

Borbena, letačka i stručna obuka

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

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

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

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

Arhiv VII. k. 1466/a. reg. br. 1/1 - 1/2- 1/3. f. 8. Spisak letačkog osoblja sa rasporedom sačinjen Je. verovatno. 25. maja 1444. kada je i opunomoćeni predstavnik Vrhovnog Štaba NOV i POJ pukovnik Pire uputio zahtev Glavnom Štabu RAF na Srednjem istoku da se sve ostalo osoblje, osim raspoređenog u No. 352 (Yugoslav) Squadron i u operativnu školu (buduće ljudstvo za 351. skvadron), odmah uputi na određeno školovanje.

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

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

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

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

Obuka u 352 (Yugoslav) Squadron

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Dnevni prosečni nalet do 6. maja iznosio je oko 11 sati. a krajem maja povećan je na preko 30 sati. Piloti su od 6. do 31. maja leteli ukupno 669.30 sati. Najveći dnevni nalet ostvaren je 19. maja kada je iznosio 45.20 sati.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

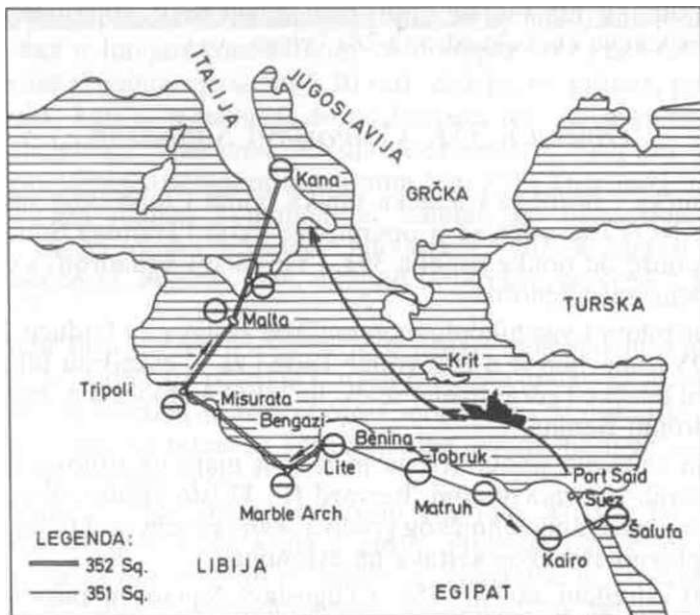
Preletanje vazdušnog ešelona započelo je 12. avgusta. i njega su činili piloti, koji su preletali avionima, i oko 60 odsto avio-mehaničara, koji su prebačeni transportnim avionima 'dakota', Dc-3. U prvom delu vazdušnog ešelona. koji je otpočeo prelet 12. avgusta, nalazilo se 16 'spitfajera', predvođenih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

* Postgram. Confidential, 212 G (1508/103/0rg), Arhiv VII. k. 1466/B. reg. br. 20/2. Convoy Discipline. Appendix „E”: op. cit. reg. br. 28/2.

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

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

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



Prebaziranje 352 (Y) skvadrona iz Afrike u Italiju: vazduini ešelon iz Lite i zemaljski ešelon brodom iz Pori Sida; Prebaziranje 351 (Y) skvadrona iz Benine na kurs raketiranja u Salufi

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

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

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

¹ " Iz izveštaja člana Vojne misije NOVJ pri Vrhovnoj komandi savezničkih snaga za Sredozemlje pukovnika Bože Lazarevića od 13. avgusta 1944. Vrhovnom Stabu NOV i POJ o rezultatima u osposobljavanju vazduhoplovnog osoblja NOVJ u okviru RAF; Arhiv VII. k. 1449. reg. br. U/4.

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

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

Obuka u 351. (Yugoslav) Squadron

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

..Druga naša eskadrila u Benini^{11b} je u toku školovanja. Kvalitet ljudstva po stručnosti i fizičkoj kondiciji skoro je bolji nego onaj u prvoj eskadrili. Do sada su se pokazali odlični u radu. Nastojaćemo da se kod pojedinaca otklone kako moralni, tako i politički nedostaci.

