

## **Prve zamisli o stvaranju partizanske avijacije**

U jesen 1941. godine borbe su se rasplamsale u većem delu Jugoslavije. Ustanički val se sve više širio preteći da potpuno ugrozi pozicije okupatora. Partizanske jedinice su oslobađale prostrana područja u Srbiji, Crnoj Gori, Bosni i Hercegovini, Hrvatskoj. Desetine varošica i gradova bile su već oslobođene. Od zaplenjenog oružja naoružavane su čete, bataljoni i odredi, a pojavili su se i prvi topovi i borna kola — začeci partizanske artiljerije i tenkovskih jedinica. Tada se rodila i ideja o partizanskoj avijaciji, pa su učinjeni prvi pokušaji da se dođe do aviona.

U vazduhoplovstvu tzv. Nezavisne Države Hrvatske bilo je nekoliko avijatičara, oficira i podoficira, koji su bili naklonjeni narodnoslobodilačkoj borbi. Partijske organizacije u Zagrebu i Sarajevu uspele su da stupe u kontakt s njima i da ih koriste za prikupljanje potrebnih podataka. Kada se uvidelo da su neki od njih voljni da sa svojim aparatima prebegnu na oslobođenu teritoriju, preduzete su mere da im se to omogući. Stäb Romanijskog partizanskog odreda, koji je držao

prostranu slobodnu teritoriju do nadomak Sarajeva, dobio je zadatak da pripremi teren za sletanje aviona. Pošto je na Luburić-polju, blizu Sokolca, postojao pomoćni aerodrom bivše jugoslovenske vojske, izvršeni su manji radovi na njegovom uređenju i osposobljavanju za sletanje aviona. Na uzletištu su bili istaknuti i uobičajeni znaci: bela linija dužine oko 150 metara i znak u obliku velikog slova „T“, kao i velika bela petokraka zvezda. Sve je bilo spremno za prihvatanje aviona i nestrpljivo se očekivalo njihovo sletanje.

Krajem novembra i prvih dana decembra neprijatelj je svojom avijacijom gotovo svakodnevno bombardovao sela na oslobođenoj teritoriji Romanije i Glasinca. Prilikom jednog takvog zadatka jedan neprijateljski avion je otkrio obeleženc znake na Luburić-polju i o tome podneo izveštaj. Štab 3. domobranskog zbora (korpusa) u Sarajevu pridao je veliki značaj ovoj vesti i došao do zaključka da će se na Romaniju spustiti engleski ili ruski avioni, ili možda neki avion NDH. O tome je komandant zbora general Lukić odmah obavestio Glavni stožer (generalštab) domobranstva koji je, takođe, ozbiljno shvatio mogućnost dolaska aviona na partizanski aerodrom. U jednom izveštaju načelnik Glavnog stožera general Lakša ističe da partizani pripremaju akciju iz vazduha i da su već osposobili pomoćni aerodrom za avione sa potrebnim oznakama.

Neprijateljski štabovi su bili tih dana vrlo uznemireni zbog sve veće aktivnosti partizanskih jedinica, a posebno i zbog ove vesti o partizan-

skom aerodromu. Štab 3. domobranskog zbora je u tom uzbuđenju i strahu već video partizanske avione, tako da je 12. decembra izvestio da se „na Romaniji nalaze zrakoplovi“.

Ustaške policijske vlasti u Sarajevu preduzele su hitne mere da bi sprečile eventualno bekstvo avijatičara sa rajlovačkog aerodroma. Sredinom decembra uhapšena je jedna grupa osumnjičenih avijatičara, među kojima su se nalazili i oni koji su bili spremni da prebegnu partizanima. (Kasnije, u toku januara i februara, hapšenja su nastavljena).

