

## REALIZACIJA UGOVORA SA SAVEZNICIMA I NJIHOV ODRAZ NA RAZVOJ VAZDUHOPLOVSTVA

Ugovori sa saveznicima imali su veliki značaj za dalji razvoj našeg vazduhoplovstva. Preobuka i školovanje vazduhoplovaca i davanje pomoći u vazduhoplovnom materijalu omogućavalo je popunu jedinica kvalitetnim kadrom i savremenim borbenim sredstvima.

Pomoć saveznika našim kopnenim jedinicama u snabdevanju oružjem, municijom i opremom i doturanje ovoga vazдушnim putem, evakuacija ranjenika i pomoć savezničke avijacije u tučenju ciljeva i objekata na teritoriji Jugoslavije imali su znatan uticaj na pripremu teritorije u vazduhoplovnom pogledu. Kod takve situacije bilo je nužno uređivati aerodrome i letelišta, organizovati veze i meteorološku službu, izgrađivati magacine i skladišta, popravljati komunikacije i graditi nove, a takođe obezbeđivati transportna sredstva.

Realizacija ugovora nije išla glatko i na vreme. Na to su uticali raznovrsni faktori u prvom redu političke i vojnostrategijske i operativne prirode. Ali, bez obzira na manje i veće teškoće i nerazumevanja, saveznici su dali znatan doprinos i pomogli da se, još za vreme rata, oformi naše vazduhoplovstvo, koje je svojim borbenim dejstvima dalo znatan doprinos za oslobođenje zemlje.

U okviru realizacije ugovora sa saveznicima, u ovoj glavi će se razmotriti: jugoslovensko kraljevsko vazduhoplovstvo na Srednjem istoku; školovanje vazduhoplovnih specijalista u Alžiru; uređenje aerodroma na oslobođenim teritorijama; snabdevanje NOVJ vazдушnim putem: evakuacija ranjenika i bolesnika avionima; mete-

orološka služba u NOR-u; britanske vazduhoplovne snage u operacijama nad Jugoslavijom; vazduhoplovstvo Crvene armije u operacijama nad Jugoslavijom; školovanje naših vazduhoplovaca u Sovjetskom Savezu.

## 1. KRALJEVSKO JUGOSLOVENSKO VAZDUHOPLOVSTVO NA SREDNJEM ISTOKU

Razbijanje i slom jugoslovenske vojske aprila 1941, dezorganizacija i rasulo primorali su vazduhoplovce da se u teškim prilikama sami snalaze. Jedan deo je našao utočište i preleteo na savezničke teritorije. Manji broj od njih je prevezio avionima kralja i vladu iz Nikšića, preko Grčke, za Palestinu i Egipat. Nekoliko aviona je preletelo na teritoriju Sovjetskog Saveza. Jedan broj vazduhoplovaca je suvim ostupio iz Makedonije za Grčku i dalje brodovima za Srednji istok. Hidroavijatičari su sa osam aviona 17. aprila iz Boke Kotorske preleteli za Grčku. Oni su preko Krfa, Atine i Krita doleteli u Aleksandriju 23. aprila 1941. Samoinicijativno iz Makedonije su odstupali pojedinci i manje grupe kopnene vojske. Tako su se okupljali u logorima na teritoriji Egipta i Jordana.<sup>76</sup>

U toku 1941. godine trebalo je da se od prebeglin avijatičara formira uz pomoć Engleza jugoslovenska vazдушna eskadra sastava tri eskadrile (lovačka, bombarderska i hidroeskadrila). Od eskadrila su formirane hidro i lovačke, a bombarderska nije. Lovačka eskadrila na zahtev Engleza je rasformirana posle petnaest dana. Docnije je formirana komanda vazduhoplovstva.

Od avijatičara, prebeglih aprila 1941. iz Boke Kotorske, formirana je u Abukiru hidroeskadrila. Ona je ušla u sastav britanskog skvadrona, koji je branio širi rejon Aleksandrije, spasavao pale i zalutale posade i otkrivao neprijateljske plovne objekte. Od naoružanja je imala hidroavione kojima je preletala iz Jugoslavije u Afriku. Do aprila 1942. eskadrila je izvršavala borbene zadatke.

<sup>76</sup> Rafael Perhauc — Letalci Prekomorci, Nova Gorica 1968. godine, str. 11—16 (u daljem tekstu Rafael Perhauc — Letalci Prekomorci).

Ljudstvo eskadrile je radilo sa velikim elanom i uverenjem da se bori za zajednički cilj saveznika — pobjedu nad fašizmom. Krajem aprila 1942. hidroeskadrija je prestala sa borbenim dejstvima zbog dotrajalosti hidroaviona sa kojima su doleteli iz Jugoslavije, a nove im saveznici nisu dodelili.<sup>77</sup>

U 1942. godini vrhovna komanda kraljevske vojske imala je gardijski bataljon, sastavljen od zarobljenika iz Istre i Slovenačkog primorja, vazduhoplovni i mornarički odred. Cela „kraljevska vojska van otadžbine“ brojala je 980 ljudi.<sup>78</sup>

Po logorima na teritoriji Afrike nalazio se veliki broj vojnika rodom iz Istre i Slovenačkog primorja koji su bili mobilisani u italijansku vojsku. Njih je zarobila britanska 8. armija u kampanji kroz Libiju, Tunis i Alžir, pa su kasnije vrbovani od strane kraljevskih emisara za „jugoslovensku vojsku van otadžbine“. U početku mali broj neorijentisanih odazivao se pozivu, pa je tako sa tim ljudima bio popunjen i kraljev „gardijski bataljon“. Ali većina se odmah odupirala i opredeljivala za NOP i Tita. Njihovo opredeljenje nije mogla sprečiti propaganda i pritisci u koncentracionim logorima. Nije prošlo dugo vremena a većina i iz „gardijskog bataljona“ izjasnila se za NOP. Zarobljeni bivši italijanski vojnici rodom iz Istre i Slovenačkog primorja svojim stavom i odlučnošću znatno su uticali na opredeljenje za NOP i drugih iz sastava „jugoslovenske vojske van otadžbine“. Od Istrana i primorskih Slovenaca mnogi su, kroz škole i kurseve, postali odlični vazduhoplovni stručnjaci.

Istina o pravom stanju u Jugoslaviji prodirala je na tie daleke Afrike. Iz emisija radio-stanice „Slobodna Jugoslavija“ i napredne štampe širom sveta, u drugoj polovini 1943. godine, vazduhoplovci su saznavali ko su pravi borci protiv okupatora u Jugoslaviji. Tako su sve više rasle simpatije za NOB. Dolazak prve vojne misije NOVJ decembra 1943. u Kairo, Drugo zasjedanje AVNOJ-a i nje-gove odluke, Teheranska konferencija predstavnika SAD, SSSR i Velike Britanije i odluke o pomoći NOB imale su

<sup>77</sup> Arhiv VII, kut. 108, 109, 110, i 111; kut. 105, reg. br. 15/3.

<sup>78</sup> Arhiv VII, kut. 98, VK-Y-61/1.

poseban značaj za dalje opredeljenje vazduhoplovaca i drugih pripadnika „jugoslovenske vojske van otadžbine“. Ovome je znatno doprineo i poziv Vrhovnog štaba vazduhoplovcima.<sup>79</sup>

U novembru 1943. kapetan pilot Aleksandar Marković javno je istupio protiv kralja i izbegličke vlade. On je u pismu upućenom britanskom komandantu za Sredozemlje, američkom vojnom izaslaniku u Kairu, sovjetskoj ambasadi u Kairu i jugoslovenskoj izbegličkoj vladi, tražio da se objasni javnosti situacija u Jugoslaviji. Još pre dolaska vojne misije NOV u Kairu bio je oformljen Narodnooslobodilački odred od oko 10 vazduhoplovaca na čijem su se čelu nalazili kapetani piloti Aleksandar Marković i Ratko Jovanović. Odbor je istupio protiv kralja, vlade i Draže Mihailovića. Okupljao je rodoljube i sve one koji su osuđivali izdajnički rad kralja, vlade i četnika u Jugoslaviji. U nizu aktivnosti odbor je izdao proglas, gde je javno osuđena izdaja kralja, vlade i četnika.<sup>80</sup> Kraljevska vlada je preduzela sve mere da se zaustavi proces raspadanja i javljanja za NOV i POJ. Kapetan pilot Aleksandar Marković je lišen čina. Ministarstvo vojske izbegličke vlade jasno je stavilo do znanja svima onima koji odreknu poslušnost starešinama i Draži Mihailoviću da će biti proglašeni za vojne begunce i da će im se suditi po kraljevskim zakonima.<sup>81</sup> Proces se nije mogao zaustaviti.

Masovno otkazivanje poslušnosti starešinama i javljanje za NOVJ bile su svakodnevne pojave posle 1. januara 1944. Neposlušni su slati u koncentracione logore i tamo razoružavani. Tako se 15. aprila 1944. u logor Ginefa (na Sueckom kanalu) okupilo oko 1158 oficira, podoficira i boraca. Međutim, engleske vojne vlasti nisu dozvoljavale drastičan obračun sa logorašima. Držeći se savezničkih ugovora, pristupili su rasformiranju logora i rasporedu ljudstva za popunu naših vazduhoplovnih, tenkovskih i mornaričkih jedinica, a takođe i za popunu prekomorskih brigada, koje su se tada skupljale u Italiji.<sup>82</sup>

<sup>79</sup> Arliv VII, kut. 12, reg. br. 28—1; Zbornik, t. X, knj. 1, dok. 25.

<sup>80</sup> Arhiv CK SKJ, reg. br. 19413/IV-5-1/43.

<sup>81</sup> Arhiv VII, kut. 114, reg. br. 22/2.

<sup>82</sup> Arhiv VII, kut. 1466B, reo. br. 2/28.

Kada je postignut sporazum za formiranje 1. i 2. eskadrole više od 350 vazduhoplovaca koji su do tada bili u logorima prebačeno je avionima i kamionima aprila 1944. na aerodrom Benina blizu Bengazija u Libiji. Njima je, zajedno sa avijatičarima iz 1. baze, popunjena 1. i 2. eskadrila.<sup>83</sup>

Priličan broj kraljevskih vazduhoplovaca nije se odmah izjasnio za NOB. Neki su čekali da se situacija rasčisti, pa su se pojedinci i manje grupe izjašnjavali do kraja 1944, a čak i u 1945. godini. Bio je nemali broj onih koji su mrzeli sve ono što je NOV i POJ i naša Partija stvorila u toku četvorogodišnje borbe i revolucije. Oni su ostali u inostranstvu, a neki od njih posle rata i aktivno radili protiv nove Jugoslavije. Većina emisara koje je emigrantska vlada slala kod Draže Mihailovića bih su iz redova vazduhoplovaca. Takvi su avionima i podmornicama prebacivani u zemlju. Oni su u četničkim komandama zauzimali važna rukovodeća mesta. Ali takvi izdajnici ne mogu da poremete utisak o onim kraljevskim vazduhoplovcima koji su se onoga časa kada su saznali pravo stanje u zemlji opredelili za NOB.

