

Podrška ostalim korpusima NOVJ

Za vazduhoplovnu podršku 1. i 2. eskadrile jedinicama 8. korpusa NOVJ, a kasnije 4. jugoslovenske armije i Ratne mornarice bio je karakterističan kontinuitet dejstava. Međutim, to nije bio slučaj sa ratnim zadacima izvršavanim u vreme kada su jedinice ostalih korpusa NOVJ, u prvom redu 2, 3, 4, 5. i 10. izvodile svoja dejstva. Ove operacije nisu imale karakter uzastopnih i višednevnih dejstava i razlikovale su se po obimu, intenzitetu i vremenu izvršavanja. Na to je presudno uticao način planiranja u Štabu 281. vinga BAF, koji je određivao ratne zadatke, zatim baziranje na aerodromu Kane, što je, takođe uticalo na smanjenje radijusa letenja, kao i potreba da se izvršavaju i drugi, specijalni zadaci na primer: traganje za nestalim posadama, lovačka zaštita transportnih savezničkih aviona, pratnja savezničkih aviona koji su leteli u posebne misije, itd.

Ratni zadaci 1. i 2. eskadrile nad teritorijom Jugoslavije, bez Makedonije, bili su raznovrsni, a borbeni učinak veliki. Na žalost, piloti nisu bili u stanju da uspostave adekvatan kontakt sa komandama i štabovima NOVJ, što je onemogućavalo postizanje još većih efekata.

Nad teritorijom Slovenije izvršavani su, uglavnom, specijalni zadaci - lovačka zaštita britanskih oficira u posebnim misijama i pratnja transportnih aviona kojima su saveznici dovozili hranu i oružje za jedinice NOVJ. a u povratku evakuisali ranjenike i bolesnike.

Zbog baziranja na aerodromu Kane, i, stoga, skraćenog akcionog radijusa, nad teritorijom Srbije izvršen je samo jedan ratni zadatak - izviđanje pokreta neprijatelja koji se povlačio iz Grčke na sever.

Težište dejstava nad teritorijom Bosne i Hercegovine i Hrvatske - nad kojima je izvršeno najviše ratnih zadataka - bili su udari po komunikacijskim pravcima ili po ciljevima u dubini neprijateljeve pozadine. Bombardovani su, mitraljirani i raketirani ciljevi u rejonima iz kojih su neprijateljeve jedinice ugrožavale ili dovlačile nove snage, kao u ličko-primorskoj, a posebno u riječko-tršćanskoj operaciji.¹⁷¹

Nad teritorijom Bosne i Hercegovine avijacija je uglavnom dejstvovala po komunikacijama u dolinama reka Bosne, donjeg Vrbasa i Une, te napadala saobraćajne čvorove, i, posebno, utvrđenja u naseljenim mestima. U istočnoj Hercegovini avijacija je pružala neposrednu vatrenu

Ta dejstva se posebno obrađuju u glavi VI - Podrška jedinicama 4. jugoslovenske armije i u glavi VII - Podrška jedinicama Ratne mornarice

zaštitu jedinicama NOVJ koje su zatvarale pravce kojima su nadirale nemačke jedinice iz Crne Gore. a učestvovala je i u dejstvima u zaleđu primorskog pojasa kod Dubrovnika.

Najveći broj zadataka izvršen je nad komunikacijom Mostar - Konjic - Sarajevo - Doboj - Brod, a takode u širem rejonu Sarajeva, pravcem prema Podromaniji i Višegradu. te područjem koje zahvata Kiseljak - Busovača - Travnik - Zepče - Vareš - Visoko. Iako su jedinice NOVJ planirale i izvele dve veće operacije (banjalučku, od 18. do 28. septembra 1944. i sarajevsku, od 28. marta do 10. aprila 1945) sadejstvo pilota 1. i 2. eskadrile nije bilo kontinuirano, nego povremeno, pa su oni učestvovali samo u delu aktivnosti naših jedinica.

Dejstva nad teritorijom Crne Gore odvijala su se u drugoj polovini 1944. Avijacija je vršila napade na ciljeve i objekte uglavnom, na komunikacijama i mestima u severozapadnom delu, i dejstvovala sa jedinicama NOVJ prilikom napada na Boku Kotorsku. Nije, međutim, pružana vazduhoplovna podrška jedinicama NOVJ tokom durmitorske operacije (16 - 26. avgust 1944) jer se u to vreme 1. eskadrila prebazirala iz Italije i tek počinjala da dejstvuje.

Znatn deo zadataka, osim nabrojanih specijalnih, otpadao je na zaštitu konvoja Mornarice NOVJ.

Dejstva nad teritorijom Crne Gore

Glavne nemačke snage angažovane u durmitorskoj operaciji (16 - 26. avgust 1944) bile su, zbog približavanja Crvene armije našoj zemlji, hitno prebačene u istočnu Srbiju. Krajem avgusta, nad teritorijom Crne Gore, Sandžaka i Hercegovine ostali su samo delovi nemačke 118, 369. i 181. pešadijske divizije, sa mnogim domobranskim, posebno četničkim jedinicama. Njihov zadatak bio je da organizujući jaču odbranu, štite izvlačenje nemačkog 21. armijskog brdskog korpusa iz Albanije.

Naša avijacija nije upućivana da pruža vazduhoplovnu podršku jedinicama 2. korpusa NOVJ koje su, međutim, ubrzo izvele snažna dejstva i oslobodile Berane (Ivangrad), Andrijevicu i Nikšić, te će najviše letova izvršavati u novembru 1944.

Prvi let nad teritorijom Crne Gore bila je lovačka pratnja britanskog harikena¹ kojim je pilotirao potpukovnik Džon Selbi od Kanea do Berana (5. septembar 1944, operacija br. 41).¹⁸⁰

U to vreme su delovi 3. NO divizije vodili borbu protiv nemačkih i četničkih jedinica oko Berana. Jedinice 3. divizije držale su položaje oko Berana - Andrijevice i prostor pl. Bjelasica - Trešnjevnik, do Gornjih polja, pripremajući se za napad na Kolašin.

¹ U Zborniku NOR. tom X, knj. 1, dok. 41. navedeno je daje let izvršen od aerodroma Kane (poletanje u 08.30; sletanje u 11.20); a u dok. 19-«. k. 1466/B (prevod britanske dokumentacije) stoji:

„Dva Spitfajera pratili su jedan Hariken sa Visa u Berane. 08.30 - 11.20. Bez događaja, ništa novog nema“!

Od polovine septembra svi pokušaji Primorske operativne grupe da dublje prodre u Crnogorsko primorje i južnu Dalmaciju bili su energično odbijani od jakih i dobro utvrđenih jedinica nemačke 118. divizije. Ova divizija držala je teritoriju od Bojane do ušća Neretve. Posle oslobođenja Trebinja (6. oktobar) i teških borbi kod Dražin Dola, koje je podržavala saveznička avijacija. Štab 2. korpusa NOVJ uputio je 29. hercegovačku diviziju ka Dubrovniku, a Primorsku operativnu grupu ka Boki Kotorskoj.

U to vreme bolničku zgradu u Risnu posele su jedinice nemačkog 334. puka iz 118. divizije, te je - iako je u pitanju bio objekat zaštićen humanitarnim haškim pravilima, ali zloupotrebljen od strane protivnika - upućena četvorka 'harikena' 2. eskadrile. Piloti kapetan Franjo Jež, kao vođa, i pratioci zastavnik Josip Klokočovnik, zastavnik Jovan Pešić i kapetan Kirilo Zdrajevski (operacija br. II¹⁸¹, iz Kanea, zbog loših meteouslova, nisu mogli da izvrše zadatak bombardovanja. a tom prilikom, na svom prvom ratnom zadatku, poginuo je pilot Jovan Pešić:

„Zbog veoma slabih vremenskih prilika nisu se mogli probiti do cilja, oblaci na 11.000 stopa. Vođa formacije nakon jednog sata letenja je naredio povratak, u okretu upali u masu oblaka i tu je bio izgubljen jedan avion sa pilotom zast. Pešićem, pojedinosti se nisu mogle utvrditi. Pilot br. 2, zast. Klokočovnik je prisilno pristao na jednu malu poljanu oko 7 milja južno od Trebinja, avion izgubljen. Vođa i br. 4 pristali na Vis. Vremenske prilike vrlo slabe"!¹⁸²

I sledećih nekoliko dana vladali su loši meteorološki uslovi, te je avijacija upućena tek 13. novembra da raketira arsenal oružja u Tivtu (operacija br. 7; 2. eskadrile iz Kanea; piloti - kapetan Jež i pratioci poručnik Danilo Rebula, vodnik Ernest Završnik i kapetan Kirilo Zdrajevski):

„Napali cilj u 13.15 čas. pravcem SE-NW. 12 raketa je palo među prve tri zgrade i crnkasti dim je bio viđen, ali rezultat neosmotren. 4 rakete podbacile 200 jardi. Umerena p.a. vatra; gađanje tačno iz Tivta. 1 avion pogođen od 20 mm zrna i oštećen"!¹⁸¹

Idućeg dana, 14. novembra, dva aviona 1. eskadrile (operacija br. 165; piloti Ivanišević i Vrabič) izviđali su rejon Nevesinje - Kotor, ali su zbog niske oblačnosti prekinuli zadatak.