Krajem decembra na teritoriju Romanijskog partizanskog odreda stigao je Vrhovni štab sa tek formiranom 1. proleterskom brigadom. Tada je ponovo oživela ideja o partizanskoj avijaciji. Naime, iz Zagreba je Vlado Popović, delegat CK KPJ pri Centralnom komitetu KP Hrvatske, uputio pismo Centralnom komitetu KPJ u kome ga je obavestio da se u Zagrebu nalazi nekoliko avijatičara koji izražavaju spremnost da se spuste na teritoriju koju kontrolišu partizani i da će, ukoliko ne bude prepreka, biti upućeni na Luburić-polje. „Zato je potrebno da na aerodromu kod Sokolca preko dana stalno bude crvena petokraka zvezda na belom polju“ — stajalo je u pismu.

Tih dana je Romanija bila zavejana snegom i aerodrom na Luburić-polju nije bio osposobljen za sletanje aviona. Vrhovni komandant je 5. januara naredio komandi mesta u Sokolcu da za dva dana ukloni sneg sa aerodroma jer se očekuje sletanje domobranskih aviona.

Štabovi Romanijskog odreda i 1. proleTERSke brigade odmah su pristupili izvršenju naređenja Vrhovnog komandanta. Uz učešće vojske i naroda pristupilo se čišćenju snega sa aerodroma. U tu svrhu su upotrebljena i 104 zarobljena italijanska vojnika, koje je 1. proleTERSka brigada zarobila kod Rudog. Štab 5. (šumadijskog) bataljona 1. proleTERSke brigade rukovodio je ovim radovima.

Ali 15. januara počela je druga neprijateljska ofanziva i već posle nekoliko dana jedinice 738. nemačkog i 15. domobranskog puka zauzele su Sokolac i aerodrom na Luburić-polju.

Tako je bila osujećena prva namera o stvaranju partizanske avijacije.

### **Partizanski aerodrom na Kozari**

Hapšenjem avijatičara u Sarajevu i padom aerodroma na Romaniji u neprijateljske ruke nisu propali i planovi o dolasku aviona na slobodnu teritoriju. Naprotiv, na drugom kraju Bosne, u Kozari, ukazale su se nove, još realnije mogućnosti za preletanje aviona na partizansku teritoriju. Partijska organizacija u Banjaluci uspela je da se poveže sa pojedinim vojnim licima u domobranskim jedinicama koji su bili naklonjeni narodnooslobodilačkom pokretu. Tako je održavana veza sa satnikom Milivojem Kundakom, koji je bio na dužnosti u štabu divizije, i sa Slavkom Trenkom, koji je radio u domobranskom obaveštajnom centru. Podaci primani od njih slati su partizanskim

štabovima na oslobođenoj teritoriji, koji su ih vrlo efikasno koristili. I na aerodromu u Zalužanima kod Banjaluke partijska organizacija je imala stalan kontakt sa naprednim avijatičarima Franjom Kluzom, Mehom Omanovićem i Milut'nom Jazbecom, koji su takode činili mnoge usluge narodno-oslobodilačkom pokretu. Veza s ovim drugovima održavana je preko Adila i Huseina Alagića. Posle jedne provale ovi drugovi su morali da napuste Banjaluku i da predu na oslobođenu teritoriju. Vezu sa pomenutim domobranima preuzela je Zaga Umićević, sekretar mesnog komiteta.

Ilegalni rad Partije u Banjaluci bio je vrlo razgranat. Preko mnogobrojnih simpatizera partijska organizacija je pribavljala znatnu pomoć u novcu i materijalu za partizanske jedinice. I u nekim državnim ustanovama nalazili su se članovi KP i brojni simpatizeri koji su vrlo aktivno radili za narodnooslobodilački pokret. Naročito je aktivna bila partijska organizacija u tzv. Uredu za kolonizaciju, čiji je šef bio Rudi Čajavec, rezervni pilot. Preko ovog ureda pribavljane su velike količine sanitetskog, kancelarijskog i drugog materijala koji je slat na slobodnu teritoriju. Čak su za prevoz korišćeni i kamioni ovog ureda.