## 2. ŠKOLOVANJE VAZDUHOPLOVNIH SPECIJALISTA U ALŽIRU

U julu 1943. na Siciliji je zarobljeno oko 5.000 Istrana i Primoraca, koji su prebačeni u logore na teritoriji Tunisa i Alžira. Oni su engleskim vojnim vlastima brzo dokazali da nisu Talijani već Jugosloveni, da su prisilno mobilisani i da su antifašisti. Tražili su da se izdvoje od ostalih zarobljenika nemačke i italijanske narodnosti i da se upute u domovinu. Engleske vojne vlasti su im u početku izašle u susret samo u tome da ih izdvoje u posebne logore, koji nisu bili ograđeni žicom. Ali su omogućile i četničku propagandu među njima.

Odmah je počelo vrbovanje za „jugoslovensku vojsku van otadžbine“. Početkom avgusta 1943. u zarobljeničkom logoru „Prisoner of War Camp No 208“ kod Konstantina prikupilo se oko 2700 Primoraca i Istrana, u

<sup>83</sup> Zbornik, tom. X, knj. 1, dok. 30, Rafael Perhauc — Letalci Prekomorci, str. 83—88.

Tunisu oko 600, u Bonu 400, Filipvilu (Philippvill) 300, a bilo ih je i po drugim logorima. Za starešine su im određeni kraljevski jugoslovenski oficiri i podoficiri.<sup>84</sup>

U jesen 1943. preko radio-stanice i iz štampe počeli su saznavati istinu o stanju u Jugoslaviji. Počeli su negodovati protiv odnosa starešina i širenja lažne propagande o stanju u Jugoslaviji. Neposlušne su zatvarah ili vraćali u logore ograđene žicom. Ali nije ni to pomoglo. Zarobljenici u velikim logorima, kao što je bio onaj kod Konstantina, uporno su tražih da im se objasni pravo stanje u Jugoslaviji i da se vrate svojim kućama. Videvši da sa zarobljenicima neće izići lako na kraj, engleske vojne vlasti su prišle rasformiranju velikih logora i obrazovanju manjih po celoj teritoriji Alžira. Ni ta mera nije pomogla — zarobljenici su se i dalje bunili. Uprkos svega ostali su pod kontrolom kraljevskih jugoslovenskih oficira sve do aprila 1944. Radili su po radionicama i zavodima za opravku aviona i motora, tenkova i kamiona.<sup>85</sup>

Prve kontakte sa predstavnicima NOV i POJ — zarobljeni Istrani i Primorci su imali krajem aprila 1944. Tada su u Alžiru u štabu generala Vilsona boravili članovi naše vojne misije. Tom prilikom su obišli logor kod aerodroma Mezon Blanš (Maison Blanche) i razgovarali sa našim ljudima. Odmah je bilo jasno da su svi za NOB. I pored toga što su im još komandovali kraljevski jugoslovenski oficiri i što su bili pod upravom engleskih vojnih vlasti, šef vojne misije Vladimir Velebit im je odobrio da mogu na kapama nositi crvene petokrake zvezde. Sa zakašnjenjem i engleske vojne vlasti su sprovodile odluke o pomoći Jugoslaviji, a u tom sklopu i pružile mogućnost izjašnjavanja naših ljudi za NOV i POJ ili za kralja. Za Primorce i Istrane, koji su radili u vazduhoplovnim radionicama, plebiscit je održan 11, 15, 16. i 17. maja. Engleske vlasti su postavljale pitanja „ko je za kralja, a ko za Tita“. Naravno svi su se, osim nekih starešina, opredeljivali za Tita i NOB u Jugoslaviji.<sup>86</sup>

<sup>M</sup> Rafael Perhauc — Letalci Prekomorci str. 229—234.

<sup>85</sup> Rafael Perhauc — Letalci Prekomorci, str. 235—247.

<sup>86</sup> Vazduhoplovstvo u NOR, str. 107 i 108 Rafael Perhauc — Letalci Prekomorci, — str. 248 i 249. Vladimir Velebit — Naša diplomatika — Narodna armija od 28. novembra 1957.



*Grupa starešina NOVJ u Alžiru juna 1944.*

Drugog juna 1944. u Alžir su stigla četiri partizanska oficira. Oni su po rasformiranju 1. vazduhoplovne baze u Libiji poslani da prihvate avijatičare raspoređene po radionicama na teritoriji Alžira. Do 12. jula stiglo je još osam oficira iz sastava 1. baze. Od prispelih oficira u Alžir obrazovan je štab Detašmana NOVJ, a ostali su raspoređeni za tehničke, administrativne i disciplinske starešine kod avijatičara po radionicama i logorima. Štab Detašmana je objedinjavao rukovođenje svim našim vazduhoplovcima u Alžiru i zastupao njihove interese kod engleskih vojnih vlasti. Za komandanta Detašmana bio je određen major Hubmajer Danilo, a za političkog rukovodioca kapetan Curgus Ljubiša. Štab Detašmana se izborio da se vazduhoplovni specijalisti iz Istre i Slovenačkog primorja oslobode komande kraljevskih jugoslovenskih oficira, da se prikupe u zajednički logor, da se rasporede na rad u vazduhoplovne radionice i da njima rukovode i održavaju red i disciplinu naši oficiri.<sup>87</sup>

" Arhiv VII, kut. 1449, registarski broj 7/7.

Tako su naši vazduhoplovni specijalisti u drugoj polovini juna 1944. godine sakupljeni u zajednički logor. Tu je bilo moguće sprovesti i intenzivan stručni i politički i **kulturno-prosvetni** rad. Ljudstvo je, radi lakšeg rukovođenja, podeljeno na čete, vodove i desetine. Određeni su komandiri jedinica. Do novembra meseca Detašman u Alžiru je narastao na oko 1650 ljudi.<sup>88</sup>

Stručno praktičan rad se izvodio u aeroplanskoj radionici na aerodromu Mezon Blanš (Maison Blanche) blizu grada Alžira i u radionici kod grada Bufarika (Boufarik oko 35 km udaljen od aerodroma Mezon Blanš). U radionicama se vršila opravka i remont aeroplana, motora, naružanja, specijalne opreme za avione „spitfajer“, „moskito“, „halifaks“ i za sve vrste specijalnih vozila.

Kulturno-prosvetnom radu i teorijsko-stručnom uzdizanju poklanjana je osobita pažnja. Pored redovnih političkih informacija i časova iz NOB Jugoslavije bile su formirane razne sportske sekcije i organizovani večernji časovi iz: motoristike, elektrotehnike, aviona, instrumenata, matematike i engleskog jezika. Priređivane su foto-izložbe iz NOR-a. Diletantske sekcije i horovi vazduhoplovaca davali su priredbe po gradovima i okolnim selima. O tome je pisala saveznička štampa, a partizanske pesme prenosila i radio-stanica u gradu Alžiru. O radu, redu, disciplini, kulturno-prosvetnom radu vazduhoplovaca, uopšte o prilikama i odnosu engleskih vojnih vlasti izveštavan je Vrhovni štab.<sup>89</sup>

Članovi naše stalne vojne misije sa sedištem u Kairu vodili su brigu i obezbeđivali nesmetan rad svih centara za školovanje vojnih specijalista kod zapadnih saveznika. Posle obilaska vazduhoplovnih centara član vojne misije pukovnik Božo Lazarević je 13. avgusta 1944. izvestio štab, između ostalog, i o avijatičarima u Alžiru: ...

„Od Slovenaca koji su pripadali talijanskoj vojsci, a koji su se nalazili u raznim zarobljeničkim logorima u Severnoj Africi, po prethodnom izjašnjanju za NOV Jugoslavije, ostavljeni su da se osposobljavaju za vazduhoplovne mehaničare 1252 druga. Oni su do prije mjesec i po dana bili raspoređeni po raznim aerodro-

<sup>88</sup> Arhiv VII, kut. 1449, registarski broj 11/7.

<sup>89</sup> Zbornik, t. X, knj. 1, dok. 38.



mima u Alžiru i Tunisu. Prije mjesec i po dana uspjeli smo da ovo ljudstvo sakupimo u dvije velike aeroplanske radionice 25 km od grada Alžira. Takođe smo uspjeli da među njima ubacimo u ove radionice 14 naših tehničkih oficira.

Aeroplanske radionice su ogromne sa svim odjeljenjima za popravku i izradu aeroplana i motora tipa Spitfire, Mosquito, DC-3 i Halifax. Drugovima je omogućeno da u ovim radionicama nauče sve što im je potrebno za opravku i izradu pomenutih tipova aviona i pripadajućih im motora. Rade pod istim okolnostima pod kojima i engleski vojnici, a poslije radnog vremena idu u zasebni logor gdje je tehničkim oficirima potpuno omogućeno da im drže teorne časove iz aviona i motora. Poslije radnog vremena omogućen je rad raznim sekcijama (kulturno-prosvetnoj, sportskoj, umjetničkoj i svim ostalim sekcijama koje se nalaze po našim jedinicama u zemlji)...

Kvalitet ljudstva je odličan. Ono što su najviše voljeli u talijanskoj vojsci — pijančenje suzbijeno je do najmanje mjere. Tako da se od 1252 čovjeka može naći jedva 4 slučaja koji vole da piju. Sami drugovi međusobno na raznim konferencijama kritikuju jedan drugog za razne greške.

Nastojimo da se od ovih ljudi ne stvaraju automati u radu, već da se osamostaljuju, tako da docnije može svaki pojedinac sam voditi posao za koji je specijaliziran. Naši tehnički oficiri u ovom pogledu ulažu veliki trud i dobro uspijevaju..."<sup>90</sup>

Školovanje vazduhoplovnih specijalista izvodilo se sa velikim uspehom. Ali želja svakog pojedinca da se vrati u domovinu i uzme učešća u završnim operacijama za oslobođenje zemlje rasla je iz dana u dan. Čežnja za rodnim krajem i familijama pretvarala se u setu, a kod pojedinaca izazivala depresiju. U takvoj situaciji vršen je stalan pritisak na rukovodstvo Detašmana da im se omogući što skoriji povratak u zemlju.

Sa druge strane engleske vojne vlasti su kočile povratak naših ljudi u domovinu. Sa njihovog gledišta to je bilo opravdano, jer su naši avijatičari bili angažovani po radionicama za opravku aviona i motora, koji su izvršavali zadatke za saveznike, a u sklopu toga korisne i za Jugoslaviju. Pored toga, naši vazduhoplovni specijalisti su bili brojni, a uz to veoma radni i vestni u delikatnim poslovima.

Međutim, situacija u Jugoslaviji se menjala. U drugoj polovini 1944. dve trećine Jugoslavije bilo je oslobođeno. Stvoreni su svi uslovi za život, rad i borbena dej-

<sup>90</sup> Arhiv VII, kut. 1449. reg. br. 11/4.

stva letaćkih i pozadinskih vazduhoplovnih jedinica na teritoriji naše zemlje. Već u decembru 1944. formirane su eskadrile i pukovi. Potreba za vazduhoplovnim specijalistima bila je ogromna.

Uviđajući potrebu za vazduhoplovnim kadrom Vrhovni štab je još 4. septembra 1944. preko britanske vojne misije, tražio da se naši vazduhoplovni specijalisti do 15. oktobra iz radionica u Alžiru upute u Jugoslaviju.

