

Podrška jedinicama 8. korpusa NOVJ

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

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

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

Crvena armija je, 10. juna. započela letnju ofanzivu na sistem utvrđenja u Finskoj, na tzv. Manerhajmovu liniju, i na beloruskom frontu, upravo 22. juna - na dan kada je, tri godine ranije, napala Hitlerova armija. U to vreme Crvena armija je ratovala na 11 frontova, raspolagala sa 6,9 miliona vojnika i jakom ratnom tehnikom: 9985 tenkova i samohodnih oruđa, 97.050 topova i minobacača i 14.787 borbenih i drugih aviona.¹²

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

¹² Izvor: Dušan Lukač, „Treći Rajh i zemlje jugoistočne Evrope“, III, Beograd, 1987; N. Anić, S. Joksimović i M. Gutić. „Narodnooslobodilačka vojska Jugoslavije“, izd. 8^{rad}, 1982; „Oslobodilački rat naroda Jugoslavije (1941-1945)“, knj. 2, Beograd,

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- deo Šumadije - 2. šumadijska brigada i partizanski odredi

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

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

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

- dolinu gornjeg toka reke Lim i područje Andrijevice - Berane - Bijelo Polje - 1. proleterski korpus i Operativna grupa divizija

- slobodnu teritoriju u Srbiji - 2. operativni korpus

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

^{1,3} Ibid.

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

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

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

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

- operaciju za oslobođenje Dalmacije, od 12. septembra - 9. decembra 1944;
- kninsku operaciju, od 26. novembra - 4. decembra 1944, i
- mostarsku operaciju, od 6 - 14. februara 1945.

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

- Kane, kod Termolija u Italiji, od 18. avgusta - 1. eskadrila; od 13. oktobra - 2. eskadrila, i
- Vis, od 18. avgusta 1944 - 30. januara 1945 - stalni detašman 1. eskadrile, a od 31. januara - 16. aprila 1945 - kompletna 1. eskadrila; od 20. oktobra 1944 - 10. februara 1945. - detašman 2. eskadrile.

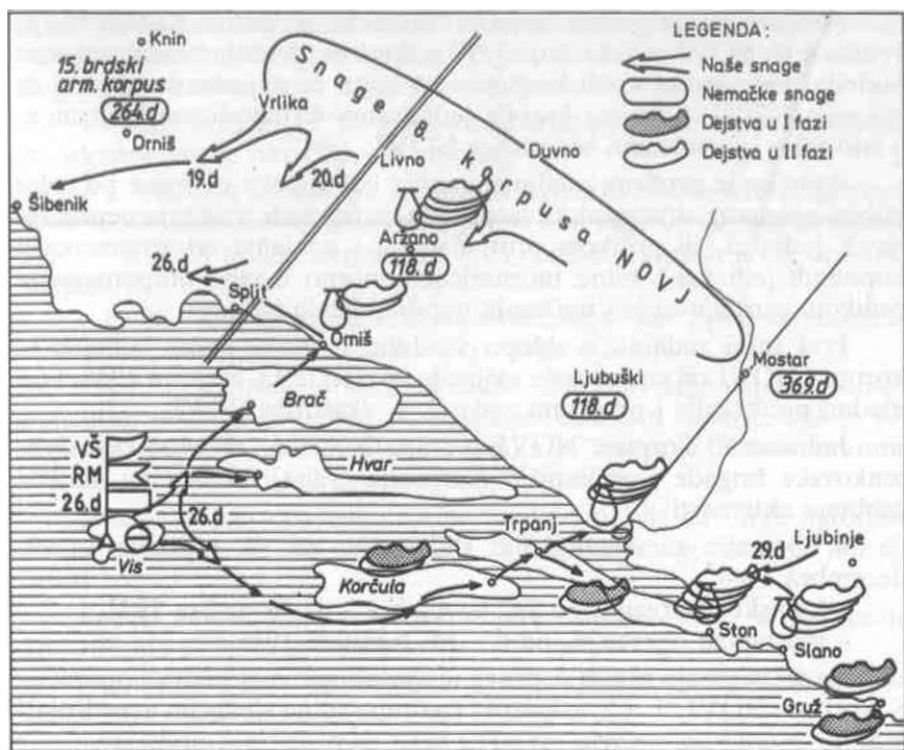
Pored zadataka u podršci operacija 8. korpusa NOVJ, piloti 1. i 2. eskadrile NOVJ izvršavali su i druge ratne zadatke.

Dejstva u operaciji za oslobođenje Dalmacije

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

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

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



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

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

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

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

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

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

U izveštaju operacije br. 1. je upisano:

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

A u izveštaju operacije br. 2:

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

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

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

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

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

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

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

¹¹⁵ Op. cit. knj. X. dok. 41.

puta. Para i crni dim sa vatrom se pojavio iz lokomotive. Jedna lokomotiva i šest vagona uništeni, jedna lokomotiva i četiri vagona jako oštećeni. Avion pogođen od protivavionske vatre. 1510 - 1555 sa Visa u bazu"^{1,6}

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Naši gubici: 0

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

1 voz u Lisičićima!"¹¹⁹

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

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

!" Zbornik NOR tom. X. knj. 1, dok. 47.

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

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

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

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

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

Nepr. gubici: Neosmoteni!"¹²⁰

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

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

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

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

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

¹²¹ Meteorološka služba RAF upotrebljavala je za nebo potpuno prekriveno oblacima oznaku I(V10. dok današnja, u RV i PVO. koristi oznaku 8/8

¹²² Op. cit. knj. X. dok. 90.

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

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

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

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

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

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

Idućeg dana, 13. oktobra, na bombardovanje Stona takođe su bile upućene dve osmorke 1. eskadrile NOVJ. Prva grupa, koju je predvodio major Branko Kraus, operacija br. 113. iz Kanea, od 16 bombi imala je četiri podbačaja, a u drugoj osmorki, koju je vodio poručnik Nedeljko Pajić, operacija br. 116^{12\} od 16 bombi, samo su dve promašile ciljeve.

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

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

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

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

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

Naši gubici: 0

Neprijatelj je pretrpeo gubitke u ljudstvu i materijalu".¹²⁴

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

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

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

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

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

Naši gubici: 1 pilot, 1 avion.

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

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

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

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

⁰¹ Zbornik NOR tom X. knj. 1. dok. 108.

¹²⁵ Op. cit. dok. 110.

¹¹⁶ Op. cit. dok. 110 (str. 218).

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

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

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

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

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

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

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

Neprijateljski gubici: jedan 5-tonski kamion uništen; neutvrđeni broj neprijateljskih vojnika i materijala"^{1*}

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

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

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

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

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

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

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

Neprijateljski gubici: šteta nanescena neprijateljskom ljudstvu, materijalu i motornim vozilima"^{1:ti}

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

^{1*} Op. cit.. dok. 115.

^{1:ti} Op. cit.. dok. 117.

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

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

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

Dejstva u kninskoj operaciji

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

Avijacija je u toj operaciji (šema 3) izvela:

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

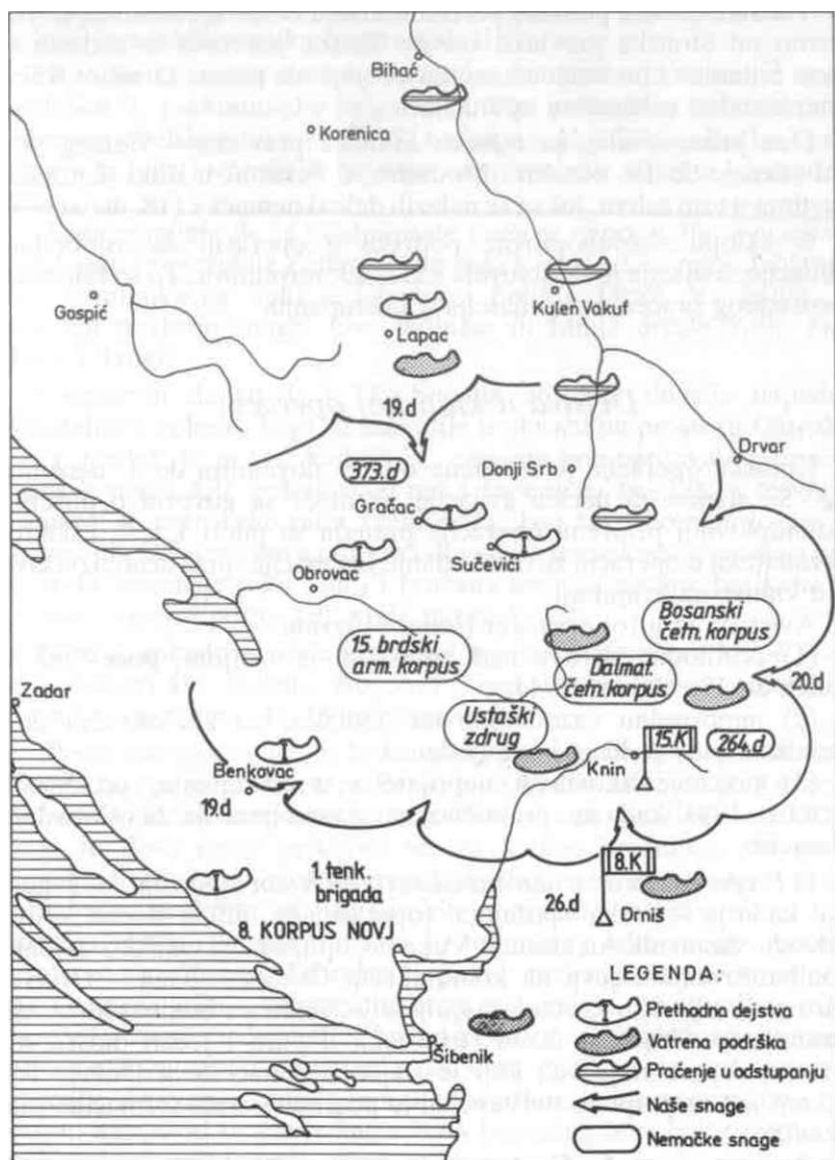
(2) neposrednu vazduhoplovnu podršku, od 25. oktobra do 4. decembra, kada je Knin i oslobođen, i

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

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

„Na putu između Gračaca i Knina bombardovane saobraćajne komunikacije, pošto se neprijatelj nije kretao u zoni određenog zadatka. Pri povratku napali jedan voz koji je stajao u stanici Suhi Dolac. Voda sekcije pogođen i oboren. Voz uništen!“¹²⁸³

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



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

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

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

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

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

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

„Četiri bombe pogodile najveću kuću u Donjem Lapcu, dve bombe u rovove blizu sela, dve bombe promašile. Nekoliko napada mitraljezima po selu. Jedna kuća zapaljena”!^{12xh}

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

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

Naši gubici: 0

Nepr. gubici: verovatno uništeno 20 do 25 kamiona”!^{12"}

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

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

TM Op. cit., dok. 80.
Op. cit., dok. 80 (str. 178)

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

Naši gubici: 0

Nepr. gubici: Nekoliko kuća porušeno i zapaljeno"!^{LU},

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

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

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

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

Naši gubici: 0

Nepr. gubici: dvojica kola uništena; četvoro kola oštećeno"!¹¹

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

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

"" Op. cit. dok. 83.

¹³¹ Op. cit. dok. 106.

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

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

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

- prva etapa, od 25 - 28. oktobra, kada su oslobođeni Sinj i Split, a nešto kasnije i Imotski;

- druga, od 29. oktobra - 6. novembra, u vreme oslobođenja Šibenika i Vrljke i okruženja neprijatelja na području Knina, i

- treća, od 26. novembra - 4. decembra, kada je vršena neposredna vatrena podrška u kninskoj operaciji.

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

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

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

P. A. odbrana: 0

Naši gubici: 1 avion oštećen usled mekanog terena.

Neprijateljski gubici: šteta je nanešena zgradama u gradu!"¹³²

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

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

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

Naši gubici: 0

Neprijateljski gubici: tvrđava ozbiljno oštećena."¹³³

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

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

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

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

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

Nepr. gubici: 3 kamiona i jedna limuzina!"¹³⁴

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

¹³⁵ Op. cit. dok. 121 (str. 233)

¹³⁶ Op. cit. dok. 123.

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

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

Naši gubici: 0

Nepr. gubici: 2 kamiona oštećena"^{1,5}

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

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

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

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

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

¹¹⁵ Op. cit., dok. 124.

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

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

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

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

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

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

Nepr. gubici: Neosmotreno"!.³⁹

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

¹³⁶ Op. cit., dok. 128.

¹³⁷ Op. cit., dok. 129.

¹³⁸ U „Spisku poginulog i nestalog osoblja 2. lovačkog skvadrona (351/Y/SQDN) od formiranja 1. jula 1944. do 20 marta 1945" - Arhiv VII. k. 1466/A. br. reg. 10/2-6. za kapetana Karića je upisano i sledeće: „Navodno zaklan od četnika kod Sučevića u zap. Bosni i bio pokopan u Kninu". koje je. međutim bilo precrtano i dopisano: „Primljena službena vijest preko Intern. Crv. Krsta da se nalazi u njemačkom zarobljeništvu"! U stvari, Karić je uspeo da pobegne goniodima, ali je prilikom prolaska kroz neprijateljeve linije na putu ka oslobođenoj teritoriji noću naišao na ustašku jedinicu i zarobljen. Predstavio se kao engleski pilot. Britanac, i posle toga bio predat Nemcima, a svoj pravi identitet otkrio tek u zarobljeničkom logoru u Nemačkoj.

¹³⁹ Zbornik NOR. tom X, knj. 1, dok. br. 131.

okruženje neprijatelja na području Knina. Jedinice 26. divizije su produžile svoja dejstva. posle oslobođenja Šibenika, prema Drnišu i Kninu. Devetnaesta divizija je dejstvovala na komunikaciji Knin - Zrmanja, a 9. divizija je bila štićena od avijacije iz vazduha. Jedinice 20. divizije su završile oslobađanje Vrličke doline i izbile južno od Knina.

Nemačke jedinice bile su prinuđene da koriste komunikaciju Knin - Zrmanja - Donji Lapac - Bihać, jedinoj kojom su mogli da se evakuišu iz Dalmacije. Ovu komunikaciju obezbeđivale su jedinice 373. legionarske divizije uz pomoć delova snaga Dinarske četničke oblasti. Posle uspeha jedinica NOVJ, koje su presekle ovu komunikaciju kod Prevjesa, nemačke snage su došle u još teži položaj.

U to vreme avijacija dobija zadatak da dejstvuje nad komunikacijom Mostar - Sarajevo: Udbina - Slunj i Senj - Karlovac, kao i da pruža vazдушnu zaštitu Splitu, koji je obeležavao godišnjicu oktobarske revolucije. Osim toga. nad kninskom teritorijom vladali su nepovoljni meteorološki uslovi, tako da su dejstva usmerena na Boku Kotorsku. Tek 19. novembra odeljenje 'spitfajera' (operacija 171; piloti - Đuro Ivanišević, Husein Okanović. Milan Srdanović i Maijan Semolič), prilikom taktičkog izviđanja komunikacije Knin - Bihać bili su u prilici da dejstvuju:

„10 km severozapadno od Knina napadnuta jedna kolona od oko 30 kamiona. Vidljivost vrlo mala radi niske magle, te je napad bio otežan.

Naši gubici: 0

Nepr. gubici: Neosmotreni. 5 kamiona verovatno oštećeno"¹⁴⁰

Dvadeset i drugog novembra komandir 2. eskadrile kapetan Cenić vodio je četvorku 'harikena' (operacija br. 31 Vis; ostali piloti - Todorović, Završnik i Pavičić). Uništili su, kod Donjeg Lapca jedna štabna kola i jedan 3-tonski kamion-cisternu. Dvadeset trećeg takođe su zabeleženi vredni rezultati. Četvorka 'harikena', koju je opet predvodio kapetan Cenić (operacija br. 33. sa Visa) u pratnji 'spitfajera' prilikom taktičkog izviđanja puta Knin - Bihać uništila je dva tenka i deset kamiona. U operaciji br. 186. 1. eskadrile, od trojke 'spitfajera' samo je pilot Živorad Gavrilović nastavio let, jer su druga dva 'spitfajera' morala da se vrate sa zadatka zbog kvara na motorima.