Nad teritorijom Crne Gore avijacija je dejstvovala još samo četiri puta. Dvadeset i drugog novembra (operacija br. 181) piloti Ivanišević, Pajić i Okanović bombardovali su raskrslu u Danilovgradu, preko koje su se u to vreme povlačili delovi nemačke 118. divizije, pri probijanju ka Mostaru. Velika formacija aviona BAF bombardovala je, 3, 6. i 7. novembra Podgoricu, jer se na širem prostoru Podgorica - Danilovgrad - Cetinje nalazila nemačka 297. pešadijska divizija. Avija-

" U Zborniku NOR. tom X, knj. 1. dok. 137. greškom je upisano da je to operacija br. 19. iz Kanea

« Ibid.

Op. cit., dok. 140.

cija je, u stvari, dejstvovala po delovima nemačkih razbijenih jedinica koje su nameravale da preko Crne Gore, iz Grčke i Albanije, dodu u Hercegovinu. Tako je, 14. novembra, započeo glavni napad nemačke 118. pešadijske divizije radi proboja ka Nikšiću i Mostaru. Dvadeset i sedmog novembra BAF je bombardovao Danilovgrad, podržavajući dejstva 6. i 10. crnogorske brigade, a pet dana ranije, 22. novembra, Danilovgrad su raketirali piloti 2. eskadrole (operacija br. 10). U izveštaju šestorke - piloti Majcen, Pepel, Vlahov. Antončić, Krsnik i Zdrajevski - stoji:

„Jedan avion se povratio na Vis nakon 20 min. letenja zbog kvara na motoru. Ostali su leteli pravo do cilja i izveli napad u 13.10 čas. u pravcu sever-jug. Ispalili 16 raketa koje su lepo pokrile područje cilja. Cilj se zavio u oblak dima, osmotrena jedna eksplozija sa stubom crnog dima visokog 1.000 stopa, verovatno zapaljeno slagalište benzina ili municije, ili benzinske cisterne. Vreme dosta dobro, vidljivost vrlo dobra“!

Dvadeset i trećeg novembra je i jedna četvorka 'spitfajera' (operacija br. 184) letela na taktičko izviđanje komunikacije Podgorica (Titograd) - Nikšić. U oslobođenom Nikšiću se, 23. novembra, nalazio i Štab 2. korpusa NOVJ, koji je zatim nastavio za Sandžak. Piloti, koje je predvodio potporučnik Milan Srdanović, uspešno su izvršili zadatak:

„15 km severozapadno od Danilovgrada osmotrena kolona od 30 do 40 kamiona. Put između pojedinih grupa kamiona porušen na više mesta. Na putu od Nikšića do Rijeke južno od grada opažena 3 automobila u vožnji. Na aerodromu u Nikšiću osmotrena dva Harikena i dva Spitfajera“!¹

Kako su, međutim, toga dana u Danilovgradu još bile nemačke snage, to je na raketiranje upućena, iz Brindizia, četvorka 'harikena', koju je predvodio poručnik Marinović (operacija br. 11. iz Kanea). Piloti su uspešno izvršili zadatak:

„Napali cilj u pikanju sa 8.000 stopa u 15.50 časova. 8. raketa palo u grad, 4 rakete na jedno raskrsće puteva blizu samog grada. Stub crnog dima osmotren. bez vatre p. a.“.¹⁸⁶

Pošto je idućeg dana vreme bilo veoma loše, to je 25. novembra formacija od sedam 'spitfajera' (operacija br. 187; vođa potporučnik Šoić) upućena da bombarduje nemačke artiljerijske položaje u Danilovgradu i Spužu. Probijajući se kroz 'rupe' oblaka, piloti su uspeli da bombarduju most na Zeti u Spužu. ali su svi avioni promašili. Druga trojka je, čak, bila prinuđena da odbaci bombe u more. Vođa formacije se odmah posle poletanja vratio na aerodrom zbog kvara motora, dva pilota su zbog nedostatka goriva sleteli na aerodrom u Bari, a i ostali su se jedva vratili u Kane.

¹ Op. cit., dok. 151.

TM Op. cit., dok. 152.

^m Op. cit., dok. 153 (str. 286)

Ni piloti 2. eskadrile toga dana (operacija br. 12. iz Kane) nisu imali uspeha. Tri 'harikena', koje je predvodio kapetan Cenić. trebalo je da raketiraju vijadukt i kameni most kod Danilovgrada. odnosno na reci Morača kod sela Bioča. Zbog niskih oblaka raketiran je samo most kod Bioča, ali rezultati nisu mogli da budu osmotreni. Sa zemlje je tukla, ali netačno, nemačka PAA.

Tek 30. novembra piloti su ponovo leteli iznad Danilovgrada (operacija br. 38 iz Kanea: piloti Cenić, Marinović, Klokočovnik). To je bila neposredna vatrena podrška jedinicama 10. crnogorske brigade koje su napale neprijatelja na pravcu Zagreda - Danilovgrad. Piloti su uspešno dejsvovali po koloni kamiona koja je. upravo, izlazila iz grada. Tim zadatkom završavaju se dejstva pilota 1. i 2. eskadrile nad Crnom Gorom.

Dejstva nad teritorijom Srbije

Zbog velike udaljenosti i nemogućnosti da se efikasno, ali ne nauštrb naoružanja, dejsvuje nad teritorijom Srbije, piloti 1. eskadrile NOVJ izvršili su samo jedan borbeni zadatak. To je bilo 29. avgusta 1944 (operacija br. 29) kada je četvorka 'spitfajera', u sastavu: vođa zastavnik Šoić Hinko i pratiodi - kapetan Branko Kraus, vodnik Radovan Radulović i vodnik Mehmedalija Lošić, dobila zadatak da izviđa i mitraljira železničku prugu Klina - Priština - Kačanik.

Odeljenje je poletelo sa aerodroma Brindizi^{1x} u 13.55 i sleteo na aerodrom Kane posle tri časa. u 16.55 časova. U izveštaju 1. eskadrile stoji:

„Na zadatak iz Brindizija poleteli zastavnik Šoić H. i kapetan Kraus B. dok su se druga dvojica vratila u bazu zbog neispravnosti aeroplana. Istočno od Kline oko 3 do 4 km. na pruzi ka Prištini, stajao je jedan teretni voz sa lokomotivom i oko 20 vagona, koji je mitraljiran i zapaljen. Drugog prometa na ovoj pruzi nije bilo. Ovo je bio jedan od najtežih zadataka, jer su išla svega dvojica pilota preko čitave albanske teritorije, koja je u to vreme imala jaku vazдушnu odbranu (oko 30 do 50 ME¹⁸⁸).

Naši gubici: 0

Nepr. gubici: Uništen voz, lokomotiva i 20 vagona^{1w}

U to vreme su prednji delovi nemačke armije „E" vršili pripreme i početkom septembra 1944. otpočeli da se povlače iz Grčke, na sever, preko Makedonije i dolinom Ibra.

¹⁸⁸: To je, ujedno, bilo i jedino korišćenje aerodroma u Brindiziju od strane 1. eskadrile. koje je dosta skratilo udaljenost cilja, u odnosu na aerodrom baziranja u Kaneu.

¹⁸¹ Misli se na avione tipa meseršmit' Bf—109, koji su pripadali Avijaciji Albanije' i bazirali u Tirani i Valoni

^w Zbornik NOR. tom X. knj. 1, dok. 2K.

Nad teritorijom Slovenije ratne zadatke izvršavali su piloti 1. eskadrile, a piloti 2 - samo jednom.

Prvi ratni zadatak nad Slovenijom izvršen je 1. septembra 1944. (operacija 34. 1. eskadrile) kao lovačka zaštita visokog britanskog oficira, koji je svojim 'harikenom' sleteo na letelište Stari Trg pri Ložu. Taj aerodrom se nalazio na teritoriji Notranjskog vojnog područja i pet dana ranije bio meta neprijateljeve avijacije. Po naređenju Štaba 7. korpusa NOVJ letelište je odmah popravljeno za sletanje savezničkih transportnih aviona, koji su donosili hranu, lekove i oružje našim jedinicama.

Idućeg dana, 2. septembra, piloti Milan Srdanović i Husein Okanović (operacija br. 36. iz Kane) ponovo su leteli u lovačkoj zaštiti 'harikena'. koji je poleteo sa letelišta u Sloveniji i. takođe, sleteo u Kane.

Sljedeća dva zadatka izvršena su tek 25. i 26 marta 1945. Prvog dana je 12 savezničkih aviona Dc-3 'dakota' prevezla sanitetski materijal na aerodrom Krasinec kod Černomlja, u Beloj krajini. Za vreme istovara materijala, a zatim ukrcavanja ranjenika, staraca, žena i dece, lovačku zaštitu je pružala osmorka 'spitfajera' koju je predvodio poručnik Nedeljko Pajić (operacija br. 332, sa Prkosa). Evakuacija je izvršena bezbedno, a let do aerodroma Kane kompletne formacije savezničkih 'dakota' takođe veoma uspešno.

Za razliku od prethodnog dana, kada je sve prošlo bez incidenata, 26. marta 1945 (operacija br. 333) situacija je bila sasvim drugačija. U lovačkoj zaštiti 13 savezničkih 'dakota', koje su takođe prevozile sanitetski materijal do Metlike, a u povratku evakuisali ranjenike, letela je takođe osmorka aviona, u sastavu: vođa prvog odeljenja Hinko Šoić, a pratioci - Mehmedalija Lošić, Milan Delić, i Rudi Luidi: vođa druge četvorke - Đuro Ivanišević sa pratiocima - Marjan Semolič, Živorad Gavrilović i Mirko Kovačić. U povratnoj marš-ruti savezničke transportne avione napalo je odeljenje nemačkih lovaca 'foke vulfova', FW-190.