Do realizacije pokreta za Jugoslaviju trebalo je čekali čitav mesec dana, jer su engleske vojne vlasti odugovlačile njihovo slanje u domovinu. Posle više urgencija naši vazduhoplovni specijalisti su ukrcani 15. novembra 1944. u luci Alžir i brodom stigli 18. novembra u Taranto. Zeleznicom su prebačeni 25. novembra u Gravino, a odatle brodom i iskrkali se 28. novembra u Dubrovniku.

Od Dubrovnika do Beograda vazduhoplovci su putovali od 1. do 26. decembra. Oni su preko Trebinja, Nikšića, Sinjajevine, Mojkovca, Berana, Rožaja, Peći, Vučitrna, Kuršumlje i Niša stigli u Beograd 26. decembra 1944. Veći deo ovog puta prevalili su pešice. Po dolasku u Beograd većina je raspoređena u novoformirane jurišne i lovačke pukove i divizije koji su se već nalazili na operativnim aerodromima širom Srema, Banata i Bačke.<sup>91</sup>

U novoformiranim letaćkim i pozadinskim jedinicama i ustanovama Grupe vazduhoplovnih divizija naši ljudi, školovani u Alžiru, od samog početka odlično su se snašli. Kao vrsni vazduhoplovni specijalisti brzo su savladali novi materijal. Kao savesni i vredni, a uz to puni entuzijazma, služili su za primer u radu i pregalaštvu. Zato nije iznenađenje što se veliki broj od njih razvio u primerne tehničke rukovodioce, koji su u praktičnom radu dali veliki doprinos tehničkoj službi ratnog vazduhoplovstva.

### 3. UREĐENJE AERODROMA NA OSLOBOĐENIM TERITORIJAMA

Uređenje aerodroma i terena za spuštanje materijala iz vazduha, na oslobođenim teritorijama, otpočelo je 1941. godine i produžilo se do kraja rata. U decembru 1941. ure-

" Rafael Perhauc — Letalci Prekomorci, str. 288—297.

đeno je i obezbeđivano letelište kod Sokolca u istočnoj Bosni. Januara i februara 1942. uređivani su tereni oko Zabljaka u Crnoj Gori za spuštanje iz aviona sovjetske pomoći u oružju i municiji. Vrhovni štab NOP i DV tražio je od sovjetske vlade, da uputi avione makar i simboličnu tehničku pomoć i Staljin je to obećao. Ali do realizacije nije došlo. Sovjetska vlada je to kasnije pravdala tehničkim nemogućnostima. Istina je da tadašnjim transportnim avionima nije bilo moguće da, u toku noći, dođu do Zabljaka, bace materijal i vrte se u svoje baze. Ali je čudno da je pomoć obećavana iako se znalo da se ne može realizovati. Maja, juna i jula 1942. uređivana su letelišta u Bosanskoj krajini kod Prijedora, Knešpolja, Međuvođa i Lušci-Palanke gde su se spustili i odakle su izvršavali borbene zadatke prvi partizanski piloti. Do kraja 1943. godine povremeno su održavana i korišćena letelišta kod Livna, Glamoča, Bosanskog Petrovca, Berana, Pljevalja i Sekovića. Ona su služila za spuštanje prebeglih avijatičara iz vazduhoplovstva NDH i za prihvatanje pojedinih savezničkih transportnih aviona sa vojnim misijama. Na letelištima Livno i Glamoč nalazila se 1. vazduhoplovna baza od prelaska u Italiju.<sup>92</sup>

Potreba za uređenje i održavanje većeg broja aerodroma na oslobođenim teritorijama nastala je posle Teheranske konferencije, kada su predstavnici SAD, SSSR i Velike Britanije doneli odluku da se pomogne NOB u Jugoslaviji... „Partizani u Jugoslaviji treba da budu potpomognuti ratnim materijalom i snabdevanjem do najvećeg mogućeg stepena, a takođe i operacijama komandosa...” stajalo je u odluci saveznika.<sup>93</sup>

Tada se pristupilo popravljajući postojećih i izradi novih aerodroma i letelišta. Oni su služili za sletanje, prihvatanje i poletanje savezničkih aviona; za baziranje 1. i 2. jugoslovenske eskadrile i za baziranje jedinica Grupe vazduhoplovnih divizija. U toku rata uređeno je i izgrađeno više od 60 aerodroma. Najviše ih je bilo u Vojvodini, užoj Srbiji, zatim u Hrvatskoj i Bosni i Hercegovini. Do

<sup>92</sup> Arhiv VII, kut. 52, reg. br. 38/1—1; kut. 11, reg. br. 6/1—9; kut. 70, reg. br. 54/5—1, k. 12, reg. br. 5/1—5; kut. 2a, reg. br. 5/1; kut. 2a, reg. br. 29/1, Zbornik, tom X, knj. 1, dok. 6, 15, 18, 20.

<sup>93</sup> Oslobođilački rat knj. 1, str. 632—638.

druge polovine 1944. godine radovima na uređenju i održavanju aerodroma rukovodilo je vazduhoplovno odeljenje Vrhovnog štaba. Sa sve većim širenjem oslobođenih teritorija ovi poslovi su preneti na vazduhoplovne referente pri glavnim štabovima Slovenije, Hrvatske, Srbije, Vojvodine i Makedonije i kod štabova 2. i 5. korpusa; a docnije i kod štabova 4, 7, 8. i 10. korpusa.<sup>94</sup>

Aerodromi su uređivani i obezbeđivani zavisno od doba godine i od materijalnih sredstava kojima se raspolagalo. U 1943. i 1944. aerodromi su uređivani na brzinu, ograničenih razmera, sa primitivnom tehničkom opremom, u nekim slučajevima veoma blizu neprijateljskih prednjih linija. Izuzetak je činio aerodrom na ostrvu Visu, koji je imao kompletnu meteorološku stanicu, zemaljska navigaciona sredstva i poletno-sletnu stazu od čeličnih ploča, koja je omogućavala sletanje teških bombardera. Aerodrom je bio branjen sa tri baterije PA oruđa i sa nekoliko PA mitraljeza. Već od avgusta 1944. aerodrom na Visu je branila i lovačka avijacija.<sup>95</sup> Krajem 1944. i u toku 1945. aerodromi su se uređivali, obezbeđivali i održavali tako da su jedinice avijacije na njima nesmetano bazirale i sa njih izvršavale borbene zadatke.

Ovde će biti reči o uređenju aerodroma na oslobođenim teritorijama, koji su služili prvenstveno za sletanje i poletanje savezničke transportne avijacije radi prenošenja pomoći jedinicama NOV i POJ i evakuacije ranjenika, bolesnika, dece i oborenih savezničkih avijatičara. Bilo je slučajeva da su na takvim aerodromima bazirali i sa njih izvršavali borbene zadatke pojedinačni avioni i manje grupe prebegle iz vazduhoplovstva NDH.

Princip života i rada na aerodromima zasnivao se na uputstvima Vrhovnog štaba. Na aerodromima su postojale komande koje su bile potčinjene glavnim štabovima i štabovima korpusa. One su se starale o održavanju aerodroma i o svemu onome što je garantovalo bezbedan rad.

Formacija komande aerodroma bila je slična jedinica u kopnenoj vojsci. Imala je komandanta, komesara,

<sup>94</sup> Arhiv VII, kut. 393, reg. br. 25/1—3; kut. 111, reg. br. 4—1; kut. 193, reg. br. 16—1/1, reg. br. 26/1—3, reg. br. 41/1; kut. 458A, reg. br. 40/1—7.

<sup>95</sup> Arhiv VII, kut. 2021, reg. br. 11/1.

zamenika komandanta i komesara. Štab su sačinjavali referenti koji su se starali o funkcionisanju stručnih i drugih službi. Komandi aerodroma su bile potčinjene čete, vodovi i osmatračke grupe.

Brojno stanje, formacija i organizacija komandi aerodroma (baza) zavisila je od mesta na kome se nalazila, važnosti u određenom periodu, broja stručnog vazduhoplovnog kadra kojim se raspolagalo i vazduhoplovnog i drugog materijala. Zbog toga je bilo komandi aerodroma samo sa jednom aerodromskom četom ili osmatračkom grupom. Druge su imale i po tri aerodromske čete (streljačke, za vezu, transportne, tehničke), vodove PAO i druge specijalne jedinice.

Komanda aerodroma imala je velike, odgovorne i raznovrsne zadatke. U jeku ratnih zbivanja odgovornost je bila potencirana. Ona je bila odgovorna za stalnu ispravnost poletno-sletne staze, kao i o obezbeđenju aerodroma sa zemlje i iz vazduha. Rukovodila je svim uređajima na aerodromu, a takođe i letenjem (u sporazumu sa predstavnicima savezničkih vojnih misija). Ona je održavala vezu između aerodroma i susednih kopnenih jedinica. Komande aerodroma su vodile nadzor i nad najbližim terenima za bacanje materijala iz vazduha, rukovodile evakuacijom ranjenika, bolesnika, žena, staraca i dece za njihovo prebacivanje u Italiju i Afriku. Organizovala je prihvat, smeštaj i ishranu vojske za maskiranje aerodroma i objekata na njima. Starala se da obezbedi što brže podatke o namerama, pokretima i jačini neprijatelja u širem i bližem rejonu aerodroma.

Pored komandi aerodroma postojala su, pri štabovima divizija i nekih korpusa, aerodromska odeljenja i ekipe za uređenje i održavanje terena za prihvat materijala i njihov transport. Ovakvi tereni su uređivani zbog toga što broj aerodroma nije bio dovoljan za prihvat pomoći koja je dolazila i zbog činjenice što su bili suviše udaljeni od jedinica kojima je materijal trebalo dopremiti. Osim ovoga, na planinskom i brdovitom zemljištu nisu se mogli naći i pogodni tereni za aerodrome. U 1944. bilo je oko 140 ekipa i toliko uređenih terena za bacanje materijala iz vazduha na oslobođenim teritorijama.

Uređenje aerodroma se izvodilo na osnovu uputstva VŠ i uputstava glavnih štabova i štabova korpusa. Poletno-sletne staze su bile takvih razmera da se obezbedi prihvat savezničkih transportnih i u slučaju nužde i borbenih aviona, uključujući i teške bombardere. U uputu Glavnog štaba Hrvatske o veličini i obliku poletno-sletne staze bilo je rečeno da mora biti širine 75—150 metara, dužine za dnevno letenje od 600 do 1800 metara, a za noćno 1200 do 2000 metara. Razmere su zavisile od tipa aviona.<sup>96</sup>

Iz izveštaja Glavnog štaba Srbije može se saznati stanje aerodroma: Kosančić, Bojnik, Sokobanja, Avdilovac, Medveđa, Ivanjske livade, Kraljevo, Niš i drugih. Na primer, Kosančić je bio razmera 1000 sa 1000; Bojnik 350 sa 500; Medoševac 1000 sa 400; Sokobanja 1200 sa 300; Avdilovac kod Jošanice 1300 sa 200; Medveđa 100 sa 150; Ivanjske livade 600 sa 350 metara, itd.<sup>97</sup>

Obeležavanje poletno-sletnih staza, uređaji za noćno letenje, navigaciona i druga obezbeđenja izrađivana su prema mogućnostima i potrebama. Svetlosne linije za noćno letenje bile su električne i pomoću fenjera, petrolejki ili najprimitivnije — loženje vatri. Na teritoriji Srbije, čak i u oktobru 1944, svetlosna linija za noćno sletanje bila je od naloženih vatri.<sup>98</sup>

Neki aerodromi u Crnoj Gori su već u prvoj polovini 1944. imali električne uređaje za noćno letenje. To su bile svojine savezničkih vojnih misija. Agregati prebačeni avionima sa aerodroma u Italiji bili su izvori električne energije.<sup>99</sup>

Danju se poletno-sletna staza obeležavala obično belim platnima, a u nedostatku ovih upotrebljavana su i druga sredstva. Platna su se postavljala na čoškovima početka i završetka piste i uzduž sa obe strane. Kada nije bilo platna čoškovi početka i završetka piste su se plitko prekopavali. To je rađeno i uzduž strana piste. Za označavanje pravca i mesta dodira zemlje pri sletanju služilo je slovo „T". Ono je bilo takođe od belog platna a zimi na snegu od crnog ili crvenog. Osim slova „T" pravac vetra pokazi-

<sup>96</sup> Arhiv VII, kut. 111, reg. br. 4—1; kut. 15, reg. br. 2/4.