Treća etapa neposredne vazduhoplovne podrške, od 26. novembra do 4. decembra, odvijala se, zbog izuzetno nepovoljnih meteoroloških uslova, u znatno smanjenom obimu. To je uticalo na ostvarivanje plana Štaba 8. korpusa NOVJ koji je naredio 20. diviziji da napadne 25. novembra, a 26. i 19. diviziji da napadnu dan kasnije. U dinamici napada sa zemlje, avijaciji je bilo planirano taktičko izviđanje puta Sučevići - Bihać, ali se četvorka 'harikena' (operacija br. 38. sa

¹⁴¹ Op. cit., dok. 164 (str. 299)

Visa, 30. novembra) vratila sa zadatka zbog niske oblačnosti i slabe vidljivosti. Trećeg decembra poletela su dva odeljenja 'harikena' koja su takođe zbog lošeg vremena bila opozvana sa zadatka neposredno po poletanju sa viškog aerodroma. Njihovi zadaci su bili: prvo odeljenje da bombarduje utvrđene neprijateljeve položaje u severnom delu Knina, a drugo - bombardovanje i mitraljiranje položaja u Otriću.

3) *Praćenje aktivnosti neprijatelja u odstupanju* počelo je čim su naše jedinice oslobodile Knin. 4. decembra, i odvijalo se u vremenu od 5 do 9. decembra 1944. Kao i u trećoj etapi neposredne vazduhoplovne podrške u kninskoj operaciji, tako je i ova treća faza podrške bila ometana nepovoljnim meteorološkim uslovima. Dejstva su se, praktično, odvijala kao neposredna podrška samo jedinicama 13. i 35. divizije, koje su vršile pritisak na komunikacije Knin - Bihać i Knin - Gospić. Te jedinice su sprečavale povlačenje neprijateljevih snaga iz Knina i. istovremeno, napadale i kvislinške garnizone u okolini. Tako su 6. decembra raketirani utvrđeni neprijateljevi položaji u Gračacu, u kome su se nalazili delovi 383. puka nemačke 373. legionarske divizije. U izveštaju 2. eskadrile (operacija br. 16. iz Kanea; vođa šestorke 'harikena' komandir eskadrile kapetan Cenić, pratioci - poručnik Majcen, kapetan Jež, zastavnik Todorović, vodnik Krsnik i vodnik Pavičić) stoji:

„Napad na pomenuti cilj bio je izvršen između 09.50 i 09.55 čas. 4 aviona su izvršila napad iz pravca sever - jug pikiranjem sa 5.000 stopa i to salvom od 4 rakete koje su sve pale u područje cilja, ali rezultat napada nije bio osmotren. Vođa kap. Cenić, sa pratiocem zast. Todorovićem, je u isto vreme napao u niskom letu jednu topovku poziciju sa jednim topom od 40 mm i dva do tri kamiona na prostoru severno od područja cilja. Rezultat neosmotren. Umerena lagana p. a. vatra, gađanje netačno. Oblačnost 7/10 na 10.000 stopa, ali svega 800-1.000 stopa nad morem“!¹⁴¹

Premda je kninska operacija završena 4. decembra oslobađanjem Knina, a 9. decembra je i konačno oslobođena Dalmacija, razbijanjem delova 264. i 373. divizije, avijacija je nastavila da i dalje dejstvuje u širem rejonu kninske krajine. Tako su 11. decembra jedan par iz 1. eskadrile (operacija br. 207) i jedan par iz 2. eskadrile (operacija 45 sa Visa) izvršavali zadatke nad komunikacijama Otrić - Donji Lapac - Bihać i Otrić - Gračac. Severno od Otrića napadnuta je i razbijena kolona od oko 20 kamiona, od čega je deset kamiona uništeno, a kolona prepolovljena ušla u Donji Lapac, u kome je takođe bila napadnuta.

S obzirom da su i nad viškim aerodromom vladali nepovoljni meteorološki uslovi. tek u popodnevним časovima idućeg dana. 12. decembra, jedno odeljenje iz 2. eskadrile i jedan par iz 1. bili su upućeni na zadatak, ali su takode bili opozvani neposredno po poletanju.

¹⁴¹ Op. cit., dok. 164 (str. 299)

Dejstva u mostarskoj operaciji

Prema Planu štaba 8. korpusa NOVJ od 4. februara 1945. mostarska operacija trebalo je - s otpočinjanjem dejstva 6. februara u 07.00 časova - da se odvija na sledeći način:

- glavne snage, koje su činile 9. divizija (s juga) i 26. divizija sa Artiljerijskom grupom i Tenkovskom brigadom (sa zapada) uz podršku avijacije, napadaju Široki Brijeg, presecajući odstupnicu neprijatelju kod Knežpolja (sa severa) i sprečavajući intervenciju iz Mostara:

- napad na Mostar, posle pada Širokog Brijega, izvršiti koncentrično sa 19. divizijom NOVJ (ojačanom 12. brigadom 29. divizije); dejstvovati između Neretve i Mostarskog blata: 29. divizijom osloboditi Nevesinje, pa pravcem preko Blagaja za Mostar i Kljuna - Zimlje obuhvatiti Mostar sa istočne strane i preseći neprijatelju odstupnicu, i

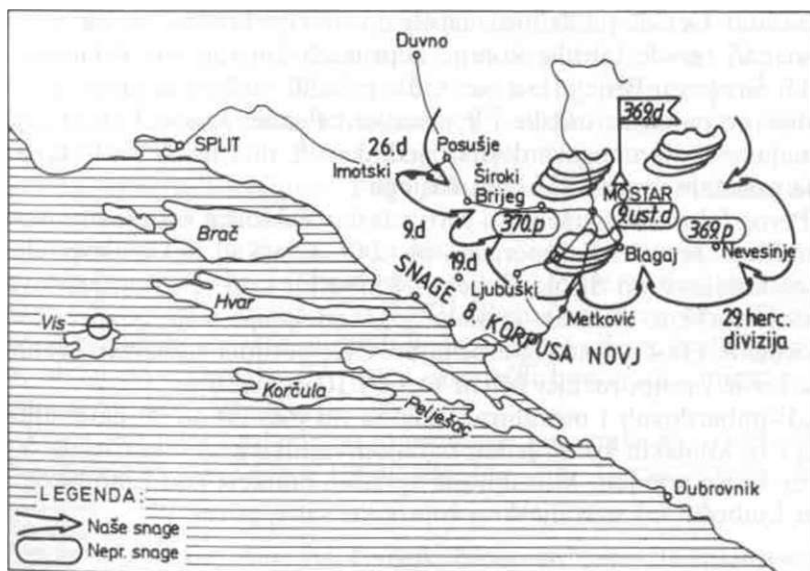
- 11. brigada 29. divizije na Prenju zatvara pravce Mostar - Konjic i Nevesinje - Konjic, a 3. brigada 26. divizije pravac Široki Brijeg - Rakitno.

U mostarskoj operaciji avijacija je (šema 4) učestvovala:

- 1) u vazduhoplovnoj pripremi operacije od 31. januara do 3. februara 1945;

- 2) u neposrednoj vatrenoj zaštiti, od 4 do 14. februara, i

- 3) u praćenju neprijateljeve aktivnosti u odstupanju, od 15 do 17. februara.



Dejstva u mostarskoj operaciji (6. - 14. februara 1945)

Piloti 1. i 2. eskadrile su nad širim rejonom Mostara, a posebno nad komunikacijom Mostar-Sarajevo, izvršavali zadatke i u novembru i decembru 1944.

/) *Vazduhoplovna priprema mostarske operacije* otpočinje 31. januara, jedan dan pošto je Vrhovni Štab NOV i POJ naredio Štabu 8. korpusa NOVJ da oslobodi Široki Brijeg, Mostar i Nevesinje. U okviru vazduhoplovne pripreme avijacija je izvršavala izviđačke zadatke i dejsvovala po živoj sili. komunikacijama, borbenoj tehnici, kasarnama. štabovima, uporištima i drugim ciljevima neprijatelja.

Prvi ratni zadatak u ovoj operaciji izvršen je 31. januara kada su jedno odeljenje 1. eskadrile i dva odeljenja 2. eskadrile dejsvovali nad Mostarom i Širokim Brijegom.

