitamo šta je s Franjom:

– Nadleteli smo Omiš – sledio je odgovor. – Osmotrili poveću kolonu na izlasku iz grada i napali je iz prvog kruga. Ali, odmah nas je dočekala jaka vatra sa zemlje. Produžili smo napred, i kao u magnovenju, učinilo nam se da vođa nekako dugo i oštro ponire. Nismo mogli da ga pratimo, jer smo bili u napadu, ali kada smo se posle napada prikupili, vođe nije bilo.

Osmatrajući cilj i teren oko njega, mogli smo samo da primetimo tu i tamo dim i kratak blesak protivavionskih oruđa!

Drug Franjo je bio oličenje pravog komunista. Uživao je veliki autoritet u jedinici i s lakoćom rešavao i najteži nesporazum među nama, pa je i zbog toga njegov nestanak predstavljao izuzetno težak gubitak za jedinicu“⁴⁸⁵

„Franjo je bio omiljen, nenametljiv. Voleo je da pomogne drugu u svakoj situaciji. Kada je jednog druga, zbog nepažnje na času, saveznički instruktor kaznio da oprtči ceo aerodrom sa padobranom na leđima – što je bila prilično rigorozna kazna – Franjo mu je savetovao:

⁴⁸⁴ „Kрила armije“, broj 812. od 24. februara 1977.

⁴⁸⁵ Ibid.

– Uzmi padobran i otrči do ivice aerodroma, sedi u jarak i čekaj dok se Englez ne ohladi!

I ispalo je po onoj narodnoj: i vuk sit, i ovce na broju.

Mada mu je, po svemu sudeći, više odgovarao politički rad, svoj pilotski poziv je neobično voleo i nastojao da u izvršenju svakog zadatka bude pimer pravog komuniste!⁴⁸⁶

6) *Poručnik – pilot Ankon Leopold* rođen je, 15. juna 1911, u Savici kod Ljubljane. Posle kapitulacije Jugoslavije hidroavionom je preleteo na Srednji istok i priključio se savezničkom vazduhoplovstvu. Poginuo je 25. septembra 1944. kod Vrgorca:

„Desetak dana posle Franjine smrti, negde između Vrgorca i Ljubuškog, nestao je temeljiti i mirni Slovenac, Leopold Ankon, pomorski oficir – pilot. Odvažan i veliki rodoljub izvršavao je i ratne zadatke u savezničkom vazduhoplovstvu, a u NOVJ stupio još u januaru 1944. Oduševljen narodnooslobodilačkom borbom nastojao je da se što pre dokaže i svoje zadatke izvršavao je preciznošću veoma iskusnog pilota, kakav je i sam bio.

Na dan njegove pogibije vreme je bilo veoma slabo: velika i niska oblačnost, mestimično sa padavinama. Na zahtev Štaba 281. vinga BAF da jedan par izvidi meteorološku situaciju u Jugoslaviji i, eventualno, usput napadne neki pogodan cilj, javili su se dobrovoljno Ankon i pilot Đuro Tomšič. Na letu prema Ljubuškom, grupa je iznenadno obasuta jakom protivavionskom vatrom od koje je Ankon nastradao. Tako je pao jedan od vrlo iskusnih pilota eskadrile!⁴⁸⁷

7) *Major – pilot Ratko Jovanović* rođen je, 28. septembra 1912, u Miokovcima kod Čačka. Po preletu iz Jugoslavije na Srednji istok, leteo u savezničkom vazduhoplovstvu, a zatim postavljen za komandira „A“ flajta 1. eskadrile. Poginuo je 4. oktobra 1944. na čelu četvorke 'spitfajera', koja je vršila taktičko izvidanje puta i pruge Jablanica – Sarajevo – Maglaj:

„Onoga dana kada je poginuo, vreme je u prepodnevnom časovima bilo veoma loše, prava provala oblaka i izgledi za izvršenje zadataka ništavni. No, u popodnevnom časovima vreme se unekoliko poboljšalo, ali su stajanke i rulne staze bile u dubokom blatu. Ratko je okupio oko sebe svoje odeljenje i zatražio dobrovoljce za jedan slobodni lov. Kao i uvek, za dobrovoljce se javilo celo odeljenje. Ratko je odabrao trojicu.

Mehaničari su izgurali na rukama avione i postavili ih na metalnu poletno-sletnu stazu. Četvorka je, s Ratkom na čelu, poletela bez greške. Na marš-ruti Sarajevo – Doboj grupu je iznenadila jaka protivavionska vatra sa jedne železničke kompozicije, koja je stajala u mestu. Iznenađenje nije postignuto i napad je odložen.

Ratko se u novom naletu strogo pridržavao taktičkih principa. Nedaleko od Doboja grupa je osmotrila kompoziciju u pokretu. Ovoga puta protivnik je bio iznenađen i dobio je žestoki udarac....

⁴⁸⁶ Iz članka „Moji ratni drugovi“, „Glasnik RV i PVO“, 3/1982.

⁴⁸⁷ Ibid

U drugom naletu, međutim, pogođen je u motor. Pokušaj da se spase prinudnim sletanjem nije uspeo, jer je teren bio neravan i kratak, a visina mala“⁴⁸⁸

8) *Major – pilot Arkadije Popov* rođen je 17. novembra 1906, u Rusiji, a u Jugoslaviju je došao posle oktobarske revolucije, kao dečak. Završio je u Dubrovniku Vojnu pomorsku akademiju, kao i Školu za pilote pomorskog vazduhoplovstva. Posle kapitulacije, prebegao je u Grčku, pao u nemačko zarobljeništvo, bio pilot u vazduhoplovstvu NDH, povezao se s partizanima i došao u 1. vazduhoplovnu bazu. Poginuo je 16. oktobra 1944, kao komandir „B“ flajta 1. eskadrile NOVJ:

„Jedanaest dana posle Ratkove smrti pao je i drugi komandir odeljenja, Arkadije Popov, Arkaška. Iako poreklom donski kozak, bio je i ostao iskreni Jugosloven... Voleo je i svoje zemljake Ruse, ali će se prilično razočarati u prvom susretu s njima. Naime, pri susretu s grupom sovjetskih avijatičara u Bariju, oni su odbili svaki razgovor s njime, a i s nama kada su čuli da je, eto, Arkadije Rus – emigrant...

U jednom napadu na neprijateljevu kolonu na putu Gospić – Otočac u prisustvu savezničkog visokog oficira – koji je hteo da vidi kako se borimo i zašto često ginemo – Arkadije je izvršio četiti naleta, iako je kolona bila dobro branjena.

Nepun mesec dana posle ovoga, pilot Arkadije Popov, vođa odeljenja 'spitfajera', je smrtno pogođen i pao u more“⁴⁸⁹

9) *Potporučnik – pilot Stanislav Vouk* rođen je, 22. septembra 1911, u Divači kraj Sežane. Lovačku školu je završio 1936. u Nišu. Poginuo je na četvrtom ratnom zadatku, 20. oktobra 1944, na čelu odeljenja 'harikena', prilikom napada na neprijateljevu kolonu na komunikaciji Slano – Rudine:

„Vođa nas je vodio u četiri naleta. Ispod nas su bili topovi, tenkovi, automobili. Nekoliko tenkova bilo je blizu Rudina.

– Moj je prvi tenk! – čuli su pratioci naredenje potporučnika Vouka!

Pratioci su raketirali deo kolone, koji je stajao. Sve bombe su pale u rejon cilja. Jedan veliki 5-tonski kamion je eksplodirao. Pobijeno je mnogo neprijateljevih vojnika. Vođa je hteo da izvede još jedan napad, ali je kod zadnjeg bio pogođen od PAA“⁴⁹⁰

10) *Zastavnik – pilot Jovan Pešić* rođen je, 28. aprila 1923, u Beogradu. Neposredno pred rat završio je pilotažu. Posle kapitulacije bio je na Srednjem istoku, jedno vreme leteo u jugoslovenskom detašmanu pri 376. bombarderskoj grupi 15. američke vazduhoplovne armije, odakle je došao u 2. eskadrilu NOVJ. Poginuo je na svom prvom ratnom zadatku u toj eskadrili, 9. novembra 1944:

„Odeljenje 'harikena', u kome je Pešić leteo kao vođa drugog para, poletelo je sa aerodroma Kana u 11.50 časova. Vreme je bilo veoma loše, ali cilj – dragocen: zloupotrebljavajući oznake Crvenog krsta Nemci su bolnicu u Risnu pretvorili u jako utvrđenje.

⁴⁸⁸ Ibid

⁴⁸⁹ Ibid

⁴⁹⁰ „Kрила armije“, broj 358, 21. maj 1958.

– Oblaci na 11.000 stopa! – čuo se glas vođe četvorke kapetana Franje Ježa.

Leteli su još dalje, ali se nisu mogli probiti do cilja. Bilo je prošlo tačno šezdeset minuta od poletanja kada je vođa formacije naredio povratak.

Grupa je bila razbijena, pilot Pešić je upao u gustu masu oblaka, koji su prekrili visove negostoljubive planine Orjen“⁴⁹¹

11) *Major – pilot Mileta Protić* rođen je, 2. juna 1913, u Tovariševu kod Bačke Palanke. Posle Pomorske vojne akademije završio je 1939. u Pančevu Pilotsku školu, a neposredno po kapitulaciji, zajedno sa ostalima, preleteo hidroavionom u Aleksandriju. Posle ratnih akcija u savezničkom vazduhoplovstvu, pristupio je 1. eskadrili, u kojoj je postavljen za komandira. Poginuo je 19. decembra 1944, vodeći četvorku 'spitfajera' na taktičko izviđanje puta Sarajevo – Doboj:

„Oko podne, toga dana, očekivali smo njegov povratak. Ovi časovi iščekivanja su uvijek veoma dugi. Mnoge misli nam prolaze kroz glavu. Treba dva puta preleteti more, preći mnoge planine, probijati se kroz sniježne zimske oblake, da bi se došlo do cilja. I tada dolazi onih nekoliko minuta borbe, nekoliko minuta vatre, koje zahtjevaju krajnje naprezanje i pilota i mašine.

I u toku iščekivanja sjećali smo se riječi koje je naš komandant, drug Mileta, rekao jednom američkom novinaru:

– Ja uopšte ne nastojim da povećam borbenost mojih pilota. Moja najveća briga je baš obratna, da tu borbenost obuzdam. Mržnja prema neprijatelju i želja za borbom i osvetom kod njih je tolika da se oni često zaborave i napadaju na neprijatelja bez obzira na opasnost!...“

Devetnaestog decembra, u predviđeno vrijeme povratka, u 12.30 časova, vratila su se sa zadatka samo tri aviona. Sletili su i približavali se k nama. Po začađenim topovskim cijevima videli smo da je bilo borbe. Iz prvog aviona je izašao drug potporučnik Šoić i na naše upitne poglede – kratko je odgovorio:

– Poginuo!

Sutradan, primajući komandu eskadrile, novi komandant Šoić, rekao je:

– Drugovi, vidio sam druga majora Protića kako obrušava na neprijatelja, i vidio sam eksploziju usred neprijateljske kolone. Teško je sada kazati šta se je zapravo desilo, ali nije isključeno da je drug Mileta, možda sa oštećenim avionom, možda ranjen, hotimično uletio u neprijatelja“⁴⁹²

12) *Potporučnik – pilot Luidi Ruđi* rođen je, 30. marta 1921, u Zadru. Kao pilot, sa završenom Vazduhoplovnom akademijom u Kazerti, leteo je u italijanskom vazduhoplovstvu, ali je posle kapitulacije Italije preleteo avionom i prešao NOVJ, odnosno stupio u 1. vazduhoplovnu bazu. Poginuo je 1944. istog dana kada je i rođen.

⁴⁹¹ Ibid

⁴⁹² Članak: „Junačka smrt našeg komandanta“, u „Listu 1. lovačke eskadrile“, br. 2/1944.

„Dok jedemo zabruji nad nama svjima dobro poznat reski zvuk 'spitfajera'. Izlazim na terasu da vidim ko su. Poznata četvorka: zvijezde se isuviše jasno vide, dakle naši su i kliknem: – idu na sletanje!

– Bomba jednom nije otpala! – odjeknu trpezarijom jak glas poručnika Mladenovića.

Sa terase posmatram kako jedan od četvorice naših obrušava nad morem, želeći da se riješi neugodnog tereta. Nosač bombe je krut, čvrsto drži svoj opasan teret... Bomba kao da je srasla s krilima i sudbinom našeg mladog skojevca, Luidija.

Kroz dalekozor pratim, dok mi srce jače bije, poslednji krug četvrtog druga. I ostali oko mene prate uzbuđeni, silazak. Ne prilazi k zemlji kao obično, 'visok' je, a već treba da 'sjedne', naglo propada sa 5–6 metara, desetinu sekunde ga još vidim...

Ogroman stub crvene prašine, a zatim nas potrese jaka eksplozija... 115 kg teška bomba, nakon udara aviona u zemlju, otpala je, zakotrljala se...“⁴⁹³

13) *Potporučnik – pilot Nikola Vemić* rođen je, 9. maja 1912, u Bukovici kod Šavnika. Pilotsku i lovačku školu završio je pre rata. Poginuo je 5. aprila 1945. prilikom napada šestorke 'harikena' na neprijateljeve ciljeve u Babinom Potoku:

„Šestorka 'harikena' koju je predvodio komandir eskadrile, kape-tan Aleksandar Cenić poletela je u 09.05 časova sa aerodroma Zemunik. Bojevi komplet formacije bio je vrlo impresivan: 40 raketa po 40 kg, i puni šaržeri mitraljeskih zrna. Vemić je bio treći pratilac.

Već posle dvadesetak minuta vođa formacije je naredio napad. Zadnji u formaciji, zastavnik Vlahov mogao je da osmotri kako rakete padaju tačno u cilj...

Vemić je uveo u napad. Kao na dlanu – neprijateljski vojnici! Jedna raketa je odhujala pravo u njih. Ali, u zanosu borbe Vemić nije opazio brdo ispred sebe. Udario je svom silinom i avion je, s velikom eksplozijom trenutno iščeznuo u plamenu“⁴⁹⁴

14) *Kapetan – pilot Aleksandar Cenić* rođen je 22. septembra 1917, u Lukavici kod Dimitrovgrada. Lovачku školu završio je u Kraljevu 1940. U njegovoj letačkoj knjižici upisano je da je leteo mnoge tipove aviona – 'meseršmit 109'; 'hariken' (IIa, IIb, IIc, IV RP), 'spitfajer' (I, Vc, IX), a za vreme obuke, kao instruktor u 2. eskadrili, u kojoj je bio i komandir, i avion 'harvard'. Kapetan Cenić je nestao prilikom preleta od Zemuna do Zemunika 3. maja 1945:

„Cenić je već bio završio jedan ciklus ratnih zadataka u RAF-u i moram da mu opet odam priznanje što je nesebično i umešno prenosio svoje bogato iskustvo na nas.

Brzo smo uvideli da je komandir Cenić bio u pravu. Zato smo se za svaki zadatak pripremali...

⁴⁹³ Iz članka poručnika Mirka Dvornika: „Deseti“, u „Listu 1. lovačke eskadrile“ br. 5/1945.

⁴⁹⁴ „Kрила armije“ broj 358, od 21. maja 1958.

Znam da su mnogi veoma cenili rezultate koje smo postizali za vreme rata. Leteći na čelu četvorke u izviđanje brodovlja u severnom Jadranu, komandir Cenić je, u blizini ulaza u Bakarski zaliv, napao neprijateljev konvoj u brišućem letu. Protivavionski flak je bio veoma aktivan i avioni su leteli veoma nisko. Pilot Antončić je u tom niskom napadu zakačio za drvo, koje mu je odseklo pola krakova elise. Antončić je pokušao da iskoči iz aviona, ali ga je Cenić bodrio da nastavi i sa napola odsečenim elisama. I, zaista, uspešno je sleteo na aerodrom. Tom prilikom je Tugomiru Prebegu oštećen rep i komande.

Sećam se da su Englezi uvek snimali naše oštećene avione, kao kuriozitet, ne mogavši da sakriju čuđenje da se i tako može boriti za slobodu svoje zemlje.

Takva je bila 2. eskadrila, kojom je komandovao kapetan Cenić!⁴⁹⁵

Povodom 25-godišnjice stvaranja i razvoja RV i PVO, posmrtno, dodeljene su Diplome instruktora letenja sa zlatnim letačkim znakom sledećim pilotima: Aleksandru Vukoviću, Franji Kluzu, Leopoldu Ankonu, Ratku Jovanoviću, Arkadiju Popovu, Stanislavu Vouku, Jovanu Pešiću, Mileti Protiću, Ruđiju Luidiju i Nikoli Vemiću.

Ratne tradicije 1. eskadrile NOVJ nastavlja vazduhoplovna jedinica u Divuljama, a 2. eskadrile – u Cerklju.

Spomen-obeležja podignuta su sledećim pilotima:

– Franjo Kluz, u Omišu, u vidu avionskog krila i spomen-biste, postavljene 1984; Franjo Kluz ima spomen-biste i u Međuvođama negde zajedno sa Rudijem Čajevecom, takođe prvim partizanskim pilotima, a negde samo biste, kao u vazduhoplovnom garnizonu u Somboru i u krugu RO „Kluz“ (padobranska industrija);

– Mileta Protić, u Žepču, 1957. u vidu avionskog krila;

– Ratko Jovanović, u vidu avionskog krila, u Tesliću, takođe postavljeno 1957;

– Arkadije Popov, u vidu avionskog krila, Ston, 1957, i

– Aleksandar Vuković, u vidu stilizovane elise na betonskom postolju, u Drnišu, postavljene 1970.