Oba pilota — i Kluz i Čajavec — nisu u početku bili međusobno povezani radi veće bezbednosti i konspiracije. Obojica su više puta izražavali želju da predu na oslobođenu teritoriju.

O Kluzovoj nameri da pređe na oslobođenu teritoriju sekretar MK Zaga Umićević pisala je

15. aprila 1942. godine političkom komesaru 2. krajiškog (kozarskog) odreda Bošku Šiljsgoviću:

*„Molim te jednu stvar. Ima ovdje kod nas jedan avion koji bi se spustio negdje na oslobođenu teritoriju. Ja sam pisala Starom (Đuro Pucar — prim, autora) o tome, on je odgovorio da se taj avion može spustiti na Kozaru. Ovaj avijatičar zna negdje neko pogodno mjesto za spuštanje, ali bi volio da mu se ipak javi gdje bi se mogao spustiti da bude sigurniji. On može poći odmah, a može i pričekati neko vrijeme, jer mu sad ne prijete opasnost hapšenja. Prije izvjesnog vremena je postojala opasnost da ga uhapsu, pa smo mu savjetovali da se spusti na vašem terenu i on js to namjeravao, ali je sada još ostao ovdje. Javi, dakle, neko zgodno mjesto za spustanje.“*

Vojno i partijsko rukovodstvo na oslobođenoj teritoriji je rado prihvatilo ovaj predlog i preduzelo mere da se pripremi teren za sletanje aviona. Partizanu Ivici Mitračiću, koji js pre dolaska u partizane bio domobranski vazduhoplovni podoficir, stavljeno je u zadatak da na teritoriji 2. bataljona u rejonu sela Meduvode uredi provizorni aerodrom za sletanje aviona. On se odmah sa oduševljenjem prihvatio zadatka i uz pomć stanovnika, koje mu je stavio na raspolaganje Mesni narodnooslobodilački odbor, raskrčio j; za d.s;tak dana teren. Vađenjem šikara i panjeva i poravnavanjem zemljišta stvoren je od dveju livada manji pomoćni aerodrom na koji su se mogli spuštati avioni. Na čistini blizu stare lipe žene su prostrle

belo platno u obliku slova „T“, da bi pilotu bilo označeno mesto za sletanje.

Prvi majski dani 1942. protekli su u Međuvodu na partizanskom aerodromu u grozničavom uzbuđenju i iščekivanju. No dan za preletanje još nije bio određen. Kao da se nešto drugo očekivalo, kao da je neki važniji plan potisnuo pripremani dolazak aviona. I zbilja, tih dana se u partizanskim štabovima više mislilo na predstojeći napad na blokirani Prijedor.

### **Oslobođenje Prijedora i pripreme za doček avijatičara**

Jedinice Operativnog štaba za Bosansku krajinu oslobodile su 16. maja 1942. godine Prijedor i Ljubiju. To je bila dotad najznačajnija pobjeda koju su izvojevale partizanske jedinice u Bosni i Hercegovini. Val oduševljenja zahvatio je vojsku i stanovništvo Bosanske krajine. Stotine novih boraca pohrlile su u krajiške odrede, a 21. maja je formirana 1. krajiška narodnooslobodilačka udarna brigada.

Neprijatelj je strahovao od napada partizana na Banjaluku, te je preduzeo hitne mere da učvrsti spoljnu odbranu grada. Veliki župan obavestio je ministra unutrašnjih poslova Artukovića da je situacija veoma kritična, jer oko 2.000 partizana nastupa prema Banjaluci, u kojoj ima mnogo komunista. Ujedno mu je javljao da je izvršena koncentracija trupa prema Piskavici, da su, pored jedinica Banjalučkog združenja, angažovane 2. po-

glavnikova bojna (bataljon), četa Einsatzstaleia (folksdojčerska jedinica) i četnici tzv. Manjačkog puka. Komandant Banjalučkog zdruga pukovnik Brozović obratio se za pomoć Kašeu, nemačkom poslaniku u Zagrebu, naglasivši da su „akcijom partizana ugroženi i interesi njemačke narodne skupine u njemačkim naseljima Adolfstalu, Windhorstu i Topoli”.