..Put do Metlike bez događaja. Povratak iz Metlike: Kada su Dakote bile već u formaciji za povratak napunjene sa preko 500 putnika (ranjenika i izbeglica), napali su formaciju Dakota nemački lovački avioni Foker Vulfi. Po izveštaju br. 7, koji je prvi primetio napad neprijateljskih lovaca, vođa zaštitnih aviona komandant Šoić H. izdao je naređenje da četiri aviona iz formacije pođu u susret neprijateljskim avionima, da se s njima puste u borbu i da zaštite po cijenu ličnih života formaciju transportnih aviona. U napad protiv neprijateljskih lovaca otišao je vođa naše formacije Šoić, zastavnik Lošić, potporučnik Gavrilović i zastavnik Kovačić. Neprijateljski lovci videvši da su u opasnosti dali su se u strmo poniranje ka zemlji i u bekstvo u pravcu Zagreba. Gonioci neprijateljskih aviona ispalili su na njih nekoliko rafala iz svojih topova i mitraljeza, ali rezultat nisu mogli osmotriti.

Napomena: Ovo je bio jedan od nauspeljih zadataka naših pilota u toku sviju operacija, jer i najmanja njihova nesmotrenost ili nesnalažljivost - moglo je doći u pitanje naših oko 500 ranjenika, kao i američki avioni i posade, čime bi umanjili naš ugled uopšte, a posebno ugled naše mlade avijacije"!¹⁹⁰

Uspešna lovačka zaštita pružena je i 17. aprila (operacija br. 349) kada je četvorka 1. eskadrile, koju je predvodio major Ivanišević, pratila četiri saveznička transportna aviona tipa 'halifaks'. Avioni su prevozili vojnu opremu za jedinice JA u Sloveniji, a 'spitfajeri' su obezbeđivali njihovo poletanje i sletanje, kao i dalji let po marš-ruti do Prkosa.

Osamnaestog aprila piloti 1. eskadrile (operacije 351) izvršavali su zadatke taktičkog izviđanja i bombardovali ciljeve na komunikaciji Gerovo - Rakek i Kočevje - Ljubljana. Odeljenje 'spitfajera', koje je predvodio poručnik Milan Srdanović, uništila je blizu Čabra četiri neprijateljeva kamiona i sedam zaprežnih kola.

I piloti 2. eskadrile su toga dana izvršavali ratne zadatke u Beloj krajini. Formacija od šest 'harikena', u sastavu: poručnik Majcen, zastavnik Klokočovnik, zastavnik Krsnik, kapetan Jež, potporučnik Ratković i poručnik Frankl, napala je neprijateljeve položaje u mestu Gerovo. To je bila neposredna vatrena podrška jedinica 20. NO divizije na pravcu Crni Lug - Gerovo - Prezid:

„Napali cilj u 09.15 časova, ispalili 24 rakete u selo, što je prouzrokovalo mnogo dima i tri eksplozije sa vatrom iz 3 kuće. 6 raketa je bilo ispaljeno na jednu trospratnu kuću, mnogo sivog dima iz kuće. Postigli još zatim 4 direktna pogotka u još jednu kuću. koja je bila ostavljena u dimu.

Naši gubici: 0

Nepr. gubici: 4 kuće uništene, jedan 5-o tonski kamion pun nepr. vojnika uništen, vojnici pobijeni. Daljni gubici naneti i neprijateljskim trupama"!¹⁹¹

Toga dana su piloti 1. i 2. eskadrile imali deset izlazaka i 18. april se računa kao dan sa najintenzivnijim dejstvima. S obzirom na tempo odvijanja akcija, piloti 1. eskadrile su tek šest dana kasnije, 24. aprila 1945. ponovo izviđali komunikaciju Novo Mesto - Ljubljana (operacija br. 363; vođa četvorke major Ivanišević):

„Jedan avion se vratio usled kvara na hladnjaku. Ostala trojica pošli na izviđanje, ali nisu ništa osmotrili. Bombardovali železničku stanicu u Škofljici, gde je bio osmotren teretni voz od oko 15 vagona. Sve bombe pogodile stanicu. Rezultat neosmotren. Oblačnost 10/10"!¹⁹²

¹⁹⁰ Zbornik NOR. Iom X. knj. 2. dok. 73.

¹⁹¹ Op. cit., dok. 153 (str. 440).

¹⁹² Op. cit., dok. 167.

Dejstva nad teritorijom Bosne i Hercegovine

U drugoj polovini 1944. bosansko-hercegovačko područje dobija na vojnom značaju, s obzirom da su posle prodora Operativne grupe divizija NOVJ u Srbiju, nemačke jedinice bile primorane da brane glavne komunikacije, naročito dolinom reke Bosne i Une, a u Hercegovini - dolinom Neretve. Početkom avgusta 1944. Nemci preduzimaju operaciju „Ribecai“ kako bi odbranom komunikacija dolinom Une i Bosne imali u svojim rukama najkraću vezu sa Jadranom.

U Bosni su se tada nalazile jedinice 5. brdskog armijskog korpusa (tj. 7. SS „Princ Eugen“ divizija i 11. SS divizija, kao i delovi 369. legionarske divizije iz 15. brdskog armijskog korpusa, niz drugih jedinica i 19 ustaško-domobranskih i sedam četničkih korpusa).

U skladu sa direktivom Vrhovnog štaba NOV i POJ da se 17. avgusta 1944. preduzmu ofanzivna dejstva po komunikacijama, na kojima dejstvuje saveznička avijacija, to i piloti 1. eskadrile, počev od 18. avgusta, počinju da izvršavaju svoje ratne zadatke. Toga dana (operacija br. 2; piloti Ankon Leopold i Branko Kraus) pružaju lovačku zaštitu odeljenju 'harikena' iz 32. skvadrona BAF nad komunikacijom Trebinje - Bileća. Istovremeno, u istočnoj Hercegovini uporno se borila 29. hercegovačka divizija, sprečavajući sa svojih položaja nadiranje prema Nevesinju, Gacku, Trebinju i Bileći nemačkoj 369. legionarskoj diviziji i ustašama i Četnicima ka Crnoj Gori. Neprijatelj je, takode, težio da koncentriše svoje snage i u rejonu Kalinovik - Konjic.

Devetnaestog avgusta piloti Vuković i Okanović (operacija br. 4) pružali su takode lovačku zaštitu odeljenju 'harikena' iz 32. skvadrona i vršili zadatak taktičkog izviđanja Plana - Gračac, a 20. avgusta (operacija br. 6) par 'spitfajera' 1. eskadrile pružao je lovačku zaštitu petorki 'spitfajera' iz 253. skvadrona 281. vinga BAF prilikom taktičkog izviđanja Jablanica - Ilidža. Izvršavajući taj zadatak, britanski piloti i pratilac, vodnik Mehmedalija Lošić, uništili su voz i tri lokomotive, a voda para, zastavnik Šoić je mitraljirao još dva teretna voza kod železničke stanice Jablanica. U tom zajedničkom zadatku jugoslovenskih i britanskih pilota uništene su četiri lokomotive i veći broj vagona.

Dvadeset i prvog avgusta piloti Jovanović i Tomšić (operacija br. 7) bombardovali su železničku stanicu Tarčin na pruzi Konjic - Sarajevo, dok je planirani zadatak - izviđanje komunikacije Kalinovik - Goražde Komanda 281. vinga otkazala pred samo poletanje. Kako su se toga dana u Bileći nalazili delovi nemačke 369. legionarske divizije, to su piloti Popov i Kovačić (operacija br. 9) pratili britanske lovce iz 249. skvadrona:

„Dva Spitfajera pratili su četiri Spitfajera 249 Skvadrona na bombardovanje Bileća. 1030 - 1130 sa baze Vis. Jedan avion je kraksirao kod sletanja na Visu. Bombe od tri aviona pogodile su baraku, jedan avion je promašio. Protivavionske vatre nije bilo!“

Železnička pruga Mostar - Sarajevo i objekti na njima postaju sve češće meta avijacije, a takode i Gacko - Nevesinje. Kasarna u Nevesinju (operacija 17. 1. eskadrile) bombardovana je 26. avgusta. Rezultati nisu bili uočeni, ali je zato uspeh pilota 28. avgusta. prilikom bombardovanja teretnog voza na pruzi Travnik - Donji Vakuf, na železničkoj stanici u Golešu bio odličan (operacija br. 27). Jaka PAA vatra je onemogućila i mitraljiranje.

Do kraja avgusta. nad teritorijom Bosne i Hercegovine izvršena su još dva zadatka: 29. avgusta (operacija br. 28) kada je četvorka 'spitfajrera' pod vodstvom zastavnika Delića bombardovala neprijateljeve ciljeve u Han Pijesku, i 30. avgusta (operacija br. 30) kada je šestorka 'spitfajera' bombardovala kasarnu u Bileći. kada su sve bombe pale u cilj. kojom prilikom su poginule mnoge starešine i nemački vojnici.