Podignuta su i spomen-obeležja na mnogim aerodromima i drugim mestima koja obeležavaju mesta baziranja jedinice:

– pilotima 1. i 2. eskadrile na aerodromu na Visu u vidu avionskog krila, postavljenog 1984. i mermerna ploča, takođe na Visu, iz 1957;

– pilotima 2. eskadrile, na aerodromu Cerklje;

– 1. vazduhoplovnom lovačkom puku, takođe u vidu avionskog krila, na aerodromu Škabrnja, 1957;

– poginulim pilotima RAF, u vidu kamene piramide, takođe na Visu, postavljene 1951.

– britansko groblje u Beogradu, na kome su sahranjeni posmrtni ostaci britanskih vojnika i oficira, među kojima i piloti RAF koji su izgubili živote nad teritorijom Jugoslavije. Na britanskom groblju u

⁴⁹⁵ Iz sećanja Branivoja Majcena, komandira „B“ flajta 2. eskadrile NOVJ na simpozijumu „Jugoslovensko ratno vazduhoplovstvo u narodnooslobodilačkom ratu“, Zemun, 1982.

Beogradu sahranjena su i tri jugoslovenska pilota Franjo Kluz, Jovan Pešić i Nikola Vemić.

U raznim mestima u zemlji sahranjeni su posmrtni ostaci pilota 1. i 2. eskadrile NOVJ na gradskim grobljima.

U spomen hrabrim pilotima 1. eskadrile svake godine se, na Dan jedinice koja neguje ratne tradicije – 22. aprila, bira najbolji pilot koji dobija zvanje „Kluzov pilot“, i najbolji avio-mehaničar – zvanje „Kluzov mehaničar“. Ove jedinice koje nastavljaju ratne tradicije 1. i 2. eskadrile imaju spomen-sobe u kojima se nalaze eksponati od istorijske vrednosti, pokloni njenih ranijih pilota i avio-mehaničara. Svake godine se, za 22. april, odnosno za 1. jul, u tim jedinicama okupljaju veterani. Njihova kazivanja i susreti u jedinicama nadahnjuju mlade pilote, avio-mehaničare i brojne generacije mladih vojnika.

Akteri ratnih događaja

U uvodniku u „Listu 1. lovačke eskadrile“ broj 4, u kome se pripadnici eskadrile pozivaju da pišu članke iz svog svakodnevnog života, pilotima se nalaže da daju priloge o izvršenim ratnim zadacima, iz borbe, o problemima i uspesima...

Piloti i 1. i 2. eskadrile svesredno su se odazivali pozivu i počeli da pišu priloge o svojim letovima. Bila su to istinska kazivanja, bez ulepšavanja, pisana upravo onako kako su ih doživljavali. Bilo je to i prenošenje dragocenih iskustava. Među njima je bilo i takvih kazivanja koja su plenila čitaoce.

*

„Četiri druga pravili su krugove iznad letelišta i uzimali pravac gubeći se iz očiju onih koji ostaju na zemlji i strepe za svakog od nas – jer su svesni šta znači svako uzletanje i odlazak u pravcu 'Ostrva slobode' – otoka Visa.

Vazduh bruji. Drugovi se odazivaju i sporazumevaju. Nastaje tišina. Pisma motora i violinski zvuk elisa odjekuje i kao da zamiru negde daleko u dubinama plavog i tihog Jadrana.

Pred nama se ukazuje malo ostrvo – deo zemlje čiji smo sinovi. Nekoliko krugova oko njega i već smo na letelištu. Oko nas su grupice nasmejanih lica.

Naši uobičajeni pozdravi su kratki, ali srdačni. Mi smo već stari znanci i nemamo šta da kažemo jedni drugima. Ali ima i novih.

– Ko su ovi? – pitaju nasmejjane drugarice.

– To su naši raketaši, svi mladi i lepi momci

– Drugovi!, a ne momci – popravlja me jedna drugarica.

Ali i ona, i ostale, prilaze bliže i sada se malo više interesuju. Hoće li doći ovde i gde će biti njihovi avioni...

Raketaše je vodio njihov komandir – poručnik Stanko. Pre poletanja dugo smo razgovarali. Stanko mi je pričao o svojim bolnim uspomenama u internaciji. Govorio mi je kako je sada srećan što može da se sveti onima koji su ga dugo kinjili. Bio je ozbiljan i zamišljen. Nikada pre mi nije izgledalo tako setan.

Poleteli su. Dva do tri kruga iznad otoka i oni su otplovili ka svome cilju. Mi smo čekali. Vratila su se samo trojica.

– Šta je sa Stankom? – upitali smo drugove po izlasku.

– On se nije javljao kad smo zvali! – usledio je odgovor. – Vatra sa zemlje bila je jaka. On je jurišao na protivnika... U trećem naletu nismo videli da je 'izvukao' mašinu...

Sutradan stigle su vesti. Komandir, poručnik Stanislav Vouk nađen je mrtav u svom avionu. Dete lepe Slovenije i sin jugoslovenskih naroda ostao je da počiva večni san u svom 'harikenu' na liticama golog dalmatinskog krša, koga je voleo isto toliko koliko i lepe pejzaže Slovenije...

Sledećeg dana opet smo na zadatku.. Na čelu odeljenja je poručnik Miloš. On leti nisko i privlači se svome cilju kao senka. Za njim su Danilo i Bogomil. Mi smo iznad njih. Počinje vatreni uragan. Vatra kao da bljuje iz zemlje. Vatra odozdo, iz usijanih švapskih cevi zasipa orlove... Četrdesetogodišnji stari orao, drug Radul proleće kao zmaj kroz kišu kuršuma i zasipa protivnika uz osmeh, koji odjekuje preko interfona, popraćen rečima: – Ala im je vruće.

Bitka je završena i mi se vraćamo. Poručnik Miloš je pogođen u motor i njegov se avion ruši. Poručnik Danilo javlja da mu je sedište puno ulja i da skoro ništa ne vidi... Avion poručnika Miloša imao je 15 'rana', dok je Danilov nosio 11...

Britanci posmatraju kako ovi piloti iz 'Eskadrile smrti' sleću kao da im nije – ništa!⁴⁹⁶

*

„Letimo u zaštiti 'harikena' i mitraljiranje neprijateljskih kolona na putu Drniš – Bihać.

Poleteli smo u dva sata poslije podne. Vrijeme nije bilo najbolje – oblaci su bili niski i djelimično kiša.

Kod Drniša nas je tukla protivavionska artiljerija, tako da smo morali zaobići grad. Malo kasnije, opet smo bili na putu. Ja sam pratio zadnjeg 'harikena'... Bio sam na visini od 2000 metara i vidio kako se jedan kamion kreće po putu. Odmah sam upalio nišan, otkačio topove i mitraljeze i obrušio se na njega... Naglo izvlačim mašinu i zaokrećem za slijedeći napad, no vidim da netko bježi: još dva kamiona i jedan luksuzni automobil. Izvršim još tri uzastopna napada na onaj kamion samo da nitko živ ne izmakne...

⁴⁹⁶ Poručnik Nedeljko Pajić: Nekoliko sličica sa Visa, „List 1. lovačke eskadrile“, br. 2/1944.

Kada sam izvlačio iz četvrtog napada na visini od nekih 20 metara iznad brda, pojavi mi se na instrumentu crveno svijetlo za benzin. Naglo uključim glavni rezervoar i čekam na čas kada će prekinuti motor, jer sam imao malu visinu i računao kako ću aterirati. Ali gdje, kada su tamo sama brda. Ne mogu ni napred, ni natrag od samih brda, ali – imao sam sreće. Motor nije prekinuo – znači da sam na vrijeme uključio. To mi se dogodilo zato što prije napada nisam uključio glavni rezervoar...

Vidim opet ona dva kamiona i luksuzni auto... Zovem drugove... Dajem im poziciju neprijateljskih kamiona i letim u susret njima. Oni odgovaraju da dolaze i sastajemo se između Knina i Sučevića, te tako okrećem i ja nazad... Svuda oko mene proljeteli su svijetleći meci svih kalibara i eksplodirali negde iznad mene...

Još nisam pogoden, ali mi puno ne fali, jer eksplozije svijetlećih metaka sve mi se više približavaju.

Napravim nagli zaokret, na levo krug, motor zaurla kao vuk od punog gasa, malo poniranje, naglo izvlačenje i već sam izvan domašaja.

Pogledam instrumente: sve je u redu. Nema više opasnosti. Svi se opet vraćamo!⁴⁹⁷

*

„In ko tako letimo nad našim ozemljem nas obhajajo misli na vse to kar se je v naši zemlji dogajalo. Letimo čez Neretve, pričo strašnih bojev v 4 ofenzivi, letimo nad planino Vranico, gnezdom im obejнем čuvarjem naših prvih partizanov. Priletimo nad Kiseljak. Vse do tukaj je naše ozemlje osvobojeno. Sovražnik drži v svojih rokah le cesto in progo Mostar – Sarajevo – Brod.

Iščemo ga. Tu nekje mora biti. In res našli smo ga. Kot ogromna kača se vije njegova motorizirana kolona po beli bosanski cesti ki vodi proti severu. Sledi hitra odločitev. Navpično strmoglavimo proti cilju, kratek pritisek na vzmet in bombe že padajo v sovražnikovo kolono. Drugi pritisek – naslednji vzmet, in že bruhajo naši topovi ter strojice smrtonosen ogenj. Nato se zopet navpično vspnemo, ogledujemo si rezultate, letalo nekoliko obrnemo in že smo zopet nad osvobojenom ozemljem.

Naše bombe so padale, naši topovi in strojnice so peli svojo smrtonosno pesem. Maščevali smo vsaj nekaj žrtev strašnih pokoljev iz 1941 leta. Naše bombe bodo še padale, naši topovi in strojnice bodo še bruhale ogenj.

Naša naloga je konačna, letimo nazaj. Krila letala nas nose nad našim ozemljem, čez naše reke, naše planine, ter čez naši vasi in mesta. Kot pravljično pisana preprogo tako je lepa naša zemlja. Preletimo Vranice s svojimi krasnimi gozdovi, z lepim jezercem na vrhu. Tam

⁴⁹⁷ Potporučnik Živorad Gavrilović: „Na zadatku“, „List 1. lovačke eskadrile“, br. 3/1944.

mogoćna planina Prenj, ki s svojimi vrhovi sili visoko pod nebo. Na podnožju ga po obviija svetlomodra Neretva kot kašna biserna ogrlica“!⁴⁹⁸

*

„Pred šatorom se zaustavio mali automobil. Iz njega je iskoćio komandant, kapetan Mileta i poput vihora uletio u šator. Znali smo da je nešto važno. Komandant je bio ozbiljan i zamišljen. Pohitali smo da vidimo šta je.

– Traže se četiri najbolja među najboljim – rekao je komandant i dodao da je zadatak vrlo važan i više nego težak.

Mi smo se pogledali. Komandiri eskadrila kapetani Ratko i Arkaška već su zurili u karte. Ratko se smeškao.

Komandant je slagao sekcije, učvršćivao jednu za drugu i povlačio linije crvenom olovkom. Kapetan Ratko cupkao je nogom i ispod oka pogledao na nas. On je hteo da pročita sa naših lica kakav je utisak napravio u našoj sredini komandantovo izlaganje o važnosti zadatka.

Linije na sekcijama bile su dugačke i vijugave kao korito kakvog lepo uređenog kanala. Put: Canne – Brindizi, preko jadranskog najšireg dela, preko Albanije do u srce Makedonije nije bio nimalo lak, a najmanje šaljiv.

– Koja je eskadrila na redu? – upitao je komandant.

– Moja! – odgovorio je kapetan Ratko.

– Dobro, onda odredi najbolje pilote! – insistirao je komandant.

Ratko se mrštio, grickao donju usnu, cupkao opet levom nogom i gledao u nas.

– Kod mene nema najboljih, niti pak najlošijih, a nema ni srednjih. Kod mene su svi odlični! Ko je na redu za zadatak?...

Komandir je pročitao: vođa formacije zastavnik Šoić, pratioci: kapetn Kraus, vodnik Radulović i vodnik Lošić. Bili smo zadovoljni – komandir je bio pravičan“!⁴⁹⁹

*

„Svakodnevno ubijanje i napadanje švapskih kolona – to je obićna stvar. Dan 19. mart osvanuo je lep, tih i miran. Komandant se vratio iz operativne sale sa zadatkom koji glasi: bombardovanje i mitraljiranje neprijateljske kolone između Ilidže i Jasenice. Komandant, kao vođa formacije, odredio je još tri pratioca, među koje sam spadao i ja...

Došli smo iznad cilja. Komandantovo naređenje je dalje sledilo:

– Idem u napad!

Mi smo ga sledili. Bombe su pale između kolone i u neposrednu blizinu. Usledilo je dalje naređenje:

⁴⁹⁸ Zastavnik Mirko Kovaćić: Dve uri nad osvojenim ozemljem, „List 1. lovaćke eskadrile“, br. 3/1944.

⁴⁹⁹ Poručnik Nedeljko Pajić: Jedan od najtežih zadataka izvršenih u našoj grupi; Op. cit. br. 3/1944.

– Idemo izviđati put do Trnova!

Ne našavši ništa na putu, komandant je naredio da ponovo napadnemo kolonu koju, izgleda, još nismo potpuno uništili. Ponovo se čuo komandantov glas:

– Neprijateljski avion ispod nas! Idem u napad! Sledite me!

Topovi i mitraljezi vođinog aviona praštali su po švapskom avionu. Posle prvog njegovog napada išli smo i mi žureći se da opalimo i mi koji rafal u njega, misleći stalno da će biti oboren, a da nećemo moći ispaliti ni jedan metak u njega. Došao sam blizu njega i video na njemu kukastj krst. Zavikao sam punim glasom:

– Švapski 'henkel'!

– Broj 3. iz formacije video je izviđača ubijenog u kabini. Opet se čuo vođin glas:

– Idemo opet u napad!

– Kada sam drugi put uveo u napad, neprijatelj je stalno ponirao na niže da se sakrije, ali naši topovi i mitraljezi nisu mu dali da pobjegne.

U tom momentu Švaba je bio u plamenu. Leteo je par sekundi pravo, a posle se obrušio i goreći udario u brdo.

Začu se uzbuđljiv i radostan glas druga komandanta:

– Bravo, drugovi, oborili smo prvog Švabu. Idemo na kolonu koju nismo dovršili!⁵⁰⁰

*

„Bio je lep proletni dan, nigde oblačka, sunce se tek pojavljivalo na horizontu. Nas 8 uznemirili smo tu jutarnju tišinu, poleteli smo iz naše baze i spustili se na jedan aerodrom, gde smo dopunili benzin i nakon uobičajenog izdavanja zadatka – opet smo poleteli.

Zadatak je bio zaštita transportnih aviona od neprijateljskih lovaca. Transportni avioni su evakuisali i ranjenike i stanovništvo iz jednog mesta u Sloveniji.

Put je bio dug i duboko na oslobođenoj teritoriji, a postojala je i mogućnost susreta sa neprijateljskim lovcima. Transportni avioni su poleteli sa jednog aerodroma u neposrednoj blizini našeg, a mi odmah za njima i formirali se na određenom mestu. Mi smo leteli po parovima, tako da su sa svake strane bila po dvojica iznad i ispod za oko 200–400 metara. Naravno, ovo nije bilo utvrđeno, već smo pravili „S“ a više puta i ceo krug radi osmatranja neba i brzine, jer mi nismo mogli leteti putnom brzinom 'daglasa', pošto su naši 'spitfajeri' bili mnogo brži.

Do mesta opredeljenja stigli smo bez ikakvih smetnji i iznad aerodroma kružili oko 1 čas dok je materijal bio iskrcan, a ranjenici i stanovništvo ukrcani. Vreme se pogoršavalo, pojavile su se krpe oblaka – povoljni uslovi za lovce neprijatelja, te je komandant odmah izdao potrebne zadatke, te osmatrati najviše stranu moguće pojave protivnika.

⁵⁰⁰ Zastavnik Mehmedalija Lošić: Prvi oboreni bandit, Op. cit, br. 5/1945.

Kada su 'daglasi' poleteli, opet je svako zauzeo svoje formacijsko mesto. Nakon letenja od oko 5 – 10 minuta primetio sam jedan avion s leve strane, ali dosta daleko i pozadi. Izvestio sam preko radija:

– Nepoznat avion levo od formacije, 8 sati, u istoj visini!

Komandant mi je naredio da izvidim i ako je neprijateljski – da ga napadnem.

Pričekao sam da mi se približi, a za to vreme sam upalio nišan, otkočio topove i mitraljeze i uključio glavni rezervoar. Bio je u neposrednoj blizini, da sam ga mogao raspoznati:

– 'Focker-Wulf'!

Naglim zaokretom na levo krug našli smo se skoro glavu uz glavu; neprijatelj se zbunio, pošao je u levi zaokret, ali mi smo ga sledili. Ja sam pokušao da odbacim rezervoare, ali mi nije uspelo naravno, celo vreme stežući ga u krug...

Neprijatelj, se zatim, naglim manevrom obrušio ka zemlji. Ja sam ga takođe sledio, ali kada sam video da izbegava borbu, a bio je i dosta daleko, nisam otvarao vatru, već sam se vratio u formaciju. Moj broj 2. je pustio za njim jedan kratak rafal.

U isto vreme komandant je opazio još jedan neprijateljski avion i odmah ga napao, ali je i ovaj takođe izbegao borbu obrušivši se ka zemlji. Naš par ga je pratio u stopu... I drug Delić, koji je sa svojim pratiocem leteo iza jednog 'daglasa', koji je zaostao u formaciji, u momentu kada sam izveštavao, opazio je takođe jednog neprijateljskog lovca koji je otvorio vatru, ali sa vrlo velike daljine. Bio je napadnut, ali je i ovaj obrušio ka zemlji, bežeći koristeći sa svojom velikom brzinom.