Četvorka 1. eskadrile (operacija br. 240; piloti - potporučnik Milan Srdanović i pratioci - zastavnici Marjan Semolič. Radovan Radulović i Mehmedalija Lošić - bombardovali su jednu veliku zgradu u Širokom Brijegu i mitraljirali četvora oklopna kola i četiri kamiona kod Bivoljeg brda.

U prvom izlasku piloti 2. eskadrile (operacija br. 69. sa Visa: piloti - poručnik Branivoj Majcen, i pratioci - vodnik Nenad Krsnik, kapetan Franjo Jež i poručnik Bogomil Pepel) uspešno su izvršili zadatak napadnuvši neprijateljeve ciljeve u Širokom Brijegu:

„Položaj javljenog skladišta napadnut sa 4 rakete, 1 zgrada zapaljena. 4 rakete ispaljene na zgradu štaba sa direktnim pogocima. 8 raketa ispaljeno na zgrade fabrike, za koje se javlja da se upotrebljavaju kao barake“!¹⁴²

U drugom izlasku (operacija br. 70; vođa formacije kapetan Aleksandar Cenić) piloti nisu uspeali da otkriju bunker, te su umesto toga napali zgrade fabrike koje je neprijatelj koristio kao skladišta.

U Širokom Brijegu su se tada nalazili delovi nemačkog 370. pešadijskog puka, 2. brdske i 9. ustaške brigade, kao i „Crna legija“. Avijacija je potpomagala dejsva jedinica 9. divizije NOVJ. koja je držala položaje prema Širokom Brijegu.

Prvog februara izvršena su četiri izlaska: četvorka koju je predvodio major Đuro Ivanišević (operacija br. 241. 1. eskadrile) dejsvovala je nad komunikacijom Široki Brijeg - Ljubuški, koji je i bombardovan. Uspešni borbeni zadatak izvršilo je i odeljenje koje je predvodio potporučnik Hinko Šoić (operacija br. 242; pratioci zastavnik Mehmedalija Lošić i potporučnici Milan Delić i Rudi Luidi):

„Bombardovali i mitraljirali kolonu od oko 20 do 30 natovarenih konja i 10 konjskih kola i jedan bataljon vojnika kod sela Čitluk. Veći broj uništen i pobijen. Mitraljirane zgrade i bunker kod Ljubuškog. U gradu Ljubuški od mitraljeske i topovske vatre požar“!¹⁴³

Op. cit, dok. 221.

¹⁴⁵ Op. cit, dok. 225 (sir. 424)

Neposredno posle bombardovanja. nad tim ciljevima dejstvovala su i dve sekcije šestorke 2. eskadrile (operacija br. 26. iz Kanea: piloti I sekcije - Cenić, Ratkovčić i Todorović i II sekcije - Majcen. Jež i Pavičić). Prilikom ovog zadatka šestorka je izbacila 16 raketa po 30 kg i osam raketa po 12,5 kg:

„Sekcija sa vođom kapetanom Cenićem započela izviđanje u 14.40 čas. kod Širokog Brijega. Pronašli jedan kamion na putu južno od Mostara, koji je bio pogođen od mitraljeske vatre. Nekoliko minuta kasnije opazili oko 50 - 100 neprijateljskih vojnika koji su se kretali cestom u južnom pravcu, počeli bežati u zaklon ali su bili mitraljirani i naneseni gubici. Zatim izvršili raketni napad na samostan u Humcu. gde su po podacima Štaba 118. nemačke divizije, postigli 8-9 direktnih pogodaka u zgradu, zgrada zapaljena i teško oštećena. Sleteli u Canne u 15.55 čas.

Sekcija por. Majcena je započela izviđanje kod Ljubuškog u 14.45 čas. Nisu osmotrili nikakvo kretanje na putu: Ljubuški - Mostar - Široki Brijeg, pa su napali samostan u Širokom Bregu. 8 direktnih pogodaka u samostan. 4 u jednu drugu zgradu blizu samostana. Velike vatre sa stubovima dima izbile posle napada i piloti izjavljuju da je samostan teško oštećen. Vreme je bilo lepo. sumaglica na moru na 3.000 stopa”!¹⁴⁴

Izviđanje pomenutih komunikacija i mesta i dejstva nastavljena su i idućeg dana, 2. februara, kada su letele dve četvorke 1. eskadrile (operacije br. 243. i 244) i dve četvorke 2. eskadrile (operacija br. 73. i 74. sa viškog aerodroma). Piloti 'harikena' tukli su i manastir u Humcu, s obzirom da se u zvoniku nalazilo mitraljesko gnezdo, koje je otvorilo vatru na drugo odeljenje.

U preostala dva dana vazduhoplovne podrške piloti su 4. februara izviđali od Ljubuškog do Sarajeva (operacija br. 75. sa Visa. voda šestorke poručnik Miloš Marinović). kao i u II izlazu (operacija br. 76/Vis, voda šestorke takođe Marinović)¹⁴⁵. U III izlazu trojku 'harikena' je predvodio kapetan Cenić. koja je takođe ponovo pretrpela jaku PA-vatru iz manastira Humac, kao i južno od Mostara, posle raketiranja kolone vozila kod sela Čitluk.

Istog dana, 4. februara, dejstvovala su i tri formacije 'spitfajera'. U I izlazu (operacija br. 245) par pilota izviđao je vreme na komunikaciji Mostar - Sarajevo - Zenica, a u II i III izlazu (operacije br. 246. i 247) piloti 1. eskadrile uspešno su tukli neprijateljeve ciljeve kod Ciganskog Sela, ali su svi zbog jake PA vatre promašili bombardovanje tvornice duvana u Širokom Brijegu.

Petog februara nastavljeno je izviđanje komunikacije od Mostara, preko Sarajeva do Zenice (operacija br. 248. 1. eskadrile), ali su

Op. cit., dok. 226 (str. 425).

Prva šestorka sastava: Marinović, Završnik. Zdrajevski. Vlahov. Dvorski i Antončić, polele je u I izlasku u 07.27 sa Visa, a u II izlasku, u istom sastavu, takođe sa viškog aerodroma, u 13.50 časova.

u II i III izlasku sa polovičnim uspehom, bombardovani ciljevi u Širokom Brijegu (operacije br. 249. i 250). U IV i V izlasku (operacije br. 251. i 252) uspeh je, takođe, bio polovičan.

Međutim, dejstva pilota 2. eskadrile, toga dana, bila su znatno uspešnija u izvršenju dva izlaska (prvi - operacija br. 80. sa Visa, i drugi - operacija br. 28. iz Kanea).

U izveštaju 2. eskadrile o dejstvima 'harikena*' (operacija br. 80, vođa petorke poručnik Marinović) pri pružanju podrške jedinicama 12. brigade 26. NO divizije protiv 9. ustaške brigade koja je bila na Ciganskom brdu, stoji:

„8 raketa ispaljeno na neprijateljske položaje na Ciganskom Brdu, sve rakete u cilju sa neosmotrenim rezultatom. 12 raketa ispaljeno na zgrade fabrike duvana u Širokom Brijegu sa više direktnih pogodaka na okolnim kućama i barakama. Umerena p. a. vatra. 20 mm"!¹⁴⁶

S obzirom da su jedinice 9. divizije oslobodile Ljubuški, avijacija je izvidala i tukla neprijatelja pri njegovom povlačenju ka Mostaru. Neposredno posle bombardovanja neprijateljevog položaja kod Ciganskog brda, komandir 1. eskadrile, koji je predvodio četvorku, bio je pogođen preciznom PA-vatrom:

„Svi pogoci u selo u označeno mesto i ciljeve. Posle bombardovanja 3 napada topovima i mitraljezima. Jaka 20 m/m p. a. vatra. Vođa dobio pogodak u stabilizator"!¹⁴⁷

To je bila operacija br. 246, a u četvorci 'spitfajera' bili su: potporučnik Hinko Šoić, zastavnik Mehmedalija Lošić, potporučnik Milan Delić i poručnik Nedeljko Pajić.

2) *Neposredna vatrena podrška mostarske operacije* otpočela je 6. februara, premda su i 4. i 5. februara dejstva avijacije bila sličnog karaktera. Međutim, 4. februara je Štab 8. korpusa NOVJ razradio plan operacije koji je, ukratko, sadržavao sledeće zadatke: napasti i osloboditi Široki Brijeg i Mostar, uz presecanje odstupnice neprijatelju prema Sarajevu.