Lovac-bombarder Hurricane sa kojim će ova eskadrila da bude naoružana, zastario je i ne odgovara savremenoj borbi. Dobro bi bilo kad bi i ova eskadrila bila naoružana sa Spitfire-ima. Oni reklamiraju ovaj avion kao raketni, međutim, i te rakete i brzine i pokretljivost ne odgovaraju savremenoj borbi, i oni avione Hurricane izbacuju iz svog naoružanja¹⁰⁹.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Program raketiranja. koji su izvodili britanski stručnjaci sa aerodroma Salufa. imao je sledeće elemente: brišući let (dva po pilotu, u trajanju od 45-50 minuta); aerofoto-snimanja (takode dva po pilotu, u trajanju od 30-35 minuta); gađanje od osam raketa RP sa daljine od 200 jardi (182.88m - četiri leta po pilotu, u trajanju od 35-45 minuta); gađanje takode sa osam raketa RP sa daljine 400 jardi (365,76 m - dva leta po pilotu, u trajanju od 25-35 minuta), zatim je sledio brišući let preko mora i traženje objekata (jedan let po pilotu, u trajanju do jednog časa). Posle toga se pristupilo gađanju sa 8x25 1 bs (11,34 kg) sa daljine od 400 jardi i sa 4x60 lbs (27,21 kg) takode sa iste daljine. Na kraju uspešno izvedenog raketiranja, po programu je izveden jedan brišući let iznad mora radi izviđanja ciljeva, u trajanju od 45-55 minuta.

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

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

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

U toku 3. faze obuke clošlo je do oštećenja i udesa tri aviona. Zbog otkaza motora, usled previsoke temprature, 13. septembra prinudno je sleteo pilot Branivoj Majcen. koji je prošao bez povreda. Pilot Franjo Jež je, 19. septembra, prinudno sleteo na pistu, usled zaribavanja motora, oštećenog od parčeta sopstvene rakete. Istog dana, 19. septembra, usled niskog 'vađenja' nad poligonom, pilot Tugomir Prebeg je upao vlastitu eksploziju raketa. Avion se prevrnuo na leđa, a pilot Prebeg teško povređen prenet je u bolnicu.¹⁰⁶ U ova tri udesa, dva aviona bila su uništena, a jednom samo motor, tako daje ispravnost aviona bila smanjena na 88 odsto.

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

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

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

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

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

¹⁰⁶ " Prebeg se vratio u jedinicu tek u januaru 1945, a prvi let izvršio 2. februara.

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

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

		R A F			N O V J		
		IV/44	XI/44	111/45	18. VIII	I. X	22. IV 45
Prva eskadrila NOVJ							
1.	Protić	S/L	S/L	-	kap.	major	-
2.	Kluz	P/O	-	-	kap.	major	-
3.	Ankon	P/O	-	-	por.	kap.	-
4.	Kraus	P/O	-	-	kap.	major	-
5.	Jovanović	F/L	-	-	kap.	major	-
6.	Pajić	P/O	F/L	-	por.		kap.
7.	Vuković	P/O	-	-	zast.	zast.	-
8.	Okanović	Sgt			ml. vod.	zast.	
9.	Gavrilović	Sgt	F/S	w / o	vod.	ppor.	
10.	Fabjanović	P/O			ppor.		
11.	Šoić	P/O		S/L	zast.	ppor.	por.
12.	Lošić	Sgt		F/S	vod.	zast.	ppor.
13.	Tomšić	P/O			zast.		ppor.
14.	Popov	F/L	-	-	kap.	major	
15.	Kovačić	P/O			zast.		
16.	Srdanović	P/O			ppor.		por.
17.	Delić	P/O			zast.	ppor.	por.
18.	Semolić	Sgt			vod.	zast.	
19.	Ivanišević	P/O	F/L		kap.	major	
20.	Radulović	Sgt			zast.		ppor.
21.	Rudi	P/O			ppor.		
22.	Vrabić	Sgt			st. vod	zast.	ppor.

Druga eskadrila NOVJ

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

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

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

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

	Selekcija	1.faza	2. faza	3.faza	Ukupno
1. eskadrila NOVJ	94.50	669.30	1070.15	754.50	2589.25
2. eskadrila NOVJ	159.35	394.05	2664.45	441.25	3659.50
	254.25	1063,35	3735,00	1196.15	6249.15

Iz ovog pregleda se može videti da je:

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

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

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

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

Obuka kadra veze

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Grupa vezista. predviđenih za popunu 351. skvadrona ¹⁰⁹ završila je obuku 28. septembra 1944. osposobivši se: za radio-telegrafiju - jedanaest, a za radio-telefoniju - četiri. Deo obuke je. naime, okončan na aerodromu Heluan. da bi u 351. skvadron došli tek 23. oktobra.