<sup>97</sup> Arhiv VII, kut. 1450, reg. br. 3/1—4

<sup>98</sup> Arhiv VII, kut. 193, reg. br. 41/1.

<sup>99</sup> Arhiv VII, kut. 15, reg. br. 2/1—4

vala je „kobasica“ koja se na aerodromima nalazila kada se za to "ukazivala mogućnost.

Veza sa avionima u vazduhu održavala se radio-pu-tem i raznim signalima. Radio-veza na marš-ruti bila je kada su se na aerodromima nalazile primo-predajne radio-stanice. One su u većini bile svojina savezničkih vojnih misija i od njih je zavisilo može li aerodrom imati radio-primopredajnik. Radio-veza je održavana prema ko-diranim tablicama unapred sastavljenim i dogovorenim. Kodovi su bili velika tajna i sa njima su bila upoznata lica zadužena za kontrolu letenja na aerodromu.

Budući da je radio-stanica na aerodromima i terenima bilo vrlo malo, veza sa avionima u vazduhu i dozvola za sletanje i bacanje materijala održavala se svetlosnom sig-nalizacijom. Zbog toga je ova služba bila veoma važna i pridavala joj se osobita pažnja. U praksi se radilo tako da su predstavnici vojnih misija u dogovoru sa višim šta-bovima naših kopnenih jedinica pozivali transportne avi-one sa materijalom da polete sa aerodroma u Italiji, a potom da u određeno vreme nadlete aerodrom za spu-štanje ili prostoriju za izbacivanje materijala. O ovome su bile blagovremeno izveštavane komande naših aerodroma i ekipe na prostorijama uređenim za prihvatanje izbačenog materijala.

Pri nadletanju aerodroma ili određenih prostorija za izbacivanje materijala sa zemlje su davani svetlosni sig-nali i svetlima obeležavane poletno-sletne staze. Posle, toga avioni su se takođe svetlosnim signalima legitimi-sali. Glavna sredstva signalizacije noću bile su vatre, pe-trolejske lampe, fenjeri i signalni pištolji. Vatre su paljene u obliku slova, geometrijskih tela ili nekih drugih ugo-vorenih znakova. Razume se ovo se menjalo zbog predostro-žnosti da ih neprijatelj ne otkrije i stvori zabunu kod po-sada da se spuste ili bace materijal na njegovu teritoriju. Legitimisanje aviona bilo je tek kada su posade uočile i razumele upaljene vatre na aerodromima ili terenima za izbacivanje materijala, kao i one na okolnim visovima. Legitimisanje se vršilo odašiljanjem svetlosnih signala morzeovom azbukom. Na upućene signale iz aviona odgo-



*Pripreme za ukrcavanje ranjenika u avione na aerodromu Krasinec u Sloveniji*

varano je sa aerodroma i drugih terena takođe svetlosnim signalima morzeovom azbukom.<sup>100</sup>

Organizacija prihvata aviona posle sletanja na aerodromu bila je uhodana i sve se izvodilo po uputstvima izdatim od Vrhovnog štaba, glavnih štabova i štabova korpusa. Određeno lice stručno i izvežbano noću je vodilo avion do stajanke i mesta istovara materijala pomoću fenjera ili baterijskih lampi. Danju se vodič služio zastavicama ili rukama i pokretima pokazivao pravac rulanja, skretanja i zaustavljanja aviona. Po zaustavljanju oko aviona je postavljana straža, a prilaz ka njima bio je dozvoljen licima radi kontrole, iskrcavanja i preuzimanja materijala.<sup>101</sup>

Obezbeđenje aerodroma i terena za bacanje materijala sa zemlje i iz vazduha predstavljalo je veliki problem. Unutrašnje obezbeđenje vršile su jedinice iz sastava ko-

<sup>100</sup> Arhiv VII, kut. 111, reg. br. 4—1 i 14/2.

<sup>101</sup> Arhiv VII, kut. 111, reg. br. 4—1.



mandi aerodroma (baza). Stalnim stražama i pokretnim obezbeđenjem šticeeni su objekti, instalacije i materijal. Spoljne obezbeđenje preuzimale su na sebe jedinice kopnene vojske na čijoj se teritoriji nalazio aerodrom. Za aerodrome koji su bili daleko od neprijatelja spoljne obezbeđenje padalo je na jedinice neposredno potčinjene komandi aerodroma (baze).

Komande aerodroma nisu imale sredstava za odbranu iz vazduha. Samo neki aerodromi su imali PA mitraljeze. I ovi su bili neefikasni, jer ih je bilo malo, pa se nije mogla postići ni približna gustina vatre. Zahvaljujući tome što je neprijateljska avijacija bila slaba i nesposobna za noćna dejstva nije bilo većih posledica od njenih napada na aerodrome. Znajući to većinom je materijal prebacivan noću, a ako je to bilo danju saveznički transportni avioni su imali lovačku pratnju. U drugoj polovini 1944, sa pojavom nad jugoslovenskom teritorijom naših i savezničkih borbenih vazduhoplovnih jedinica, neprijateljska avijacija je bila nemoćna i bezopasna.

U teškim uslovima neprekidnih borbi u svim krajevima širom zemlje aerodromi, izgrađeni na oslobođenim teritorijama, odigrali su značajnu ulogu. Njihovom izgradnjom, održavanjem i obezbeđivanjem bilo je omogućeno formiranje, život i rad 1. a docnije i 2. vazduhoplovne baze. Na njima su živele i radile hidroplanske stanice NOVJ, eskadrila za vezu Vrhovnog štaba i eskadrila 5. udarnog korpusa. Aerodromi na oslobođenim teritorijama su poslužili za prihvat prebeglih avijatičara iz vazduhoplovstva NDH i omogućili izvršavanje borbenih zadataka 1. i 2. eskadrili i nekim jedinicama savezničke avijacije.

#### 4. SNABDEVANJE JEDINICA NOVJ I EVAKUACIJA RANJENIKA VAZDUŠNIM PUTEVIMA

Posle dolaska vojnih misija u Jugoslaviju i uspostavljanja tešnijih veza sa saveznicima u Italiji, po naređenju Vrhovnog štaba formirana je Baza NOV i POJ sa sedištem u Bariju, koja je, između ostalog, imala zadatak da orga-

nizuje prihvata i prebacivanje, avionima i brodovima, savezničke pomoći u oružju, opremi, sanitetskom materijalu i hrani našim jedinicama.<sup>102</sup> Ima mnogo podataka o načinu prevoženja materijalne pomoći pomorskim putem, o količinama prevezenog materijala, kao i o drugim detaljima iz te oblasti, ali, ovde je predmet obrade transport materijala vazdušnim putem. Prenos materijala vazdušnim putem obavljao se savezničkim transportnim avionima, koji su bazirali u Italiji na aerodromima Bari, Brindizi i Leče. Sovjetski transportni avioni uzletali su sa aerodroma kod Kijeva, Vinice, sa aerodroma u Rumuniji, Bugarskoj i od juna 1944. godine sa aerodroma Bari u Italiji.<sup>103</sup>

Prevoženje materijalne pomoći jedinicama NOV i POJ počelo je novembra 1943. i trajalo je do maja 1945. godine. Za to vreme prevezeno je savezničkim transportnim avionima oko 14.563 tone materijala.<sup>104</sup>

Ako je materijal izbacivan iz aviona, paketi su obično spuštani na zemlju pomoću padobrana. To je bilo moguće u početku, kada je materijala bilo manje. Ali, pri prenosu većih količina nije bilo dovoljno padobrana, pa se materijal spuštao i bez njih. U takvim situacijama stavljan je u limene kutije i kante i drvene sanduke obložene materijalom za amortizaciju udara. Nisu bili retki slučajevi da se materijal spuštao bez ikakve ambalaže. To se praktikovalo sa odećom, obućom, logorskom opremom i drugom mekom robom. Pri spuštanju materijala bez padobrana, preduzimane su mere da se što više ublaže udari i oštećenja. Zbog toga je izbacivan iz aviona sa manjih visina i na meke terene i oranice. No, i sa takvim merama predostrožnosti nije se moglo izbeći uništavanje, oštećenje i rasturanje materijala.

Vrhovni štab, glavni štabovi korpusa su davali uputstva potčinjenim komandama, jedinicama i ustanovama o prijemu transportnih aviona sa materijalom iz pomoći NOV i POJ, o načinu izbacivanja i iskrcavanja i postupcima sa primljenom robom.

<sup>102</sup> Arhiv VII, kut. 2091, reg. br. 1/1; kut. 2092, reg. br. 12/1; Oslobođilački rat naroda Jugoslavije, knj. 1, str. 632—638.

<sup>103</sup> Arhiv VII, kut. 15, reg. br. 5/4.

<sup>104</sup> Arhiv VII, kut. 2, 24; f. 1; kut. 2099, f. 1, 2, 3, 4, 5.

Zapadni saveznici, u svojoj propagandi, često puta su preterivali o poslatim količinama oružja i opreme. Na takvu propagandu, koja je netačno prikazivala pravo stanje stvari, Nacionalni komitet oslobođenja Jugoslavije je bio prinuđen da septembra 1944. godine izda sledeće saopštenje za svetsku javnost:

„Poslednjih dana preko radio-stanica se pojačalo isticanje pomoći koju su Narodnooslobodilačkoj vojsci Jugoslavije pružili Zapadni saveznici. Pored toga što se iz takvih prikaza može — razume se, u inostranstvu, a ne i u zemlji, dobiti netačan pojam o veličini pružene pomoći, u tim vestima ima čak i takvih tvrdjenja koja su sasvim netačna. Tako je, na primer, netačno da su nam saveznici avionima spustili ljudstvo i materijal. Ako se tako formuliše saopštenje, onda to treba da znači da smo mi bili pomognuti ne samo materijalom nego i ljudstvom, dakle nekakvim trupama. Isto tako može se označiti kao proizvoljna tvrdnja, koja je bez ikakvog osnova, da bi bez te pomoći savezničkih aviona naša Narodnooslobodilačka vojska verovatno ostala jedna velika skupina gerilskih odreda i da bi nemačka vojska u Jugoslaviji još bila jaka.