Borba je bila kratka. Videlo se da je neprijatelj neiskusn, neborben... Nekada slavna Luftwaffe bila je sada samo senka svoje moći!⁵⁰¹

*

„Aerodrom Prkos je oživeo zvukom naših aeroplana. Odavde smo počeli napadati neprijateljske štabove na Krku i goniti njegovo brodogovlje daleko na sever. Pag je bio na redu. Po ceo dan leteći nad ovim ostrvom, gonili smo neprijatelja da se sakriva, a našim jedinicama, koje su se iskrcale – omogućavali brze pokrete. Počeli smo da čistimo neprijatelja i da ga tražimo u njegovim zaklonima.

Dvadeset i osmog februara napadnuta su tri hotela u Malinskoj, koji su služili neprijatelju kao stambene zgrade i uporišta; od ovih, dva smo potpuno uništili, dok je treći bio oštećen.

Naša krila su se u ovom mesecu pojavila i nad Istrom i Arsa kanalom, gdje su potopljena dva broda...

Petog aprila pošli su u napad 6 aviona 'hariken' na Babin Potok. Ovog puta vratilo se 5 pilota, izuzev Vemića, koji je poginuo. Sećam

⁵⁰¹ Potporučnik Živorad Gavrilović: Borba sa neprijateljskim lovcima; Op. cit. br. 5/1945.

se dobro, bio sam vođa druge trojke, a ispred mene leteo je drug Vemić. Krenuli smo u napad i za celo vreme pratio sam ga, ali u vreme kad je trebalo da izvrši uobičajeni zaokret, produžio je pravo i već u sledećem minutu našao se na vrhu proplanka u plamenu. Kružili smo nad njim, kao da smo želeli da mu pomognemo, misleći u sebi:

– Ne, Vemiću, ti nisi mrtav! Ti ćeš uvek živeti i podstrekavati nas na osvetu!⁵⁰²

*

„Nalazili smo se u Škabrnji kod Zadra: 24. marta 1945., rano ujutru, budi me iz sna glas dežurnog:

– Diži se, vreme je da se ide, već je 4.15. Mehaničari već probaju motore!

– Skačem iz kreveta, navlačim kombinezon i izlazeći iz sobe stavljam kartu u saru od čizme. Ostala trojica me već čekaju.

Vođa izdaje zadatak:

– Patrolirati severnim delom jadranske obale i napasti sve neprijateljske brodove koji tuda plove. Leteće se u četvorci!

Bio sam određen za pratioca br. 4. Na brzinu popijemo toplu kafu i sedamo u avione. Palimo motore 'harikena' i kroz mrak se vide užarene izduvne cevi. Pošto smo proverili radio-vezu izrulavamo na stazu za poletanje i polećemo pojedinačno, mitraljezi su puni, a ispod krila podvešeno po osam raketa...

Daleko napred uz obalu vide se siluete brodova. Vođa naređuje da uključimo rakete i mitraljeze. U tom momentu svuda oko nas zabelasali se beli krugovi dima: pozdravlja nas neprijateljska PAA od 80 mm.

Četiri broda od po 6000 tona plove u koloni po jedan uz obalu ka Crikvenici. Pade komanda za napad. Strmo obrušavamo sa 2000 metara i skrećući u desno iza jednog brega, uspevamo da se prikriveno dovučemo u brišućem letu i iznenadno izvršimo napad. Napad smo izvršili s boka.

Neprijatelj se brzo snalazi i zasipa nas vatrom svih kalibara. Da bi izbegli vatru napad vršimo sasvim nisko od Crikvenice, tako da neprijatelj nije mogao da nas gađa.

U tom trenutku osetih kako mi se avion zaljulja. I ne sluša više kako treba. Oštećen mi je repni stabilizator. Na povratak se ne može misliti. Gledam kroz nišan u cilj. Preda mnom je strašna slika: celo je nebo išarano od vatre neprijateljske brodske odbrane. Jedan brod gori i već je do pola potonuo. Drugi je u plamenu i oko njega gori more. Nišanim treći brod. Prilazim sasvim blizu, pritiskam na obarač: uspeo

⁵⁰² Nikola Vlahov: Borba naše lovačke grupe u narodnooslobodilačkom ratu, „List 2. lovačke eskadrile“, br. 5/1945

sam da osmotrim veliku eksploziju. Letim uz samu površinu mora, kako bi se što pre udaljio iz smrtonosne vatre.

Zadatak je izvršen. Kod pregleda aviona mehaničari su ustanovili 17 rupa i razmrskanu jednu stranu trupa“⁵⁰³

*

„Zadatak: napasti neprijateljsku kolonu koja se nalazi na putu Ošlje – Metković.

Broj aviona: 4 'harikena MK IV'.

Pratnja: '4 'spitfajera'.

Ukupno vreme letenja: 4 sata i 15 minuta.

Ispaljeno: 12 raketa i 540 mitraljeskih zrna.

Piloti: vođa, poručnik Marinović, pratioci – Rebula, Pepel i Purić (pretrpeo udes pri poletanju).

Posle iskustva stečenog u ranijem napadu, vođa se odlučio za jedan napad na istu kolonu. Kolona je nađena kod sela Ošlje. Avioni su došli nisko prikravši se iza jednog brežuljka, što im je omogućilo da ostanu izloženi neprijateljskoj vatri minimalno vremena. Iznenadjenje, međutim, nije postignuto usled pratnje koja je kružila visoko. Tri salve po četiri rakete pale su u područje gde su se nalazile trupe i motorizacija, ali nanesena šteta nije mogla biti utvrđena usled veoma intenzivne i precizne vatre PVO, kojom prilikom su dva od svega tri aviona oštećena donevši po 15, odnosno 18 pogodaka. Iako ozbiljno oštećeni, piloti su uspeli da dovedu avione do Visa, gde su se u redu spustili. Posle ovog napada usledio je napad jedinica Dvadeset i šeste divizije, te je kolona potpuno razbijena, a sva motorizacija zarobljena!“

Suvoparni jezik ovih redova u Operacijskom dnevniku Druge lovačke eskadrile NOV teško može da dočara ono što smo doživeli kasno po podne 21. oktobra 1944. godine...

Dok smo izbijali prema cesti, ugledao sam neprijatelja, koji se zaustavio u podnožju brda i razmestio s obe strane puta. Preko radio-veze izdao sam naređenje:

– U napad! Zborno mesto iza ovog čuvika levo!

U sledećem trenutku, sa udaljenosti oko 350 metara od cilja, salva od četiri rakete sa bojevom glavom od 30 kilograma, popraćena mitraljeskom vatrom iz četiri mitraljeza, pojurila je prema cilju. Istog časa usledio je oštar zaokret nalevo da bi se izbeglo dejstvo sopstvenih raketa, a onda izbegavanje PA vatre letom u cik-cak liniji do zbornog mesta iza čuvika. Svetleći meci iz neprijateljskih lakih PA oruđa pravili su gusto sazvežđe oko aviona. Preko radija dopiru izveštaji 'spitfajerske' pratnje da je napad uspeo i da su sve tri salve pale u cilj. Neprijatelj je, dakle, platio dug. Divno osećanje olakšanja.

Rebula javlja da je pogođen, ali da mu motor radi, i pored dima koji se za trenutak pojavio. Na sreću, pogodak u motor nije bio opasan.

⁵⁰³ Poručnik Tugomir Prebeg: Lov na neprijateljske brodove; op. cit, br. 5/1944.

Odmah dobija naređenje da zauzme visinu i krene pravo prema Visu. Nekoliko trenutaka kasnije stiže i Pepel. Krećemo za Rebulom, čiji se avion ocrtava na čistom zapadnom nebu. 'Spitfajeri' lete iznad njega za slučaj da bude prinuđen da iskoči ili da se spusti na more, što na sreću nije bilo potrebno.

Ubrzo smo opet na Visu, gde su nas očekivali drugovi da čuju izveštaj i rezultate dejstava“!⁵⁰⁴

*

„Nije bilo rijetko da se sa borbenih zadataka avioni vraćaju pogođeni sa više pogodaka iz lakih i srednjih protivavionskih oružja. Mnogi su se, sa teškim oštećenjima na trupu, krilima i repnim površinama, oštećenim motorom, elisom, hladnjakom, stajnim trapom i instalacijama, jedva dovlučili do aerodroma. Posle sletanja i pregleda aviona, utvrđivalo se stvarno stanje oštećenja, a bilo je aviona koji zbog težih oštećenja više nisu poleteli...

Pri pregledu aviona, često su u trupu, krilima i benzinskim rezervoarima pronalazeni dijelovi šrapnela i probojnih zrna. Trebalo je uložiti mnogo truda da bi se takav avion ponovo osposobio za poletanje i izvršenje borbenog zadatka. Zamjenjivani su motori, elise, krila, repne površine, stajni trap, hladnjak, radio-oprema i razni drugi dijelovi. Nije bilo dijela koji se nije mogao zamijeniti, ni rada koji se nije mogao izvršiti. Sve to je zahtijevalo dobro poznavanje materijala, vrijeme, radnu snagu i volju, a to je bilo stalno prisutno. Bilo je tu drugova sa radnim stažem u vazduhoplovstvu po 5, 10 i više godina koji su poznavali više tipova aviona i motora, njihovu konstrukciju i rad. Zbog svega toga nije bilo problema koji se nije mogao riješiti...

Za vrijeme se nije pitalo. Kad je trebalo bilo ga je i po 24 časa na dan, ljudi su sa puno volje i elana obavljali svoj posao. Trebalo je što više aviona pripremiti za letenje kako bi se što više bombi bacilo na neprijatelja i ispalilo što više raketa i mitraljeske municije. Piloti su to mogli postići samo sa što više ispravnih aviona. Zato je tehnički sastav neprekidno vodio brigu za što veću ispravnost aviona i punu borbenost skvadrona.“⁵⁰⁵

⁵⁰⁴ Poručnik Miloš Marinović: Operacija broj 4/Vis; Op. cit. br. 5/1945.

⁵⁰⁵ Duje Bulj: 319 dana Druge eskadrile NOVJ“, rukopis u Muzeju JRV i PVO.

Avioni u naoružanju 1. i 2. eskadrile

U naoružanju 1. i 2. eskadrile NOVJ bila su tri tipa aviona: 'harvard' (The North American AT-16 Harvard IIB Trainer), 'spitfajer' (Supermarine Spitfire Mark IIc i Supermarine Spitfire Mark IX⁵⁰⁶), i 'hariken' (Hawker Hurricane MK IIc i Hawker Hurricane MK IV R.P. – Rocket Projecting).

'*Harvard*' je avion američkog porekla, a u RAF-u se koristio za obuku i trenazu pilota. To je dvosedi niskokrilac, zatvorene kabine i uvlačeceg stajnog trapa. Imao je savremenu navigacijsku i ostalu opremu. Kad je reč o pilotima 1. i 2. eskadrile, služio je za selekciju, obuku i trenazu. U formaciji 1. eskadrile nalazilo se četiri aviona tipa 'harvard' na aerodromu Lite, a kada je počelo da se i leti avionima 'spitfajer', ta četiri aviona su prebačena u Beninu u operativnu školu za obuku pilota 2. eskadrile NOVJ. Neposredno po formiranju Prve pilotske škole u Zemuniku, saveznici su nam isporučili deset novih aviona tog tipa.

'*Spitfajer Vc*' je lovačko-bombarderski avion koji je u naoružanju 1. eskadrile bio do kraja rata, a kasnije prelazi i u naoružanje Jugoslovenskog ratnog vazduhoplovstva. Prvi tip 'spitfajera' pojavio se marta 1936. godine. U 1942. u upotrebi je 'spitfajer V' varijante a, b. i c. Tropska verzija prvi put je upotrebljena za vreme bitke za Maltu, ali je isto tako korišćen i na Srednjem istoku, u severnoj Africi, na Siciliji i u Italiji, zatim u Australiji, Indiji i Burmi. Prema taktičko-tehničkim karakteristikama, 'spitfajer V' je pripadao klasi lovaca, u koje se svrstava i nemački 'meseršmit' (Messerschmitt 109 BF). U 1944. Britanci su obustavili proizvodnju 'spitfajera V' premda se nalazio u naoružanju mnogih jedinica, pa i naše 1. eskadrile. Međutim, oni su intenzivirali proizvodnju savršenijih tipova. Tako se, na primer, u proleće 1945. pojavio poslednji iz familije – 'spitfajer XXI (Grifon 6I), koji je, između ostalog, imao imponantno naoružanje: četiri topa kalibra 20 mm, smeštenih u krila, te je u punom smislu opravdao svoje ime – 'bljuvač vatre'.

Na avionima koji su bili u naoružanju 1. eskadrile NOVJ, ucrtane su oznake jugoslovenske nacionalne pripadnosti, ali s nešto izmenjenim elementima. Preko britanskog kruga, sličnog našim nacionalnim bojama, ucrtana je crvena petokraka zvezda, zapravo u RAF-ovom uvećanom belom polju petokraka je bila ucrtana u plavo polje. To su bile

⁵⁰⁶ Prva eskadrila je imala u naoružanju, od 17. aprila 1945, samo 4 aviona tipa 'spitfajer IX'. Piloti nisu na tom tipu izvršavali ratne zadatke.

oznake na trupu, dok su na krilima bile različito ucrtavane. Za vreme obuke, a posebno u prvim ratnim zadacima takve oznake su zadržane. Međutim, posle oštećenja aviona u borbenim zadacima i dobijanjem novih radi zanavljanja, ucrtavanje je, zapravo, bilo u dve varijante: u prvoj – petokraka je ucrtavana u belo polje, a u drugoj – u plavo polje, s tim što su pet krakova zvezde bili nešto deblji. Druga oznaka jugoslovenske insignije – trobojka, ucrtavana je na vertikalni stabilizator, ali je redosled boja bio, obrnut od RAF-ovog, tj. od napadne ivice ka repu: plava, bela, crvena. Na nekim avionima, pak, bio je ucrtavan i obrnuti redosled boja,⁵⁰⁷ s tim što je u oba slučaja, petokraka uvek bila u belom polju. Inače, avioni su imali kamuflažne boje u tzv. tropskoj šemi bojenja: tamno i svetlosmeđa i svetloplava, kojom je, obično, bojena donja površina aviona. Na novodobijenim, zanovljenim avionima, primenjivana je evropska kamuflažna šema: tamnosmeđa i tamnozeleno – kojim su bojene gornje površine aviona, kao i svetlo zeleno-plava, za donje površine aviona. Kroz 1. eskadrilu je prošlo – premda je formacija bila 16 – ukupno 82 aviona tipa 'spitfajer Vc'.

'Hariken' (uragan) lovac-bombarder u naoružanju 2. eskadrile NOVJ, takođe je britanskog porekla, sa motorom Rolls Royce Merlin. Prvi tip tog aviona pojavio se novembra 1935. To je niskokrilac, uvlačećeg stajnog trapa, impozantnog naoružanja – osam mitraljeza kalibra 7,7 mm. Prva vazдушna pobjeda u RAF-u u drugom svetskom ratu zebeležena je, upravo, avionom tipa 'hariken I', kada je britanski pilot iz sastava No. 1 Squadron R.A.F, 30. oktobra 1939, oborio nemački avion Do-17 iznad Francuske. Početkom 1940. 'harikeni' se masovno upotrebljavaju za odbranu Francuske, ali takođe glavni teret podnose i u bici za Britaniju. Kao i 'spitfajer', tako je i ovaj avion bio upotrebljavan na raznim vojištima.

U naoružanju 2. eskadrile NOVJ nalazio se 'hariken IIc', a od 11. septembra 1944, tj. početka raketnog kursa u Šalufi, i 'hariken IV R.P.' koji je zamenio prethodnu varijantu. Hariken IV R. P.' je korišćen kao lovac-bombarder i jurišni protivtenkovski avion. Slično 'spitfajeru', i na 'harikenu' je primenjivana evropska šema bojenja, s tom razlikom što nije imao žute napadne ivice krila. Jugoslovenske insignije – zastava, veoma se razlikovala od prethodnih britanskih oznaka na vertikalnom stabilizatoru, jer je i redosled jugoslovenskih boja bio različit. Ali, skoro svi avioni su imali petokraku na belom polju: jer su petokrake bile uokvirene žutim rubom. Bilo je, međutim, nekoliko aviona, ali samo dok je 2. eskadrila bila na obuci u Benini, koji su na donjim površinama krila imali petokrake koje u britanskom krugu boja nisu imale belu boju, a zvezde – žuti okvir.

U 1944, kada su naše jedinice bile na obuci, pojavilo se nekoliko tipova novih aviona, kao 'tajfun' (Typhoon), 'tempest', 'barakuda' (Barracuda), 'fajerflaj' (Firefly), 'moskito XVIII', zatim američki 'kin-kobra', 'blekvidou' (Black widow), itd.

⁵⁰⁷ U Muzeju RV i PVO, u Surčinu, nalazi se 'spitfajer' oznake B, JK 80, koji upravo ima takav nepravilan redosled boja: crvena, bela i plava; crvena petokraka na trupu ima okolo žuti krug, koji oivičava petokraku.

Spisak ljudstva* 1. i 2. eskadrile NOVJ

PRVA ESKADRILA NOVJ

ANTONI ŠPIRO 791458**, borac, tapetar, rođen 14. decembra 1907. u Splitu, u NOB stupio 1. oktobra 1943, u vazduhoplovstvu NOR-a od 16. januara 1944.

ANKON LEOPOLD kapetan, pilot, rođen 15. juna 1911. u Savici kod Ljubljane, aprila 1941. prešao na Bliski istok, u NOR-u od 1944, od maja 1944. u vazduhoplovstvu NOR-a, poginuo 25. septembra 1944. kod Vrgorca

ARČON HERMAN 718427, borac, avio-mehaničar, rođen 6. avgusta 1908., Renče kod Nove Gorice, došao 1944. iz Mezon Blanja

BABIČ JOŽEF 718105, borac, pomoćnik oružara, rođen 28. februara 1917. kod Tublja (Sežana), 1944. došao iz Mezon Blanja

BAGATELJ CIRIL 791234, mladi vodnik, avio-mehaničar, rođen 25. marta 1920, u Škrilju kod Ajdovščine, januara 1944. opredelio se za NOB, došao u Beninu krajem marta 1944.