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

„1/ Održavanje avionskih službi vrši sledeće osoblje:

352: 3 radio-mehaničara

2 pomoćnika radio-mehaničara

4 radio-telefonista

351: 3 radio-mehaničara

1 pomoćnik radio-mehaničar

2 radio-telefonista.

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

a) radio-telefonska veza između aviona i zemlje

b) radio-smeranje

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

Ovo ljudstvo (ukupno 20 radio-telegrafista. 5 radio-telefonista i 3 radio-mehaničara) nije do sada iskorišćeno za potrebe skvadronske službe veze, pošto svu službu veze vrši 2S1 Wing!¹¹¹

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

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

^{1,0} Iz izveštaja Sekcije za vezu, neutvrđenog datuma (avgust 1944). U dokumentu se predviđaju četiri slučaja koji bi mogli da se pojave u budućem radu, te se donosi i zaključak da je najcelishodnije da se sve ljudstvo veze povuče iz RAF i upotrebi u zemlji na potrebnijim mestima; Arhiv VII. k. 1466/B. reg. br. 13/2.

¹¹ " Detaljnije o ovome u delu „Sadejstvo sa jedinicama KoV" u glavi X.



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

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





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

Piloti Dragomir Todorovič, Nikola Valtov, Miloš Marino vic, Branivoj Majcen, Milko Pepel i Vladimir Pavičić sa engleskim ofirom za vezu (četvrti s leva)





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

*Pred polazak na zadatak: Todorović,
Majcen, Frankl i Prebeg (stoje)
i Jeli i Pepe! (sede)*

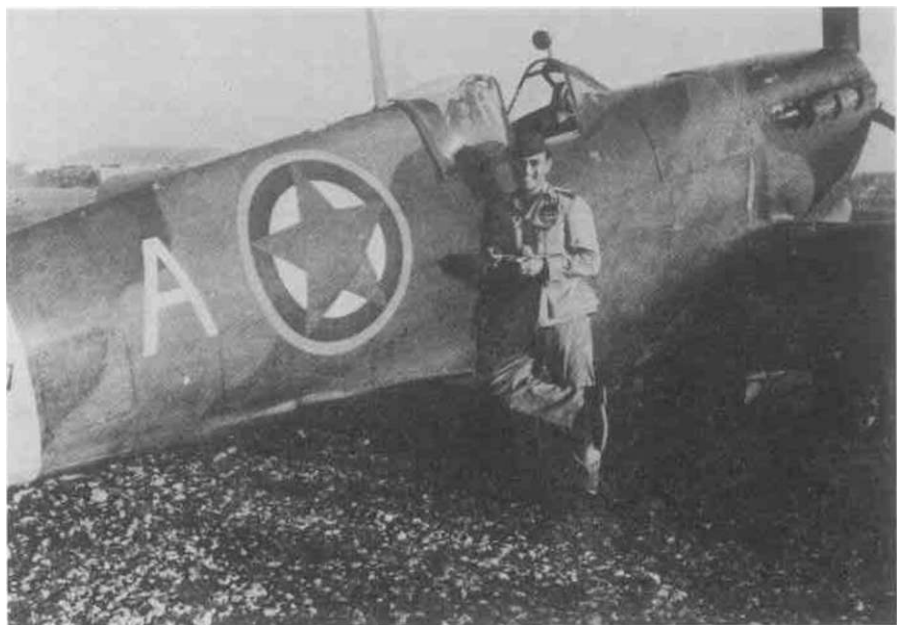
*Đuro Ivaničević, komandir
„A” flajta u Prvoj eskadrili,
pred svojim 'spitfajerom'*





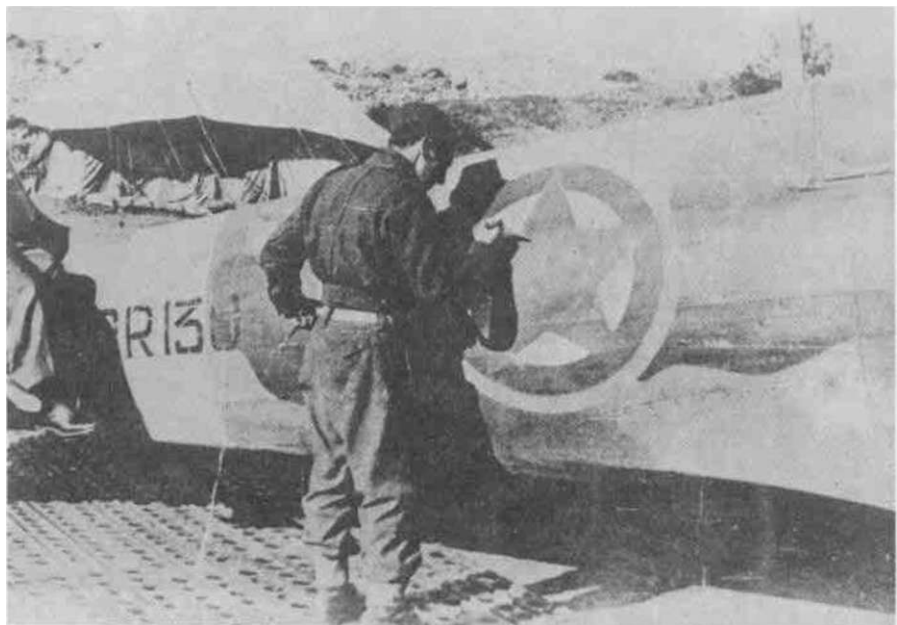
Piloti Druge eskadrile prilikom obuke >ui harvardu na aerodromu u Benini u Libiji