Moramo pre svega naglasiti da je Našoj vojsci bila dobrodošla svaka, ma i najmanja pomoć, od strane naših saveznika. Na svakoj pomoći mi smo našim saveznicima zahvalni, ali tvrdjenja kao ona što su gore pomenuta, ne odgovaraju činjenicama, a prema tome — naročito kada se donose na našem jeziku, — nisu korisne ni za savezničku stvar, jer i naš narod i naša vojska vrlo dobro znaju koliko su teške žrtve koje još uvek podnose zbog toga što se snabdevaju sopstvenim sredstvima: otimanjem od neprijatelja...

Pomoć u naoružanju, kao i u hrani, odelu i obući, naročito nam je jako bila potrebna na početku Seste neprijateljske ofanzive, dakle u decembru 1943. godine, ali ona je bila tako neznatna da je maršal Tito morao za javnost dati izjavu da nema savezničke pomoći, da je ono što je dato samo kaplja u moru. Tek tada pomoć počinje da raste, a naročito se povećala od Sedme ofanzive, dakle za poslednjih 5 meseci, da poslednjih dana bude smanjena do beznačajnosti. Ovo znatno smanjenje dolazi u vreme velikog zamaha naše opšte ofanzive za konačno oslobođenje zemlje i za likvidaciju velikih nemačkih snaga na našoj teritoriji.<sup>105</sup>

Saopštenje NKOJ-a je bilo nužno radi raščišćavanja odnosa sa saveznicima i zbog prikazivanja istine o slanju pomoći. Jer, ako se analizira struktura i količina poslatog materijala vazдушnim putem, vidi se da nije mogao zadovoljiti ni potrebe osnovne jedinice, a kamoli potrebe više

<sup>105</sup> Vladimir Dedijer, Dnevnik III, str. 80—81.



*Iskrcavanje ranjenika na aerodromu Bari u Italiji*

od 600.000 boraca. Pa ipak materijalna pomoć, prebačena avionima, sa zahvalnošću je prihvatana. I ona je imala udela u naporima za pobedu zajedničkog neprijatelja. I kroz nju se manifestovala solidarnost saveznika. Ali je bila mala, pa je naša armija i dalje morala sopstvenim snagama da obezbeđuje: oružje, municiju, hranu, odeću, obuću i druge potrebe.

Posle uspostavljanja neposredne veze sa saveznicima teže ranjene i bolesne, kao i veliki broj žena, dece i staraca, primale su bolnice i logori za izbeglice na teritoriji Italije i Egipta. Sve do marta 1944. godine evakuacija se vršila brodovima, a od tog vremena i transportnim avionima. U većini slučajeva saveznički transportni avioni, kojima je doturan materijal jedinicama, korišćeni su, na povratnoj marš-ruti, za evakuaciju ranjenika i drugih kojima je pomoć bila neophodna. U praksi se radilo tako da su se, po iskrcavanju materijala na aerodromima, u transportne avione ukrcavali ranjenici i bolesnici.

Postojali su propisi koje kategorije ranjenika i bolesnika imaju prvenstvo za evakuaciju u savezničke bolnice. Tako su u prvom redu prebacivani nepokretni ranjenici, pokretni sa prognozom lečenja dužom od dva rae-

seca; zatim oni za koje u zemlji nije bilo mogućnosti za uspešno lečenje: kao što su oboleli od tuberkuloze pluća, kostiju i od težih oboljenja unutrašnjih organa. Evakuacija ranjenika i bolesnika vršena je sa aerodroma širom Jugoslavije. Od marta 1944. do kraja rata prebačeno je avionima na savezničke teritorije, u njihove bolnice i oslobođeni Beograd oko 12.587 ranjenika i bolesnika, žena i dece.<sup>106</sup>

## 5. ORGANIZOVANJE METEOROLOŠKE SLUŽBE

Sve veće proširivanje oslobođenih teritorija, brojno narastanje NOV i POJ, formiranje krupnih operativnih jedinica kopnene vojske i naponi za formiranje vidova oružane sile, kao što su mornarica i vazduhoplovstvo, nameatali su potrebu za organizaciju meteorološke službe na teritoriji Jugoslavije. Potreba za njom je postala izraženija kada su saveznički transportni i borbeni avioni, leteli ili preletali teritoriju Jugoslavije. Nisu bili retki slučajevi, da su se transportni avioni vraćali u svoje baze sa neiskrcanim tovarima baš zbog toga što je, oko aerodroma i u rejonima za bacanje materijala, bila magla ili niski oblaci. Cesto i borbena avijacija se vraćala u svoje baze sa ubojnim sredstvima, jer ih nije mogla utrošiti, pošto se ciljevi i objekti nisu videli, zbog teških meteoroloških prilika u tim rejonima. To je, razume se, nanosilo ogromne štete, a naročito u efektima borbenih dejstava.

Stab 1. vazduhoplovne baze, još 13. decembra 1943. godine, dao je predlog Vrhovnom štabu za organizovanje meteorološke službe. Referat u tom smislu je bio sa ogradom „u okviru mogućnosti i tehničkih sredstava“. Predlog je obuhvatao način organizacije službe za potrebe mornarice, vazduhoplovstva i kopnenih jedinica. Zatim mreža glavnih meteoroloških stanica, osmatračkih stanica i osmatrača sa instrumentima ili bez njih. U predlogu 1. baze se detaljno govorilo o slanju podataka glavnoj meteorološkoj stanici pri Vrhovnom štabu, od glavnih štabova i

<sup>106</sup>\* Pukovnik dr Ivo Kralj i potpukovnik dr Franjo Pernuš: „Neka pitanja evakuacije zračnim putem i naša iskustva za vrijeme NOB“, Vojnosanitetski glasnik, 3—4/1950, Beograd.

od štabova korpusa i divizija. Pri svemu ovome 1. baza je dostavljala šeme rasporeda i proračune materijalnih sredstava — potrebnih za uspešno funkcionisanje meteorološke službe. Ovaj predlog 1. baze je bio nerealan i u to vreme neizvodljiv, jer nije bilo ni najosnovnijih elemenata za njegovo ostvarenje.<sup>107</sup>

U periodu od marta do septembra 1944. raspolagalo se malim brojem pokretnih meteoroloških stanica, koje su bile dodate glavnim štabovima i štabovima nekih korpusa. Meteorološka služba kao celina nije funkcionisala. Nije postojao meteorološki centar gde bi se podaci prikupljali, analizirali, vršile prognoze i slali dalje za naše i savezničke potrebe. Svaka stanica je bez veze, jedna za drugom, direktno slala podatke savezničkom meteorološkom centru u Bariju. Kasnije se pristupilo formiranju samostalne meteorološke službe, što se vidi iz akta od 14. septembra 1944. Vazduhoplovnog odeljenja Vrhovnog štaba upućenog Bazi NOV i POJ u Bariju o organizaciji meteorološke službe u Jugoslaviji.<sup>108</sup>

Posle ovakvog obaveštenja Baza NOV i POJ u Bariju je već 16. septembra 1944. uputila meteorologe i stanice glavnim štabovima Slovenije, Srbije i Hrvatske i štabovima 2. i 5. korpusa, i uputstvo kako i gde stanicu postaviti, kako i kada raditi i kome slati podatke.<sup>109</sup>

I pored toga što je naša meteorološka služba bila samostalna, ipak je, sve do formiranja štaba vazduhoplovstva, bila razjedinjena. Vazduhoplovno odeljenje Vrhovnog štaba nije imalo snaga ni sredstava da se podaci centralizuju, analiziraju i daju prognoze. Iako su meteorološke stanice kod štabova, na aerodromima i po terenu, imale opšte uputstvo za rad, ono je bilo nepotpuno i šturo. Zbog svih tih okolnosti meteorolozi na terenu su radili onako kako su dobijali naređenja od štabova i kako su se sami snalazili.

Sa formiranjem štaba vazduhoplovstva 29. oktobra 1944 lio formirano je i meteorološko odeljenje kao njegov sastavni deo. Smeštajni prostor, materijalno obezbeđenje

<sup>107</sup> Zbornik, tom X, knj. 1, dok 21.

<sup>108</sup> Zbornik, t. X, knj. 1, dok. 74.

Zbornik, t. X, knj. 1, dok. 77.

<sup>110</sup> Arhiv VII, kut. 1450, reg br. 10-1—4.

i personalni sastav odeljenja obezbeđivali su kvalitetniji rad nego dotle. Odeljenje je imalo zadatak da rukovodi celokupnom službom na teritoriji Jugoslavije, da uspostavlja mrežu meteoroloških stanica i da priprema biltene, prognozira vreme i podacima obezbeđuje posade za svaki predstojeći let. Odeljenje je dobilo i konkretan zadatak za formiranje 20 meteoroloških stanica.<sup>111</sup>

Još pre formiranja štaba vazduhoplovstva potreba za vremenskim podacima rasla je iz dana u dan. Jedinice sovjetske 17. vazdušne armije i jedinice BAF-a, sa stotinama avio-poletanja dnevno, izvršavale su borbene zadatke nad Jugoslavijom ih preletale našu zemlju. Brojni su bili i letovi savezničke transportne avijacije za prenos potreba jedinica NOV i POJ. Ovakva situacija je zahtevala kvalitetniji i mnogo širi rad meteorološke službe.

Stab vazduhoplovstva je preduzeo više mera za unapređenje meteorološke službe. Već 25. novembra 1944. u Zemunu je funkcionisao meteorološki centar, kome su dostavljale vremenske podatke sve stanice na oslobođenim teritorijama. Primljene podatke centar je slao jedinicama Sovjetske armije i savezničkoj avijaciji. Centar je primao meteorološke podatke sa teritorije SSSR i teritorija drugih zemalja oslobođenih od jedinica Sovjetske armije. Tako osposobljen meteorološki centar u Zemunu je slao podatke tri puta dnevno i svakodnevno davao prognozu vremena za Beograd i okolinu.<sup>112</sup>

Sa terena i iz jedinica došli su borci, koji su te poslove radili u vazduhoplovstvu predratne Jugoslavije i NDH. Krajem decembra 1944, posle završetka višeg meteorološkog kursa u Moskvi, vratila se" u domovinu grupa od šest meteorologa. Zahvaljujući ovakvim merama, krajem aprila 1945, na teritoriji Jugoslavije je radilo oko 55 meteoroloških stanica. Sa formiranjem meteoroloških stanica na teritoriji današnjih republika upotpunjen je razvoj meteorološke službe za vreme rata.<sup>113</sup>

Grupa vazduhoplovnih divizija je imala svoju meteorološku službu, koja je potpuno zadovoljavala potrebe svojih jedinica i ustanova. Bila je samostalna i kao takva

<sup>111</sup> Arhiv VII, kut. 1450, reg. br. 10/2—4.

<sup>111</sup> Arhiv VII, kut. 1450, reg. br. 13/1.

<sup>113</sup> Arhiv VII, kut. 1450, reg. br. 14/1, 15/1, 18/1.

uključena u mrežu meteorološkog sistema Jugoslavije i sovjetske 17. vazdušne armije. Prema tome podaci, prikupljeni pomoću meteorološke službe i izvidanjem iz vazduha, slati su štabu vazduhoplovstva i štabu sovjetske 17. vazdušne armije.

Uzeto u celini, meteorološka služba, organizovana i oformljena za vreme rata, dala je svoj doprinos savezničkoj i našoj avijaciji za uspješnije izvršavanje postavljenih zadataka.