U skladu sa ovim planom, i avijaciji su izdati odgovarajući zadaci, a jedinice 8. korpusa otpočele da nastupaju prema objektima i rejonima napada.

Neposredna vatrena podrška mostarske operacije odvijala se u tri etape: prva, od 6 - 7. februara; druga, od 8 - 12, i treća. 13. i 14. februara.

U prvoj etapi neposredne vatrene podrške piloti 1. eskadrile imali su slabije rezultate (operacije br. 253, 254. i 255) zbog nedovoljne koordinacije dejstava jedinica na zemlji i avijacije. Šestog februara jedinice 26. divizije uspele su da ovladaju samo spoljnim utvrđenjima Širokog Brijega, ali nisu uspele da prodru unutra, jer je neprijatelju

¹⁴⁶ Op. cit. dok. 238

¹⁴⁷ Op. cit. dok. 234.

pristigla pomoć iz Mostara. U I izlasku (voda četvorke, poručnik Nedeljko Pajić) bombardovan je samostan u Širokom Brijegu, iz koga su djelovali srednjom PA vatrom. U II izlasku (voda četvorke, major Duro Ivanišević) piloti su opozvani sa zadatka, jer komanda 1. eskadrile nije imala tačne podatke o razvoju situacije na bojištu, a u III izlasku potporučnik Hinko Šoić, sa pratiocem, vršio je taktičko izviđanje na komunikaciji Mostar - Široki Brijeg.

Istog dana. 6. februara, šestorka 'harikena' 2. eskadrile (voda, poručnik Miloš Marinović) pružala je blisku podršku jedinicama 26. divizije.

„Napali sa 22 rakete jedan javljeni protivtenkovski položaj na Širokom Brijegu sa odličnim pokrićem na prostoru cilja, opažena jedna veća eksplozija. Postignuta 2 direktna pogotka sa 2 rakete u fabriku duvana.

Naši gubici: Verovatno uništen jedan protivtenkovski položaj, oštećena fabrika duvana“!^{us}

Drugog dana prve etape neposredne vatrene podrške nad ciljem, uglavnom iznad Mostara i komunikacijom ka Širokom Brijegu, piloti 1. eskadrile (operacije br. 256. i 257; vode formacija major Ivanišević i potporučnik Deliće) bombardovali su neprijateljeve ciljeve, dok su piloti 2. eskadrile (operacije br. 85. sa Visa; voda petorke kapetan Cenić) vršili taktičko izviđanje nad komunikacijom Mostar - Sarajevo. Ti zadaci izvršavani su, takode, u nešto složenijim meteorološkim uslovima. Nad celim rejonom dejstava oblačnost je iznosila 9/10: donja baza oblaka nad Mostarom iznosila je 300, a nad Širokim Brijegom 150 metara.

Druga etapa dejstava odvijala se od 8. do 10. februara. U jeku druge etape, odnosno od 10. februara. Štab 281. vinga BAF naredio je 2. eskadrili da koristi i aerodrom Prkos kod Zemunika, te da joj izdaje zadatke nad ostrvima i obalnom pojasu u severnom Jadranu, prepuštajući pilotima 1. eskadrile veće učešće u mostarskoj operaciji.

Osmog februara u tri izlaska (operacije br. 258. 259. i 260) piloti 1. eskadrile, sa ukupno 12 aviona, uspešno izvršavaju zadatke nad Mostarom i dejstvuju po ciljevima u selima: Ilići, Vlahovići i Miljkovići. Devetog februara, takode u tri izlaska (operacije 261, 262. i 264) leti se nad komunikacijom Mostar - Sarajevo - Zenica i dva puta tuče železnička stanica u Mostaru. U izveštaju posada 'spitfajera* koje je predvodio komandir eskadrile pilot Šoić, stoji:

„Svi avioni (8 bombi) pogodili stanicu, koja je bila puna teretnih vozova“!¹⁴⁹

I 10. februara, poslednjeg dana dejstava druga etapa neposredne vatrene podrške, ostvaren je veliki borbeni učinak. U operaciji br. 266. piloti 'spitfajera' su bombardovali ciljeve po parovima:

"" Op. cit. dok. 242.
Op. dt. dok. 246 (str. 468)

„Cilj u Blagaju (Šoić - Paić) pogođen je i po izveštaju načelnika brigade¹ koja je tu operisala, ubijeno je 67 nemačkih vojnika. Cilj u Buni (Gavrilović - Vrabich) daleko promašen. Cilj u Ilici (Ivanišević - Semolić): dve bombe u cilj!"¹⁵¹

Osim ove šestorke, 10. februara je dejstvovao i par 'spitfajera', koji je izviđao vreme nad komunikacijom Mostar - Sarajevo - Zenica (operacija br. 265), kao i odeljenje 'harikena' (operacija br. 89) iz detašmana koji je još bazirao na Visu. Piloti te Četvorke (Marinović, Krsnik, Vlahov i Zdrajevski) uspešno su izvršili zadatak, o čemu u izveštaju 2. eskadrile stoji:

„Oko 2 km istočno od železničke stanice Pazarić napali i želj. voz sa 2 lokomotive i 20 vagona napunjena materijalom, od kojih 6 sa kamionima - sa 16 raketa. Jedan direktan pogodak na vodeću lokomotivu prouzročio oblak crnog dima i pare i zaustavio voz. 2 bliska pogotka na drugu lokomotivu verovatno je oštetila. Najmanje 3 rakete pale među vagone. Malo podalje želj. pruga porušena sa 1 direktnim pogotkom. Lagana mitraljeska vatra sa voza. Jedna lokomotiva sa 3 vagona primećena na željez. stanici Konjic, ali nisu napali jer je municija bila istrošena. Lagana p. a. vatra iz Željuše i Tarčina!"¹⁵²

Jedanaestog i 12. februara 1 eskadrila nije dejstvovala ubojnim sredstvima, jer je 11. februara izviđana meteorološka situacija od Mostara do Zenice, a 12. je šestorka 'spitfajera' bila opozvana sa zadatka zbog loše meteorološke situacije, a trebalo je da bombarduje nemačko-ustaške snage na prostoru Miljkovići - Blagaj - Buna.

Treća etapa neposredne vatrene podrške u mostarskoj operaciji, u dane 13. i 14. februara, otpočela je sasređenim udarom pilota, koji su u pet izlazaka bombardovali naznačene ciljeve: u selu Raštani (operacija br. 270; piloti Pajić i Tomšić); u selu Cim kod Mostara (operacija br. 271; piloti Ivanišević, Semolić i Radulović); u selu Kazan (operacija br. 272; piloti Delić i Okanović), u selu Vihovići (operacija br. 273; piloti Srdanović i Vrabich) i u selu Ilici (operacija br. 274; piloti Šoić i Lošić). Te formacije 'spitfajera' bombardovale su ciljeve od 09. 30 - 11.25 časova.

U isto vreme, nad komunikacijom je dejstvovala i formacija 'harikena' (operacija br. 94. sa viškog aerodroma), čiji su piloti Marinović, Antončić i Vlahov mitraljirali jedan voz kod Jasenjane, a onda preneli vatru na drugu kompoziciju od 30 vagona, čiju lokaciju su im javili radio-vezom piloti 'spitfajera'. koji nisu mogli da dejstvuju, jer su leteli bez municije i išli na sletanje.

Mostar je oslobođen 14. februara do 19. časova, a u prepodnevnom časovima Četvorka 'spitfajera' (operacija br. 275) pružala je lovačku zaštitu formaciji 'harikena' (operacija br. 95. sa Visa) koja je vršila

¹⁵⁰ U ovom delu je uspešne akcije izvodila 13. brigada 29. narodnooslobodilačke udarne divizije.

¹⁵¹ Op. cit, dok. 249.

¹⁵² Op. cit. dok. 250.

taktičko izviđanje i raketiranje ciljeva na komunikacijama Mostar - Sarajevo.

Pri taktičkom izviđanju komunikacije Mostar - Sarajevo formacija 'harikena' je ostvarila veliki uspeh prilikom dejstva, ali je i sama pretrpela gubitke:

„Kolona kamiona koja se protezala od Busovače do nekoliko milja južno od Kiseljaka u intervalu od 100 - 150 metara, kretajući se u severoistočnom pravcu bila je primećena i napadnuta sa 11 raketa, više direktnih i bliskih pogodaka, nakon napada primećena eksplozija i stubovi crnog dima do 200 metara visine. 1 avion oštećen od eksplozije vlastite rakete, 1 avion od jake neprijateljske p. a. odbrane, koja je bila otvorena na avione iz same kolone i sa okolnih brda. Avion vođe por. Marinovića¹⁵³ se morao prisilno spustiti u blizini Bugojna.