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

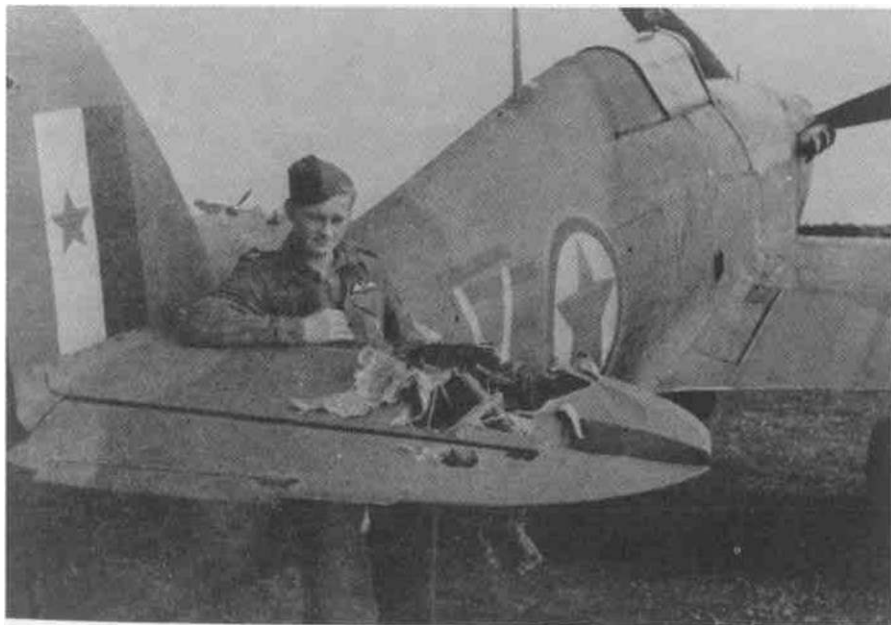
Ucrtavanje petokrake na aerodromu na Visu