U septembru se nastavljaju dejstva nad teritorijom Bosne i Hercegovine. Prilikom dejstava nad Bradinom. 1. septembra 1944. (operacija br. 35). četvorka 'spitfajera' je postigla takode odličan uspeh:

„Sve bombe pale na stanicu. Pogođena najveća zgrada u stanici. Jaka p. a. vatra od 20 m/m. Pri povratku jaka p.a. vatra u Konjicu i Širokom Brijegu!"¹⁹³

Drugog septembra izvršena su dva zadatka. U prvom (operacija br. 37; piloti Popov, Kovačić, Jovanović i Luidi) bombardovana je železnička stanica u Tarčinu, a u drugom (operacija br. 38; piloti Kraus i Fabjanović) takode je uspešno tučena automobilska kolona na putu Bradina - Raštelica. O rezultatima dejstava u izveštaju Štaba 5. korpusa NOVJ, od 5. septembra 1944, stoji:

„2. septembra saveznička avijacija je bombardovala neprijateljsko uporište Tarčin. Pogođena je uspešno željeznička stanica i uništeno je nekoliko vagona!"¹⁹⁴

U to vreme jedinice 17. krajiške brigade vodile su upornu borbu na Ivan-sedlu. te im je pomoć iz vazduha pomogla da potisnu delove nemačke jedinice.

Svoja dejstva piloti 1. eskadrile su. po naređenju Komande 281. vinga BAF. preneli i na širi rejon Banja Luke. Trećeg septembra četvorka 'spitfajera' (operacija br. 40), koju je predvodio poručnik Pajić, dobila je zadatak da bombarduje ciljeve na komunikaciji Vlasinje - Banja Luka - Bosanska Gradiška. Zbog greške u navigaciji formacija je preletela Savu, ali je kod Lipika. južno od Pakraca, osmotrila kolonu od šest kola velike tonaže.

Na prostoru Banja Luke piloti 1. eskadrile su dejstvovali i 7. septembra (operacija br. 49) kada su u ukupno četiri izlaska dejstvovali i po ciljevima na moru. U prvom izlasku, na komunikaciji Vijenac (južno od Jajca) - Banja Luka nije bilo ciljeva, pa su piloti uništili jedan most na Vrbasu, na sredokraći te relacije.

^m Zbornik dokumenata NOR. tom X. knj. 1. dok. 58.

^{nm} Op. cit.. dok. 58.

Osmog septembra izvršena su dva zadatka: pratnja britanskog 'harikena' i izviđanje i mitraljiranje ciljeva na komunikaciji Tuzla - Zvornik. U prvom zadatku (operacija br. 50) piloti 1. eskadrile pružali su lovačku zaštitu do aerodroma Sanski Most.¹⁹⁵, a u drugom zadatku (operacija br. 51) vršili izviđanje za 38. diviziju NOVJ. koja je planirala napad na Tuzlu. Iz Tuzle su se, naime, povlačili delovi nemačke 13. SS divizije. Nekoliko dana kasnije, posle oslobođenja Tuzle 17. septembra 1944, jedinice 27. divizije NOVJ oslobodile su Zvornik. a Tuzlanski NOP odred uspešno dejtvoovao po komunikaciji i pruzi Tuzla - Doboj.

Piloti sve više lete i dolinom Neretve i tuku ciljeve na komunikacijama. Tako su 10. septembra, u dva naleta (operacija br. 56) uspešno bombardovali ciljeve i železničku stanicu u Konjicu, ili (operacija br. 60) izvršavali taktičko izviđanje od ušća Neretve do Splita.

Za jedanaesti septembar bilo je planirano praćenje specijalnih aviona tipa 'lisander' od Kanea do sela Podić. blizu Glamoča, ali se zadatak nije mogao izvršiti zbog lošeg vremena.

Nekoliko dana kasnije, intenzivirana su dejstva u priobalnom pojasu tako da su nad teritorijom Bosne i Hercegovine zadaci nastavljani 15. septembra, kada je četvorka 'spitfajera'. koju je predvodio komandir eskadrile major Mileta Protić, letela u taktičko izviđanje Željuša - Jablanica i mesta Posušje:

„Nije pronađen nikakav cilj, u 08.15 časova bombardovana želj. stanica Jablanica. Šest bombi na cilj, dve promašile. Ništa nije osmotreno oko Posušja iako je na tom mestu javljena koncentracija nepr. snaga. Jaka 88 mm i 40 mm p.a. vatra iz Imotskog.“¹⁹⁶

Septembra 1944. na obalskom području od reke Neretve do Strožanca (jugoistočno od Splita) i delom na srednjodalmatinskim ostrvima, nalazila se nemačka 118. pešadijska divizija, čiji je štab bio smešten u manastiru Humac u Ljubuškom. Taj manastir, koji je bio i jako utvrđen, bombardovali su piloti koje je predvodio kapetan Ratko Jovanović; 20. septembra (operacija br. 92):

„Sve bombe pogodile samostan ili pale u neposrednu blizinu. U samostanu javljen štab nemačke divizije. Mitraljirana škola, koja je služila Nemcima za kasarnu. Umerena 20 mm p.a. vatra. Oblačnost 8/10 na 1500 metara!“¹⁹⁷

Nad Ljubuškim se dejtvovalo još u dva navrata - 24. septembra (operacija br. 98), kada je tučena nova lokacija Štaba nemačke 118. divizije - u Šumici, na ivici Ljubuškog, i 27. septembra (operacija br. 101) kada su sve bombe pale u grad.

To su bile specijalne misije potpukovnika Džona Selbija, koji je sleiao na aerodrome u BiH. Sloveniji i Hrvatskoj. Štab 5. korpusa NOVJ je 9. septembra javio: „8. ov. mj. engl. pukovnik Selbi spustio se 'harikenom' u Sanski Most. 9. ov. mj. ponovo odletio za Bari!“ A idućeg dana i ovo: „Engl. pukovnik Selbi spustio se na aerodrom Zalužani. Avion mu se pokvario, te će se vratiti preko Sanskog Mosta!“ Izvor: Knjiga depeša Štaba 5. korpusa NOVJ. Arhiv VII. k. 408 A. reg. br. 1/8 i 1/19. U oba slučaja naši piloti su ga štitili (operacije br. 54. i 57).

* Op. cit., dok 75.

Op. cit., dok. 92.

S obzirom da su prethodne noći jedinice 17. krajiške divizije izvele uspješne diverzantske akcije, to je na komunikaciju Željuša - Konjic (operacija 96) 23. septembra upućena četvorka 'spitfajera', koju je predvodio zastavnik Hinko Šoić. Niska oblačnost sprečila je efikasno dejstvo, ali su piloti uspjeli da kroz 'rupe' oblaka bombarduju željezničku stanicu Konjic.

U oktobru 1944. nastavljena su dejstva avijacije nad Bosnom i Hercegovinom, ali u nešto smanjenom obimu. Piloti 1. eskadrile izvršili su samo pet, a 2. eskadrile - koja je otpočela da dejstvuje 13. oktobra - samo jedan ratni zadatak.

Prvog oktobra 1. eskadrila pružala je lovačku zaštitu 'harikenima' 6. skvadrona BAF, koji su neuspješno bombardovali luku Ploče, a 'spitfajeri', zatim, vršili taktičko izviđanje severno od Čapljine.

Prilikom taktičkog izviđanja puta i pruge Jablanica - Sarajevo - Maglaj, 4. oktobra 1944. (operacija br. 107) poginuo je major Ratko Jovanović, komandir „A” flajta 1. eskadrile; pratioci majora Jovanovića bili su piloti: zastavnik Radovan Radulović, major Dura Ivanišević i zastavnik Đuro Tomšić:

„Nije pronađen cilj na putu i pruži od Jablanice do Maglaja. 3. km. severno od Maglaja osmotren i napadnut topovima i mitraljezima jedan voz, koji je išao prema severu. Voz je bio sastavljen od lokomotive, 2 putnička vagona. 4 otvorena vagona na kojima su bili voženi dva tenka i dva kamiona i na kraju 2 zatvorena teretna vagona. Svi piloti su izvršili tri do pet napada, naročito gađajući lokomotivu, ali se voz nije zaustavio (verovatno oklopni voz). Slaba p.a. vatra od 20 mm sa voza. Posle trećeg napada major Jovanović Ratko je javio preko radija da je pogođen u krilo, ali je nakon toga ipak izvršio još dva napada. Nakon što su avioni uzeli povratni kurs, br. 2. je opazio da iz aviona majora Jovanovića izlazi beli dim. Izvestio je o tome majora Jovanovića preko radija. Major Jovanović je odgovorio da mu je temperatura i rad motora još uvek normalna. Ubrzo zatim izbio je iz njegovog motora gušći mlaz bele pare, nakon čega je isti pošao na prisilno sletanje na malu livadu otprilike 5 km jugozapadno od grada Teslića. Br. 2. i br. 4. su videli kako je bez stajnog trapa dodirnuo zemlju približno u sredini proplanka, odskočio, zakačio krilom jedno stablo, koje mu je odseklo deo desnog krila i repa a zatim je, sa još dosta velikom brzinom, uleteo u gušću šumu. Avion se nije zapalio. Pratioci su kružili nad ovim mestom još 5 minuta ali nisu bili u stanju da išta drugo opaze. Br. 2 je izjavio da je prilikom napada na voz primetio u blizini ispod drveća dva tenka i dva kamiona.

Naši gubici: 1 pilot nastao, 1 avion uništen.