BAJT VLADIMIR 718089, borac, oružar, rođen 18. juna 1922, u Vrh pri Kanalu, kod nove Gorice, iz Mezon Blanja došao 1944.

BARUCA JOSIP 791326, desetar, avio-mehaničar, rođen 1922. u Koštani kod Kopra, došao sa Bliskog istoka 1944.

BEAKOVIĆ PETAR 718108, vodnik, avio-mehaničar, rođen 9. oktobra 1919. u Sv. Nedelji, Vižinada kod Poreča, došao 1944. iz Mezon Blanja

BENKO JOŽEF 718094, borac, kuvar rođen 23.9. 1911. u Čehovini kod Sežane, 1944. došao iz Mezon Blanja

BELINGAR ANTON 719003, borac, pomoćnik oružara rođen 25. 4. 1913., u Kromberku kod Nove Gorice, 1944. došao iz Mezon Blanja

BERGINC FRANC 791367, borac, instrumentar, rođen. 29. 2. 1920., u Drežnici kod Kobarida, 1944. došao sa Bliskog istoka

BOJKOVIĆ METODIJE 791383, vodnik, avio-mehaničar, rođen 1918. u Rajčilovcu, u Makedoniji, aprila 1941. prešao na Bliski istok, januara 1944. opredelio se za NOB, a krajem marta 1944. došao u Beninu

BRATULIĆ ALBERT 791441, desetar, auto-mehaničar, rođen 4. 3. 1915. u Pulju, 4. 1. 1944. došao u I vazd. bazu NOVJ

BOŠTJANČIČ VALENTIN 791336, borac, pomoćni radnik, rođen 1916.

* Spisak ljudstva 1. i 2. eskadrile, na osnovu dokumentacije Muzeja jugoslovenskog vazduhoplovstva, priredila Biserka Isaković, prof., kustos

** Broj u jediničnom spisku personalne dokumentacije

BOKŠA BRANKO 791442, stariji vodnik, radio-telegrafist, rođen 15. 8. 1923. u Ormožu, u NOR-u od 15. 8. 1941., u vazduhoplovstvu NOVJ od 16. 1. 1944., član KPJ

BELTRAM ANDREJ 791496, mlađi vodnik, avio-mehaničar, rođen 1910. došao sa Bliskog istoka marta 1944.

BIŠČAK ALOJZ 718378, borac, avio-mehaničar, rođen 19. 10. 1922., u Košani, 1944. došao iz Mezon Blanja

BIRSA FRANC 791218, borac, stolar, rođen 1912, u Preserju, kod Nove Gorice

BIZJAK STANKO 791227, borac, magacioner, rođen 9. 9. 1920, u Drežnici, kod Kobarida, došao sa Bliskog istoka, januara 1944. opredelio se za NOB marta 1944. došao u Beninu

BRENTIN ANTON 791333, mlađi vodnik, oružar rođen 27. 3. 1910. u Velikom Brgotu, kod Rijeke, došao sa Bliskog istoka, januara 1944. opredelio se za NOR (94 sq) krajem marta 1944. došao u Beninu

BUCIK STANISLAV 791474, desetar, avio-mehaničar, rođen 1.7. 1919. u Rešnju, u NOB-u od 22. 3. 1944. u I vazd bazi NOVJ

CAH KAREL 718097, borac, radio-mehaničar rođen 12. 11. 1920., u Čрном Kalu, kod Kopra, 1944. došao iz Mezon Blanja

CELIN ALOJZ 791262, borac, kuvar rođen 18. 6. 1912., u Kuteževu, kod Ilirske Bistrice, došao sa Bliskog istoka 1944.

CENČIČ JOŽEF 718143, borac, oružar, rođen 21. 12. 1913., u Robedišću, kod Tolmina

CIGLIČ VIKTOR 791238, mlađi vodnik, pomoćnik oružara rođen 1919., u Števerjanu, kod Gorice

CIJAN ALOJZ 791593, borac, avio-mehaničar rođen 14. 1. 1914, u Vrtojbi, kod Nove Gorice

CIRIN MATIJA 791334, borac, avio-mehaničar rođen 1919; došao sa Bliskog istoka, januara 1944. izjasnio se za NOB krajem marta 1944. došao u Beninu

CVETKOVIĆ STEVO 791242, borac, avio-mehaničar, rođen 1894., sa Bliskog istoka

ČERNE IVAN 791251, borac, šofer, došao sa Bliskog istoka

ČERNIGOJ IVAN 791222, borac, požarac, rođen 2. 7. 1909., u Predmeji, došao sa Bliskog istoka, januara 1944, izjasnio se za NOB (94 sq)

ČOTAR IVAN 718150 mlađi vodnik, automehaničar rođen 8. 3. 1913, u Renču, kod Nove Gorice, 1944. došao iz Mezon Blanja

ČRETNIK ZDRAVKO 791295, borac, radio-mehaničar, rođen 24. 1. 1924., u Novoj Vasi, kod Celja

ČERV VINKO 791281, borac, pomoćni radnik, rođen 7. 7. 1919., u Idriji, došao sa Bliskog istoka 1944.

ČUFAR ALOJZ 791599, borac, pisar u komandi, rođen 26. 4. 1910. u Trstu, došao sa Bliskog istoka 1944.

ČUKIĆ ANTON 791500, mlađi vodnik avio-mehaničar, rođen 1919, došao sa Bliskog istoka, 1944. opredelio se za NOB

DELIĆ MEHMED 791406, vodnik, avio-mehaničar, rođen 25. 1. 1912., u

Mostaru, u NOB-u od 9. 9. 1943. u I vazd bazi NOVJ 16. 1. 1944., kandidat za KPJ

DELIC MILAN 178158, potporučnik, pilot, rođen 18. 2. 1909, u Krugi, kod Donjeg Lapca, juna 1942. preleteo za Tursku, od 1944. u vazduhoplovstvu NOVJ

DEŽULOVIC SVETOZAR 791340, stariji vodnik, pomoćnik teh. oficira za motore, rođen 1910. došao sa Bliskog istoka 1944.

DIMITRIJEVIĆ DIMITRIJE 791220, vodnik, avio-mehaničar, rođen 1918., aprila 1941. prešao na Bliški istok januara 1944. izjasnio se za NOB (94 sq) krajem marta 1944. došao u Beninu

DOLENC ZORAN 718085, borac, magacioner, rođen 1922, 1944. došao iz Mezon Blans

DOLEŽAL ĐURO 791269, zastavnik, disciplinac, rođen 1912., došao sa Bliskog istoka 1944.

DORNIK ALBIN 718154, borac, električar, rođen 22. 2. 1915., Kozini, došao 1944. iz Mezon Blans

DRAŠKOVIĆ PAVLE 791462, borac, pomoćni radnik u požarnoj službi, rođen 12. 7. 1925., u Nikšiću, u NOB od 8. 3. 1944., u I vazd. bazi od 15. 3. 1944.

DUGAR ŠTEFAN 791243, mladi vodnik, šofer, rođen 3. 11. 1918., u Ligu, kod Nove Gorice, došao sa Bliskog istoka 1944.

DVORNIK MIRKO 791419, poručnik, šef avio-radionice, rođen 28. 2. 1908. u Splitu u NOB od 5. 5. 1942., u I vazd. bazi NOVJ od 16. 1. 1944., član KPJ, sekretar partijske organizacije

FATUR IVAN 718161, borac, auto-mehaničar rođen 14. 8. 1916. Prem kod Ilirske Bistrice, došao iz Mezon Blans 1944.

FABIJANIĆ ŠIME 178175, potporučnik, pilot, rođen 4. 12. 1919. u Škrp Supetru, došao sa Bliskog istoka 1944.

FELC FERDINAND 791356, mladi vodnik, bolničar, rođen 26. 5. 1920. u Idriji, došao sa Bliskog istoka 1944.

FERI IVO 178217, kapetan, šef sekcije za snabdevanje rođen 27. 5. 1910. u Imotskom, u NOB od 9. 9. 1943. u I vazd. bazi NOVJ od 17. 1. 1944.

FILIP PETAR 718630, borac, avio-mehaničar rođen 31. 7. 1912. u Kopr, došao iz Mezon Blans 1944.

FORČIĆ KLEMENT 791244, borac, pomoćnik oružara, rođen 9. 9. 1910. u Grobica, kod Pule, došao sa Bliskog istoka 1944.

GABRŠNIK MARJAN 718100, borac, mehaničar-oružar, rođen 16. 11. 1921., Vodice Buzet, došao iz Mezon blans 1944.

GATI JOŠKO 791390, potporučnik, šef električara rođen 7. 4. 1911., u Korčuli, u NOB od 8. 8. 1943. u I vazd. bazi NOVJ od 16. 1. 1944., član KPJ

GAVRILOVIĆ ŽIVORAD 791604, zastavnik, pilot, rođen 1. 10. 1911., u Loznici, aprila 1941., prešao na Bliški istok, došao u Beninu marta 1944.

GERCE KAREL 719043, borac, oružar, rođen 8. 8. 1919., u Trstu 1944., došao iz Mezon Blans

GLAVIĆ MARJAN 791252, stariji vodnik, pomoćnik tehničkog za mo-

tor, rođen 1921, došao sa Bliskog istoka januara 1944. izjasnio se za NOB, krajem marta 1944., došao u Beninu

GLAŽAR FRANC 718104, borac, pomoćnik oružara, rođen 13. 9. 1915., u Slavini kod Postojne; 1944. došao iz Mezon Blanša

GLEŠČIČ OTMAR 791290, borac, šofer, rođen 1921., u Oseku kod Nove Gorice došao sa Bliskog istoka 1944.

GNEZDA FRANC 718099, borac, oružar-mehaničar, rođen 4. 1. 1923., u Konomlji kod Idrije, 1944., došao iz Mezon Blanša

GORKIĆ ALOJZ 791201, mladi vodnik, požarac, rođen 1913, u Vrtojbi kod Nove Gorice, došao sa Bliskog istoka 1944. januara 1944. izjasnio se za NOB, krajem marta 1944. došao u Beninu

GORUP JOŽE 718511, borac, avio-mehaničar rođen 2. 4. 1920, u Zalogu, kod Postojne, došao 1944. iz Mezon Blanša

GRAHONJA DRAGO 791292, borac, šofer, rođen 1920, u Gročanu, kod Trsta, došao sa Bliskog istoka 1944.

GRŽINIĆ FRANC 791347, borac, oružar rođen 18. 11. 1910, u Krasnici kod Pule, došao sa Bliskog istoka (94 SQ) januara 1944. opredelio se za NOB; krajem marta 1944. došao u Beninu

GREGORIĆ EDVARD 791358, desetar, kuvar, rođen 7. 8. 1920, u Privdvoru kod Kopra, došao sa Bliskog istoka 1944. marta 1944. opredelio se za NOB

GREGORIĆ JOŽEF 791221, desetar, kuvar, rođen 31. 8. 1910, u Dekanima,

kod Kopra, došao sa Bliskog istoka (94 SQ) januara 1944. opredelio se za NOB krajem marta 1944.

GROBLER EDVARD 791399, zastavnik, zamenik glavnog inženjera „M“ eskadrile, rođen 30. 11. 1909, u Jasenici kod Krškog u NOB od 12. 9. 1943. u I vazd. bazi NOVJ, 16. 1. 1944.

GURIĆ ADEM 791463, borac, pomoćnik avio-mehaničara rođen 1920. došao iz I vazd. baze NOVJ

HALAMBEK ZVONKO vodnik, pilot, rođen 15. 1. 1913, u Zagrebu aprila 1944. prešao na Bliski istok 1944. pristupio NOB poginuo 1. 7. 1944. prilikom obuke na aerodromu Benina

HINDIĆ ASIM 791469, borac, pomoćni radnik u požarnoj sekciji, rođen 1923. došao 1944. iz I vazd. baze NOVJ

HRVATIN FRANC 791335, borac, avio-mehaničar rođen 21. 1. 1912. u Šmarju kod Kopra, došao sa Bliskog istoka (94 Sq) januara 1944 opredelio se za NOB, marta 1944 došao u Beninu

HRVATINOVIĆ FRANJO 791454, borac, avio-mehaničar rođen 25. 10. 1906. u Budimpešti, u NOB od 9. 9. 1943. u I vazd. bazi NOVJ od 16. 1. 1944. kandidat KPJ

HVALA FRANC 719050, borac, avio-mehaničar rođen 28. 3. 1916, u Vojsku kod Idrije, 1944. došao iz Mezon Blanša

ISLAMOVIĆ SALIH zastavnik, pilot, rođen 30. 3. 1910. u Prozoru, juna 1942. prebegao za Tursku, januara 1944. opredelio se za NOB 3. 5. 1944. poginuo na aerodromu Benina prilikom letačke obuke

IVANIŠEVIĆ ĐURO 178172, major, pilot rođen 11. 4. 1912, u Nikšiću u I vazd. bazi NOVJ 15. 1. 1944.

JAZBAR ANTON 718019, borac, električar, rođen 16. 1. 1908, u Idriji; 1944. došao iz Mezon Blanja

JAKIN ALEKSANDAR 718179, borac, auto-mehaničar, rođen 5. 1. 1921, u Kozani, kod Nove Gorice, 1944. došao iz Mezon Blanja

JEIĆ ZDRAVKO 718440, borac, avio-mehaničar, rođen 18. 1. 1923, u Kobjeglavu kod Sežane 1944. došao iz Mezon Blanja

JERMOL STANKO 718389, borac, oružar, rođen 28. 4. 1923, Most na Soči; 1944. došao iz Mezon Blanja

JEŽ JOŽE 791210, borac, šofer, rođen 4. 3. 1910, u Tribuši, kod Tolmina, došao sa Bliskog istoka 1944 (94 SQ) januara 1944. izjasnio se za NOB, krajem marta 1944. došao u Beninu

JOVANOVIĆ RATKO major, pilot, komandir A odeljenja rođen 28. 9. 1912, u Miokovcima kod Čačka, aprila 1941. preleteo na Bliski istok, januara 1944. opredelio se za NOB, marta 1944. došao u Beninu, 4. 10. 1944. poginuo na borbenom zadatku kod Teslića

KAVČIĆ ALOJZ 791312 mladi vodnik, šofer rođen 1920, u Zadlogu kod Idrije

KAVČIĆ MILAN 791370, borac, električar, rođen 1920.

KARŠEVAN ALOJZ 791208, borac, radionica, rođen 1910, u Gradišću, kod Nove Gorice, došao sa Bliskog istoka januara 1944; opredelio se za NOB krajem marta 1944. došao u Beninu

KERT VLADIMIR 718191, borac, oružar, rođen 21. 2. 1923, u Branici kod Nove Gorice, došao iz Mezon Blanja 1944.

KINKELA FRANC 718587, borac, avio-mehaničar, rođen 1922. došao iz Mezon Blanja, 1944.

KLAJDERIĆ ALBERT 718089, borac, avio-mehaničar rođen 1924., u Velikom Vrhu kod Ptuja, došao iz Mezon Blanja 1944.

KLEMENC KAREL 791258, borac, kuvar rođen 2. 6. 1918, u Studenom kod Postojne, došao sa Bliskog istoka 1944.

KLIMES IVAN 718194, borac, oružar rođen 21. 5. 1924, u Gornjoj Vižingi, kod Maribora, došao iz Mezon Blanja 1944.

KLIČKOVIĆ MILAN 791246, borac, avio-mehaničar rođen 1901, u Stipanu, kod Pisareva, došao sa Bliskog istoka 1944.

KLUZ FRANJO major, pilot rođen 18. 9. 1913, u Jokšiu kod Bosanske Dubice u vazduhoplovstvu NOV i POJ od 23. 5. 1942. prvi partizanski pilot, član KPJ, narodni heroj; poginuo 24. 9. 1944. prilikom napada luke u Omišu

KNAFELC MAKS 718447, borac, avio-mehaničar rođen 16. 2. 1910, u Radohovoj Vasi, došao iz Mezon Blanja 1944.

KOGOJ IZIDOR 791300, borac, oružar rođen 1921, Dragovica kod Nove Gorice došao sa Bliskog istoka 1944.

KOPOLJ ŠTEFAN 791342, borac, avio-mehaničar rođen 13. 12. 1907, u Banjšici, kod Nove Gorice, došao sa Bliskog istoka 1944.

KOS EMIL 791274, borac, radio-telegrafista rođen 31. 1. 1917, u Medani, došao sa Bliskog istoka 1944.

KOTNIK ALOJZ 791302, borac, avio-mehaničar rođen 5. 5. 1924, u Bučeovcima, kod Ljutomera, došao sa Bliskog istoka 1944.

KOVAČIĆ ANTON 718651, borac, avio-mehaničar rođen 3. 1. 1924, u Laporju, kod Sl. Bistrice, došao iz Mezon Blanja 1944.

KOVAČIĆ MIRKO 718156, zastavnik, pilot rođen 17. 11. 1915, u Mariboru u NOB od 2. 7. 1943. u I vazd. bazi NOVJ od 15. 1. 1944. kandidat KPJ

KOZLOVIĆ EVGEN 791257, borac, kuvar, rođen 26. 3. 1912, u Oprtalju, Buje, došao sa Bliskog istoka 1944.

KRATOFIL IVAN 791247, stariji vodnik, instrumentar rođen 1918, u Vrbovskom, došao na Bliski istok aprila 1941. januara 1944. opredelio se za NOB, marta 1944. došao u Beninu.

KRAUS BRANKO 178174, major, pilot rođen 14. 2. 1913, u Splitu u NOB od 14. 7. 1943. u I vazd. bazi 13. 11. 1943.