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

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





*Aleksandar Cenić,
komandant 351. skvadrona*



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

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



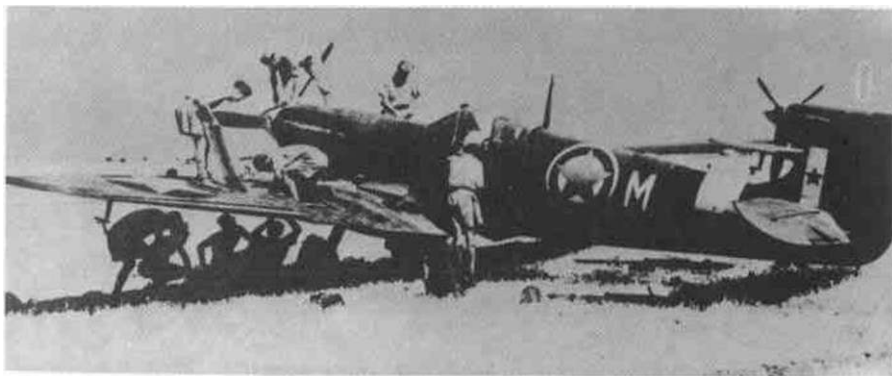


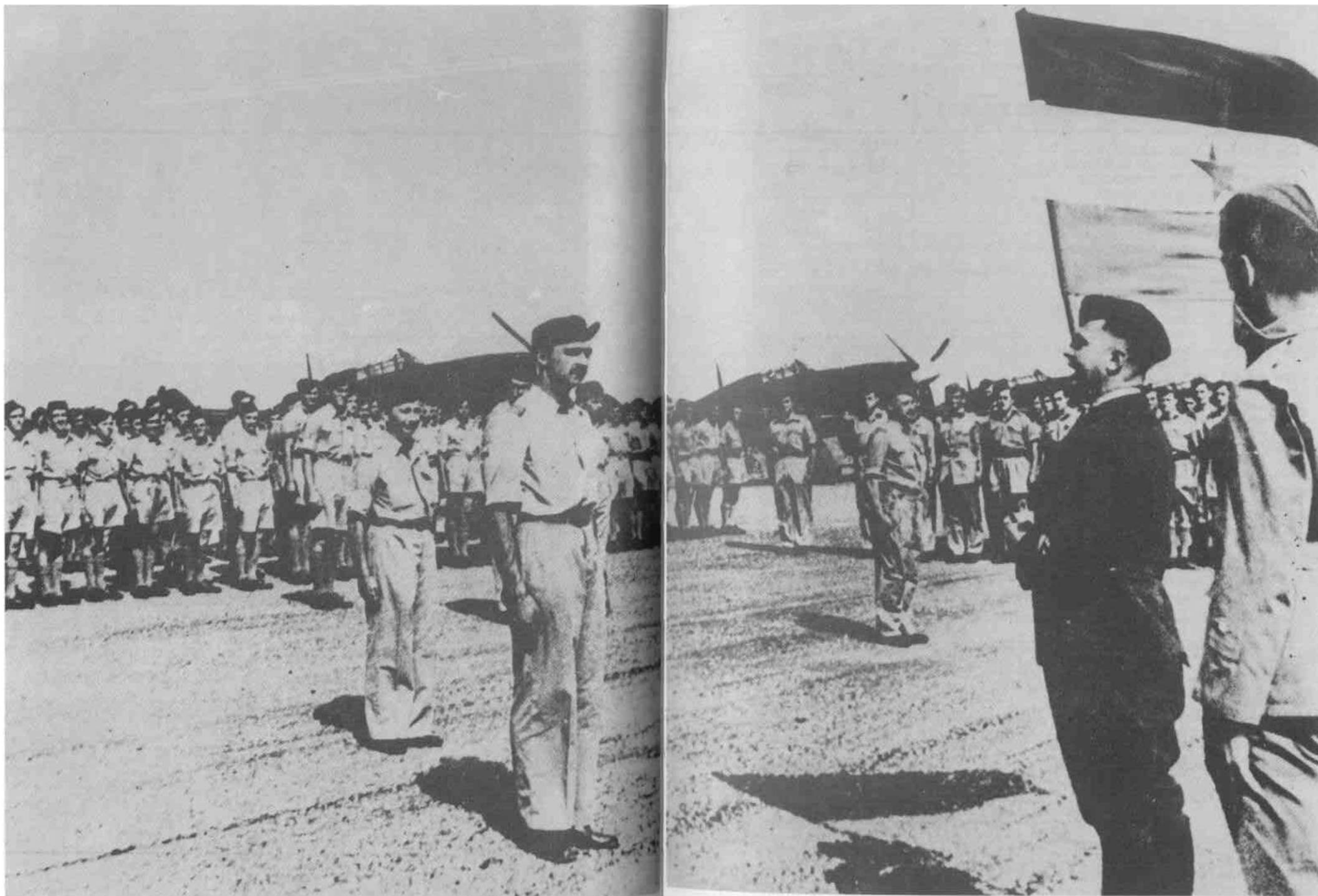
Maršal Tito (drugi s leva) obilazi avione Prve eskadrile na Visu u pratnji komandanta Milete Protića (prvi s leva)



'Hurikeni' Druge eskadrile raketama polaze naorужani na zadatak sa aerodroma Prkos kod Zadra

Mehaničari i oružari Prve eskadrile pripremaju 'spitfajer' za zadatak





Vrt aerodromu Lete kod Benine u Libiji. 21. maja IV44.