Zapovedništvo 2. domobranskog zbora ovako je ocenilo tadašnju situaciju oko Banjaluke:

*„Pad Prijedora, Ljubije i Stare Rijeke umnogome je podigao moral kod partizana tako da ugrožavaju Banjaluku, a osobito Sanski Most i Ključ. Postoji mogućnost da isti uskoro izvrše napadaj bilo na S. Most, G. Sanicu i Ključ, bilo na dio našeg položaja koji se proteže od r. Save pa na jug do ivanjske sa ciljem prekida jedine komunikacije koja veže Banjaluku sa ostalim dijelom naše države. Dolaskom pojačanja u Banjaluku otklonjena je za sada opasnost i njihova djelatnost u tom pravcu, dočim južno od Banjaluke opkoljena mjesta moraju biti pojačana u ljudstvu i oružju.”*

Dok je neprijatelj užurbano vršio akciju za odbranu Banjaluke i garnizona u gornjem toku Sane, Operativni štab za Bosansku krajinu je preduzeo niz mera za eksploataciju postignutog uspeha. Pored ostalog, rešeno je da se odmah pozovu Kluz i Čajavec da prebegnu sa svojim avionima. Uslovi za to bili su sada sasvim povoljni, jer se u neposrednoj blizini Prijedora, gotovo na samoj



periferiji, istočno od drumca koji vodi u Bosansku Dubicu, nalazio aerodrom koji je neprijatelj još ranije izradio raščistivši teren na utrini zvanj Urije i osposobivši je za sletanje i uzletanje aviona. Taj provizorni aerodrom bio je pogodniji od onog u Meduvodu. Stoga je odlučeno da se avioni spuste na njega.

### **Neopreznost koja je mogla omesti bekstvo Kluza i Čajavca**

Pripreme za sletanje aviona nastavljene su užurbano i u tajnosti. Pa ipak, vest o očekivanom dolasku nekih domobranskih avijatičara „procurila“ je i došla do neprijateljskih obaveštajnih organa. To se desilo ovako:

U oslobođenom Prijedoru našao se znatan broj službenika državnih i javnih službi. One koji se nisu kompromitovali partizani nisu uopšte dirali, nego su im čak omogućili da po svojoj želji ostanu na oslobođenoj teritoriji ili da odu u mesta koja su se nalazila u neprijateljskim rukama. Tako su se dva poštanska službenika: M. Kralj iz Ladanja, srez Ivanec i N. Klepac iz Cernika, srez Jaska, 17. maja našli u partizanskoj komandi mesta u Prijedoru i zatražili dozvolu za odlazak sa oslobođene teritorije. Pošto su im izdate propusnice overene pečatom, uputili su se 18. maja drumom ka Bosanskoj Dubici. Usput su ih straže i patrole zaustavljale i upućivale dalje. Uveče su stigli u selo Bačvane, gde su prenoćili. Bilo je predviđeno da se sledećeg jutra prebace čamcem preko Une.

Od toga se, međutim, odustalo, te su 19. maja obojica bila upućena, bolje reći, sprovedena u pravcu Bosanske Dubice. Uveče su ih zadržali kod poslednje partizanske straže prema Bosanskoj Dubici. Bilo je to na kosi ispred Donjeg Pavlovca. Borci nisu bili dovoljno budni i obazrivi jer su dozvolili Kralju i Klepcu da prenoće među njima. U toku noći, pretvarajući se da spavaju, oni su slušali razgovore boraca koji su, poneseni oduševljenjem zbog postignute velike pobede i puni samozadovoljstva, pričali o predstojećim borbama, o mogućnosti napada na Banjaluku, o novim uspesima. Jedan razgovor je posebno izazvao njihovu pažnju. Neki borac ili starešina pričao je da će avijatičar Ivica iz Dubice, koji se nalazi u Odredu, otići u Zagreb i sa poznatim drugovima doleteti avionima na oslobođenu teritoriju u pomoć partizanima.