KRAVANJA FERDINAND 791232, mlađi vodnik, avio-mehaničar rođen 19. 1. 1917, u Bovecu, došao sa Bliskog istoka januara 1944. izjasnio se za NOB krajem marta 1944. došao u Beninu

KRIVEC LEOPOLD 791248, mlađi vodnik, šofer rođen, 5. 2. 1902, u Lokvi, kod Nove Gorice, došao iz Mezon Blanja 1944.

KRIVEC VIKTOR 718655, borac, avio-mehaničar rođen 30. 10. 1920. u

Lokvi kod Nove Gorice, došao iz Mezon Blanja, 1944.

KRPAN ZDRAVKO 791422, mlađi vodnik, radi-telegrafista rođen 10. 4. 1920, u Krpoti, Novi Vinodol, u NOB od 9. 11. 1943. u I vazd. bazi NOVJ od 21. 1. 1944. član SKOJ-a

KRSTULOVIĆ BRUNO 791596, borac, električar, rođen 4. 12. 1906, u Splitu u NOB od 10. 10. 1943. u I vazd. bazi NOVJ od 16. 1. 1944.

KUČER ŽELJKO 791260, zastavnik, radio-mehaničar rođen 1919, došao sa Bliskog istoka 1944.

KUHARIĆ IVAN 791288, borac, šofer, rođen 1920, u Lepoglavi kod Pazina, došao sa Bliskog istoka 1944.

LAPANJA DOMINIK, 791270, borac, radio-telegrafista rođen 1922, u Oreheku, kod Cerkna, došao sa Bliskog istoka 1944.

LOVRENČIĆ SLAVKO 791254, borac, šofer, rođen 1920. došao sa Bliskog istoka 1944.

LABAN RAFAEL 791207, borac, magacioner rođen 15. 12. 1919, u Lokavecu, januara 1944. opredelio se za NOB na Bliskom istoku; krajem marta 1944. došao u Beninu

LIČEN IVAN 791372, borac, avio-mehaničar rođen 5. 7. 1922, u Černiču, kraj Ajdovščine, došao sa Bliskog istoka 1944.

LIČEN MARJAN 791213, borac, šofer, rođen 7. 9. 1920, došao sa Bliskog istoka; januara 1944. opredelio se za NOB krajem marta 1944. došao u Beninu

LOLIĆ FRANJO 178212, kapetan, tehnički oficir, komandir „M“ eska-

drile rođen 2. 6. 1911, u Baški na Krku, aprila 1941, prešao na Bliski istok; januara 1944. opredelio se za NOB; marta 1944. došao u Beninu

LOGAR ANTON 718227, borac, oružar rođen 8. 1. 1920, u Buju, kod Postojne, došao iz Mezon Blanša 1944.

LOŠIĆ MEHMEDALIJA 791354, zastavnik, pilot rođen 1924.

LUGARIĆ FREDO 791283, borac, radio-mehaničar rođen 1924, u Ptuju došao sa Bliskog istoka 1944.

MADON PAVEL 791368, borac, avio-mehaničar rođen 29. 10. 1920, u Banišici, kod Nove Gorice, došao sa Bliskog istoka 1944.

MAJCA MATE 791414, vodnik, avio-mehaničar rođen 1913. došao iz I vazd. baze 1944.

MAJKUŠ VIKTOR 718240, borac, instrumentar rođen 1923; došao iz Mezon Blanša 1944.

MALNARŠIČ MILAN 718106, borac, pomoćnik oružara rođen 2. 6. 1917, u Matelja Vasi, kod Postojne, došao iz Mezon Blanša 1944.

MALNARŠIČ STANKO 718102, borac, pomoćnik oružara rođen 5. 11. 1914, Matelja Vasi, kod Postojne, došao iz Mezon Blanša 1944.

MANFREDA RUDOLF 791236, borac, avio-mehaničar rođen 23. 2. 1920, u Kanalskom Lomu, došao sa Bliskog istoka januara 1944. izjasnio se za NOB marta 1944. došao u Beninu

MARAŠ BRANKO 791516, borac, avio-mehaničar rođen 27. 12. 1923, u Podgorici, u NOB od 8. 3. 1944. u I vazd. bazi od 20. 3. 1944. član SKOJ-a

MARCOLA ALOJZ 791237, borac, avio-mehaničar rođen 27. 4. 1920, u Podbeli, došao sa Bliskog istoka januara 1944. opredelio se za NOB marta 1944. došao u Beninu

MARIĆ FRANJO 791359, zastavnik, vaz. mehaničar rođen 1909. došao sa Bliskog istoka

MARKOVIĆ ALEKSANDAR, kapetan, pilot, rođen 11. 4. 1915, u Smederevskoj Palanci, aprila 1941. preleteo na Bliski istok početkom 1944. opredelio se za NOB marta 1944. došao u Beninu poginuo 3. 5. 1944. prilikom obuke u Benini

MASTEN FRANC 791315, mlađi vodnik, šofer rođen 1921. došao sa Bliskog istoka 1944

MEDVEŠČEK MIRO 791275, borac, radio-telegrafista rođen 1919. došao sa Bliskog istoka 1944.

MEJAK JOŽEF 791589, vodnik, radio-telegrafista rođen 1919, u Lendolu, došao sa Bliskog istoka 1944.

MENKINOVIĆ JORDAN 791332, mlađi vodnik, oružar, rođen 1910. došao sa Bliskog istoka januara 1944. opredelio se za NOB marta 1944; došao u Beninu

MERLJAK ALOJZ 791214, mlađi vodnik, magacioner rođen 1913. došao sa Bliskog istoka januara 1944. izjasnio se za NOB, krajem marta 1944. došao u Beninu

MEZEK IVAN 791288, borac, šofer rođen 1920, u Novaki kod Cerkna, došao sa Bliskog istoka 1944.

MIHELČIČ ALOJZ 791267, borac, avio-mehaničar rođen 14. 6. 1913, u Malom Otoku, kod Postojne, došao sa Bliskog istoka januara 1944. izjasnio

se za NOB, krajem marta 1944. došao u Beninu

MIJOVIĆ GOJKO 791433, mlađi vodnik, pomoćni radnik u protivpožarnoj sekciji rođen 15. 8. 1905. u Podgorici, opredelio se za NOB 22. 12. 1943. došao u I. vazd. bazu NOVJ 10. 2. 1944.

MILOTIĆ SIMON 791314, borac, šofer, rođen 1919, u Tinjanu, došao sa Bliskog istoka januara 1944. opredelio se za NOB krajem marta 1944. došao u Beninu

MISLEJ STANKO 791310, mlađi vodnik, šofer rođen 28. 7. 1916. Luple, kod Ajdovščine, došao sa Bliskog istoka 1944.

MLAĐENOVIĆ MILORAD 178210, poručnik, šef signalne sekcije rođen 14. 1. 1920, u Sarajevu; došao sa Bliskog istoka, u I. vazd. bazu NOVJ došao 2. 1. 1944.

MLATAC IVAN 791498, mlađi vodnik, avio-mehaničar rođen 15. 6. 1920, u Labincima, došao sa Bliskog istoka 1944.

MLJAČ IVAN 791584, borac, pomoćni radnik u protivpožarnoj sekciji rođen 2. 8. 1924. Lokev kod Sežane, opredelio se za NOB 20. 1. 1944. u I vazd. bazi NOVJ od 20. 2. 1944.

MODERC MIRKO 791272, borac, radio-tegrafista rođen 18. 9. 1919. Lokev kod Sežane, došao sa Sicilije na Bliski istok 1943. opredelio se za NOR decembra 1943, došao u Beninu krajem marta 1944.

MOREL MILAN 791365, borac, instrumentar rođen 9. 2. 1922, Ravne nad Črničani, došao sa Bliskog istoka 1944.

MRAK IVAN 791296, borac, šofer, rođen 7. 11. 1916, u Kanomlju, kod Idrije, došao sa Bliskog istoka 1944.

MRŠIĆ JOSIP 791241, mlađi vodnik, oružar rođen 1906, u Glavini kod Imotskog, došao sa Bliskog istoka 1944.

MUKER IVAN 791394, poručnik, šef za motore rođen 25. 11. 1899, u Daruvaru, u NOB od 18. 2. 1943. u I vazd. bazi od 16. 1. 1944. član KPJ

MUROVEC ALOJZ 791330, borac, oružar, rođen 1920. došao sa Bliskog istoka januara 1944. opredelio se za NOB krajem marta 1944; došao u Beninu

NAJBERGER HUBERT 718221, major, adutant rođen 16. 6. 1899, u Pudobu, aprila 1941. prešao na Bliski istok januara 1944. opredelio se za NOB maja 1944. došao u Beninu

NONOVIĆ VITOMIR 791360, vodnik, pomoćnik tehničkog oficira za avion rođen 20. 10. 1914, u Skoplju došao sa Bliskog istoka 1944. marta 1944. opredelio se za NOB

OBID ANTON 791256, desetar, pisar u komandi rođen 25. 1. 1920, u Cerknu, došao sa Bliskog istoka 1944

OBRAN FRANC 718270, borac, oružar, rođen 1924, u Zabovci kod Ptuja, došao iz Mezon Blanja 1944.

OGRIZEK LUDVIK 718461, borac, avio-mehaničar rođen 4. 8. 1910, u Razdrtu kod Postojne, došao iz Mezon Blanja 1944.

OKANOVIĆ HUSEIN 791353, zastavnik, pilot rođen 22. 11. 1918, u Starom Majdanu, Sanski Most, aprila 1941. prešao na Bliski istok, došao u vazduhoplovstvo NOR 1944.

PAJIĆ NEDELJKO 178205, poručnik, pilot rođen 8. 2. 1909, u Bosanskom Brodu, od 7. 3. 1944. u I vazd. bazi NOVJ

PAVLIĆ DUŠAN 718278, borac, avio-mehaničar rođen 11. 3. 1923, u Črnom Kalu, kod Kopra, došao iz Mezon Blanja 1944.

PAVŠIČ ALOJZ 791228, borac, avio-mehaničar rođen 1919, u Vipolžeu kod Nove Gorice, došao sa Bliskog istoka januara 1944; opredelio se za NOB krajem marta 1944. došao u Beninu

PERAT JANKO 791367, mladi vodnik, fotograf rođen 29. 4. 1921, u Liveku kod Tolmina, došao sa Bliskog istoka decembra 1943. izjasnio se za NOB 1944. u vazduhoplovstvu NOVJ sekretar SKOJA u I eskadrili

PERIĆ VLADIMIR 791273, borac, radio-telegrafista rođen 22. 2. 1918, u Brestanici kod Sežane, došao sa Bliskog istoka 1944. januara 1944. opredelio se za NOB

PERŠOLJA MILAN 791509, borac, radio-telegrafista rođen 20. 4. 1924, u Gorici, u NOB od 10. 10. 1943. u I vazd. bazi od 16. 1. 1944.

PETRICA FRANC 791364, mladi vodnik, električar, rođen 6. 11. 1919, u Idrsku, kod Tolmina, marta 1944, opredelio se za NOB, od maja 1944. u vazduhoplovstvu NOB

PIRC IVAN 791231, vodnik, avio-mehaničar rođen 8. 7. 1917, u Črnom Vrh, kod Idrije, došao sa Bliskog istoka januara 1944. izjasnio se za NOB, krajem marta 1944. došao u Beninu

PLATIŠA FRANC 791332, borac, oružar rođen 1913. došao sa Bliskog istoka januara 1944. izjasnio se za

NOB, krajem marta 1944. došao u Beninu

PLESNIČAR JOŽEF 791348, borac, oružar rođen 8. 3. 1910, u Veglariju, kod Nove Gorice došao sa Bliskog istoka januara 1944. opredelio se za NOB; krajem marta 1944. došao u Beninu

PODBEVŠEK FRANC 791430, p. poručnik, šef saobraćajne sekcije rođen 5. 10. 1914, u Ljubljani od 10. 9. 1943. u NOB od 16. 1. 1944. u I vazd. bazi NOVJ

PODOBNIK STANKO 791212, desetar, šofer rođen 25. 7. 1920, u Podlanišču, kod Cerčna došao sa Bliskog istoka januara 1944. opredelio se za NOB krajem marta 1944. došao u Beninu

POLIĆ SERGIJE 791431, vodnik, pomoćnik avio-mehaničara rođen 5. 12. 1919. u Rijeci, u NOB od 10. 10. 1943. u I. vazd. bazi NOVJ od 16. 1. 1944. član SKOJ

POPOV ARKADIJE major, pilot, rođen 17. 11. 1906, u Krasnodaru, oktobra 1943, prebegao je avionom u Italiju iz vazduhoplovstva NDH i izjasnio se za NOB u I vazd. bazi NOVJ od 15. 1. 1944. kandidat za KPJ; poginuo 16. 10. 1944. na borbenom zadatku kod Slanog

POTOČNIK JOSIP borac, šofer došao sa Bliskog istoka 1944. poginuo 24. 9. 1944. u saobraćajnoj nesreći kod mesta Marino

POŽAR FRANC 791216, borac, šofer, rođen 20. 11. 1920, u Predama, došao sa Bliskog istoka januara 1944, opredelio se za NOB krajem marta 1944. došao u Beninu

PROTIĆ MILETA 178151, major, pilot, komandir I lovačke eskadrile

NOVJ rođen 2. 6. 1913, u Tovariševu, kod Bačke Palanke, aprila 1941. preleteo na Bliski istok, januara 1944. izjasnio se za NOB; krajem marta 1944. došao u Beninu; poginuo 19. 12. 1944. na ratnom zadatku kod Žepča

PUTAROVIĆ KAZIMIR 791386, vodnik, pomoćnik tehničkog oficira za avion, rođen 1907. došao sa Bliskog istoka marta 1944. opredelio se za NOB, od maja 1944. u vazduhoplovstvu NOVJ

PURIĆ LUCJAN 718079, borac, tehnički referent rođen 27. 9. 1921, u Trstu, 1944, došao iz Mezon Blanša

RADULOVIĆ RADOVAN 791531, zastavnik, pilot, rođen 22. 10. 1906, u Podgorici, u NOB od 17. 10. 1943., u I vazd. bazi NOVJ od 15. 1. 1944.

RAKUŠEK MATIJA 718296, borac, oružar, rođen 26. 11. 1909, u Mazgodu, kod Kobarida, došao iz Mezon Blanša 1944.

RAPO IVAN 791510, borac, šofer, rođen 8. 12. 1921, u Banjaluci, u NOB od 19. 12. 1943., u I vazd. bazi NOVJ od 16. 1. 1944., član SKOJ

RAVNIĆ FRANC 791361, mlađi vodnik, avio-mehaničar rođen 1914, u Lupoglavu, kod Pazina, došao sa Bliskog istoka marta 1944., opredelio se za NOB, u vazduhoplovstvu NOVJ od 1944.

REJA MILAN 791344, mlađi vodnik, avio-mehaničar, rođen 26. 8. 1911, u Kozanu, došao sa Bliskog istoka marta 1944., opredelio se za NOB, u vazduhoplovstvu NOVJ od 1944.

REJEC OSKAR 791233, borac, avio-mehaničar, rođen 31. 12. 1913, u Volarju, kod Tolmina, došao sa Bliskog istoka januara 1944., opredelio se za

NOB; krajem marta 1944. došao u Beninu

ROB JOŽEF 791301, vodnik, šef požarnih kola, rođen 1910., došao sa Bliskog istoka 1944.

ROJC KAREL 791209, mlađi vodnik, kuvar, rođen 11. 1. 1910, u Dekanima, došao sa Bliskog istoka januara 1944., opredelio se za NOB krajem marta; došao u Beninu

ROŠA MATE 791291, desetar, avio-mehaničar, rođen 1908., došao sa Bliskog istoka 1944

RUBINIĆ MILAN 791276, borac, radio-telegrafista rođen 1921, u Sošićima, kod Rovinja, došao sa Bliskog istoka 1944.

RUĐI LUIĐI 178176, potporučnik, pilot, rođen 30. 3. 1921. u Zadru septembra 1943. preleteo na slobodnu teritoriju NOB, u I. vaz. bazi NOVJ od 31. 11. 1943., poginuo 30. 3. 1945. na povratku sa borbenog zadatka na aerodromu Vis

RUSTIJA IVAN 791327, borac, šofer, rođen 1921, u Matulju, kod Rijeke, došao sa Bliskog istoka 1944.

RUSTIJA JOŽEF 791240, borac, pomoćnik oružara, rođen 29. 6. 1909, u Škrilju, kod Ajdovščine došao sa Bliskog istoka marta 1944., opredelio se za NOB; u vazduhoplovstvu NOVJ od 1944.

SAKSIDA LJUBOMIR 791313, borac, šofer, rođen 1914, u Gorici, došao sa Bliskog istoka 1944

SEDMAK ANDREJ borac, oružar, rođen 28. 1. 1919, u Drskovču kod Postojne, došao iz Mezon Blanša 1944.

SEMOLIĆ MARJAN 791583, zastavni, pilot, rođen 21. 9. 1916., u I vazd. bazi NOVJ od 4. 1. 1944.

SERENČA GEZA 791495, mlađi vodnik, avio-mehaničar, rođen 23. 11. 1919, u Radanovcu, kod Subotice, aprila 1941. prešao na Bliski istok, 28. 3. 1944. opredelio se za NOB, u vazduhoplovstvu NOVJ od 1944.

SEVER JOSIP 791492, mlađi vodnik, šofer, rođen 11. 10. 1919, u Planini pri Pakeku, u I. vazd. bazi NOVJ od 22. 3. 1944.

SIKIRIĆ MIRKO 791461, borac, pomoćnik avio-mehaničara, rođen 8. 4. 1923, u Bibinju, u NOB od 10. 9. 1943. u I vazd. bazi NOVJ od 15. 3. 1944.

SIMNOVČIĆ OTMAN 791255, desetar, avio-mehaničar, rođen 28. 10. 1915, u Govejku, došao sa Bliskog istoka 1944.

SIMONČIĆ IVAN 791282, borac, radio-telegrafista, došao sa Bliskog istoka 1944.