## 6. ENGESKE VAZDUHOPLOVNE SNAGE U OPERACIJAMA NAD JUGOSLAVIJOM

Počevši od oktobra 1943, pa sve do kraja rata, vazduhoplovne snage zapadnih saveznika su vršile borbena dejstva nad jugoslovenskom teritorijom. Ovakve akcije savezničkog vazduhoplovstva su usledile posle odluka na četvrtoj konferenciji u Kveleku avgusta 1943, odluka predstavnika SSSR, SAD i Velike Britanije u Teheranu decembra 1943. i dogovora Tito—Čerčil—Tito—general Wilson u Kazerti avgusta 1944. godine.<sup>114</sup>

Oktobra 1943. godine britanska avijacija se počela povremeno pojavljivati nad bojištima Jugoslavije. Do druge polovine 1944. borbene zadatke nad Jugoslavijom su izvršavale jedinice iz sastava MAAF (Britansko sredozemno vazduhoplovstvo). Dejstva su vršena na širokom frontu po komunikacijama i naseljenim mestima i bez veze sa našijji kopnenim snagama. Tek kada su zapadni saveznici uvideli ulogu NOVJ i značaj balkanskog ratišta, došli su do zaključaka da treba izdvojiti posebne snage i pretežno ih orijentisati prema Balkanu. Na ovakvu odluku ih je terala realnost kada su Nemci počeli brzo povlačenje svojih jedinica sa grčkih ostrva i teritorije Grčke, Alba nije i Makedonije. Englezi su žurili sa iskrcavanjem na teritoriju Grčke. Osim ovoga zapadni saveznici su želeli da se što više uspori povlačenje nemačkih jedinica sa Balkana i da im se nanese što više gubitaka. To je za njih

<sup>114</sup> Arhiv VII, kut. 1466B, reg. br. 1/1; „Oslobodilački rat“ knj. 1, str. 632—638. Zbornik, t. X, knj. 1, dok. 189; Vazduhoplovstvo u NOR str. 84—90.



bilo važno da bi osujetili da nemačke trupe povučene sa Balkana pojačaju odbranu u Italiji i u zapadnoj Evropi. U tu svrhu je došlo do izdvajanja britanskih vazduhoplovnih snaga za operacije na Balkanu. Tako je formiran, početkom juna 1944. godine u Bariju štab „Balkanskih vazduhoplovnih snaga“ (Balkan Air Force — BAF) sa zadatkom da potpomaže operacije britanskih kopnenih snaga na Balkanu i operacije NOV Jugoslavije i da vrši samostalna dejstva na teritoriji Albanije, Grčke, Mađarske i istočnog Sredozemlja.<sup>115</sup>

Balkanske vazduhoplovne snage u svom sastavu su imale: dva lovačka i jedan bombarderski ving, a operativno mu je bio potčinjen i jedan transportni ving. Jedinice BAF su bazirale na aerodromima: Bari, Brindizi, Lerverno, Biferno i Leće, u južnoj Italiji. Krajem juna 1944. kod većine štabova korpusa i pri glavnim štabovima NOVJ nalazile su se savezničke misije i oficiri za vezu. Oni su imali, između ostalog, zadatak da usklađuju borbena dejstva BAF sa operacijama jedinica Narodnooslobodilačke vojske i da pomognu u prihvatu transportnih aviona na aerodromima i terenima za bacanje materijala iz vazduha.<sup>116</sup>

Borbena dejstva jedinica BAF odvijala su se na osnovu ranijih sporazuma a posebno po sporazumu u Kazerti 1944. U Kazerti je bio razrađen zajednički plan sadejstva između savezničke avijacije i naših kopnenih snaga. Bio je prihvaćen predlog savezničke komande za Sredozemlje da se tuku komunikacije: između Ljubljane i Beograda; od Beograda do Soluna i Sofije i one koje vode iz doline Save ka Jadranskoj obali; kao i pomorski neprijateljski saobraćaj na Jadranu i rečni na Dunavu. Radi koordinacije dejstava Vrhovni štab je 17. avgusta dao direktivu jedinicama za rušenje komunikacija i instrukciju za sadejstvo, po ciljevima i objektima, sa jedinicama Balkanskih vazduhoplovnih snaga.<sup>117</sup>

<sup>116</sup> „Oslobodilački rat“, knj. 2, str. 93—104, Hilary, Royal Air Force 1939—1945, str. 235—238.

<sup>116</sup> Arhiv VII, kut. 15, reg. br. 5/4.

<sup>117</sup> Arhiv VII, kut. 1466B, reg. br. 1/1. Vazduhoplovstvo u NOR str. 84—90 — izdanje KRV 1945.

Prema ugovoru od 6. januara 1945, između Vrhovnog štaba i savezničke vojne misije, delovi 281. vinga iz sastava BAF-a prebazirani su na aerodrome oko Zadra. Sa ovim vazduhoplovnim jedinicama prebazirane su 1. i 2. naša eskadrila. Tako je stvorena mogućnost za što uspešnije neposredno sadejstvo savezničke avijacije sa našim, kopnenim snagama.<sup>118</sup>

Da bi se sprečilo neprecizno bombardovanje savezničke avijacije i pri tom tučenje nevojničkih ciljeva i usmerila na one objekte koji su od interesa za kopnene snage, Generalštab JA je više puta intervenisao kod komande MAAF. Takva značajna intervencija je usledila aprila 1945. kada se uselo da se mesto železničkih stanica Zagreb, Ljubljana, Celje, Sušak, Jesenice tuku mostovi kod Radovljice, Dravograda i Zaprešiča.<sup>119</sup>

Zapadni saveznici su nastojali da njihova avijacija tuče one ciljeve i objekte u Jugoslaviji, koji su bili od neposredne koristi za njih. Zbog toga su se orijentisali na tučenje komunikacija i objekata na njima. Akcije su se izvodile na širokom frontu i veoma često bez veze sa situacijom na zemlji i našim jedinicama. Iz tih razloga, osim u drvarskoj operaciji i u borbama za Mostar, Knin, Bihać, Senj i ostrvo Pag, nije došlo do neposrednog sadejstva između savezničke avijacije i naših kopnenih jedinica. Sa približavanjem naših jedinica Trstu BAF je prestao sa borbenim dejstvima. U pitanju su bili više politički neko strategijsko-operativni razlozi. Bez obzira na to može se reći da je vazduhoplovstvo zapadnih saveznika dalo znatnu pomoć jedinicama NOV i POJ i docnije jugoslovenskoj armiji u tučenju zajedničkog neprijatelja. Nema preciznih podataka o broju avio-poletanja radi tučenja objekata kroz Jugoslaviju od strane vazduhoplovstva zapadnih saveznika, niti pak materijalnih efekata od tih dejstava.

Pored velikog doprinosa u borbi protiv zajedničkog neprijatelja dejstva vazduhoplovstva zapadnih saveznika nad Jugoslavijom imala su i teških posledica. Pri tuče-

<sup>118</sup> Arhiv VII, kut. 21, reg. br. 24—1/1.

<sup>118</sup> Arhiv VII, kut. 17A, reg. br. 5/8 i reg. br. 6/8 i 12/8.

nju objekata blizu i u gradovima nije se vodilo računa o izboru cilja i preciznosti bombardovanja. Tako su, mesto određenog objekta, tučeni čitavi kvartovi i cela naseljena mesta. Može se konstatovati da je, od tako nepreciznih dejstava, najmanje stradao neprijatelj, a najviše nedužno civilno stanovništvo. Od takve nebrige štabova i posada aviona zapadnih saveznika u izboru ciljeva i nepreciznosti bombardovanja teško su stradali naročito Zadar, Podgorica, Slavonski Brod, Šibenik, Beograd, Niš, Knin, Sarajevo i Bijelo Polje. To je išlo tako daleko da je morao intervenisati Vrhovni komandant NOV i POJ depešom od 19. oktobra 1944. tražeći od šefa britansko-američke vojne misije da više ne bombarduju gradove, jer će ih naše jedinice skoro osloboditi. U istoj depeši je oštro reagovao na rušenje naših gradova od strane anglo-američke avijacije.<sup>120</sup>

## **7. VAZDUHOPLOVSTVO CRVENE ARMIJE U OPERACIJAMA NAD JUGOSLAVIJOM**

Prema sporazumu u Moskvi od 21. septembra 1944. između Vrhovnog komandanta NOV i POJ i vlade SSSR-a o koordinaciji operacija Narodnooslobodilačke vojske i Crvene armije na teritoriji Jugoslavije, jedinice 2. i 3. ukrajinskog fronta, krajem septembra i početkom oktobra 1944. prešle su iz Rumunije i Bugarske na teritoriju Jugoslavije i u sadejstvu sa našim jedinicama izvodile operacije protiv zajedničkih neprijatelja. Operacije su podržavale vazduhoplovne jedinice iz sastava sovjetske 5. i 17. vazdušne armije.<sup>121</sup>

Borbena dejstva vazduhoplovstva Crvene armije nad Jugoslavijom mogu se podeliti na tri etape — prva od 22. septembra do 10. oktobra 1944, druga od 10. do 28. oktobra, treća od 28. oktobra 1944. do 17. januara 1945.

<sup>120</sup> Arhiv VII, kut. 26, reg. br. 13/2.

<sup>121</sup> Os'obodilački rat, knj. 2, str. 296—299; V kongres KPJ — Kultura, Beograd, 1948, str. 120.

U prvoj etapi, kada su jedinice Crvene armije, zajedno sa našim 14. korpusom, oslobađale istočnu i jugoistočnu Srbiju, jedinice 5. i 17. vazdušne armije potpomagala su operacije kopnenih snaga. One su sa aerodroma u Bugarskoj i Rumuniji pružile dragocenu pomoć kopnenim snagama za oslobođenje Zaječara, Bora, Negotina, Boljevca, Zagubice, Kučeva, Donjeg Milanovca, Požarevca, Petrovca na Mlavi, Niša i drugih naseljenih mesta. Istovremeno su vazduhoplovne jedinice tukle neprijatelja na svim komunikacijama koje vode iz istočne Srbije u doline Velike i Južne Morave.<sup>122</sup>

U drugoj etapi jedinice 17. vazdušne armije potpomagale su operacije 1. armijske grupe NOVJ (1. i 12. korpusa) i jedinice 3. ukrajinskog fronta. Već 10. oktobra jedinice Crvene armije izbile su na Veliku Moravu. Od ovog datuma pa sve do oslobođenja Beograda uspostavljeno je čvrsto sadejstvo između 1. armijske grupe i 4. mehanizovanog korpusa Crvene armije.<sup>123</sup>

U prvoj polovini oktobra vazduhoplovne jedinice 17. armije su još bazirale na aerodromima u Rumuniji i Bugarskoj. Loši meteorološki uslovi, a još više udaljenost aerodroma od linije fronta, omeli su vazduhoplovstvo da pruži efikasniju pomoć kopnenim jedinicama u periodu od 10. do 17. oktobra. Iz tih razloga se pojavljivalo rede i u manjim formacijama. Upravo kada su 10. jurišna i 236. lovačka divizija i delovi 17. vazdušne armije prebazirani na aerodrome kod Bele Crkve, Požarevca, Kragujevca i Niša, omogućena je efikasnija pomoć kopnenim jedinicama. Dragocenu pomoć kopnenim snagama dala je avijacija u beogradskoj operaciji.<sup>124</sup>

Posle oslobođenja Beograda snage 3. ukrajinskog fronta, uključujući i 17. vazdušnu armiju, usmerene su prema Mađarskoj i Austriji. Na teritoriji Jugoslavije ostale su 10. jurišna i 236. lovačka vazduhoplovna divizija. One su, prema sporazumu u Moskvi od 21. septembra

<sup>122</sup> Završne operacije za oslobođenje Jugoslavije, Vojnoistorijski institut, Beograd, 1957. — str. 94—110 (u daljem tekstu Završne operacije za oslobođenje Jugoslavije).