S P I S A K

letackog osoblja sa rasporedom

*9 grupa
letaca*

I.- PILOTI U LOVACKOJ ESKADRILI

M.H.O. 10.11.1944.
KOD BEOGRADA - JUGOSLAVENSKI PAK
Sp. Prijava 1-8
K. 4466.2 10

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

II.- PILOTI ZA OPERATIVNU SKOLU

- 1.- PORUCNIK MARINOVIC MILOS
- 2.- "- RODIC NIKOLA ✓
- 3.- potporuc. FRANKL LJUBO --
- 4.- "- MAJGEN BRANIVOJ
- 5.- "- PEPEL BOGONIL
- 6.- vodnik ZVOLJENK RAJKO ----
- 7.- "- PESIC JOVAN
- 8.- ml.vodnik DVORSKI LJUBOMIR
- 9.- "- GRABAR JOSIP
- 10.- "- GRABAREVIC EMIL
- 11.- "- KRSHNIK NENAD
- 12.- "- PREBEG TUGOMIR

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

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

BROJNO STANJE

352. (Yugoslavenski) Silvaštrana R.F.M.E. na dan 31. maja 1944

Namenovanje	oficiri	pot-officiri	deseteri	borci	razno	Primenjena
Namenovanje						
Pr. eng. formaciji sleduju	16	30	40	144	230	
Ima	21	50	49	100	220	čini R.O.F.-a
Nedostaje	-	-	-	44	44	
Većine	5	20	9	-	34	
Pr. eng. formaciji sleduju	16	30	40	144	230	
Ima	21	19	13	167	210	čini R.A.F.-a
Nedostaje	-	11	27	-	38	
Većine	5	-	-	23	28	

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

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

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

TRAINING LECTURES.

ARMAMENT. 20 m/m. Oorlikon cannon.
Hispano cannon.
Reflection Sight.
11.61b and 250lb bombs.

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

HEIGHT FLYING. Oxygen System.
Functioning and handling of engine.

SPITFIRE. Characteristics, installations, undercarriage system.

OTHER LECTURES.

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

P U N O M O Ć

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

o v l a s t u j e m

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

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

12. jula 1944. god.

Vrhovni komandant NOV. i POJ.
MARŠAL JUGOSLAVIJE,



L. B. Milošević

Punomoć pukovniku Francu Pircu, vazduhoplovnog predstavnika Vrhovnog komandanta NOV i POJ

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

ŠTAB VAZDUHOPLOVSTVA
N. O. V. JUGOSLAVIJE

Broj: 61
18. XI

184 ŠTABU BAZE

B A R I.

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

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

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

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

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

Načelnik pukov. S. P. - S. N.

Za polit. konsultara p. puk

Komandant general

Milošević

Milošević



Tary

APPENDIX 'A'
 No. 352 (Tugolav) Squadron
 Royal Air Force,
 MIDDLE EAST.
 M.H.O. 4 H.F.J.
 10/6-5

CYRENAICA AREA MOVEMENT CONTROL ORDER No.MCD/90/510.

1. **INFORMATION.** Authority 212 Group verbal dated 11.JUL.44. Main Party 352 IS SQUADRON is to move from LSTE to 22 P.T.C. ALMAZA.
2. **INTENTION AND METHOD.** 352 IS SQUADRON will move by Forced March by road from LSTE to AMIRIYA 16.JUL.44. Onward routeing to destination under orders of M.C.O. ROADS, AMIRIYA.

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

SPEED 15 m.i.h. DENSITY 20 V.T.M.

ROUTE:- BARCE - MARAVA - LANLUDA - DERNA - TOBRUCH - thence GREEN to AMIRIYA.

MARCH TABLE.

Dep. LSTE	0600 hrs 16.JUL.44.
Halt	1200/1230 hrs.
Arr. LANLUDA and Stage night.	1618 hrs.
Dep. LANLUDA	0600 hrs 17.JUL.44.
Halt	1200/1230 hrs.
Arr. TOBRUCH refuel and Stage night.	1654 hrs.
Dep. TOBRUCH	0600 hrs 18.JUL.44.
Halt	1200/1230 hrs.
Arr. BUQ BUQ and Stage night.	1410 hrs.
Dep. BUQ BUQ	0600 hrs 19.JUL.44.
Halt	1200/1230 hrs.
Arr. DABAA and Stage night.	1910 hrs.
Dep. DABAA.	0600 hrs 20.JUL.44.
Halt	1200/1230 hrs.
Arr. AMIRIYA.	1254 hrs.

3
24
42/6
CIPHER MSGE 41/6

AIR MIN KINGSWAY / CR HQ BAF FOR NALJ BAR

FROM : BPO CRAI BNAF

P742 OCT 5 CONFIDENTIAL TOO 2330A

HO NALJ, Liaison Officer with B.H.G.