SIVEC ALOJZ 791385, mlađi vodnik, avio-mehaničar, rođen 29. 9. 1919, u Svinu, kod Kobarida, došao sa Bliskog istoka 1944. marta 1944. opredelio se za NOB, u vazduhoplovstvu NOVJ od 1944.

SLANA FRANC 718101, borac, pomoćnik oružara, rođen 19. 2. 1924, u Benediku, kod Sl. Gorice, došao iz Mezon Blanja 1944.

SOPOTNIK FRANC 791280, borac, radio-telegrafista, rođen 1923, u Šešću, kod Celja, došao sa Bliskog istoka 1944.

SOKLAR KIRIL 718092, mlađi vodnik, rođen 18. 3. 1921, u Senožecu, kod Sežane, došao iz Mezon Blanja 1944.

SOTLAR JOŽEF 718087, borac, instrumentatar, rođen 25. 8. 1915, u Senožecu kod Sežane, došao iz Mezon Blanja 1944.

SOVDAT IVAN 791277, borac, radio-telegrafista, rođen 26. 11. 1919, u Gabrjeu, kod Tolmina, došao sa Bliskog istoka 1944.

SRDANOVIĆ MILAN 178177, p. poručnik, pilot, rođen 27. 9. 1909, u Užičkoj Požegi, došao sa Bliskog istoka 1944.

STANČIĆ FRANC 791289, borac, šofer, rođen 29. 1. 1920, u Donjem Vremenu, kod Sežane, došao sa Bliskog istoka 1944.

STANIĆ MIRKO 718093, borac, telegrafista, rođen 1919, u Potoku, kod Nove Gorice, došao iz Mezon Blanja 1944.

STANIĆ FRANC 718912, borac, električar, rođen 16. 12. 1919, u Škravina Matulju, kod Rijeke, došao iz Mezon Blanja 1944.

STANIMIROVIĆ STANKO 791217, vodnik, avio-mehaničar, rođen 15. 3. 1898, u Surdulici, aprila 1941. prešao na Bliski istok, januara 1944. izjasnio se za NOB, krajem marta 1944. došao u Beninu

STRUGAR VIKTOR 791339, desetar, bolničar, rođen 20. 10. 1920, u Ravnu, došao sa Bliskog istoka 1944.

SUŠMAN JAKOB 791345, borac, oružar, rođen 1901, u Lazama, kod Vrhlike, došao sa Bliskog istoka januara 1944, opredelio se za NOB krajem marta 1944. došao u Beninu.

SUŠNJAR STEVO 791229, mlađi vodnik, avio-mehaničar, rođen 1918, u Stupovači, Garešnica, aprila 1941. prešao na Bliski istok, januara 1944.

izjasnio se za NOB, krajem marta 1944. došao u Baninu.

SKABAR MILAN 791211, borac, šofer, rođen 6. 6. 1918, u Trstu, došao sa Bliskog istoka januara 1944., opredelio se za NOB krajem marta 1944. došao u Beninu

SKRABA STANKO 791415, mlađi vodnik, avio-mehaničar rođen 25. 10. 1913, a Črnoj Vasi u NOB od 6. 5. 1942. u I vazd. bazi NOVJ 16. 1. 1944.

ŠKRBEČ MILAN 791284, borac, radio-telegrafista, rođen 14. 11. 1920, u Šmariju, kod Nove Gorice, došao sa Bliskog istoka 1944.

ŠOJIC HINKO 178159, p. poručnik, pilot, rođen 5. 1. 1908, u Koščici, kod Samobora, aprila 1941, otišao na Bliiski istok preko SSSR, u vazduhoplovstvu NOVJ od 1944.

ŠPAR VJEKOSLAV 791456, borac, radio-telegrafista, rođen 21. 12. 1921, u Šutomišćici, u NOB od 8. 3. 1944., u I vazd. bazi NOVJ od 15. 3. 1944.

ŠTEMBERGER MIROSLAV 719182, borac, oružar, rođen 7. 3. 1911, u Čehovini, kod Sežane, došao iz Mezon Blanša 1944.

ŠTOKA EMIL 791259, vodnik, šef kuvara rođen 1914, u Kontovelu, kod Trsta, došao sa Bliskog istoka 1944.

SUŠMERLJ MIRO 718095, borac, pomoćni radnik u požarnoj sekciji, rođen 25. 4. 1922, u Grgaru, kod Nove Gorice, došao iz Mezon Blanša 1944.

TAVČAR SILVESTER 718337, borac, kovač, rođen 1. 12. 1920, u Opčinama, kod Trsta, došao iz Mezon Blanša 1944.

TOMAŽIČ FRANC 791362, mlađi vodnik, avio-mehaničar, rođen 1916. u Sisku došao sa Bliskog istoka 1944.

TOMŠIČ ĐURO 178168, zastavnik, pilot, rođen 24. 4. 1921, u Sisku, došao sa Bliskog istoka 1944.

TOKAR FRANC 791384, mlađi vodnik, avio-mehaničar rođen 5. 5. 1917, u Kal Grahovu, kod Gorice, došao sa Bliskog istoka 1944.

TOZON EDVARD 718416, borac, avio-mehaničar, rođen 15. 10. 1921, u Vogerskom, kod Nove Gorice, došao iz Mezon Blanša 1944.

TRANPUŽ BRUNO 791600, borac, pisar u komandi, rođen 23. 7. 1909, u Trstu došao sa Bliskog istoka 1944.

TRIPAR VIKTOR 791371, borac, pomoćnik oružara, rođen 1912, došao sa Bliskog istoka 1944.

TROŠT IVAN 791317, stariji vodnik, avio-mehaničar rođen 8. 1. 1918, u Podragi kod Ajdovščine, došao sa Bliskog istoka 1944.

TURK STANISLAV 791219, zastavnik, tehnički oficir „A“ eskadrile, rođen 25. 8. 1910, u Trstu, došao sa Bliskog istoka januara 1944., opredelio se za NOB krajem marta 1944. došao u Beninu.

TURNŠEK ANTON 791278, borac, radio-telegrafista rođen 20. 5. 1923, u Celju, došao sa Bliskog istoka 1944.

TUŠAR STEFAN 718417, borac, radio-mehaničar rođen 16. 4. 1923, u Straži, kod Cerčna, došao iz Mezon Blanša 1944.

TVORIČ STJEPAN 791328, zastavnik, šef oružara, rođen 1919. došao sa Bliskog istoka januara 1944., opredelio se za NOB krajem marta 1944. došao u Beninu

UDOVIČ ALOJZ 791511, borac, pomoćnik oružara, rođen 12. 9. 1919, u Rijeci, u NOB od 24. 9. 1943. u I vazd. bazi NOVJ od 16. 1. 1944. član SKOJ-a

URLIČIĆ ANGEL 791343, mlađi vodnik, radio-telegrafista, rođen 1920, u Katunu, kod Poreča, došao sa Bliskog istoka 1944.

URŠIĆ JANKO 718368, borac, radio-mehaničar, rođen 31. 7. 1920, u Starom Selu kod Kobarida, došao iz Mezon Blanja 1944.

VALENCIĆ ANTON 718103, borac, pomoćnik oružara, rođen 19. 5. 1922. došao iz Mezon Blanja, 1944.

VALENCIĆ ALBIN 719200, borac, pomoćnik oružara rođen 30. 9. 1920, u Dani kod Divače, došao iz Mezon Blanja 1944.

VALENTINČIĆ VLADIMIR 791239, mlađi vodnik, pomoćnik oružara, rođen 30. 11. 1913, u Morskom, kod Nove Gorice, došao sa Bliskog istoka marta 1944., opredelio se za NOB; u vazduhoplovstvu NOVJ 1944.

VARLJEN ZVONKO 791352, borac, instrumentarista, rođen 1920., došao sa Bliskog istoka 1944.

VELIČKOVIĆ STEVAN 791369, borac, električar, rođen 15. 11. 1905, u Krivoj Palanci, došao sa Bliskog istoka 1944.

VENTIN ARSEN 718375, borac, radio-mehaničar, rođen 1921., došao iz Mezon Blanja 1944.

VERBANČIĆ BORIS 718078, borac, pisar u komandi, rođen 1923, u Radomeščaku kod Ljutomera došao iz Mezon Blanja 1944.

VLAHOVIĆ MIJO 791245, mlađi vodnik, oružar, rođen 1899, u Marinom Selu, kod Pakraca, došao sa Bliskog istoka 1944.

VODIČAR ROMAN 791261, borac, kuvar, rođen 17. 2. 1913, u Vodicama, kod Ajdovščine, došao sa Bliskog istoka 1944.

VOLČIĆ MIRKO 791266, vodnik, šofer, rođen 8. 1. 1918, u Crnici, kod Ajdovščine, došao sa Bliskog istoka 1944.

VRABEC BORIS 718354, borac, instrumentar, rođen 27. 7. 1920, u Komeni, kod Sežane, došao iz Mezon Blanja 1944.

VRABIČ CIRIL 791552, zastavnik, pilot, rođen 16. 6. 1909. u Stopicama pri Rogatcu, u prvoj hidroplanskoj stanici 6. 9. 1943. u I vazd. bazi NOVJ 15. 1. 1944.

VUJAKLIJA JANKO p. poručnik, pilot, rođen 30. 6. 1918, u Bačugi, Petrinja, prebegao na slobodnu teritoriju NOVJ aprila 1944.

VUKČEVIĆ LJUBOMIR 183998, kapetan, pilot, rođen 20. 11. 1917, u Bigoru, došao u vazduhoplovstvo NOVJ marta 1945.

VUKOVIĆ ALEKSANDAR zastavnik, pilot, rođen 19. 10. 1910, u Mostaru, u aprilu 1941. preko SSSR otišao za Bliski istok, krajem marta 1944. došao u vazduhoplovstvo NOVJ, poginuo kod Drniša na ratnom zadatku 31. 8. 1944.

WEINBERGER BOGDAN 718072, borac, električar rođen 20. 6. 1920, u Mirenu, kod Nove Gorice, došao iz Mezon Blanja 1944.

ZAJIĆ DRAGUTIN 791601, stariji vodnik, radio-mehaničar rođen 14. 5.

1923, u Sisku, u I vazd. bazi NOVJ od 8. 11. 1943.

ZALESKI VIKTOR 791519, borac, električar

ZIDAR ANTON 718088, borac, avio-mehaničar, rođen 15. 1. 1922, u Topolcu, došao iz Mezon Blanja 1944.

ZOBUNĐIJA LADISLAV 178219, major, obavještajni oficir, rođen 18. 3. 1913, u Zagrebu, aprila 1941. prešao na Bliski istok, u I vazd. bazi NOVJ od 1. 10. 1943., član KPJ

ŽNIDARČIĆ IVAN 791316, borac, avio-mehaničar, rođen 4. 2. 1921, u Strmecu, došao sa Bliskog istoka 1944.

ŽVOKELJ VIKTOR 719227, borac, avio-mehaničar, rođen 8. 1. 1911, u Dolenju, došao iz Mezon Blanja 1944.

DRUGA ESKADRILA NOVJ

ANTONČIĆ JANEZ 791541, zastavnik, pilot rođen 19. 3. 1917, u Lepoglavi, u NOB od 12. 9. 1943., u I vazd. bazi NOVJ od 15. 1. 1944.

BAČIĆ PETAR 791427, mlađi vodnik, avio-mehaničar rođen 22. 6. 1921, u Vela Luci, u NOB od 19. 9. 1942., u I vad. bazi NOVJ od 16. 1. 1944., član KPJ

BALJKAS MARKO 791639, borac, pomoćno osoblje, došao sa Bliskog istoka 1944.

BEGIĆ VLADO 791614, borac, pomoćnik avio-mehaničara, došao sa Bliskog istoka 1944.

BENČIČ JAKOB 791303, borac, oružar, došao sa Bliskog istoka 1944. marta 1944. opredelio se za NOB.

BONČINA ANDREJ 719308, desetar, pomoćnik oružara, rođen 28. 10. 1917, u Idriji, došao iz Bufarika (Alžir) 1. 11. 1944.

BERNETIČ ANTON 718081, borac, avio-mehaničar, došao sa Bliskog istoka 1944.

BESTOLIĆ PAVEL 791305, mlađi vodnik, oružar, došao sa Bliskog istoka 1944, marta 1944. opredelio se za NOB.

BOGATAJ STANISLAV 718710, borac, magacioner, rođen 1918, u Jazmi, kod Cerkna, došao iz Mezon Blanja oktobra 1944.

BOLDIN ANTE 791443, borac, avio-mehaničar, rođen 29. 1. 1919, u Zagorici, u NOB od 8. 9. 1943., u I vazd. bazi NOVJ od 16. 1. 1944.

BOMAN MILORAD 791635, borac, avio-mehaničar, došao sa Bliskog istoka 1944.

BOŽIĆ KAZIMIR 718367, borac, radio-telgrafista, rođen 1918., došao iz Mezon Blanja 1944.

BOŽIČ MARJAN 791391, stariji vodnik, instrumentar, rođen 15. 10. 1911, u Trstu, u NOB od 10. 9. 1943. i I vazd. bazi NOVJ od 16. 1. 1944., kandidat za KPJ

BRADELJ MARSEL 718566, borac, magacioner, rođen 1918., došao iz Mezon Blanja oktobra 1944.

BRAJDA OLAF 718363, borac, radio-telegrafista, došao iz Mezon Blanja 1944.

BRATOVIĆ JOŽE 799017, borac, rođen 1917., došao iz Mezon Blanja 1944.

BRIŽAN IVAN 791475, mlađi vodnik, avio-mehaničar, došao sa Bliskog istoka 1944., marta 1944. opredelio se za NOB

BRIŽAN JOSIP 791223, borac, šofer, januara 1944. opredelio se za NOB, došao sa Bliskog istoka 1944.

BRZIĆ SLAVKO 791453, borac, avio-mehaničar, rođen 6. 2. 1914, u Drveniku, u NOB od 8. 9. 1943., u I vazd. bazi NOVJ od 16. 1. 1944.

BUKOVEC ALOJZ 799020, borac, pomoćnik oružara, rođen 1921., došao iz Mezon Blanja 1944.

BULJ DUJE 791395, zastavnik, avio-mehaničar, tehnički oficir „A“ eskadrile, rođen 17. 11. 1912. u Solinu, u NOB od 10. 9. 1943., u I vazd. bazi NOVJ od 16. 1. 1944., član KPJ

CEJ PAVEL 718498, borac, avio-mehaničar, rođen 16. 6. 1903, u Lokvama, kod Nove Gorice, došao iz Mezon Blanja 1944.

CELEMEROVIĆ H 791325, mlađi vodnik, kuvar, došao sa Bliskog istoka 1944.

CENIĆ ALEKSANDAR kapetan, pilot, rođen 22. 9. 1917, u Lukavici, aprila 1941. prešao na Bliski istok, opredelio se za NOB 1944., nestao 3. 5. 1944.

CVRLJE DANILO 791631, borac, došao sa Bliskog istoka 1944.

ĆIRIĆ RISTA 791411, vodnik, avio-mehaničar, rođen u Mostaru, u NOB od 9. 9. 1943., u I vazd. bazi NOVJ 16. 1. 1944.

ČAUŠEVIĆ IZET 791378, vodnik, avio-mehaničar, rođen 12. 2. 1923, u Plevljima, došao sa Bliskog istoka 1944., u vazduhoplovstvu NOVJ od 10. 4. 1944.

ČESNIK DANILO 719028, borac, radio-mehaničar, rođen 13. 12. 1919, u Vipavi, došao iz Mezon Blanja 1944.

ČORAK RUDI 791471, borac, avio-mehaničar, rođen 4. 1. 1910, u Rijeci, u NOB od 9. 9. 1943. u I vazd. bazi NOVJ 16. 1. 1944.

CIBEJ VLADO 718080, borac, avio-mehaničar, došao sa Bliskog istoka 1944.

DELAŠ TOMA 791555, mlađi vodnik, radio-telegrafista, rođen 23. 1. 1923, Zelava kod Sinja, došao sa Bliskog istoka 1944.

DELEON EDI 791613, borac, električar, upućen iz Gravine u Beninu jula 1944.

DEMIR STANKO 791637, borac, avio-mehaničar, došao sa Bliskog istoka 1944.

DOKIĆ MILAN 791418, mlađi vodnik, avio-mehaničar, rođen 14. 9. 1918, u Splitu, u NOB od 17. 11. 1942., u I vazd. bazi NOVJ od 30. 1. 1944., član KPJ

DVORSKI LJUBOMIR 791540, zastavnik, pilot, rođen 1. 1. 1921, u Varaždinskoj Topoli, u NOB od 6. 12. 1943., u I vazd. bazi NOVJ od 15. 1. 1944., član SKOJ-a

ĐUKIĆ ERNEST 791392, mlađi vodnik, oružar, rođen 1. 3. 1911, u Sisku, u NOB od 22. 9. 1943. u I vazd. bazi NOVJ 16. 1. 1944.

FAJGEL FRANC 718369, borac, radio-telegrafista, rođen 16. 7. 1920, Ajdovščina, došao iz Mezon Blanja 1944.

FAKIN KRISTJAN 719035, borac, avio-mehaničar, rođen 21. 12. 1908, u Škrbini kod Sežane, došao iz Mezon Blanja 1944.

FILIPI TOMO 791404, vodnik, šef oružara, rođen 12. 11. 1912, u Betini kod Šibenika, u NOB od 12. 9. 1943., u I vazd. bazi NOVJ od 5. 2. 1944.

FILIPIC RIKARD 179962, kapetan, adutant, rođen 4. 3. 1905, u Milni na Braču, u NOB od 8. 9. 1943. u I vazd. bazi NOVJ od 15. 1. 1944. član KPJ

FRANKL LJUBOMIR 178198, poručnik, pilot, rođen 9. 4. 1918, u Kutjevu, u NOB od 20. 9. 1943. u I vazd. bazi NOVJ od 15. 1. 1944. član KPJ

FRANOV B 791627, borac, avio-mehaničar

FURLAN KARLO 791497, mlađi vodnik, avio-mehaničar, rođen 28. 2. 1922, u Prvačini kod Gorice, došao sa Bliskog istoka 1944., marta 1944. opredelio se za NOB.