Nepr. gubici: Neosmotreni^{1w}

Od 5 do 9. oktobra bilo je izuzetno loše vreme te eskadrila nije upućivana na zadatke. Desetog oktobra bilo je planirano izviđanje komunikacije Banja Luka - Novska, ali su se posade vratile zbog niske

¹⁹⁸ Op. cit., dok. 100 (str. 206).

oblačnosti, tako da su tek 11. oktobra izvršavani zadaci (operacija br. 109) prilikom taktičkog izviđanja komunikacije i rejonu Imotski - Mostar - Jablanica.

Svoj prvi ratni zadatak 2. eskadrila NOVJ je izvršila 13. oktobra prilikom taktičkog izviđanja područja Ariano i jugozapadno prema Duvnu (operacija br. 1; piloti: Vouk, Marinović. Pepel. Vlahov, Karić i Ratkovčić). Lovačku zaštitu prilikom njihovog prvog dejstva pružali su piloti 1. eskadrile (operacija br. 115).

Do kraja oktobra avijacija je izviđala komunikaciju Sarajevo - Višegrad; 14. i 23. oktobra (operacije br. 116. i 133), kojom prilikom piloti 1. eskadrile zbog niskih oblaka ili guste magle nisu mogli da osmotre kretanja neprijateljevih jedinica, koje su se nalazile posebno oko Sokolca.

Nastavljajući prethodne uspješne zadatke, kada su na teritoriji Ljubuškog tučeni delovi nemačke 118. divizije, avijacija ponovo dejstvuje 25. oktobra (operacija br. 134) kada piloti 'spitfajera' tuku neprijateljeve ciljeve u selu Prolog.

U zahvatu teritorije od Knina ka Bihaću piloti 1. eskadrile dejstvuju 30. oktobra (operacija br. 139), kao i 2. eskadrile (operacija br. 9 sa Visa). 'Spitfajeri' lete 31. oktobra nad komunikacijom od Šibenika do Bihaća.

Nad tom komunikacijom, u zahvatu dela Hrvatske i teritorije Bosne i Hercegovine, dejstva su nastavljena i u nekoliko narednih dana novembra (operacije br. 142, 143. i 144) što je sve bilo i u sklopu vazduhoplovne podrške kninskoj operaciji.

Najviše letova u novembru piloti obe eskadrile izvršili su raznovrsnim dejstvima na širem prostoru Sarajeva (4. 5, 7, 13, 17 - 23. i 26. novembra) jednom na prostoru Nevesinja. dva puta nad Duvnom i četiri puta nad širim rejonom Mostara.

Izviđanje vremena i taktičko izviđanje u rejonu Mostar - Sarajevo vršeno je u više operacija (146, 150, 159, 160, 162. i 166). Loši meteorološki uslovi omeli su dejstva po komunikacijama. Sedmog novembra (operacija br. 157) odeljenje 'spitfajera', koje je predvodio poručnik Pajić s pratiocima - Lošić, Ivanišević i Vrabčić. upućeno je na zadatak lovačke zaštite formacije bombardera BAF, koja je Sarajevo tukla od 13.00 na 13.50 sa 140 aviona u tri naleta, i oko 18.00 časova sa 128 bombardera u dva naleta, kada su potpuno razoreni železnička stanica Ali-Pašin most i nemačke kasarne.

Počev od 16. novembra, jedinice 27. NOU divizije otpočele su da ruše komunikaciju Višegrad - Sarajevo, s obzirom daje nemačka grupa „Šoerlen" prodirala od Višegrada ka Sarajevu. Tako je jedan par 'spitfajera' 17. novembra (operacija br. 166) izviđala vreme nad Sarajevom, koje je bilo pod jakom kišom i oblacima sa 10/10. Od 17-20. novembra jedinice 27. divizije vode teške borbe na pravcu Višegrad - Rogatica - Sokolac. Piloti 1. eskadrile 18. novembra (operacija br.

170) i 2. eskadrile (operacije br. 22. i 23) vrše taktičko izviđanje nad Sarajevom, koje je bilo pod čvrstom odbranom¹⁹⁹ nemačkih jedinica.

Delom naznačene komunikacije kretao se i štab Grupe armija „E“, koji je 15. novembra krenuo iz Kosovske Mitrovice. a u Sarajevo stigao 24. novembra.

U isto vreme, u kotlini Neretve dejstvovala je i 29. NOU divizija, čije su jedinice napadale neprijatelja u zahvatu komunikacije Mostar - Široki Brijeg - Kočerin. Avijacija je 18. novembra, neposredno potpomagala dejstva 10, 11, 12, 13. i 14. hercegovačke brigade, a zatim bombardovala i Nevesinje (operacija br. 168). Istog dana 1. eskadrila je vršila taktičko izviđanje na komunikaciji Mostar - Nevesinje (operacija br. 169). Toga dana su i piloti 2. eskadrile vršili slične zadatke (operacije br. 22 i 23) leteći od Mostara do Sarajeva, kada je i par 'spitfajera' (operacija br. 170) uništio jedan voz na železničkoj stanici u Bradini.

Dejstva su nastavljena i idućeg dana. 19. novembra, kada je odeljenje 'spitfajera' (operacija br. 172) vršilo taktičko izviđanje Mostar - Nevesinje i bombardovalo Nevesinje. U još dva izlaska toga dana (operacije br. 173. i 174) dejstvovali su piloti 1. eskadrile. uz lovačku zaštitu britanskih 'harikena'. Piloti 2. eskadrile takođe su toga dana dejstvovali u dva izlaska (operacije br. 24. i 25). O dejstvu nad komunikacijom Mostar - Sarajevo (četvorka - piloti Jež. Rebula. Završnik i Todorović) u dnevnik je upisano sledeće:

„Počeli izviđanje 10 milja severno od Mostara. Nikakvo kretanje nije primjećeno do Konjica. U blizini sela Dragočaja. severno od Konjica, pronašli jedan željeznički voz sa 15 vagona, koji je pod parom bio okrenut u južnom pravcu. Ispalili 8 raketa i oštetili lokomotivu. Malo severnije od Ivan Sedla ispalili 8 raketa na drugi željeznički voz sa 8 vagona koji je baš ulazio u tunel prema jugu. i javljaju pogotke na prugu. Bez p.a. vatre. Vreme dobro i vidljivost dobra osim od G. Grabovice do Konjica, gde je bila magla u dolini!“²⁰⁰

Do kraja novembra piloti su dejstvovali. uglavnom nad Sarajevom, ali isto tako i nad komunikacijom Rogatica - Sokolac, gde su jedinice 3. korpusa NOVJ vodile borbu protiv nemačkog 5. SS brdskog korpusa. Avijacija je bombardovala Rogaticu i ciljeve na putu Rudine - Han Stjenica. a zatim i Višegrad i samo Sarajevo. U isto vreme. zbog pokreta nemačkih jedinica u Crnoj Gori. avijacija dejstvuje i po jedinicama koje se izvlače i nastupaju ka komunikaciji Mostar - Sarajevo.

Naročito intenzivna dejstva pilota 2. eskadrile bila su od 26. do 30. novembra, kada je vršeno raketiranje nad komunikacijom Mostar - Sarajevo, a posebno u zahvatu Širokog Brijega, na koji je 12. hercegovačka brigada pripremala napad. Od 23-25. novembra nemačke jedini-

Nemci su Sarajevo bili utvrdili u tri linije, od kojih, u to vreme. prva neposrednuta. Druga linija se sastojala od bunkera i drugih fortifikacijskih utvrđenja, a treća je predstavljala osnov odbrane - isla je ivicom grada, imala izgrađene bunkere u centru grada radi zatvaranja prilaza mostovima.

¹⁹⁹ Op. cit., dok. 146.

ce su se pomerile od Širokog Brijega ka Mostaru. Avijacija je u to vreme podržavala tri hercegovačke i jednu dalmatinsku brigadu, koje su napale, ali bez većih rezultata, na Široki Brijeg.

U decembru najviše letova nad teritorijom Bosne i Hercegovine izvedeno je takode, nad Sarajevom i Nevesinjem. ukupno devet i po jedan nad Konjicem, Kiseljakom. Zenicom, Dobojem i Busovačom.

Četvrtog decembra, odeljenje 'harikena' (operacija br. 41) nije izvršila zadatak zbog lošeg vremena nad Sarajevom, ali je par 'spitfajera' (operacija br. 203), koji je pružao lovačku zaštitu pilotima 2. eskadrile, uspeo da se probije kroz 'rupe' oblaka i da na delu puta Ilidža - Kiseljak osmotri i napadne neprijateljevu kolonu od 50 vozila. Na toj komunikaciji neprijatelju je nanela veće gubitke i jedinica 7. brigade 10. NOU divizije, noću 3/4. decembra.

S obzirom da su vladali loši meteorološki uslovi 6. decembra, četvorka 'spitfajera' je postigla polovični uspeh (operacija br. 204), ali su zato piloti 2. eskadrile (operacija br. 42) pod lovačkom zaštitom britanskih lovaca uspešno dejstvovali nad komunikacijom Mostar - Sarajevo:

„Počeli izviđanje severno od Mostara i letili na zadanom itinereru do Konjica. Okrenuli i sledili istu rutu. Napali sa 16 raketa dva železnička voza, svaki od 25 vagona, na stanici Jablanica, okrenuta u pravcu juga. Osmotreni direktni pogoci na vagonima!“¹³¹

U drugom izlasku četvorka 2. eskadrile (operacija br. 43), uz lovačku zaštitu 'spitfajera', uspešno je napala koncentraciju neprijateljevih vozila kod Ilidže i Kiseljaka.