RECEIVED	MS. 401/401	DATE	1040
RECEIVED	MS. 401/401	TIME	1944
RECEIVED	MS. 401/401	PASS	1040

HYP FB (CA) SPITFIRE FIVE CHARLIE (BOMBER) JIG LOVE 325 (CB) 352 A

CYUGOSLAV > SQDN (C) THREE MILES SOUTH WEST OF TESLIC

1445 HOURS DAY 4 OCT ROAD SWEEP JABLANICD SARAJEVO

KAONTH MAGLA (CD) > 5 CONE) 178152 A /F/LT JOVANOVIĆ

ROGER (PILOT) > NEXT OF KIN LJUBICA JOVANOVIĆ (MOTHER)

VALTAZRA BOGISICA 3A BELGRADE (YUGOSLAVIA) (YUGOSLAVIA) 71A?

(TWO) > MISSING PARTICULARS UNKNOWN .THREE) 352 (YSAF) SQDN

(GEORGE) ATTACKING TRAIN NEAR TESLIC AIRCRAFT HIT ON WING BY

FLAK THIS INFORMATION CAME FROM PILOT OVER R/T.HIS NUMBER TWO SAW

WHITE SMOKE ISSUING FROM ENGINE AND NOTIFIED PILOT AFTER FIVE MINUTES FLYING PROBABLY BECAUSE DAMAGED? POWER PLANT .PILOT MADE

BELLY LANDING AND AIRCRAFT WAS SEEN TO TOUCH DOWN BOUNCE AND HIT A TREE HALF OF WING AND PART OF TAIL TORN OFF AIRCRAFT CARRIED ON

AND ENTERED A WOOD DID NOT CATCH FIRE AFTER CRASH .
765 CHARLIE NO REPEAT NO (CK) KINNOT

TO 052352A TOR 060832A TOD 060932A / 13

C +1013+ARM +0

DIST :- BAF+

ACTION BEFORE FLIGHT										ACTION AFTER FLIGHT									
Form 1075										Form 1075									
Serial No.	Date	Remarks	Category of Aircraft	Category of Pilot	Category of Observer	Category of Navigator	Category of Engineer	Category of Radio Operator	Category of Gunner	Time	Time	Time	Time	Time	Time	Time	Time	Time	Time
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
1	3-14	L	MARINOVIC	yes	no	to be for refueling				11:30	11:40	11:50	12:00	12:10	12:20	12:30	12:40	12:50	13:00
2		J	LEWIS							11:30	11:40	11:50	12:00	12:10	12:20	12:30	12:40	12:50	13:00
3		E	REBULA							11:30	11:40	11:50	12:00	12:10	12:20	12:30	12:40	12:50	13:00
4		V	KLOKOCINIK							11:30	11:40	11:50	12:00	12:10	12:20	12:30	12:40	12:50	13:00
5		W	ANTONIC							11:30	11:40	11:50	12:00	12:10	12:20	12:30	12:40	12:50	13:00
6		C	MATCEN							11:30	11:40	11:50	12:00	12:10	12:20	12:30	12:40	12:50	13:00
7		I	MARINOVIC		yes	from the ground action				11:30	11:40	11:50	12:00	12:10	12:20	12:30	12:40	12:50	13:00
8		T	GENITCH							11:30	11:40	11:50	12:00	12:10	12:20	12:30	12:40	12:50	13:00
9		F	REBULA							11:30	11:40	11:50	12:00	12:10	12:20	12:30	12:40	12:50	13:00
10		V	KLOKOCINIK							11:30	11:40	11:50	12:00	12:10	12:20	12:30	12:40	12:50	13:00
11		W	ANTONIC							11:30	11:40	11:50	12:00	12:10	12:20	12:30	12:40	12:50	13:00
12		C	MATCEN							11:30	11:40	11:50	12:00	12:10	12:20	12:30	12:40	12:50	13:00
13		P	MARINOVIC		no	to - CANINE				11:30	11:40	11:50	12:00	12:10	12:20	12:30	12:40	12:50	13:00
14		J	GENITCH							11:30	11:40	11:50	12:00	12:10	12:20	12:30	12:40	12:50	13:00
15		E	ZAVRSNIK							11:30	11:40	11:50	12:00	12:10	12:20	12:30	12:40	12:50	13:00
16		V	KLOKOCINIK							11:30	11:40	11:50	12:00	12:10	12:20	12:30	12:40	12:50	13:00
17		W	ANTONIC							11:30	11:40	11:50	12:00	12:10	12:20	12:30	12:40	12:50	13:00
18		C	MATCEN							11:30	11:40	11:50	12:00	12:10	12:20	12:30	12:40	12:50	13:00
19	1-15	R	VLADY	yes	yes	from the anti-aircraft				11:30	11:40	11:50	12:00	12:10	12:20	12:30	12:40	12:50	13:00
20		S	ZAVRSNIK							11:30	11:40	11:50	12:00	12:10	12:20	12:30	12:40	12:50	13:00
21	2-10	R	VLADY	yes	yes	from the anti-aircraft				11:30	11:40	11:50	12:00	12:10	12:20	12:30	12:40	12:50	13:00
22		S	ZAVRSNIK							11:30	11:40	11:50	12:00	12:10	12:20	12:30	12:40	12:50	13:00
23		G	DVORSKI							11:30	11:40	11:50	12:00	12:10	12:20	12:30	12:40	12:50	13:00
24	4-10	B	MARINOVIC	yes	no	from the anti-aircraft				11:30	11:40	11:50	12:00	12:10	12:20	12:30	12:40	12:50	13:00
25		O	KLOKOCINIK							11:30	11:40	11:50	12:00	12:10	12:20	12:30	12:40	12:50	13:00
26		E	ANTONIC							11:30	11:40	11:50	12:00	12:10	12:20	12:30	12:40	12:50	13:00
27		S	REBULA		yes	from the anti-aircraft				11:30	11:40	11:50	12:00	12:10	12:20	12:30	12:40	12:50	13:00
28		G	DVORSKI			MOSTAR - SARAJEVO				11:30	11:40	11:50	12:00	12:10	12:20	12:30	12:40	12:50	13:00
29	6-10	B	MARINOVIC	yes	yes	from the anti-aircraft				11:30	11:40	11:50	12:00	12:10	12:20	12:30	12:40	12:50	13:00
30		O	KLOKOCINIK							11:30	11:40	11:50	12:00	12:10	12:20	12:30	12:40	12:50	13:00
31		R	VLADY			MOSTAR - SARAJEVO				11:30	11:40	11:50	12:00	12:10	12:20	12:30	12:40	12:50	13:00
32		A	ANTONIC							11:30	11:40	11:50	12:00	12:10	12:20	12:30	12:40	12:50	13:00
33		B	MARINOVIC			from the anti-aircraft				11:30	11:40	11:50	12:00	12:10	12:20	12:30	12:40	12:50	13:00
34		O	KLOKOCINIK			from the anti-aircraft				11:30	11:40	11:50	12:00	12:10	12:20	12:30	12:40	12:50	13:00
35		A	REBULA			from the anti-aircraft				11:30	11:40	11:50	12:00	12:10	12:20	12:30	12:40	12:50	13:00
36		G	DVORSKI			from the anti-aircraft				11:30	11:40	11:50	12:00	12:10	12:20	12:30	12:40	12:50	13:00

