

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!“¹³⁷

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 prihvat transportnih aviona!“

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 Konavljima - 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!“¹³⁸⁻¹

¹¹⁷ Knjiga predatiti depeša Glavnog štaba NOV i PO Hrvatske, depeša br. 6. od 27. avgusta 1944; Arhiv VII, k. 119/4.

¹³⁸ 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 prihvat 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.

³⁵⁹ 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, t 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 učešća i sadejstvu artiljerije i tenkova sa pešadijom jedna od većih akcija naših jedinica.

"" Knjiga predatili depeša Vrhovnog štaba NOV i POJ. depeša br. 27. od 23. oktobra 1944; Arhiv VII. k. 28. reg. br. 2-3/14.

"" 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 obavješteni 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 radiotelefonije 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 izvčtaia komande 1. eskadrile NOVJ od 25. februara 1945. Štabu Vazduhoplovstva NOVJ; Zbornik NOR, tom X. knj. 1. dok. 282.

• 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“!

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 korpuse.

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 zavisi 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 najhitnije 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!"^{349**}

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 nabrojeni 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 predložila 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:

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 Stab 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 tuće Hum k. 436. Neka avijacija tuće 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 si.

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

„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.

^w Op. cit. reg. br. 12/2-1.

⁵⁵⁶ 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 mjesecini 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 Stab 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. 5/1-1: Uputstvo Štaba 4. jugoslovenske armije od 13. marta 1945. Slabu 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. 2-11711, 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 učestvuje 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 priraeri.

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 veče.

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. - Lovačkom avijacijom štititi raspored naših irupa 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

³⁰¹¹ Misli se na skvadrone 281. vinga BAF-a, kao i na naše dve eskadrole. koje, međutim, nisu bile pridodale 4. JA. već su podržavale, u skladu sa planom operacija jugoslovenskih armija, napadne akcije 4. armije
Vazduhoplovni oficir za vezu BAF u Stabu 4. armije
Iz Knjige predatili 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. takode, 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, Stab 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:

„Smjesta 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.

Meljtinovac (740486): četiri qrmirano-betonska bunkera, ispred njih žičane prepreke i minska polja. '

Bukovac (748843): četiri armirano-betonska bunkera, ispred njih mitraljeska gnezda, žičane prepreke i minska polja.

³⁶⁵ Op. cit, reg. br. 2-12/11.

³⁶⁴ Op. cit. reg. br. 2-13/11.

³⁴⁵ 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" I^{*7}

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

³⁴⁰ 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 uznemirivanja 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 brzo"³⁶⁸

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 sviju važnijih komunikacija sprečavajući veće pokrete neprijatelja...

[^] Iz izveštaja Štaba 4. JA od 27. aprila 1945. Generalštabu Jugoslovenske armije o borbama za oslobodenje 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!"

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 moala približno uočiti namjera neprijatelja!"^{3,0}

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;

Iz izveštaja Štab 4. JA, od 15. juna Generalštabu Jugoslovenske armije o dejstvima u Lici i Hrvatskom primorju; Op. cit., dok. 103.

^{3,0} 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!⁷¹

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. takode, 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. eskadriлом NOVJ. Iako su naredjenja 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 takode 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.

¹¹ Izveštaj komande 2. eskadrile Štabu Vazduhoplovstva JA: Zbornik NOR. tom X. knj. 2. dok. 206.

^m 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 - Vrućica - Trpanj. kao i na bombardovanje obale u Trpnju i Orebiću i Ploči!”³⁷¹

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 - Vranića - Trpanj i obale kod Tronja - 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.

Op. cit; depeša br. 52 od 6. septembra 1944.

^{3,4} 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 - Pučanic - 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 kablov 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 15.01

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 lopova 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!“³⁸

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(X) sati tri torpilj. isplovile iz Rijeke i bile napadnute od 9 Spitfire-a. Do noći ostale pred lukom!“⁸⁴

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 izvjestite da li možemo računati na avijaciju!“³⁸⁵

Neposredno pre otpočinjanja borbi Mornarice NOVJ u završnim operacijama za oslobođenje 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 obavještanja.

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.

³⁸ Iz izveštaja Štaba II POS. od 3. decembra 1944. Štabu Mornarice NOVJ. Arhiv VII. k. 2066. reg. br. 5-1/4.

^{38M} Iz Knjige depeša Štaba Mornarice NOVJ; Arhiv VII, k. 2073, reg. br. 6/1; depeša br. 39. od 7. novembra 1944. u 08.30.

⁵⁸⁵ 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 trenaže!"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...

Arhiv VII. k. 1466 B. reg. br. U/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.

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"!³⁹¹

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.

^m Iz izveštaja Pomorske komande severnog Jadrana, od 21. aprila 1945. Štabu Jugoslovenske mornarice o akciji na Krk 17. aprila: Op. cit., dok. 168.

^{3.1} 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 Lošinju 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 Lošinju.