<sup>123</sup> Završne operacije za oslobođenje Jugoslavije, str. 110—121.

<sup>124</sup> Završne operacije za oslobođenje Jugoslavije, str. 121—138.

1944, bile dodeljene Jugoslaviji i od njih je docnije formirana naša Grupa vazduhoplovnih divizija.

Vazduhoplovne divizije i odgovarajuće pozadinske jedinice i ustanove su bazirale na aerodromima u Bačkoj i Sremu i potpomagale operacije jedinica glavnog štaba za Vojvodinu, 1. operativne grupe korpusa, a potom operacije 1, 2. i 3. armije kroz Baranju, Srem i istočnu Bosnu.<sup>125</sup>

Vazduhoplovne jedinice Crvene armije su dale značajnu pomoć našim kopnenim jedinicama. Samo 10. jurišna i 236. lovačka vazduhoplovna divizija, od početka novembra 1944. do 17. januara 1945, izvršile su 2.098 borbenih letova.<sup>126</sup>

U toku decembra 1944. i januara 1945, od 10. jurišne i 236. lovačke divizije i njihovih pozadinskih jedinica i ustanova formirane su naše divizije, pukovi, eskadrile, bataljoni, čete, skladišta i radionice. Sve jedinice i ustanove su bile objedinjene u Grupu vazduhoplovnih divizija.

## 8. ŠKOLOVANJE VAZDUHOPLOVACA U SOVJETSKOM SAVEZU

Naši vazduhoplovci su se školovani u SSSR-u na osnovu dogovora Vrhovnog štaba NOVJ i vlade Sovjetskog Saveza od marta 1944.<sup>127</sup> U tu svrhu vazduhoplovci su brzo prikupljeni, ali realizacija odlaska u SSSR i početak školovanja je dugo trajao. Prve grupe naših avijatičara su stigle u SSSR tek 20. avgusta 1944. Tako je izgubljeno dragoceno vreme i to je produžilo njihov boravak u SSSR. Želja da završe školovanje u toku rata, i da se vrate u domovinu radi popune vazduhoplovnih jedinica i preuzimanja rukovodećih dužnosti u ratnom vaz-

<sup>125</sup> Završne operacije za oslobođenje Jugoslavije, str. 409—419.

<sup>126</sup> Arhiv VII, kut. 1450A, reg. br. 2/75—6.

<sup>127</sup> Većina materijala o školovanju naših vazduhoplovaca u SSSR-u za vreme i posle rata nalazi se u mirnodopskoj arhivi KRV i istorijskom arhivu Ministarstva Narodne odbrane SSSR.



*Grupa vazduhoplovaca sa teritorije 2. korpusa NOVJ, u Pljevljima 5. decembra 1943.*

duhoplovstvu, nije se mogla ostvariti, jer kratkoća vremena, obimni programi i kompletno školovanje to nisu dozvoljavali.<sup>128</sup>

U SSSR su slati vazduhoplovci i omladinci prikupljeni iz jedinica i sa terena. Još u novembru 1943, na osnovu poziva Vrhovnog štaba, počeli su se prikupljati vazduhoplovci sa teritorije Crne Gore, Sandžaka, istočne Bosne, Srbije i Kosova.

Pod pritiskom neprijatelja koji je zauzeo Pljevlja, grupa oko 250 pilota, izviđača i drugih vazduhoplovnih specijalista prebacila se u Kolašin. Tu su izvodili nastavu. Bilo je određeno rukovodstvo grupe vazduhoplovaca, koje je jednovremeno rukovodilo i kursevima starešina kopnene vojske. Tako su prikupljeni avijatičari živeli i radili do 18. marta 1944, kada su po naređenju Vrhovnog štaba NOVJ, krenuli za Bosanski Petrovac. Više od mesec dana putovala je grupa vazduhoplovaca bespućima crnogorskih i hercegovačkih planina, preko Gacka, Ivan-sedla,

<sup>128</sup> VII, Oslobođilački rat, knj. 2, str. 73.

Prozora i Kupresa, gazeći duboki sneg, vodeći često borbu sa neprijateljem, da bi stigla krajem aprila na aerodrom Medeno polje kod Bosanskog Petrovca. Tu su se priključili tamo ranije prispelim avijatičarima iz Bosne, Hrvatske i Slovenije. Ovako sakupljeni iz svih krajeva zemlje čekali su prebacivanje avionima za SSSR.

Ali prilike im nisu bile naklonjene. Počela je sedma neprijateljska ofanziva, pa su vazduhoplovci bili prinuđeni da napuste aerodrom Medeno polje i da se povlače u planine prema Glamoču. U junu su čekali transportne avione na Glamočkom aerodromu, koji nisu došli. Kada je i Glamoč bio ugrožen avijatičari su se povukli na aerodrom Tičevo; u to vreme on je služio za prihvrat savezničkih transportnih aviona, koji su prenosili opremu, sanitetski materijal i oružje jedinicama 8. korpusa i evakuisali ranjene i bolesne.<sup>129</sup>

Na aerodromu Tičevo početkom jula 1944. ova grupa vazduhoplovaca je podeljena na dva dela. Manji broj je trebalo da ostane u zemlji da pomogne formiranje baza i komandi aerodroma, a veći broj je određen za školovanje u SSSR. Za odlazak u SSSR izabrano je oko 140 vazduhoplovaca. Manji broj je prebačen transportnim avionima u Bari, a ostali su pošli peške do zadranske obale, a posle brodovima do italijanske luke Bari. Svi su se sakupili polovinom avgusta u logoru Gravina kod Barija. Drugom polovinom avgusta sovjetskim transportnim avionima, sa aerodroma Bari, prebačeni su na aerodrom kod Vinice, a odatle suvim do varošice Kolomne, oko 80 km južno od Moskve.<sup>130</sup>

Kolomna je služila kao sabirni centar za Jugoslovane. Tamo su prikupljeni revolucionari koji su živeli u SSSR, španski borci jugoslovenskog porekla, zarobljeni i prebegli pripadnici vojske NDH, koji su se u redovima neprijatelja borili protiv Crvene armije. Bilo je tu dosta i interniraca, koji su silom mobilisani i nalazili se u radnim jedinicama neprijatelja. Od većeg dela tog ljudstva formirana je brigada, koja je docnije uzela učešća u borbama za oslobođenje Jugoslavije.

<sup>123</sup> „Oslobodilački rat”, knj. 2, str. 94—115.

<sup>130</sup> Arhiv CK SKJ, reg. br. 6104/V-2-123/44.

Vazduhoplovci su se u Kolomni zadržali do 9. septembra. Za to vreme je izvršen raspored ljudstva za lovačku, bombardersku, jurišnu i transportnu avijaciju. Na školovanje su primljeni i mnogi omladinci koji su bili internirani i uvršteni u nemačke i mađarske radne jedinice pa su prebegli u redove Crvene armije, kao i neki koji su bili u vazduhoplovstvu NDH pa su se predali ili zarobljeni a tada su se nalazili u Kolomni.

U isto vreme kada su se prikupljali avijatičari, prikupljali su se i omladinci iz operativnih jedinica sa terena, za odlazak u vazduhoplovne školske centre SSSR-a. Omladinci, određeni za buduće vazduhoplovce, lekarski su pregledani u divizijskim bolnicama, a potom slati na aerodrom kod Glamoča, gde su počeli pristizati krajem marta 1944. No 27. aprila se prikupilo oko 320 omladinaca. Većina od njih je bila iz 1. proleTERSKE divizije, 1. ličke i 2. primorsko-goranske brigade, 7, 8, 11. i 13. krajiške brigade. Uzaludno čekanje savezničkih transportnih aviona bio je razlog da Vrhovni štab donese odluku za upućivanje omladinaca u SSSR preko južne Italije i Bliskog istoka, pa su omladinci iz Glamoča 27. aprila pošli pešice do obale, a potom brodovima 5. maja stigli na Vis, a posle pet dana u Bari.

Iz Barija omladinci su prebačeni u mesto Santa Marija di Leuka na jugu Italije. Tu im je bilo privremeno boravište. Grupu su samoinicijativno nazvali bataljonom, izabrali komandanta i komesara, podelili se na četiri čete i izabrali komandire i komesare četa. Na putu od Glamoča do južne Italije grupi omladinaca su se priključivali i omladinci i vazduhoplovci iz raznih jedinica, sa terena i oslobođeni iz zarobljeničkih logora u Italiji. Tako se u Santa Marija di Leuka prikupilo oko 490 ljudi.<sup>131</sup>

Mesto u brodove za put u SSSR, engleske vojne vlasti su Omladinski bataljon smestile u logor Gravina blizu Barija. U taj logor su sakupljeni Jugosloveni sa svih strana. Tu su upućivani borci posle lečenja u savezničkim bolnicama, internirci i zarobljenici iz raznih logora, pripadnici kraljevske vojske van otadžbine opredeljeni za NOP. Odatle su upućivani u zemlju ili određivani za vaz-

<sup>1,1</sup> Sećanja Lazara Savićevića: Vazduhoplovstvo u NOR, str. 114—119.



duhoplovstvo i tenkovske jedinice. Skoro tri meseca je Omladinski bataljon ostao u logoru Grayina, čekajući transportna sredstva za odlazak u SSSR.<sup>132</sup>

Napokon su 23. avgusta 1944. ukrcani u luci Taranto u brod i otplovili za Port Said, gde su se iskrcali 28. avgusta. Mesto da produže dalje za SSSR, prevezeni su u logor kod Kasferita blizu grada Sueca. Iz Italije u Egipat je prevezeno 324 omladinca (16 oficira, 55 podoficira i 253 borca). U ovom logoru su čekali još mesec dana za upućivanje u SSSR.<sup>133</sup>

Do logora kod Kasferita, gde je bio smešten Omladinski bataljon, nalazio se logor u kome je bila grupa od 71 avijatičara Jugoslovena (29 pilota, 20 izviđača i 22 radio-telegrafista). To su oni avijatičari koji nisu bili raspoređeni prilikom formiranja 1. i 2. eskadrile u Benini krajem aprila i početkom maja 1944. Za njih je bilo predviđeno školovanje u Južnoj Africi i Rodeziji. Ali su engleske vojne vlasti stalno odlagale njihovo slanje u vazduhoplovne školske centre. Ni intervencije naše vojne misije nisu urodile plodom. Susret sa omladinskim bataljonom izazvao je i kod njih želju da idu u SSSR na školovanje. Kada su engleske vojne vlasti saznale za ovo odmah su našle dosta broskog prostora i odlučile da ih prebace u Južnu Afriku. Bilo je to baš dan pre polaska Omladinskog bataljona za SSSR. Brzo su ih doveli u Suec i ukrcali u brodove. Takvom postupku se oduprla cela grupa i preko vojne misije u Kairu tražila da se povuče izdato naređenje. Na brzu i energičnu intervenciju vojne misije NOVJ britanske vlasti su popustile i dale pristanak da i ova grupa avijatičara, izmučena dugim čekanjem na pustinjskom pesku, pođe na školovanje u SSSR.<sup>134</sup>

Omladinski bataljon i grupa avijatičara, smešteni u logore kod Kasferita, radosno su pozdravili dan određen da skupa krenu za SSSR. Tu su ukrcani u brodove i stigli 22. septembra u Haifu. Od 22. do 29. septembra su se

<sup>132</sup> Vazduhoplovstvo u NOR, str. 120.