CERTIFICATES OF QUALIFICATION AS FIRST PILOT

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

Name Marinovič, Miloš Rank F/Lt

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

On (Type)	Date	Unit	Signature and Rank

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

On (Type)	Date	Unit	Signature and Rank
HARVARD	2/6/44	Y.S.H.U.	<i>[Signature]</i> S/L
HARICADE	17/1/44	357(Y) SQUAD	<i>[Signature]</i> S/L

Iz letачke knjilice Miloša Marinoviča, sa upisanim sertifikatom za letenje „harvardom“ i „harikenom“

APPENDIX "A"

COPY SIGNAL.

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



0.235 1st. Jan. SECRET.

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

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

IMMEDIATE.

COPY LETTER.

From:- Headquarters, No. 281 Wing, R.A.F., C.M.F.
To:- Officer Commanding, No. 352 (Y) Squadron.
Date:- 15th. January, 1945.
Ref:- 25XXXX 281W/213/Org.

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

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

2. For information (a) a meal has been arranged at No. 53 I.T.C. for your personnel on arrival. (b) R.A.F. Movements, FOOH have been notified of the proposed move, and no further action in this respect need be taken by your Squadron. (c) an air lift of one Dakota, for pilots' kit will be available when the aircraft are flown in, the date of movement of aircraft not yet being available.

3. It is essential that this party arrives at No. 53 I.T.C. before 0200 hours on 16th. January, 1945, together with a maximum load of equipment of 40 tons.

4. You are to prepare a Movement Order, and documents to conform with H.Q., B.A.F. Movements Admin. Memorandum No. 1. You are to notify the Senior Admin Officer immediately the road convoy is ready to proceed.

5. This letter may be taken as authority for the movement.

(sgd) T.G. DAVIN. 3/ldr.
for Group Captain, Commanding,
No. 281 Wing, R.A.F., C.M.F.

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