Četvorka 'spitfajera', koju je predvodio potporučnik Milan Srdanović, bombardovala je teretni voz u stanici Ilidža, a drugi voz u blizini Blažuja. Kako su se teretni vagoni nalazili u stanici Obrovac, to su piloti i ovde izvršili napad, a isto tako mitraljirana je i kolona automobila kod Mostara.

Neprijateljevi ciljevi tučeni su i kod Rodoča, kao i na koti Hum.

O učešću 1. i 2. eskadrile u mostarskoj operaciji Ante Biočić, načelnik štaba 26. divizije rekao je:

„Odmah 31. januara avijacija je počela da dejstvuje po neprijatelju. I dok su se ostale jedinice, do 6. februara, prikupljale za napad, Nijemci su osjetili, kako u Širokom Brijegu, tako i kolone u pokretu, naročito na putu i pruzi od Mostara ka Sarajevu, preciznost naše avijacije...

Široki Brijeg je bio tvrd orah. naročito utvrđene zgrade. Naši avioni su ih prosto u prozore gađali. Borci su ih ubrzo nazvali „našim bombašima“.

Vidjeli smo kako leti u vazduh kompozicija sa municijom. Dolazak i intervencija 359. puka iz Sarajeva je usporena i stvoreno je vrijeme da se naša 9. divizija razvije i odbije ovaj puk i omogući nesmetan napad na Mostar.

U požaru eksplozije i konačnog uspjeha u svim fazama borbi za Mostar, avijacija je pridonijela svoj puni udio“.

3) *Praćenje neprijateljeve aktivnosti u odstupanju*, odvijalo se neposredno posle oslobođenja Mostara 14. februara, odnosno od 15-17. februara. To je, uglavnom, bilo taktičko izviđanje na komunikacijama koje od Mostara vode na sever, kao 15. februara (operacija br. 277: piloti Tomšić i Semolić), a isto tako i bombardovanje neprijateljevih

¹⁵³ Ovaj izveštaj, koji su dali pratioci Završnik i Antončić, nije tačan u lociranju napadnute neprijateljeve kolone i mesta gde je oboren vođa. poručnik Marinović. sleteo. Po njegovom iskazu, kolona se kretala drumom Ilidža - Busovača. u napad je izvršen na onaj njen deo koji se nalazio nekoliko kilometara ispred Kiseljaka. On se, pak, nije spustio blizu Bugojna, nego kod sela Bukovica u dolini Lepenice, levo od puta Ilidža - Kiseljak. Na vis je. pošto su ga pronašle jedinice 5. korpusa NOVJ. stigao 25. februara 1945, odnosno, posle II dana, posle čega je iz 2. eskadrile odsustvovao sve

¹⁵⁴ do 6. aprila 1945.
Op. cit; dok. 260.

ciljeva u okolini Sarajeva (operacija br. 278; piloti - Ivanišević, Semolič, Pajić i Luidi), kada su uspešna dejstva omeli loši vremenski uslovi.

Istog dana, 15. februara, loše vreme je omelo i izvršenje zadatka pilota 2. eskadrile (operacija br. 96. sa Visa i operacija br. 32. sa aerodroma Kane).

Loši vremenski uslovi trajali su i 16. februara, a idućeg dana piloti 1. eskadrile su. nadletevši severni deo komunikacija Mostar - Konjic, leteli do Konjica čime se, u stvari, završava i treća faza vazduhoplovne podrške - praćenje neprijateljeve aktivnosti u odstupanju. Posle mostarske operacije deo nemačkih i kvislinških snaga, koje su branile Mostar i okolna uporišta, povukao se ka Konjicu i Ivan-sedlu.

Baziranje na aerodromu Vis

Mogućnost korišćenja ostrva Vis kao lokacije pogodne za aerodrom zainteresovala je i Vrhovni štab NOV i POJ, koji je, 13. novembra 1943, Operativnom štabu odbrane Visa uputio sledeće naređenje:

„Ispitajte aerodrom na Visu da li može da se spusti naš avion. Naši avioni imaju crvenu petokraku zvezdu, neki imaju jugoslovensku zastavu sa petokrakom zvezdom na belom polju. Javite da ne pucaju!”¹⁵⁵

S obzirom da nije stizao odgovor. Vrhovni štab NOV i POJ bio je prinuđen da naređenje ponovi više puta:

„Javite, konačno, postoji li aerodrom na Visu!” (17. novembar, u 08.00 časova);

„Naređujem da vidite ima li bilo kakav aerodrom na Visu!” (20. novembar, u 08.15 časova);

„Po četvrti put. postoji (li) na Visu aerodrom”? (20. novembar, u 13.20 časova);

„Po peti put vam naređujem izvestite nas postoji li na Visu aerodrom, tačno gde i u kakvom stanju, potreban je za hitnu potrebu!” (22. novembar 1943, u 16.15 časova)”¹⁵⁶

Štab 1. vazduhoplovne baze u to vreme 14. novembra 1943. u izveštaju Vrhovnom štabu NOV i POJ navodi da treba razmatrati mogućnost o prebaziranja na Vis, jer je tada u Livnu bilo teško sačuvati avione. Zato je Komanda mesta Vis odredila 21. novembra komisiju koja će pronaći teren na Visu pogodan za izgradnju aerodroma. Komisija je, naime, pregledala dva polja: Velo polje, koje je bilo dugo 1500. a široko 600 metara, i Dračevo polje, koje je bilo duplo manjih dimenzija. Oba polja bila su, međutim, zasađena vinovom lozom, pa je izabrano Dračevo polje, jer je podloga bila tvrđa, a sredinom je vodio put Vis - Komiza:

„Dračevo Polje: 1) Polje se proteže isto kao i Velo-Polje po dužini od oko 700 do 800 m u pravcu E - W, a po širini od 350 - 400 m u

¹⁵⁵ Arhiv VII. k. 2021. reg. br. 1/1.

¹⁵⁶ Op. cit., k. 2021. reg. br. 1/2-13.

pravcu N - S... 4) S obzirom na malo prostranstvo i pravac uzdužne ose polja, mogao bi se ovaj teren koristiti kao aerodrom samo za aeroplane koji imaju kratak uzlet i aterisaž"!¹⁴

Posle događaja u Livnu i Glamoču, kad je avion 1. vazduhoplovne baze F. L. 3 spaljen, a 27. novembra uništen i Do-17, Vrhovni štab je, 19. decembra 1943. naredio Štabu odbrane Visa:

„Uredite hitno na Lastovu i Visu aerodrom gde bi se mogli spuštati naši avioni. Ovih dana stižu naši avijatičari tamo, pomognite sa najhitnijim prebacivanjem"!¹⁵⁸

Sredinom marta 1944. u Pliškom polju, koje se nalazilo sa južne strane puta Vis - Komiža i Velog polja, i na kome je prethodno bio britanski garnizon uređeno je letelište na koje su mogli da sleću avioni za vezu. Međutim, kako letelište nije bilo pogodno za kasnije baziranje borbene i transportne avijacije, to su saveznici preduzeli mere da se na Visu sagradi bolji aerodrom sa metalnim zastorom, pa su na Vis uputili jednu stručnu komisiju, o čemu je Štab Mornarice NOVJ, 23. marta 1944, izvestio Vrhovni štab NOV i POJ:

„23. marta na Vis stigla saveznička tehnička komisija za gradnju staza za spuštanje lovačkih aviona. Namera držanja izvesnog broja lovaca na Visu i omogućavanja dopune pogonskog materijala i time povećanja akcionog radijusa aviona. Dužina staze 1200, širina 60 metara. Početak rada za četiri sedmice. Trajanje rada sedam dana. Molimo hitno odobrenje"!¹⁵⁹

Povodom ovog traženja Štaba Mornarice NOVJ. Vrhovni štab je dva dana kasnije, 25. marta 1944, poslao sledeće obaveštenie:

„Još davno smo dozvolili gradnju aerodroma na Visu"!