<sup>133</sup> Arhiv CK SKJ, reg. br. 6104/V-2-123/44; Sećanje Lazara Savičevića i Milorada Ivanovića. tada pripadnici Omladinskog bataljona: Vazduhoplovstvo u NOR, str. 120—122.

<sup>134</sup> Arhiv CK KPJ, reg. br. 6104/V-2-123/44; sećanje Bože Lazarevića, tada šefa vojne misije NOVJ u Kairu.

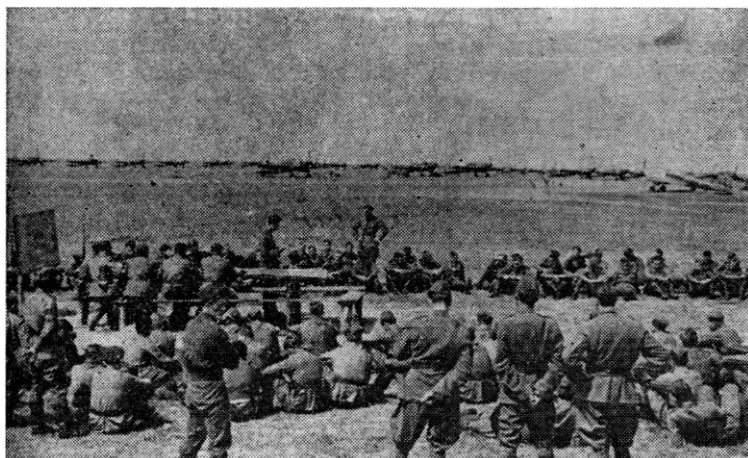
odmarali u logoru Ramat-David kod Jerusalima. Na daljem putu za SSSR stigli su 3. oktobra u Bagdad, 8. oktobra\* u Basru, a 10. oktobra u Teheran. "U Teheranu su engleske vojne vlasti prenele dalju brigu o našim avijatičarima na sovjetske vojne vlasti. Pod rukovodstvom oficira Crvene armije Omladinski bataljon i grupa avijatičara su produžili dugo putovanje ka cilju. Oni su 12. oktobra stigli u pristanište Banderšah na Kaspijskom moru, a odatle brodovima 14. oktobra prispeli u Baku. Od 16. do 19. oktobra putovah su železnicom do Groznog i Krasnodara — konačno do mesta gde je bilo određeno da ostanu radi školovanja.<sup>135</sup>

Vazduhoplovci koji su krajem avgusta 1944. avionima prebačeni u SSSR, posle izvršenog rasporeda za lovačku, jurišnu, bombardersku i transportnu avijaciju, upućeni su u lovačko učilište kod Krasnodara, jurišno kod Groznog, bombardersko kod Engelsa i dve posade od 10 ljudi za transportnu avijaciju na aerodrom kod Moskve. U lovačke, i bombarderske centre upućeni su drugovi iz Omladinskog bataljona i grupe avijatičara, koja je zajedno sa omladincima 19. septembra stigla u Grozni i Krasnodar. Ovako veliki broj ljudi, sa različitim stručnim i opštim obrazovanjem, podeljen je na klase, za koje je bilo predviđeno različito vreme dužine školovanja.

U školskom centru kod Groznog nastava za prvu klasu jurišnika otpočela je 18. septembra i to za one vazduhoplovce koji su bačeni ranije avionima iz Italije u SSSR. Međutim, nastava sa onima iz Omladinskog bataljona i grupe avijatičara koja je došla s njima, počela je mesec dana docnije. Bez obzira na vreme početka nastave i na to da li je neko ranije bio vazduhoplovac ili ne, svi su uspeali da savladaju gradivo. Jednovremeno je savladan obiman program teorije i praktične nastave. Zahvaljujući zalaganju naših iskusnih pilota, mehaničara i oružara u popodnevnim časovima uspeali smo da naše drugove omladinke, koji su do tada videli avione negde nad glavom, pretvorimo u prvoklasne pilote, strelce i mehaničare ..<sup>136</sup>, seća se Vladimir Bakarić, jedan od slušalaca prve klase

<sup>185</sup> Iz neobjavljenog dnevnika Milorada Ivanovića i sećanja Lazara Savićevića. Vazduhoplovstvo u NOR, str. 122, 123.

<sup>130</sup> Vazduhoplovstvo u NOR, str. 131.



*Pripreme za letenje na aerodromu kod Groznog u SSSR*

za jurišnike. Piloti su prvo leteli na UT-2 pa na UIL-2 i na IL-2. Početkom juna 1945. uspešno su položili završne ispite. U isto vreme sa nastavom su uspešno završili štabni oficiri i specijalisti za radove u jurišnoj avijaciji. U prvj klasi za jurišnu avijaciju bilo je 240 ljudi. Školu je uspešno završilo 233 druga; 8 štabnih oficira, 37 pilota, 43 mehaničara, 20 motorista, 49 oružara, 38 strelaca, 21 za specijalnu opremu, 11 avio-tehničara, 1 inženjer, 4 padobranca i 1 fotograf. Početkom marta 1945. formiran je od slušalaca škole jurišni vazduhoplovni puk sa tri eskadrile. Posle uspešno savladane teorijske i praktične nastave i položenih završnih ispita počele su pripreme za odlazak u domovinu. Po završenim pripremama jurišni puk je 22. juna poleteo za domovinu i stigao u Sombor tek 17. jula 1945. godine. Zbog lošeg vremena se na marš-ruti zadržao više od 25 dana.

Prva klasa slušalaca u lovačkom učilištu kod Krasnodara otpočela je školovanje oktobra 1944. a završila ga septembra 1945. Školu je završilo 180 drugova: 5 štabnih oficira, 37 pilota, 37 mehaničara, 31 motorist, 36 oružara, 15 tehničara, 13 za specijalnu opremu, 3 padobranca, 1 inženjer, 1 fotograf, 1 indentant.

Još u toku školovanja formiran je od slušalaca škola 254. vazduhoplovni lovački puk. Posle izvršenih priprema, puk je 7. septembra poleteo za Jugoslaviju i posle normalnog leta 15. septembra 1945. sleteo na aerodrom kod Sombora.

U bombarderskom učilištu „Marija Roskova“ kod Engelsa prva klasa slušalaca je, za razliku od lovaca i jurišnika, produžila školovanje. Prvih 15 pilota su završili marta 1946, a njih 28 su ostali u učilištu od novembra 1944. do januara 1947. Razloga za tako dugo školovanje bilo je mnogo. Jedan od njih je i tip aviona na kojemu su završavali obuku. Bilo je i drugih uzroka.<sup>137</sup> Lazar Savićević, jedan od slušalaca prve klase učilišta „Marija Roskova“, piše, između ostalog, u svojim sećanjima....

Početkom novembra 1944. stigli smo u Engels, a već 10. smo počeli da letimo. Prvi dani su bili veoma teški; ustajali smo u 06.00 časova, do 07.00 smo završavali doručak a već u 07.30 bili pred hangarima. Temperature su bile veoma niske, i do minus 35°C, a mi smo leteli na otvorenim avionima. Morali smo da upotrebljavamo specijalnu masku za lice i mazali se nekom mašću protiv smrzavanja. Sem toga bili smo u stalnom pokretu dok čekamo red za letenje i morali smo da motrimo jedni na druge. Čim bismo primetili bela ostrvca na nečijem licu — odmah smo alarimirali iskusnije drugove koji bi nežnim pokretima ruku, i mekim vunanim rukavicama trljali to mesto sve dok se ne bi obnovila cirkulacija krvi...

U takvim uslovima ostajali smo po ceo dan na snegu, završismo prvi avion „Po-2“. Sovjetski instruktori su bili zadovoljni. Jedan deo naših drugova ne izdržava ove napore i zimu, te poče da poboljeva. Ubrzo zatim, prva grupa se vrati u Jugoslaviju ne završivši školovanje. Mi smo nastavili sa učenjem. U 1945. godini smo završili tri nova tipa aviona. To su bili „R-5“ „SB-2“ i „SB-3“.

U julu iste godine počeli smo sa pripremama za poslednji tip aviona „P-7“. Međutim, uskoro je SSSR objavio rat Japanu i sve rezerve goriva i rezervnih delova za ovaj avion, iz naše oblasti, krenuše na Daleki Istok. Morali smo da čekamo kraj rata sa Japanom .. ,<sup>188</sup>

Na aerodromu Vnukovo kod Moskve, u vremenu od avgusta 1944. do februara 1945, uspešno su završile preobuku dve posade od deset ljudi na transportnim avionima, a u Voljsku u aviotehničkom učilištu, početkom maja 1945, 37 tehničara. Pre toga datuma su, po završenom

<sup>187</sup> Mirnodopska arhiva KRV.

<sup>1,8</sup> Vazduhoplovstvo u NOR str. 123 i 124.

školovanju u učilištu u Moskvi, poslati u domovinu specijalisti meteorolozi.

Školovanje vazduhoplovaca u SSSR nije prestalo sa prvim klasama. Nastavljeno je i u narednim godinama. Tako je početkom 1945. godine upućeno u razne centre širom Sovjetskog Saveza 1122 avijatičara. Naši vazduhoplovci su se našli u učilištima u Krasnodaru, Engelsu, Čkalovu, Harkovu, Rigi, Troicku, Voljsku i Moskvi, u oficirskoj školi u Lipecku i u vazdušnoj akademiji u Moimino blizu Moskve.<sup>139</sup>

Učilišta, oficirske škole i akademije Sovjetskog Saveza odigrala su veliku ulogu u osposobljavanju kadrova našeg ratnog vazduhoplovstva. Tamo su se teoretski uzdizali i praktično osposobljavali komandanti, komandiri, komesari, inženjeri, tehničari, radisti, meteorolozi, štabni oficiri i stručnjaci za pozadinske službe. Visoko stručno obrazovani vazduhoplovni kadrovi školovani u SSSR-u određivani su za najviše komandne i štabne dužnosti u letačkim i pozadinskim jedinicama, tehničkoj službi i po školama za vaspitavanje mladih generacija.

Školovanje u Sovjetskom Savezu je bilo kompletno. To nisu bili kursevi preobuke, kao, na primer, kod zapadnih saveznika, već svestrano završavanje plana i programa propisanog za njihove slušaoce. Takva praksa se sprovodila na svim nivoima školovanja u: akademijama, oficirskim školama i učilištima.

Naši vazduhoplovci su bili pravi entuzijasti. Učili su i radili i danju i noću. Surova zima, dosta loši uslovi stanovanja i ishrane, naročito u godinama rata, nepoznavanje ruskog jezika, različiti nivoi opšteg i stručnog obrazovanja nisu bili prepreka da se savlada obimno gradivo po školama i centrima gde su se nalazili.

<sup>139</sup> Mirnodopska arhiva KRV.