Početkom decembra 1944. 13. hercegovačka brigada je vodila borbu na području Nevesinje - Blagaj - Buna i kako je 11. decembra neprijatelj iz Nevesinja dospeo do linije Babja Glava, to je upućena jedna četvorka 1. eskadrile (operacija br. 206) da dejstvuje po koncentraciji neprijatelja kod Bune.

U vreme kada je u Sarajevo pristigao Štab 21. armijskog brdskog korpusa (koji je pod svojom komandom imao 181. 292, i 297. pešadijsku diviziju) i kada su delovi Ruskog zaštitnog korpusa, zajedno sa ustaškim i četničkim jedinicama, otpočeli da se sve više pomeraju ka Sarajevu, avijacija dobija zadatak taktičkog izviđanja i bombardovanja na komunikacijama od Sarajeva prema Zenici. U rejonu Zenice jedinice 4. NOU divizije vodile su teške borbe protiv delova „Princ Eugen“ divizije. Tako je 16. decembra na ovoj komunikaciji dejstvovala osmorka aviona 1. eskadrile (operacija br. 210) koju je predvodio potporučnik Hinko Šoić.

Tri dana kasnije. 19. decembra, piloti su dejstvovali u dva izlaska na komunikaciji Sarajevo - Doboj. Na putu Doboj - Derventa jedinice 19. srednjebosanske brigade su vodile borbu protiv delova 13. SS dobrovoljačke divizije „Handžar“. U prvom izlasku (operacija br. 213) poginuo je komandir 1. eskadrile. major Mileta Protić:

¹³¹ Op. cit., dok. 167.

„U 11.22 zapažena nepr. kolona od preko 200 raznih mehaničkih vozila od sela Brzovo²ⁿ² kroz Žepče do Maglaja. Svi piloti su napali mitraljezima i topovima dva puta. U prvom napadu nije bilo p.a. vatre. U drugom napadu je vrlo jaka i precizna p.a. vatra od 20 mm. Major Protić Mileta je nestao nakon drugog napada. Pratioci su ga poslednji put videli kako obrušava u napad i neposredno nakon toga u sredini kolone, tačno u pravcu njegovog napada, primetili su veliku vatru!“²ⁿ³

Jaka protivavionska vatra dejstvovala je i protiv pilota koji su u drugom izlasku (operacija br. 214) nadletali put od Sarajeva do Busovače. Zbog niske oblačnosti i jake PA-odbrane piloti su opozvani sa zadatka i bombardovanja Žepče, u kome je takode bila jaka PAA.

U to vreme Nevesinje je još bilo u rukama neprijatelja. Delovi nemačkog 21. brdskog armijskog korpusa se sve više koncentrišu preko Pljevalja i Goražda ka Sarajevu. Zato je Šestorka 2. eskadrile 19. decembra (operacija br. 18. iz Kanea, piloti - Cenić, Vlahov, Rebula, Zdrajevski. Završnik i Antončić) napala kasarne i zgrade u kojima su se nalazili nemački vojnici:

„Napali cilj u 11.20 časova i to pikiranjem sa 5000 stopa svak ispalivši salvo od 4 rakete koje su vrlo dobro prekrile područje cilja. Više zgrada uništeno ili oštećeno, pre i posle napada osmotren dim pošto je jedan Squadron^{2m} izvršio napad na isti cilj nekoliko minuta ranije. Nije bilo flaka. Vreme dosta dobro, obi. 2/10 na 7500 stopa, vidlj. preko 30 km!“²⁰⁵

Nevesinje je tučeno i idućeg dana, 20. decembra, kada su neprijateljeve ciljeve raketirali piloti 2. eskadrile (operacija br. 19). Četvorku 'harikena' je predvodio poručnik Marinović.

Nevesinje je tučeno i 27. decembra, ali zbog lošeg vremena piloti nisu uspjeli da otkriju topovske baterije (operacija br. 21). Istog dana su piloti 2. eskadrile u dva izlaska oba puta u formaciji od po pet aviona, tukli neprijateljeve ciljeve na putu Sarajevo - Kaonik, odnosno raskršnicu puteva od Sarajeva ka Zenici i Travniku. U oba izlaska formacije su bile nepromenjenog sastava: Marinović, kao voda i pratioci Klokočovnik. Zdrajevski. Završnik i Antončić (operacije br. 52. i 53. sa viškog aerodroma). O drugom izlasku u dnevniku operacija je zabeleženo:

„Pronašli kolonu kamiona koja se kretala u pravcu severa i severno od Kiseljaka. Procenjeno oko 250 vozila u intervalima od po 50 jardi. 16 raketa ispaljeno na jednu veliku benzinsku cisternu koja je vukla još dve benzinske prikolice. Sva tri vozila zapaljena 4. rakete ispaljene ne jednu drugu benzinsku cisternu, koja je isto tako zapaljena!“²¹

Do kraja decembra piloti su učestvovali u dejstvima još samo 28, kada je 1. eskadrila izvršila tri izlaska tukući neprijatelja na putu od

Ispravno: Brezovo Polje.

³⁰⁵ Op. cit., dok. 171.

Odnosi se na 6. skvadron 281. vint; a BAF

^{**} Op. cit.. dok. 172.

²⁰⁶ Op. cit.. dok. 180.

Sarajeva ka Busovači, pružajući neposrednu vatrenu zaštitu 9. brigadi „Simo Šolaja“ protiv dva puka Ruskog zaštitnog korpusa.

U prvom izlasku (operacija br. 222) napadnut je i teretni voz od deset vagona kod sela Podlugovi, pri čemu je uništena cela kompozicija sa lokomotivom (voda četvorke major Ivanišević). U drugom izlasku (operacija br. 223: vođa četvorke poručnik Pajić) uništena je kompozicija od preko 20 vagona, dok je u trećem izlasku (operacija br. 224; voda trojke 'spitfajera' potporučnik Fabjanović) izvršen, i pored jake PA-odbrane, napad na kolonu kamiona, ali rezultati nisu bili osmotreni.

Sarajevo je još od jeseni 1944. predstavljalo važan strategijsko-operativni čvor, s obzirom da je služio kao prihvatna baza za nemačke jedinice koje su se povlačile iz Srbije dolinom Zapadne Morave i preko Sandžaka. Početkom 1945, kada su se sve jedinice nemačke Grupe armija „E“ povukle iz zapadne Srbije i Crne Gore, a nešto kasnije i iz istočne Hercegovine, vrhovni komandant Jugoistoka je predložio Vrhovnoj nemačkoj komandi da se Sarajevo napusti. U proleće 1945. jedinice nemačkog 21. armijskog brdskog korpusa, koje su branile širi rejon Sarajeva, našle su se u vrlo teškom položaju s obzirom da su jedinice Jugoslovenske armije, posebno 5. korpusa NOVJ, stalno ugrožavale dolinu Bosne, nad kojom će avijacija sve intenzivnije da izvršava ratne zadatke.

U januaru 1945. avijacija dejstvuje oko Sarajeva i Zenice, jer su nemačke jedinice bile preduzele veće mere zaštite povlačenja delova 21. i 91. brdskog korpusa. Te jedinice, kojima se kasnije pridružio i 5. armijski korpus, povlačile su se na sever i teritoriju Bosne napustile tek 24. januara 1945.

Trećeg januara piloti 1. eskadrile (operacija br. 227) pružali su lovačku zaštitu 2. eskadrili (operacija br. 56), koja je tukla ciljeve na komunikaciji Sarajevo - Kiseljak. I 4. januara najveći broj planiranih zadataka izvršen je u rejonu Sarajeva. Kod Kiseljaka (operacija br. 228) napadnuta je kolona od 30 kamiona. Tog dana su i piloti 2. eskadrile intenzivno leteli i postigli odlične rezultate prilikom raketiranja kolone automobila kod Jablanice i mitraljiranja voza u železničkoj stanici (operacija br. 57. sa Visa).

Prilikom bombardovanja nemačkih položaja u Nevesitlju jugoslovenski i britanski piloti leteli su zajedno.

S obzirom na loše vreme koje je vladalo u centralnoj Bosni, avijacija je prenela svoje dejstvo na priobalni pojas. Tek 16. januara 1945. ponovo se leti nad komunikacijom Mostar - Sarajevo. Odeljenje koje je predvodio komandir 2. eskadrile kapetan Cenić (operacija br. 24. iz Kanea), uspešno je dejstvovalo i uništilo teretni voz blizu Konjica,

Od 19. do 24. januara delovi nemačke 104. lovačke divizije i Ruskog zaštitnog korpusa otpočinju drugi napad na Širokom frotu između planine Vlašić i reke Lašva, pri čemu borbena grupa „Eberlajn“ drži obe strane reke. Iako su u borbama protiv jedinica 4. NOU divizije imali velike gubitke, Nemci su uspeali da potisnu jedinice NOVJ iz doline

reke Bosna, čije su komunikacije koristili za povlačenje. Zato je 18. januara 1. eskadrila (operacija br. 234) izviđala komunikaciju Sarajevo - Zenica i pružala lovačku zaštitu pilotima 2. eskadrile (operacija br. 63). Međutim, loši meteorološki uslovi omeli su i 22. januara efikasno izvršavanje zadataka, tako da je zbog 'bacanja' most u Jablanici potpuno promašen. Slično su prošli i piloti 1. eskadrile (operacija br. 236), koji su takođe promašili cilj.