GMAJNIC RUDOLF 791439, desetar, šofer, rođen 14. 4. 1917, u Salniku, u NOB od 25. 7. 1943, u I vazd. bazi NOVJ od 16. 1. 1944.

GOLOB LADISLAV 718371, borac, radio-mehaničar, rođen 1908, u Pevmi kod Gorice, došao iz Mezon Blanaša 1944.

GORJAN IVAN 791507, desetar, avio-mehaničar rođen 15. 12. 1922, u Gorici, u NOB od 15. 1. 1944., u I vazd. bazi NOVJ od 19. 2. 1944.

GOSAR PETAR 791440, mlađi vodnik, avio-mehaničar rođen 30. 10. 1917, u Žirovnici, u NOB od 1. 7. 1941, do 1. 9. 1941. i od 9. 9. 1943. u I vazd. bazi NOVJ od 16. 1. 1944. član SKOJ-a

GOSPOCIC SLAVKO 791479, borac, avio-mehaničar rođen 30. 5. 1924, u Zagrebu, u NOB od 15. 9. 1943. u I

vazd. bazi NOVJ od 18. 1. 1944. član SKOJ-a

GROZDANIC EJUB 791514, borac, električar rođen 17. 3. 1921, u Prijedoru, u NOB od 14. 8. 1943. u vazd. bazi NOVJ od 16. 1. 1944.

GRGIC MIROSLAV 183999, kapetan, šef sekcije za snabdevanje, rođen 15. 10. 1899, u Vranjici kod Splita, u NOB od 9. 9. 1943. u I. vazd. bazi NOVJ 18. 3. 1944.

GRANDIC GAŠPAR 719295, desetar, pisar, rođen 1908, u Šibeniku, došao iz Mezon Blanaša 1944.

GRUDEN IVAN 718512, borac, avio-mehaničar, rođen 4. 5. 1922, u Šmihlju pod Nanosom, Postojna, došao iz Mezon Blanaša 1944.

GUBAC NIKOLA 791450, mlađi vodnik, avio-mehaničar, rođen 3. 12. 1909, u Đurđevu, Žabalj, došao sa Bliskog istoka 1944. u vazduhoplovstvu NOVJ od 21. 4. 1944.

HASLER KARLO 791426, mlađi vodnik, avio-mehaničar, rođen 24. 5. 1920, u Ljubljani, u NOB od 8. 8. 1943. u I vazd. bazi NOVJ od 16. 1. 1944.

HROVATIN ANGEL 718174, borac, avio-mehaničar, rođen 4. 8. 1921. u Prvačini, došao iz Mezon Blanaša oktobra 1944.

ILICIC BERNARD 791452, mlađi vodnik, avio-mehaničar, rođen 19. 2. 1901, u Ružičima, kod Ljubuškog, došao sa Bliskog istoka 1944. u NOB od 21. 4. 1944.

IDRIZOVIC HAMDIIJA 791588, borac, šofer, rođen 10. 5. 1918, u Gornjem Vakufu, u I vazd bazi od 18. 1. 1944.

IVIĆ MARINKO 791484, avio-mehaničar, rođen 9. 8. 1918, u Šibeniku, u NOB od 8. 9. 1943., u I vazd. bazi od 16. 1. 1944.

JAKOVIĆ JORDAN 718373, borac, radio-telegrafista, rođen 1920, u Mlunu kod Pulja, došao iz Mezon Blanja 1944.

JANŽEKOVIĆ ALFRED 791387, vodnik, avio-mehaničar, rođen 16. 10. 1911. u Beču, u I hidroplanskoj stanici od 9. 1943. u I vazd bazi od 16. 1. 1944.

JAUK IVAN 791366, borac, instrumentar, rođen 16. 10. 1924, u Lumbušu, kod Maribora, došao sa Bliskog istoka 1944.

JERBIĆ JOSIP 791412, mlađi vodnik, oružar, rođen 8. 3. 1915, u Markopolu, u NOB od 9. 9. 1943. u I vazd. bazi 16. 1. 1944.

JEREB LUDVIG 791601, mlađi vodnik, oružar, rođen 17. 7. 1921. u Idriji, došao sa Bliskog istoka u NOB od 2. 5. 1944.

JEŽ FRANJO 178165, kapetan, pilot, rođen 13. 6. 1913, u Ljubljani, u NOB od 19. 3. 1943. u I vazd bazi od 15. 1. 1944., kandidat KPJ

JOVIČEVIĆ RATKO 791451, mlađi vodnik, pomoćnik u radionici

JUH J 718442, borac, električar

KALČIĆ JURE 791293, desetar, avio-mehaničar, došao sa Bliskog istoka januara 1944. opredelio se za NOR krajem marta 1944. došao u Beninu

KAPILOVIĆ NIKOLA 791460, mlađi vodnik, slugač padobrana, rođen 6. 12. 1909, u Splitu, u NOB od 9. 1943. u i vazd bazi od 16. 1. 1944.

KARBA ANDRIJA 791402, mlađi vodnik, avio-mehaničar, rođen 19. 5. 1910, u Brodskom Stupniku, Slavonški Brod, u NOB od 9. 9. 1943. u I vazd bazi od 16. 1. 1944.

KARIĆ MILAN kapetan, pilot, aprila 1941. prešao na Bliski istok 4. 11. 1944. skočio sa padobranom i zarobljen

KATARINČIĆ ČELESTIN 719323, borac, šofer rođen 11. 12. 1920, u Pregari, kod Buzeta, došao iz Mezon Blanja oktobra 1944.

KLARIĆ VELIMIR 791615, borac, pomoćnik avio-mehaničara, došao sa Bliskog istoka 1944.

KLEČ TOMAŽ 718023, borac, kuvar, rođen 21. 12. 1909, u Kalu kod Tolmina, došao sa Bliskog istoka 1944.

KLINKON MIHA 791297, vodnik avio-mehaničar, rođen 6. 9. 191, u Zatolminu, kod Tolmina, došao sa Bliskog istoka decembra 1943. opredelio se za NOR

KLOKOČOVNIK JOSIP 178173, p. poručnik, pilot, rođen 25. 4. 1921, u Zagrebu, u NOB od 10. 9. 1943, u I vazd bazi od 15. 1. 1944.

KNEZ VIKTOR 791363, borac, avio-mehaničar, rođen 1. 1. 1922, u Klani kod Rijeke, u vazd. NOR a od 20. 4. 1944.

KOBAC JOVAN 791502 borac, pomoćnik u radionici

KOBEDIĆ ANTON 791591, vodnik, avio-mehaničar rođen 13. 6. 1916, u Grabovcu, kod Darde, došao sa Bliskog istoka, u NOB od 21. 4. 1944.

KOCIJANČIĆ BOŽIDAR 791520, stariji vodnik, avio-mehaničar rođen

9. 9. 1907, u Gorici, u NOB od 14. 12. 1943., u I vazd bazi od 6. 1. 1944.

KOCIJANČIČ JOŽEF 718194, borac, šofer, rođen 23. 4. 1919, u Dolini kod Trsta, došao iz Mezon Blanša oktobra 1944.

KOCIJANČIČ MAKS 178218, major, obaveštajni oficir, aprila 1941. prešao na Bliski istok, 1944. opredelio se za NOR

KOHUT FRANJO 191508, mlađi vodnik, avio-mehaničar rođen 19. 5. 1915, u Varešu, u NOB od 24. 10. 1943., u I vazd bazi od 16. 1. 1944.

KOKOŠAR VLADIMIR 791629, mlađi vodnik, avio-mehaničar

KOLARIČ BLAŽ 791491, borac, avio-mehaničar, došao sa Bliskog istoka 1944.

KOMEL ANTON 718649, borac, avio-mehaničar, rođen 19. 9. 1919, u Lokvama, došao iz Mezon Blanša 1944.

KONJEVOD DRAGO 791265, zastavnik, avio-mehaničar, došao sa Bliskog istoka 1944.

KOREN JOŽEF 791306, borac

KOSET IVAN 791479, borac, avio-mehaničar, došao sa Bliskog istoka 1944.

KOSTIĆ MARKO 791622, borac, pomoćnik avio-mehaničara, došao sa Bliskog istoka 1944.

KOVAČIĆ STANKO 718090, mlađi vodnik, avio-mehaničar

KRALJ MILAN 791407, borac, šofer

KRESOJE PETAR 791467, borac, avio-mehaničar, rođen 4. 4. 1916, u

Bosanskom Šamcu, u NOB od 15. 9. 1943. u I vazd bazi od 16. 1. 1944.

KOLENC HENRIK 718366, borac radio-telegrafista, rođen 13. 7. 1920, u Lokvama, došao iz Mezon Blanša 1944.

KRIŽMAN ALOJZ 719087, borac, oružar, rođen 7. 5. 1910, u Tublju, Kozina, došao iz Mezon Blanša 1944.

KRIZMANČIČ CVETKO 718362, desetar, radio-telegrafista rođen 1920, u Bazovici kod Trsta, došao iz Mezon Blanša 1944.

KRSNIK NENAD 791536, zastavnik, pilot rođen 2. 3. 1923, u Šandrovcu, u NOB od 9. 12. 1943. u I vazd. bazi 15. 1. 1944.

KRŽIŠNIK AVGUST 718376 desetar, radiotelegrafista, rođen 22. 4. 1916. Idrija, došao iz Mezon Blanša 1944.

LEBAN R 718374, borac, radio-telegrafista, došao iz Mezon Blanša 1944.

LUKEŽIČ ALOJZ 719107, borac, avio-mehaničar, rođen 4. 6. 1914 u Renčeu kod Nove Gorice, došao iz Mezon Blanša 1944.

MACAROL MIROSLAV 791473, mlađi vodnik, električar, rođen 31. 7. 1921, u Križu, došao sa Bliskog istoka 1944.

MACAROL N 791307, borac, avio-mehaničar došao sa Bliskog istoka 1944.

MAĐAROŠ RIHARD borac, šofer rođen 26. 10. 1908, u Zagrebu, u NOB od 9. 9. 1943. u I vazd. bazi od 10. 3. 1944.

MAJCEN BRANIVOJ 178184, poručnik, pilot rođen 5. 3. 1917, u Celju,

u NOB od 12. 11. 1943. u I vazd bazi
15. 1. 1944.

MANJKOČ ANTON 791590, mladi
vodnik, avio-mehaničar rođen 15. 9.
1911 u Svetom Petru, na Krasu, u I
vazd bazi od 9. 3. 1944.

MARASOVIĆ JOSIP 791515, borac
avio-mehaničar, rođen 13. 3. 1916, u
Splitu, u NOB od 10. 10. 1943., u I
vazd. bazi od 16. 1. 1944.

MARIČIĆ VLADIMIR 791455, bo-
rac, avio-mehaničar, rođen 27. 12.
1916, u Splitu, u NOB od 10. 10. 1943.
u I vazd bazi od 16. 1. 1944.

MARIJON MILJENKO 718457, bo-
rac, električar, rođen 1911, u Pazinu
došao iz Mezon Blanja 1944.

MARINOVIĆ MILOŠ 178202, poruč-
nik, pilot, rođen 3. 10. 1913, u Bugoj-
nu, u I vazd. bazi od 14. 2. 1944.

MARKINI ZELJO 719306, borac
avio-mehaničar i fotograf, rođen 1923.
došao iz Mezon Blanaša 1944.

MARKUŽA MILAN 791337, borac,
avio-mehaničar, rođen 25. 6. 1920.
došao sa Bliskog istoka 1944.

MARMILIĆ JOSIP 718247, borac,
instrumentar, rođen 16. 4. 1912, u
Željanu, došao iz Mezon Blanja 1944.

MATELIĆ RUDOLF 718598 borac,
šofer, rođen 1921, u Novigradu

MESESNEL GAŠPAR 791444, mladi
vodnik, avio-mehaničar, rođen 6. 1.
1894, u Podragi pri Vipavi, u I vazd.
bazi od 1. 3. 1944.

MEZGEC IVAN 719117, borac, oru-
žar, rođen 20. 3. 1916, u Mrišeu kod
Sežane, došao iz Mezon Blanja 1944.

MIHELČIĆ IVAN 791489, borac, šo-
fer, rođen 25. 11. 1925, u Lokvama,
Gorski Kotar, u I vazd. bazi od 13. 3.
1944.

MISKA L 718037, borac, pomoćnik
oružara

MISLOV S 792634 borac avio-meha-
ničar, došao sa Bliskog istoka 1944.

MOREL SILVESTER 791565, mladi
vodnik rođen 18. 12. 1919, u Svetom
Petru na Krasu, opredelio se za NOB
29. 2. 1944., u I vazd bazi od 22. 3.
1944.

MOŽINA JAKOB 791206, borac, šo-
fer rođen 25. 7. 1920, u Robidnici,
Gorenja Vas, došao sa Bliskog istoka
januara 1944., opredelio se za NOR
marta 1944. došao u Beninu

MRAVINAC R 791606 zastavnik,
avio-mehaničar došao sa Bliskog is-
toka 1944.

MUJEZINOVIĆ FELHAD 791445,
borac, avio-mehaničar, rođen 3. 3.
1916, u Tuzli, u NOB od 2. 10. 1943.
u I vazd. bazi od 16. 1. 1944.

MUŽENIĆ SILVESTER 718266, bo-
rac, avio-mehaničar, rođen 3. 10.
1922, u Pridvoru kod Kopra, u NOB
od 12. 5. 1944., u vazduhoplovstvu
NOVJ od 1. 11. 1944.

NARAT MIHAEL 718659, borac,
avio-mehaničar, rođen 1922, u Svetom
Juriju, Kungota, Ptuj, došao iz Mezon
Blanja 1944.

NATLAČEN FRANC 718266, borac
avio-mehaničar rođen 16. 9. 1924, u
Bočni, Celje, u NOB od 12. 5. 1944.,
u vazduhoplovstvu NOVJ od 1. 11.
1944.

NIKOLAC D 791633, borac, šofer
došao sa Bliskog istoka 1944.

NOVAK JOŽEF 719129, borac, avio-mehaničar, rođen 9. 9. 1917, u Kazlju kod Sežane, došao iz Mezon Blanša 1944.

OGRIN ALOJZ 791388, zastavnik, avio-mehaničar, rođen 20. 6. 1912, u Ljubljani, u NOB od 9. 9. 1943., u I vazd. bazi NOVJ od 16. 1. 1944.

OREL VENČESLAV 718996, borac, električar, rođen 25. 5. 1913, u Bilju kod Nove Gorice, došao iz Mezon Blanša 1944.

OROVIĆ M 791621, borac, avio-mehaničar, došao sa Bliskog istoka 1944.

PACEK J 791503, borac, oružar, došao sa Bliskog istoka 1944.

PALJK JOŽEF 718364, borac, radio-telegrafista, rođen 1. 5. 1920, u Velikom Žablju, kod Ajdovščine došao iz Mezon Blanša 1944.

PASIJOLJIĆ PETAR 791432, borac, avio-mehaničar, rođen 19. 2. 1920, u Zadru, u NOB od 10. 10. 1943., u I vazd. bazi NOVJ od 16. 1. 1944., član SKOJ-a

PAVASOVIĆ D 791636, borac, avio-mehaničar

PAVIČIĆ VLADA 791537, zastavnik, pilot

PAVLIN F 791319, borac, avio-mehaničar

PEČAR IVAN 791350, borac, oružar, rođen 18. 10. 1914, u Prešnici kod Kozine, u NOB od 2. 1. 1944., došao sa Bliskog istoka 1944.

PELHAN IVAN 718483, borac, avio-mehaničar, rođen 5. 3. 1922, u Določlici, kod Ajdovščine, u NOB od 24. 5. 1944., u vazduhoplovstvu NOVJ 1. 11. 1944.

PELIKAN I 791374, borac, avio-mehaničar

PEPEL BOGOMIL 178199, poručnik, pilot, rođen 6. 3. 1915, u Taboru kod Celja, u NOB od 13. 9. 1943, u I vazd. bazi NOVJ od 15. 1. 1944., kandidat KPJ

PERIN MIHAEL 718365, borac, radio-telegrafista, došao iz Mezon Blanša 1944.

PERUŠKO A 718091, mlađi vodnik, avio-mehaničar, došao sa Bliskog istoka 1944.

PEŠIĆ JOVAN, zastavnik, pilot, rođen 28. 4. 1923, u Beogradu, u I vazd. bazi NOVJ 9. 3. 1944., poginuo na ratnom zadatku 9. 11. 1944. kod Risna

PETANI VELJKO 791449, mlađi vodnik, šofer, rođen 15. 5. 1922, u Zadru, u I vazd. bazi NOVJ od 16. 2. 1944.

PILJA IVAN 719303, borac, pomoćnik oružara, rođen 28. 1. 1921, u Ičiću, kod Opatije, u NOB od 6. 5. 1944 (Mezon Blans, Alžir), u vazduhoplovstvu NOVJ od 1. 11. 1944.

PIŠČANEC OSKAR 718424, borac, pomoćnik oružara, rođen 30. 3. 1916, u Cvetu Rožu kod Nove Gorice, došao iz Mezon Blanša 1944.

PODGORNIK PETAR 791598, mlađi vodnik, šofer, rođen 13. 6. 1920, u Pečininama kod Tolmina

POSEDEL CELESTIN 718290, borac, električar, rođen 1923, u Slumu, kod Buzeta, došao iz Mezon Blanša 1944.

PREBEG TUGOMIR 791545, zastavnik, pilot, rođen 12. 3. 1923, u Rijeci,

u NOB od 9. 12. 1943., u I vazd. bazi NOVJ od 15. 1. 1944.