U međuvremenu, na letelište na Pliškom polju sleteo je prvi avion, koji je, istog dana, 12. aprila, trebalo da se vrati nazad u Bari. Na žalost, pilot je doživeo udes:

„12. ovog meseca donio je neku poštu jedan američki lovac-bombarder koji se pri uzletanju zapalio i pao na II četu bataljona I brigade, gdje je nastradalo: devet drugova mrtvih, pet ranjenih"!¹⁶¹

Za devet dana. od 18. do 25. aprila 1944. zajedničkim snagama naših, britanskih i američkih vojnika završena je izgradnja aerodroma. Prvo je iskrčena površina od 27 hektara u Velom polju, skinut sloj humusa, nivelisana i nasipana površina koja je zatim popločana rešetkastim metalnim pločama. Dimenzije ove poletno-sletne staze bile su: dužina 850 metara, a širina 40. sigurnosna produženja na oba kraja piste iznosila su po 150 metara.

Dimenzije poletno-sletne staze omogućavale su nesmetano poletanje i sletanje transportnim avionima, motornim i dvomotornim bombarderima. lovcima i lovcima-bombarderima. Ipak. u jednom izveštaju Komanda 1. eskadrole NOVJ se kritički osvrće na viški aerodrom:

Zbornik NOR. lom X, knj. I, dok. 17.

" Op. cit., k. 2021. reg. br. 491-B.

Arhiv VII k. 2072. reg. br. 8/1-2

^{1A)} Op. cit., k. 2072. reg. br. 8/35-2

Iz izveštaja Štaba 26. NOU divizije Štabu 8. korpusa NOVJ od 13. aprila 1944: Zbornik NOR tom V, knj. 26. dok. 55.

..Aerodrom Kane (Canne) i Vis su jedva zadovoljavajući po svom uređaju. Postoji samo jedna pruga za poletanje i sletanje i bočni vetrovi su česti uzroci nezgoda. Teren van pruge je potpuno neuređen i svako najmanje skretanje je neminovan lom aviona. Željezna podloga para gume na točkovima. Oba ova letelišta su možda najslabija od svih koje BAF upotrebljava!"¹⁶²

Sem bočnih vetrova i opasnosti koje je pružao neuređeni teren i pretpolja, na viškom aerodromu nisu postojali uređeni, nego improvizovani - ali u ratnom smislu pripremljeni - prelazni, bočni i prilazni pojas sigurnosti. Staze za sletanje po nuždi bile su na svim viškim poljima. Posle povratka velikih formacija, oštećeni saveznički avioni su sletali gde god su mogli, ili kada nisu imali gde - stropoštavali su se u more. pošto se posada prethodno spasla padobranima, a Mornarica NOVJ je odmah upućivala po njih Čamce i brodice.

Stajanke za avione delom su bile popločane rešetkastim zastorom, dok su rulne staze od stajanke do PSS bile ili malo više nasute kamenjem, ili bile bez njega.

Meteorološki uslovi su, takođe, uticali na izvršavanje borbenih zadataka. Posle obilnih kiša pomoćno letelište u Pliškom polju ponekad i ono popločano u Velom polju, bilo je poplavljeno:

..Poslednji put padala je jaka kiša, aerodrom je bio raskvašen. pa se, i pored toga, što je bila rasprostrta čelična mreža po njemu, jedan 'liberator' zaglavio u blato i tako zakrčio čitav aerodrom. U međuvremenu pojavilo se još osam američkih bombardera, oštećenih i koji više nisu imali benzina da se dokopaju Fode i drugih aerodroma u Italiji, nego su ovde pokušali da se spuste!"¹⁶³

Viški aerodrom nije imao stalni, nego improvizovani noćni start. Neposredno borbeno obezbeđenje bilo je briga naših jedinica - 26. divizije. Mornarice NOVJ, kao i vojnika i avio-mehaničara skvadrona koji su bazirali na njemu. Saveznici su obezbeđivali potpuno vazduhoplovnotehničko i materijalno snabdevanje. Na viškom aerodromu izvrsno je funkcionisala meterološka služba, u kojoj je. pored britanskih, bilo i jugoslovenskih meteotehničara i sinoptičara.

Na aerodromu su, pored navedenih, funkcionisali i saveznička komanda, odnosno RAF Station Vis, sa operativnim centrom i drugim odeljenjima iz Štaba 281. vinga BAF. zatim Kontrolno-obaveštajni centar i jedinica za osposobljavanje aviona. Na Visu se. isto tako, nalazilo i Vazduhoplovno odeljenje Vrhovnog štaba NOV i POJ. koje, međutim, nije imalo nikakvu jurisdikciju, niti operativni upliv na aerodromske službe, ili izdavanje zadataka našim eskadrilama.

U periodu od 12. aprila do 18. avgusta 1944 - kada je 1. eskadrila izvršila svoj prvi ratni zadatak - na Visu je bio baziran ograničen broj aviona 281. vinga BAF. U maju, kada su jedinice NOVJ otpočele da sa Visa vrše desantne prepade na Mljet i Korčulu, a naročito na Šoltu (9-11. maj 1944) i ostrvo Brač (31. maj - 5. jun), na viškom aerodromu

¹⁶² Zbornik NOR tom X. knj. 1, dok. 177.

¹⁶³ Vladimir Dedijer. Dnevnik, knj. 3, sir. 223

baziraju avioni iz 6,32. i 249. skvadrona Air Headquarters, Eastern Mediterranean (Vazдушna komanda istočnog Mediterana). Avioni su bazirali samo danju, a preko noći bi ostajao samo jedan detašman. u početku po jedan flajt 6. skvadrona namenjen za izviđačke zadatke iznad ostrva i priobalnog pojasa. Izviđanje se vršilo u dva maha - u svitanje i sumrak. U julu i avgustu jedinice NOVJ izvode dejstva većeg obima, što je zahtevalo i veće angažovanje savezničke avijacije, posebno neposredno posle neuspelog desanta na Drvar, 25. maja 1944.

Na viškom aerodromu naše eskadrile su bazirale:

- 1. eskadrila NOVJ: detašman od 19. avgusta 1944. do 4. januara 1945; kompletna jedinica od 31. januara¹⁶⁴ do 9. aprila 1945;
- 2. eskadrila: detašman od 20. oktobra 1944 do 18. februara 1945;¹⁶⁵

Sa ovog aerodroma 1. i 2. eskadrila su izvršavale veći deo zadataka u operacijama za oslobođenje Dalmacije, u mostarskoj operaciji, kao i u dejstvima u drugim delovima Jugoslavije.

Na viškom aerodromu bazirali su, ili sletali radi dopune gorivom, i ostali skvadroni 281. vinga BAF.

Naredbu za prebaziranje kompletne 1. eskadrile NOVJ na Vis doneo je Štab 281. vinga BAF 1. januara 1945, pošto je istog dana dobio naređenje od Glavnog štaba BAF.¹⁶⁶

Pored toga što je sa Visa izvršavala značajne ratne zadatke, avijacija je, istovremeno, služila i kao vrlo važan element protivvazdušne odbrane ostrva. Ona se uklapala u već pripremljenu protivdesantnu odbranu ali i odbranu od napada sa mora. I PDO i odbrana od napada sa mora organizovane su posle 20. januara 1944. odnosno posle odluke Vrhovnog komandanta NOV i POJ da se Vis uporno i odlučno brani:

„Utvrđite ostrvo. Postavite prepreke i mine. Tražite pomoć od saveznika u artiljeriji, tenkovima i protivavionskim sredstvima. Uspostavite vezu sa saveznicima da vas u najodlučijim momentima odbrane podrže avijacijom i mornaricom, a u slučaju nužde, evakuišite se!”¹⁶⁷

Okosnicu protivdesantne odbrane na Visu činio je niz dobro raspoređenih fortifikacijskih objekata. Prepreke koje su postojale na ostrvu, kao i oko Dračeva polja, bile su napravljene od dva reda bodljikavih žica na međusobnom odstojanju od 30 metara. Prvi red činile su tzv. Brinove spirale, a drugi, koji je bio bliži mitraljeskim gnezdim, bila je tzv. Flandrijska ograda.