Loše vreme trajalo je do kraja januara, a tek 31. otpočinju letovi vazduhoplovne podrške u mostarskoj operaciji, koju izvođe jedinice 8. korpusa NOVJ.

Posle oslobođenja Mostara, nemačke jedinice odstupaju pravcem ka Konjicu i Sarajevu, utvrđujući se kod Bradine i Ivan-Sedla. U isto vreme, nastavlja se izvlačenje nemačkih trupa iz Sarajeva dolinom Bosne i ostaju u sektoru Zenica - Travnik do svog delimičnog uništenja. Zato avijacija težište napada usmerava na Sarajevo i Zenicu, ali isto tako i Busovaču, Travnik i Vitez, odnosno sva mesta niz Bosnu - Zavidoviće, Doboj i Derventu.

U to vreme obe eskadrile uspešno privode kraju ratne zadatke u trećoj fazi vazduhoplovne podrške mostarske operacije, odnosno prate aktivnost neprijatelja u odstupanju, a istovremeno lete i nad obalnim pojasom. Petog februara su piloti 2. eskadrile Cenić, Prebeg, Krsnik, Pavičić i Vlahov vršili taktičko izviđanje pruge i puta Mostar - Sarajevo (operacija br. 85):

„Jedan avion se vratio nakon 20 min. zbog kvara na motoru, ostali nisu opazili nikakvo kretanje, ispalili 16 raketa na železničku prugu južno od Sarajeva, pruga porušena. Na povratku se voda, usled teškog kvara na motoru, morao prisilno spustiti kod sela Zadvarje, avion izgubljen, kdt. pilot kap. Cenić lagano povređen.

Naši gubici: 1 avion izgubljen kod prisilnog sletanja.

Nepr. gubici: željeznička pruga presečena!"²⁰⁷

Četrnaestog i petnaestog februara usledili su žestoki napadi avijacije na objekte severno od Sarajeva i u Kiseljaku, ali idućih dana, zbog loših meteouslova, rezultati su znatno slabiji. Međutim, 17. februara uspešno su bombardovani ciljevi u mestima Vitez i Hankumpanija (operacija br. 280: piloti - Ivanišević, Semolić, Srdanović i Okanović; operacija br. 279; piloti - Šoić, Lošić, Radulović i Luidi) o čemu je u izveštaju 1. eskadrile upisano:

„Za ove zadatke prve i druge sekcije izvršene nad selom Vitez i Hankumpanija grupa je primila pohvalni telegram od komandanta V Korpusa, koji glasi: - Avioni te grupe odlično sarađivali sa našim trupama i mnogo doprineli brzom oslobođenju sela Vitez i Hankumpanija. Komandant general-major Rodić Slavko!"²⁰⁸

Posle tri dana lošeg vremena, piloti su, 21. februara, ponovo izvršavali zadatke na prostoru Sarajevo - Zenica - Zavidovići. uspešno

²⁰⁷ Op. cit., dok. 244 (str. 465).

²⁰⁸ Op. cit., dok. 266 (str. 507).

dejavstvuući kod Źepća (operacija br. 282) kada je uništen veći deo teretnog voza od oko 15 vagona i bombardovana Źeleznićka stanica u Zenici (operacija br. 283).

Ratni zadatak 26. februara (operacija br. 291; piloti - Źoić. Vrabić. Gavrilović i Lošić) nije bio uspešan:

„Jedan avion se vratio usled kvara motora. Bombardovali Źeljeznićku prugu kod Vranduka. Dobili jaku p.a. vatru od 40 mm i 80 mm kod Doboja, gde su bila pogoćena dva aviona te se jedan morao spustiti kod Bugojna (osloboćena teritorija). Pilot zastavnik Lošić dobro se spustio bez tajnog trapa, dok je potporučnik Gavrilović kruŹio iznad njega i donio taćan izveštaj. Kod sletanja u bazu kraksirao je zastavnik Vrabić I²⁰⁹

Do kraja februara letelo se nad Busovaćom; 27. i 28, uprkos lošem vremenu, piloti su uspešno bombardovali neprijateljeve ciljeve.

U martu 1945. avijacija sve više tuće zadnje delove neprijatelja koji se izvlaći dolinom Neretve, neposredno pruŹavajući vatrenu podršku 29. hercegovaćkoj diviziji, koja je 3. marta oslobodila Konjic. Na prostoru Zenica - Busovaća - Vitez pod vatrom avijacije nalaze se delovi nemaćke 7. SS „Princ Eugen“ divizije, koja je tu bila ostavljena da štiti Sarajevo. Mnogi neprijateljevi ciljevi tućeni su kod Vranduka i Dervente. U operaciji 296, 1. marta 1945, uništena je velika kolona kamiona i konjskih kola. Piloti su osmotrili i veoma Źiv saobraćaj neprijateljevih jedinica na delu od Vranduka do Dervente.

U prvoj trećini marta avijacija prenosi dejstva na rejon oko Banja Luke. Petog marta, u dva izlaska (operacija br. 298. i 299) piloti 1. eskadrile bombarduju i mitraljiraju neprijateljeve ciljeve na komunikaciji Banja Luka - Batrina - Popovaća. Uspešne rezultate piloti postiŹu tukući neprijatelja 10. i 13. marta, pruŹavajući neposrednu podršku jedinicama 39. NOU divizije, koje su još od 5. marta napale neprijatelja na putu Banja Luka - Gradiška, kao i jedinicama Podgrmećkog partizanskog odreda, koji je 14. marta sprećio neprijatelja da izaće iz Banja Luke i prodre ka Prijedoru.

Od 28. marta do 10. aprila 1945. jedinice 2, 3. i 5. korpusa NOVJ izvele su sarajevsku operaciju. Avijacija²¹⁰, odnosno piloti 1. i 2. eksadrile ućestvovali su samo u okviru prve faze vazduhoplovne podrške u sarajevskoj operaciji, od 20 do 22. marta, i jednim letom, u praćenju aktivnosti neprijatelja u odstupanju 3. aprila. Dvadesetog marta, pri taktićkom izvićanju komunikacije IlidŹa - Trnovo (operacija br. 321) došlo je do jednog od veoma retkih susreta sa protivnikom u vazduhu. Toga dana ratni zadatak je uspešno izvršila ćetvorka 'spitfajera' (piloti - Źoić, Lošić. Fabjanović i Kovaćić) o ćemu je u izveštaju zapisano:

^ Op. cit., dok. 284.

U sarajevskoj operaciji, osim pilota 1. eskadrile. s obzirom da je u to vreme 2. eskadrila vršila pripreme i prebazirala se na aerodrom Prkos, ućestovale su i avijacijske jedinice Grupe vazduhoplovnih divizija (11. lovaća i 42. jurišna).

„U 11.00 čas. bombardovana kolona od oko 30 kamiona između Jablanice i Vojkovića. Sve bombe su pale među kamione. Kad su nameravali da započnu sa mitraljiranjem kolone, vođa je opazio jedan nemački avion tipa 'Henschel 126' te naredio napad na njega. On je prvi otvorio vatru na udaljenosti oko 300 metara i gađao ga sve do daljine od 5 metara. Po izjavi br. 2. ubio je izviđača. Zatim su ostali pratioci napali avion. Neprijatelj je pokušao da se brani letovima na maloj visini i raznim evolucijama. Svi avioni su pošli u drugi napad, nakon kojeg se neprijateljev avion zapalio i 30 sekundi posle toga udario u šumu“!⁵¹

Dvadeset i drugog marta izvršavani su zadaci nad Dobojem i Sarajevom (operacija br. 326. 1. eskadrile), kao i idućeg dana (operacija br. 328).

Do kraja marta nad teritorijom Bosne i Hercegovine izvršeni su zadaci 24. marta dva izlaska od kojih je posebno u drugom ostvaren veliki uspeh pri bombardovanju i mitraljiranju teretnog voza od oko 20 vagona kod Dervente. kao i 30. marta - kada je vršeno taktičko izviđanje i bombardovanje neprijateljevih ciljeva na komunikaciji Slavonski Brod - Novska - Banja Luka (operacija br. 334).

U toku aprila, kada su piloti 1. i 2. eskadrile bili zauzeti dejstvima u operacijama koje je izvodila 4. JA na teritoriji Hrvatske, avijacija je izvršila samo tri zadatka nad ciljevima u Bosni: 3. aprila (operacija 339). kada je bombardovan i uništen voz kod Kotorskog, nedaleko od Doboja, zatim pri bombardovanju Bosanske Gradiške (operacija br. 340) i u trećem izlasku (operacija br. 341), pri bombardovanju mosta kod Bosanskog Novog.

Dejstva nad teritorijom Hrvatske

Dejstva nad teritorijom Hrvatske otpočinju 6. septembra 1944. i. sa prekidom u januaru i februaru 1945, traju do kraja aprila.

U jesen 1944. nemačke i kvislinške snage uglavnom su organizovale jače odbrane na vitalnim komunikacijama, saobraćajnim čvorovima i većim i manjim mestima. Od komunikacija naročito su bile branjene dolinom Save, odnosno Zagreb - Beograd, zatim sve koje od Jadranskog mora vode u unutrašnjost do savske doline, kao i pruga Osijek - Virovitica, zbog komunikacija koje se nalaze u dolini Drave.