PRINC STANE 718086, zastavnik, avio-mehaničar, došao iz Mezon Blanja 1944.

PURIĆ LUKA 178960, p. poručnik, pilot

PUTNIKović J 791616, borac, avio-mehaničar

RADALJAC RUDI 179967, kapetan, inženjer, tehnički oficir rođen 18. 4. 1916, u Trogiru, u NOB od 10. 9. 1943. u I vazd. bazi NOVJ od 15. 11. 1944., član KPJ

RADIĆ MILETA 791416, mladi vodnik, avio-mehaničar, rođen 21. 11. 1910, u Tuzli, u NOB od 2. 10. 1943., u I vazd. bazi NOVJ od 16. 1. 1944.

RATKOVČIĆ DRAGO 183997, p. poručnik, pilot

RAUTAR S 791612, borac, kuvar

REBULA DANILO 178194, p. poručnik, pilot, rođen 5. 12. 1916, u Drobnu, u NOB od 15. 8. 1943., u I vazd. bazi NOVJ od 15. 1. 1944., član KPJ

REPIĆ FRANC 719305, borac, oružar, rođen 30. 9. 1914, u Višnje Colu, u NOB od 27. 8. 1944. u Alžiru

REPIĆ LUDVIG 719155, borac, oružar, rođen 27. 8. 1921, u Crnom Kalu, kod Kopra, u NOB od 12. 5. 1944., u vazduhoplovstvu NOVJ od 1. 11. 1944.

ROKOV A borac, telefonista, došao sa Bliskog istoka 1944.

ROSIĆ ŽARKO 791396, zastavnik, avio-mehaničar, rođen 27. 11. 1911, u

Splitu, aprila 1941. prešao na Bliski istok, u NOB od 21. 12. 1943.

ROVIŠ IVAN 718470, borac, avio-mehaničar, rođen 3. 4. 1923, u Kresini kod Rovinja, u NOB od 5. 5. 1944., u Alžiru u vazduhoplovstvu NOVJ od 1. 11. 1944.

RUDIĆ JAKOV 791435, mladi vodnik, avio-mehaničar, rođen 15. 10. 1917, u Dikmu, u NOB od 10. 10. 1943., u I vazd bazi NOVJ 16. 1. 1944., član KPJ

RUMAC FRANJO 718308, borac, električar, rođen 1922, u Balači kod Rijeke, došao iz Mezon Blanja 1944.

SABO ŠANDOR 791488, borac, oružar, rođen 24. 2. 1916, u Bulincu kod Bjelovara u NOB od 24. 10. 1943., u I vazd bazi NOVJ od 16. 1. 1944.

SAMEC I 79169, borac, oružar, došao sa Bliskog istoka 1944.

SEHIĆ MEHMED 791587, borac, šofer

SELJAK ANDREJ 791304, zastavnik, oružar, rođen 22. 11. 1909, u Čeplezu kod Cerkna, opredelio se za NOB marta 1944.

SEVER ANTON 718472, borac, električar, rođen 5. 11. 1922, u Solkanu kod N. Gorice, došao iz Mezon Blanja 1944.

SIMONČIĆ FRANC 791204, mladi vodnik, kuvar, rođen 17. 8. 1909, u Plaču kod Ajdovščine, došao sa Bliskog istoka 1944.

SINČIĆ RADOVAN 718372, borac, radio-mehaničar, došao iz Mezon Blanja 1944.

SINIGOJ F 718082, mladi vodnik, kuvar

SKEVIN R 791612, borac, avio-mehaničar, došao sa Bliskog istoka 1944.

SKOČIR PAVEL 718370, borac, radio-telegrafista, rođen 21. 1. 1919, u Kredu kod Tolmina, došao iz Mezon Blanja 1944.

SKOKANDIĆ JAKOV 791505, borac, avio-mehaničar rođen 17. 12. 1919, u Žrnovu, Korčula, u NOB od 9. 9. 1943., u I vazd. bazi NOVJ od 21. 2. 1944.

SKUBLJA ALOJZ 791205, borac, šofer, došao sa Bliskog istoka januara 1944., opredelio se za NOB marta 1944., došao u Beninu

SLAVIK BRUNO 791466, desetar, avio-mehaničar, rođen 14. 4. 1923, u Konavionu, u Trstu, u NOB od 4. 4. 1944 (Italija)

ŠOLMAN IVAN 791417, borac, avio-mehaničar, rođen 5. 7. 1922, u Zagrebu, u NOB od 16. 9. 1943, u I vazd bazi NOVJ od 16. 1. 1944., kandidat SKOJ-a

SOVDAT IVAN 791504, borac, šofer, rođen 6. 3. 1923, u Ladri kod Tolmina, došao sa Bliskog istoka 1944.

SREBOT PAVEL 791607, borac, avio-mehaničar, rođen 14. 1. 1903, u Ajdovščini, u NOB od 4. 3. 1944., u I vazd. bazi NOVJ 18. 3. 1944.

STANIĆ MILAN 719180, borac, oružar, rođen 1920, u Puži kod Opatije, došao iz Mezon Blanja 1944.

STERE SREČKO 791389, zastavnik, avio-mehaničar, rođen 21. 3. 1912, u Stajama kod Ljubljane, u NOB od 22. 9. 1943., u I vazd. bazi NOVJ 16. 1. 1944., kandidat za KPJ

STOŠIĆ KOSTA 791594, mladi vodnik, avio-mehaničar rođen 10. 1. 1918,

u Alekinci, Surdulica, aprila 1941. prešao na Bliski istok, januara 1944. opredelio se za NOB, krajem marta 1944. došao u Beninu

ŠTETIĆ IVAN 791482, zastavnik, avio-mehaničar, rođen 23. 3. 1897, u Trstu, u NOB od 4. 8. 1943., u I vazd. bazi NOVJ od 16. 1. 1944.

ŠTREKELJ DUŠAN 718331, borac, radio-mehaničar rođen 24. 10. 1910, u Komenu kod Sežane, došao iz Mezon Blanja 1944.

ŠTRUC SIMON 718332, borac, oružar

SUČEVIĆ PAVAO 791620, borac, avio-mehaničar, rođen 28. 3. 1926, u Mokrom Polju, Knin, u vazduhoplovstvu NOVJ od 24. 7. 1944.

SUŠMELJ FRANC 791375, mladi vodnik, instrumentar, rođen 17. 11. 1920, u Grgaru, kod Maribora, u NOB od 1. 1. 1944. u vazduhoplovstvu NOVJ od 20. 4. 1944.

TODOROVIĆ DRAGOSLAV 791640, zastavnik, pilot, rođen 13. 11. 1914, u Nišu

TOMIĆ M 791624, borac, avio-mehaničar

TOROŠ JOŽE 791483, desetar, pomoćnik oružara, rođen 5. 10. 1914, u Barbanu, u NOB od 16. 1. 1944., u I vazd. bazi od 26. 1. 1944.

TRAMPA LAZO 791428, mladi vodnik, avio-mehaničar, rođen 23. 6. 1916, u Biočiču, u NOB od 11. 9. 1943., u I bazd. bazi NOVJ od 16. 1. 1944.

TREBEC BENJAMIN 719192, mladi vodnik, instrumentar, rođen 20. 10. 1919, u Škrbini, kod Sežane, došao iz Mezon Blanja 1944.

TUL RENATO 791603, borac, oružar, rođen 8. 3. 1920, u Milju kod Trsta, došao sa Bliskog istoka 1944.

UKMAR ALBIN 791611, borac, avio-mehaničar, rođen 6. 7. 1920, u Gorici, došao iz Mezon Blanša 1944.

USLLEBRK T 791597, borac, šofer, došao sa Bliskog istoka 1944.

VAGIĆ DUŠAN 791630, borac, telefonista, došao sa Bliskog istoka 1944.

VALENČIĆ F 718916, borac, električar, došao sa Bliskog istoka 1944.

VALES MIRKO 178211, kapetan, rođen 28. 7. 1916, u Šibeniku, aprila 1941. prešao na Bliski istok, januara 1944. opredelio se za NOB, od jula 1944. u II eskadrili NOVJ

VELIMIROVIĆ M 791493, borac, kuvar, došao sa Bliskog istoka 1944.

VEMIĆ NIKOLA, p. poručnik, pilot rođen 9. 5. 1912, u Bukovici, kod Šibenika, u NOB od 8. 9. 1943. u vazduhoplovstvu NOVJ – upućen iz Barija u Beninu 19. 7. 1944., poginuo na ratnom zadatku 5. 4. 1945, kod Babinog Potoka, Lika

VIDMAR STANKO 791349, borac, oružar, rođen 5. 6. 1913, u Ravnima kod Gorice, došao sa Bliskog istoka januara 1944., opredelio se za NOB krajem marta 1944., došao u Beninu

VLAHOV NIKOLA 178192, p. poručnik, pilot, rođen 3. 4. 1918, u Pulju (Italija), u NOB od 10. 9. 1943., u I vazd. bazi od 15. 1. 1944.

VLAJNIĆ ANDRIJA 791434, borac, rođen 27. 11. 1899, u Dragoseniću, Bosanska Dubica, u NOB od 22. 4. 1944., došao sa Bliskog istoka

VOLK M 718071, mladi vodnik

VOŠTAN MIRKO 718484, borac, električar rođen 1922, u Voštani, Vrsar, došao iz Mezon Blanša 1944.

VOUK STANISLAV poručnik, pilot, rođen 22. 9. 1911, u Divači kod Ljubljane, u NOB od 18. 12. 1943. upućen iz Barija u Beninu 19. 7. 1944., poginuo na ratnom zadatku 20. 10. 1944, kod Slanog

VULETIĆ P 791400, borac, šofer, došao sa Bliskog istoka 1944.

VUKIĆ ROMAN 719296, borac, radio-mehaničar, rođen 1919, u Arbansima, došao iz Mezon Blanša 1944.

VUKČEVIĆ RADE 791398, zastavnik, avio-mehaničar, rođen 10. 2. 1910, u Podstranama, u NOB od 9. 9. 1943. u I vazd. bazu NOVJ došao 16. 1. 1944., kandidat za KPJ

ZANE VLAHO 791413, p. poručnik, oružar, rođen 3. 2. 1908, u Trogiru, u NOB od 2. 6. 1943., u I vazd. bazi NOVJ od 16. 1. 1944.

ZAMKOVIĆ A 791382, zastavnik, električar, došao sa Bliskog istoka 1944.

ZAVADLAK K. 718084, borac, kuvar, došao sa Bliskog istoka 1944.

ZAVRŠNIK ERNEST 791533, zastavnik, pilot, rođen 12. 1. 1921, u Škofja Loki, u NOB od 17. 4. 1943. u I vazd. bazi NOVJ od 15. 1. 1944., član KPJ

ZDEŠAR STANE 791403, borac, električar, rođen 20. 5. 1916, u Ljubljani, u NOB od 6. 9. 1943. u I vazd. bazi NOVJ od 16. 1. 1944. član KPJ

ZDRAJEVSKI ĆIRILO 183994, p. poručnik, pilot, upućen iz Barija u Beninu 19. 7. 1944.

ZDRAVKOVIĆ NIKOLA 791225, mlađi vodnik, aprila 1941. prešao na Bliski istok, januara 1944. opredelio se za NOB, krajem marta 1944. došao u Beninu

ŽELJKO BLAGO 791448, desetar, avio-mehaničar rođen 10. 10. 1920, u Bosanskom Lužnju, u NOB od 5. 12. 1943. u I vazd. bazi NOVJ od 16. 1. 1944; član SKOJ-a

ZUBER SILVESTER 791226, borac, došao sa Bliskog istoka januara 1944, opredelio se za NOB krajem marta, 1944. došao u Beninu

ŽUGMAN VALENTIN 722217, borac, oružar, rođen 28. 1. 1924, u Svetoj Ani kod Maribora, u NOB od 14. 9. 1944 (Alžir), u vazduhoplovstvu NOVJ od 1. 11. 1944.

ZUKETIĆ MARIN 719221, borac, radio-mehaničar, rođen 1923, u Vodnjanu

ŽELE ALOJZ 791517, borac, avio-mehaničar, rođen 3. 6. 1925, u Svetom Petru, u NOB od 9. 3. 1944., u I vazd. bazi NOVJ od 18. 3. 1944.

ŽERIJAL OSKAR 791602, mlađi vodnik, avio-mehaničar, rođen 20. 12. 1909, u Boljunetu kod Trsta

ŽNIDARŠIĆ RAFAEL 718174, borac, avio-mehaničar

ŽNIDARŠIĆ SLAVOJE 791401, zastavnik, avio-mehaničar, rođen 4. 8. 1915, u Notarnji Vas, kod Postojne, u NOB od 9. 9. 1943., u I vazd. bazi NOVJ od 16. 1. 1944.

NEUTVRĐENA IDENTIFIKACIJA

BOLOH FRANC
BARIČIĆ MARJAN
BOSTJANČIĆ JOŽEF
BAVCON ALOJZ
BERLOT CIRIL
BLAŽIĆ IVAN
BELAMARIĆ JERKO
ČERNE FRANC
DABIĆ BORIVOJ
DIVJAK UMBERT
DOMITROVIĆ ANDRIJA
ERŽEN FERDO
FAGANEL ALOJZ
FLORENINI SLAVKO
GAZIBARA MIHAJLO
JOVANOVIĆ JOVAN
KRAGELNIK MAKS
LEŠAR JAKOB
LEBAN IVAN
MARTELANC BRUNO
MILKOVIĆ BLAŽ
MARAŠ ĐOKO
NOVAČIĆ NIKOLA
ORDINSKI MILAN
PAVLETIĆ ANDREJ
PIŠČANEC OTMAR
PLANINŠEK ZVONKO
PUTAREK VINKO
REŠIĆ VOJKO
ROŽIĆ STEFAN
RATKOVIĆ BLAŽ
RENKO LEOPOLD
SEVER VINKO
SKOMINA MARIJAN
ŠAJINA ŠTEFAN
TOMILOV IGOR
TERČIĆ DANILO
VIČIĆ IVAN
VIPAVEC STANKO
VODOPIVEC STANKO
ILENIĆ S***
LUMBAR I***
ROLAND I***

*** Udaljeni iz 1. eskadrile NOVJ

SADRŽAJ

UVOD	5
------------	---

Glava I

FORMIRANJE PRVE I DRUGE ESKADRILE NOVJ

Pregovori i sporazum o školovanju kod saveznika	8
Formiranje 352 (Yugoslav) Squadron	24
Formiranje 351 (Yugoslav) Squadron	30

Glava II

VAZDUHOPLOVNI KADROVI

Vazduhoplovni kadrovi BJV na Srednjem istoku i u Africi	34
Vazduhoplovni kadrovi iz italijanskog zarobljeništva	38
Vazduhoplovni kadrovi iz zemlje	41

Glava III

BORBENA, LETAČKA I STRUČNA OBUKA

Obuka u 352 (Yugoslav) skvadronu	51
Obuka u 351 (Yugoslav) skvadronu	58
Obuka kadra veze	65

Glava IV

PODRŠKA JEDINICAMA OSMOG KORPUSA NOVJ

Dejstva u operaciji za oslobođenje Dalmacije	89
Dejstva u kninskoj operaciji	99
Dejstva u mostarskoj operaciji	109
Baziranje na aerodromu Vis	116

Glava V

PODRŠKA OSTALIM KORPUSIMA NOVJ

Dejstva nad teritorijom Crne Gore	123
Dejstva nad teritorijom Srbije	126
Dejstva nad teritorijom Slovenije	127
Dejstva nad teritorijom Bosne i Hercegovine	129
Dejstva nad teritorijom Hrvatske	140

Glava VI

PODRŠKA ČETVRTOJ JUGOSLOVENSKOJ ARMIJI

Dejstva u ličko-primorskoj operaciji	145
Dejstva u riječkoj operaciji	153
Dejstva u tršćanskoj operaciji	158
Baziranje na aerodromu Zemunik	160

Glava VII

PODRŠKA RATNOJ MORNARICI

Dejstva u borbama za oslobodenje srednjedalmatinskih ostrva	169
Dejstva u borbama za oslobodenje obalskog pojasa	175
Dejstva u severnom Jadranu	179
Podrška RM u završnim operacijama	188

GLAVA VIII

KARAKTERISTIKE BORBENIH DEJSTAVA

Vrste zadataka i karakteristike ciljeva	199
Taktika dejstava	205
Taktička iskustva	214
Borbeni učinak	218

Glava IX

SADEJSTVO I KOORDINACIJA BORBENIH DEJSTAVA

Sadejstvo sa jedinicama kopnene vojske	250
Sadejstvo sa jedinicama ratne mornarice	264
Odnosi sa Štabom 281. vinga BAF	270

Glava X

PARTIJSKO-POLITIČKI RAD I KULTURNE DELATNOSTI

Borba za NOVJ na Srednjem istoku i u Africi	286
Delatnost Organizacije KPJ i SKOJ	291
Izgradnja vojnih kolektiva	294
Kulturno-prosvetne delatnosti	300
Listovi 1. i 2. eskadrile NOVJ	303
Susret sa vrhovnim komandantom	304

Glava XI

LIKОВI KOJI SE PAMTE

Pali izvršavajući borbene zadatke	311
Akteri ratnih događaja	319

Glava XII

AVIONI U NAORUŽANJU PRVE I DRUGE ESKADRILE NOVJ

Prilog:	
Spiskovi ljudstva 1. i 2. eskadrile NOVJ	331

Likovno-tehnička obrada
Slavoljub KUJUNDŽIĆ, akademski slikar

Jezička redakcija
Nadežda JOVIČIĆ, profesor

Korektura
Jadranka BOŽIĆ

Tehnički sekretar Redakcije
Slobodanka Pantelić

Autor fotografija
Miloš MARINOVIĆ

Tiraž 2.000 primeraka
Štampanje završeno jula 1991. godine

Štampa: VOJNA ŠTAMPARIJA BEOGRAD