Po prvobitnoj zamisli inženjera, koji su izrađivali uputstva, dok su utvrđivanje vršili omladinski bataljoni, bilo je predviđeno da se

¹⁶⁴ Pokret prvih delova započeo je 16, a prebaziranje je završeno preletom svih aviona 31. januara. Medutin\ u Italiji je ostao jedan detašman od 5 oficira, 53 podoficira i boraca, 38 kamion" * radio-kola, a bilo je prebazirano: 27 oficira, 154 podoficira i 165 boraca, 'spitf? . automobila i 2 motocikla, odnosno 3/4 materijala eskadrile.

Aerodrom Pr' ^od Zadra, služio je od 10. februara do 1. marta kao baza za dopunu gor , dok je aerodrom Kane za 2. eskadrilu bio glavna baza za izvršavanje operacija

H.Q.B.A .O. 235. 1st Jan.; Arhiv VII, k. 1466/B. reg. br. 20/2.

' Arhiv V f k. 2072. reg. br. 13/2.

postave četiri reda engleskih odskočnih mina. Pošto ih je bilo u manjim količinama, postavljene su samo u dva reda.

Naročito su bili utvrđeni Dračevo polje i Pliško polje. Za odbranu Visa posebno su istaknute mere zaštite od vazdušnog desanta:

„Brigadne rezerve 1. XI i XII brigade pomoću potrebnog broja patrola kontrolisaće noću, kad god se pojave avioni nad otokom, i to: bataljoni I dalmatinske brigade polja istočno od Sv. Vida; bataljon XI brigade polja zapadno od Sv. Vida; bataljon XII brigade kontrolisaće Hum!

Padobrance treba tući dok su još u zraku i na zemlji, ne dozvolivši istim da se grupišu i dokopaju obližnjih kota, nego ih u samom polju uništavati!“¹⁰⁸

Za onemogućavanje prizemljenja padobranskog desanta, a posebno sletanje transportnih jedrilica, postavljene su protivdesantne prepreke od benzinskih buradi, ispunjenih kamenjem, u šahmatnom rasporedu.

Krajem februara 1944, protivvazдушnu odbranu Visa činilo je samo 15 protivavionskih mitraljeza 26. divizije. Kasnije su, za odbranu Visa, saveznici uputili, iz Rima, za zaštitu Huma, odnosno Vrhovnog štaba NOV i POJ, posebnu PA-jedinicu RAF. Od kraja maja 1944. Vis su branili saveznički skvadroni, a zatim naši piloti. Na ostrvu su, takođe, bila i dva SPA diviziona sa radarskim uređajima iz 2825. skvadrona 281. vinga BAF, kao i dve radarske stanice na rtu Barjaci i rtu Stončica.

Upoređujući udeo saveznika i NOV u zajedničkoj borbi za odbranu Visa ističe se sledeće:

„Ako savezničkoj avijaciji pripada isključiva zasluga za prevlast u vazduhu, njihovim pomorskim snagama primat u ometanju nemačkog obalskog saobraćaja, savezničke kopnene snage koje su bile na Visu. i po svojoj brojčanoj jačini i po operacijskom efektu, stoje iza 26. divizije i njenih postignuća!“¹¹¹

Međutim, saveznici su, i pored snaga koje su se nalazile na Visu, bili skloni da svom prisustvu daju znatno veći značaj:

„Tito je izrazio svoju odlučnost da drži Vis uz pomoć Saveznika i govorio je da će isterati neprijatelja i s drugih ostrva!“¹⁷⁰

Komitet načelnika štabova za Srednji istok (Chiefs of Staff Middle East) 5. juna 1944. raspisivao je o novoj poziciji Vrhovnog štaba NOV i POJ i vrhovnog komandanta, koji su posle desanta na Drvar došli na Vis, te je s vojnog gledišta - zauzeo sledeći stav:

„1) Mislim da Vis nije ni u kakvoj opasnosti od neposrednog napada, iako će postati primamljivim ciljem za neprijateljske bombardere, čim neprijatelj sazna da je Tito tamo. Da bih preduhitrio tu posebnu pretnju, nameravam da pojačam protivavionsku odbranu jednom teškom i jednom lakom baterijom s kojima će ukupno naoruža-

Iz zapovesti Štaba 26. divizije potčinjenim jedinicama, od 21. februara 1944: Zbornik NOR. tom V. knj. 24. dok. 7Ž.

^M „Mornarički glasnik“ br. 4/1964. str. 15.

¹⁷¹ Iz belćke ambasadora Ralfa Stivensona Forinj Ofisu od 25. juna 1944; Arhiv FO 371/44246.

nje na ostrvu iznostiti kako sledi: 24 od 94 mm; 18 od 13 mm; 20 od 20 mm (partizanska posada).

2) (a) postoji na ostrvu pista za sletanje koja može da primi dve ili tri eskadrile lovačkih aviona.

(b) ima oko 5.000 britanskih vojnika. To uključuje: br. 2 S. S.^{1 1} brigade (3 jedinice komandosa); 2 HLI⁷² (planinski bataljon); 111. poljski pešadijski puk (24 s projektilima od 11,5 kg), deo pomoćnog udarnog puka (invazione jedinice) s osam topova od 75 mm.

3) Partizani imaju oko 4.500¹ naoružanih i uniformisanih vojnika, većinom muškaraca, ali nešto i žena i dece u stroju. Njihovo naoružanje uključuje: 5 poljskih topova i 105 mm; 12 haubica od 100 mm; 12 vučnih haubica od 75 mm; 16 protivtenkovskih topova sa granatama od 2,7 kg; 55 protivtenkovskih topova sa granatama od 0,90 kg.

4) Sto se tiče mog preuzimanja pune odgovornosti za odbranu Visa, mislim da bi u ovo vreme bilo neprikladno da predložim da Tito stavi partizansku posadu pod moju komandu.

5) Zadovoljan sam sadašnjim sistemom dvojne kontrole. Britanski i partizanski komandanti žive zajedno i svaki komandant jedinice je najuže povezan sa mesnim partizanskim komandantom u svakom pogledu. Odnosi na ostrvu su odlični!"¹⁷⁴

U nekoliko slučajeva saveznici će isticati veliku brigu za bezbednost vrhovnog komandanta NOV i POJ.¹⁷⁵

Vrhovni komandant NOV i POJ je na Visu boravio od 11. juna 1944, posle dolaska iz Drvara preko Barija. do noći 18/19. septembra, kada je odleteo za SSSR.

Dvadeset i drugog juna je izvršio smotru savezničkog 2. komandoa (mornaričke komandose), koji su mu demonstrirali obaranje dimne mete iz svojih PA oruđa.¹⁷⁶ Šestog avgusta vrhovni komandant je odleteo za Italiju, gde se sastao sa savezničkim vojnim komandantima i britanskim premijerom. Povodom dvogodišnjice 1. dalmatinske brigade. 2. septembra, održana je vojna parada, na kojoj su učestvovali i piloti Eskadrile za vezu Vrhovnog štaba NOV i POJ. koja je formirana na Visu 18. avgusta 1944. Tom prilikom Tito je obišao i pilote 1. eskadrile NOVJ, a mnogo kasnije, kada se već nalazio u Beogradu, 3. januara 1945. naredio je Štabu 8. korpusa NOVJ:

„Ne dozvoljavam iskrcavanje savezničkih novih trupa na Vis!"^{171S}

Special Service - Posebna služba,

j/. Highland Light Infantry - Škotski pešadijski puk.

U opisu Visa, koji je dostavljen Forinj ofisu. 30. juna 1944, Britanci navode da na ostrvu „partizanske trupe broje 9.700 ljudi".

174 Iz izveštaja generala Henrija Majtlanda Vilsona. savezničkog vrhovnog komandanta predsedniku britanske vlade Vinstonu Čerčilu od 5. juna 1944.

175 Čerčil je, na primer, od generala Vilsona tražio izveštaje da li na Visu funkcionišu radar: „Ponavljam da toostvo morate odbraniti od svih. tim pre jer je Tito na njemu!"

176 B Vrhovni komandant NOV i POJ je. tom prilikom, čestitao Britancima na preciznom gađanju i rekao:

„Šteta Sto nije bio nemački avion usred ove zaprečne vatre"! Zbornik NOR, tom II. knj. 13. dok. 135.

Detaljnije o susretu pilota 1. eskadrile NOVJ sa Vrhovnim komandantom u gl. X.

177 Zbornik NOR. tom II. knj. 15. dok. 8.