Avijacija, 1. i 2. eskadrila. kao i saveznička - dejstvuju po glavnim komunikacijskim pravcima. Zbog akcionog radijusa 1. i 2. eskadrila. u prvo vreme težište dejstava prenose na komunikacije i neprijateljeve ciljeve na Kordunu i Baniji, dolinom reka Korane i Kupe. a posebno po putu i železničkoj pruzi Beograd - Zagreb.

Od 1. do 8. septembra 1944. jedinice 34. NOU divizije uspešno izvršavaju zadatke na komunikaciji Zagreb - Karlovac - Ogulin, a

⁵¹ Op. cit., dok. 17

početkom meseca brigada „Franjo Ogulinac Seljo“ primorava delove ustaških jedinica da napuste svoja uporišta u Zdenčini i Klinča Selu. Šestog septembra po tim razbijenim delovima ustaških jedinica dejstvuje četvorka 'spitfajera', koju je predvodio pilot Ivanišević (operacija br. 43).

U septembru je izvršeno još nekoliko ratnih zadataka: 10. je bombardovana okolina Nina, a 11. — kada su piloti 1. eskadrole pružali lovačku zaštitu britanskim 'harikenima' - i ciljevi u Ninskom kanalu i na obali. Uspešna dejstva izvedena su i 17. i 20. septembra takode nad istim rejonima.

To su, u stvari, pretežno bili i izviđački letovi u kojima se pratilo kretanje neprijatelja, s obzirom da je 24. septembra Štab 19. NO divizije naredio pripremu za napad na Zadar. U to vreme Gorski kotar je bio oslobođen, ali se neprijatelj koncentrisao u Zadru i Vrani.

Kako su jedinice 8. divizije iz sastava 4. korpusa NOVJ vršile diverzije na železničkoj pruzi Zagreb - Karlovac-Split, to je 1. eskadri bili naređeno da izviđa neprijateljeve pokrete od Senja do Generalskog Stola, koje je usledilo posle intervencije Glavnog štaba NOV i PO Hrvatske:

„Pošto se saveznička avijacija rijetko pojavljuje, naše trupe vrše i dnevne napade na neprijateljski saobraćaj!“²

Dejstva avijacije protiv neprijateljevih ciljeva u Imotskom, u kome se nalazila koncentracija vojske 21. oktobra (operacija br. 129) bila je neposredna priprema pred napad jedinica 9. NO divizije protiv delova nemačke 118. divizije, koja se bila rasporedila na prostoru Karlov Han - Mokronoge - Imotski.

Prvog novembra 'spitfajeri' vrše taktičko izviđanje nad komunikacijom Zagreb - Slavonski Brod, prilikom čega su napadnuta tri teretna voza između Dugog Sela i Lipika (operacija br. 141; piloti Protić i Ivanišević);

„Samo dva aviona pošla na zadatak, za ostala dva nije bilo na Visu dopunskih rezervoara. Napali tri teretna voza između Lipika i Dugog Sela. U više napada utrošena sva municija. P.a. vatra 20 mm srednje jačine sa vozova i iz okolnih stanica. Osmotren živ železnički saobraćaj u oba pravca.

Naši gubici: Avion majora Protića pogođen sa jednim metkom od 20 mm.

Nepr. gubici: 3 lokomotive oštećene, mnogo vagona pogođeno“²¹³

U novembru se veoma malo dejstvovalo nad teritorijom Hrvatske, a takođe i prvih decembarskih dana zbog loše vremenske situacije i zauzetosti zadacima nad drugim ciljevima. Kako je 1. decembra započeo napad delova nemačke 392. legionarske divizije na pravcu Gospić - Medak - Gračac. Štab 13. NO divizije je naredio napad 3. decembra

¹ Zbornik dokumenata NOR, tom V. knj. 33. dok. 107 (depeše Glavnog štaba NOV i PO Hrvatske).

Zbornik dokumenata NOR. tom X. knj. dok. 127.

u rejonu Ketka, u koji su se Nemci probili iz Gospića. Radi podrške 13. diviziji bilo je planirano dejstvo avijacije (operacija br. 202) ali su 'spitfajeri' opozvani zbog lošeg vremena.

Dejstva nad teritorijom Hrvatske nastavljaju se u martu 1945. kada se dejstvovalo u dubljoj pozadini neprijatelja. U to vreme su jedinice 4. i 11. korpusa NOVJ dejstvovale po komunikacijama u Lici. Gorskom kotaru. Hrvatskom primorju i Istri. Piloti 1. i 2. eskadrile. međutim, dejstvuju i po komunikaciji Zagreb - Beograd, kao i u dolini reke Kupe. Tako je 8. marta odeljenje 1. eskadrile (operacija br. 302: voda major Ivanišević) bombardovalo neprijateljeve ciljeve kod Slavenskog Broda, a 21. marta (operacija br. 325: voda četvorke potporučnik Delić) ciljeve na komunikaciji Novska - Slavonski Brod:

„Istočno od Petrovog Sela bombardovana su dva žel. voza, svaki od po 20 teretnih vagona. Tri aviona su bombardovali jedan voz i pogodili među vagone. Jedan od vozova bio je sa dve lokomotive. Oba voza mitraljirana.

Naši gubici: 0

Nepr. gubici: Tri lokomotive oštećene. 6 do 10 vagona uništeno!"²¹⁴

Sljedeća dva dana dejstvovalo se po neprijateljevim ciljevima na pruzi Beograd - Zagreb, odnosno na delu Slavonski Brod - Okučani (operacija br. 327: piloti - Šoić, Lošić. Fabjanović i Okanović):

„Bombardovan je voz u železničkoj stanici Stupnik. Dve bombe pogodile, a 4 pale blizu voza. Br. 3. nisu otpale bombe. Vrlo jaka p.a. vatra od 20 i 40 mm iz Batrine. Svi avioni su tri puta mitraljirali jedan voz od 15 vagona u stanici Staro Petrovo Selo. Lokomotiva i jedna stanična zgrada zapaljeni. Najmanje polovica vagona uništeno.

Naši gubici: 0

Nepr. gubici: 1 lokomotiva uništena, oko 10 vagona uništeno!"^{21*}

Na istom delu je još jedna četvorka "spitfajera" (operacija br. 329: voda major Ivanišević) postigla uspešne rezultate prilikom mitraljiranja dva teretna voza kod Batrine.

Pored dejstava nad ovim delom, piloti su izvršavali zadatke i u zahvatu Banja Luke. ili Dervente do pruge Beograd - Zagreb. Najviše ratnih zadataka izvršeno je u vidu napada na teretne vozove kojima su nemačke jedinice izvlačile svoje naoružanje i živu silu, kao 24. (kada su piloti 1. eskadrile leteli u dva izlaska nad prugom Zagreb - Beograd) i 30. marta (operacija br. 334) kada je izvršeno taktičko izviđanje Slavonski Brod - Novska - Banja Luka.

Dejstva se nastavljaju i u aprilu. Tako. 9. aprila (operacija br. 345) piloti 1. eskadrile uspešno štite formaciju savezničkih transportnih aviona koji prevoze ratni materijal našim jedinicama do aerodroma u Glini. Topuskom i Čemernici, koje je izgradilo ljudstvo 4. korpusa NOVJ.

²¹⁴ Zbornik dokumenata NOR. tom X. knj. 2. dok. 55.
^{21*} Op. cit., dok. 60.

S obzirom da od 9 do 15. aprila 1. eskadrila nije dejstvovala zbog priprema za prebaziranje na aerodrom Zemunik, ratni zadatak izvršen je tek 16. aprila (operacija br. 346; piloti Pajić, Fabjanović. Radulović i Okanović):

..15 km južno od Karlovca osmotrena i bombardovana kolona od 20 kamiona. 4 bombe pale su ispred kolone i 3 kamiona su eksplodirala. 4 bombe su blisko promašile. Posle bombardovanja. kolona mitraljirana i 7 kamiona ostavljeno na cesti uništeno. Srednja p.a. vatra od 20 mm.

Naši gubici: 0

Nepr. gubici: 10 kamiona uništeno"¹

Pet dana posle proboja sremskog fronta, kada su jedinice naše 1, 2. i 3. jugoslovenske armije otpočele silovito da gone neprijatelja, na taktičko izviđanje i bombardovanje upućena je četvorka 'spitfajera' (operacija br. 148; 17. april). U trećem izlasku (operacija br. 350) piloti 1. eskadrile su dejstvovali nad komunikacijom Okučani - Banova Jaruga - Dugo Selo, uništivši desetak od 20 teretnih vagona.

Devetnaestog aprila 1. eskadrila je podržavala dejstva 20. NO divizije koja je planirala napad na neprijatelja u Generalskom Stolu, - (operacija br. 354).

1 20. aprila avijacija je izviđala širi rejon Generalskog Stola, odnosno preko Karlovca, Dugog Sela, Siska do Kostajnice. Tom prilikom prvi put je bombardovan aerodrom koji je koristio neprijatelj u Lučkom, dok je 21. aprila bombardovana kolona tenkova kod Rajića, na putu prema Zagrebu (operacija br. 358).

Ovim zadatkom završavaju se dejstva 1. i 2. eskadrile nad teritorijom Hrvatske. Najveći broj zadataka izvršen je pri pružanju vazduhoplovne podrške jedinicama 4. JA i Mornarice NOVJ.