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 Šavova Marcheti SM 82 squadron (Italy Air Force);
- 1 Cant' 1007 squadron (IAF);
- 1 Russian squadron of C47s under operational control."³⁹³

³⁹³ Podaci prema: „Rovai 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) "	'Hariken IV RP' 'Spitfajer Vc' 'Spitfajer Ve' 'Spitfajer IX' 'Spitfajer Vc' 'Hariken II c'	Kane Kane Kane Kane Kane Benina	1 flajt-Vis
3.	283.	102(11) 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) Kit) 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 SPA A	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 -

^{»U} 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, takode 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 Ve', 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 Hurrican. 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

^{3.5} Iz izveštaja komande 1. eskadrile NOJ, od 24. decembra 1944. štabu Vazduhoplovstva NOVJ; Zbornik NOR. tom X, knj. 1. dok 177.

^{5.6} 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!"³⁷

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 Vili 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!"^{iv}

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).

^{iv} Iz izveštaja komande 2. eskadrile NOVJ. od 1. jula 1945. Štabu Vazduhoplovstva JA: Zbornik NOR. tom X. knj. 2, dok. 206.

^M 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!“^{1m}

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!“⁴ⁿ⁰

Saveznici nisu dozvoljavali da im se neko meša u operativno komandovanje i administraciju. Obe eskadrile su imale svu letачku administraciju po uzoru na ostale britanske skvadronе, 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 VOJ. 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.

^m Op. cit, reg. br. 17/2

⁰ Iz izveštaja majora Milana Simovića „Naši vazduhoplovci u Africi“, Arhiv VII, k. 1450. reg. br. 13/L-4.

Osim isticanja uspešnog rada 1. eskadrile. i 2. eskadrila je. takode. 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 prevazidu 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 također 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 pismeno"^{41.1}

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 si.

Saradnja i veza sa jedinicama Jugoslovenske armije također 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 voda i piloti imali dosta vremena na

^{41.1} 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"^{4m2}

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.^{4m4}

Komandant Jugoslovenskog vazduhoplovstva general-major France Pire 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

^m Op. cit., reg. br. 17/2.

^{*B} Iz dopisa maršala avijacije sir Džona Slesora, komandanta savezničkih snaga RV na Sredozemlju, od 9. avgusta 1944, maršalu Titu: WO 202/177 B.

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 letačkom 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 noycem 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.(X) 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, takode 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:

„Stab Vazduhoplovstva Jugoslovenske armije svojom depešom od 15. maja t. g. izvestio je 351 (Jugoslovenski) Skvadron, 352 (Jugoslovenski) Skvadron i Mehaničarsku četetu (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!"^{41,5}

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 trenažna 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 Pire je uputio sladeću zahvalnicu britanskom Vazduhoplovnom savetu:

„Dirnut priznanjem britanskog Vazduhoplovnog savjeta jedinica 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.

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).

Poruka komandanta Jugoslovenskog vazduhoplovstva upućena je britanskom Vazduhoplovnom savetu prekogeneral-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 izvedena 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 prema kao posebnu publikaciju.

„U Predlogu za saradnju jedinica BAF sa jedinicama NOVJ“⁴¹¹ istaknuti su sledeći elementi: opšti cilj saradnje, zadaci (odnosno napadi na odredne 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 Vilson, 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 otpočnu 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.

⁴¹¹ 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. 1466B.reg.br. 1/1.

⁴¹² Prvi ratni zadatak iz vazduha nad Jugoslavijom izvršili su 'liberatori' No 108 Heavy Bomber Squadron RAF, maja 1942, u vreme od decembra 1942 do marta 1943. i 'halifaks?' 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 sjeupu 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!"

„Gorski kotar: 28. 8. saveznička avijacija bombardirala Senj, Otočac i Brinje. Mitraljirali Vratnik i kolonu od 20 kamiona na Kapeli. Sve uništili!"

„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.

^{4,3} Iz knjige predatili 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.

^w Ibid. depeša br. 213, od 8. septembra 1944.

Na planini Cvrsnici 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 hranom"⁴¹⁶

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 - MA-SAF)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, Pustinjskog vazduhoplovstva (Desert Air Force) i Taktičkog bombarderskog vazduhoplovstva (Mediterranean Allied Tactical Air Force - MATAF).⁴¹⁸

U poređu 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. tora V. knj. 31. dok. 106.

" " Neposredno pred kraj rata Strategijsko vazduhoplovstvo je bilo sastava 3 vinga (231, 236. i 240) naoružana teškim bombarderima 'lierator 6' i 2 SAAF ving, naoružan avionima tipa 'moskito 25", obeleživačima ciljeva.

⁴¹⁷ " MATAF je predstavljao impresivne vazduhoplovne snage, u okviru kojih su bili Desert Air Force i Tactical Air Command. Pustinjsko vazduhoplovstvo je imalo 8 vinga (sa • blizu 40 skvadrona. naoružanih avionima tipa 'boston', 'moskito 6'. 'māstang', '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')
⁴¹⁸ 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 jedinicama 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 RAF⁴²¹ 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 Vn.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 nareden 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".⁴²¹

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!"⁴²¹

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, takode 6. maja 1945, prosledeno sledeće:

„Maršal Tito je naredio da vam saopštim da u buduće više ne tražite Savezničku avijaciju!"⁴²⁴

⁴²² ibid

Zbornik NOR. tom XI. knj. 4. dok. 198.

⁴⁻⁴ 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,^{4:5} 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 vrSenja ratnih zadataka nad Jugoslavijom.