Sutradan ujutro, 20. maja, partizani su pustili pomenutu dvojicu poštanskih službenika. Na prilazima gradu njih je zaustavila domobranska patrola i privela ih posadnom zapovedništvu. U 10 časova su bili saslušani o padu Prijedora i situaciji na oslobođenoj teritoriji. Posebno su ispričali o razgovoru koji su čuli u vezi sa nameravanim bekstvom nekih avijatičara. Ustaško zapovedništvo Bosanske Dubice obratilo je pažnju na ovu vest. Odmah je izdat nalog da se utvrdi ima li avijatičara rodnom iz Dubice koje bi eventualno poznao Ivica i na koje bi računao da će prebeći u partizane. U toku dana podaci su prikupljeni i uveče je posadno zapovedništvo poslalo zapisnik

o saslušanju Ministarstvu domobranstva, a kopiju štabu 2. domobranskog zbornog područja u Slavanskom Brodii. U prapratnom dopisu stajalo je:

*„Iz priloženih saslušanja, ukoliko su istinita, postoji neki zrakoplovac pod imenom Ivica, koji najvjerovatnije učestvuje u akciji partizana protiv NDH. Od zrakoplovaca u Bosanskoj i Hrvatskoj Dubici postoje:*

*Franjo Kluz, zrakoplovni dočasnik sa službom u Banjaluci*

*Franjo Rožman, stožerni narednik sa službom u Zagrebu*

*Ivo Abramović, stožerni narednik sa službom u Zagrebu*

*Stejo Abramović, dočasnik, mjesto službe nepoznato*

*Bojan Grgić, poručnik — sa službom u Petrovaradinu.*

*Ovi su podaci prikupljeni obavještajnom službom ove posade.*

*Molim da se prema imenovanima skrene jača pažnja, te da se utvrdi da li su izjave prebjeglih istinite.”*

Stvar je, dakle, postala ozbiljna jer se kod ustaško-domobranskih vlasti rodila sumnja. Franjo Kluz je bio na spisku osumnjičenih i pretila je opasnost da se njegovo predviđeno bekstvo spreči. Ali, srećom, prepiska sporo napreduje. Dopis upućen Ministarstvu domobranstva došao je na sto načelnika operativnog odeljenja pukovnika Dra-

gojlova tek 22. maja, koji ga je, zajedno sa pomenutim poštanskim službenicima, istog dana uputio Ustaškom redarstvu u Zagrebu. Nepoznato je šta je ono dalje preduzelo, ali svakako ništa određeno pre 23. maja, kada je Kluz već bio prebegao. Dopis upućen 2. zbornom području prosleden je istog dana štabu 2. domobranskog zbora, a ovaj ga je tek 24. maja dostavio Glavnom stožeru domobranstva. I prepiska se dalje nastavlja. Glavni stožer, 26. maja, šalje sledeći dopis Zapovedništvu zračnih snaga u Zagrebu:

*„Iz presili sanja očevidaca o padu Prijedora puštenih iz partizanskog zarobljeništva razvidno je da postoji neki zrakoplovac iz Bosanske Dubice imenom Ivica, koji vjerovatno učestvuje u akciji partizana protiv NDH.*

*Prema izvješću pos. zap. u Bosanskoj Dubici, a na temelju podataka prikupljenih povjerljivim putem, od zrakoplovaca iz Bosanske Dubice postoje slijedeći: (nabraja imena Kluz i ostalih).*

*Navedeni Ivica je trebao ići u Zagreb i sa poznatim svojim drugovima sa krilasima doći u pomoć partizanima.*

*Molim žurnu provjeru ovoga, a o ishodu provjere, kao i eventualne istrage, molim izvijestiti."*

### **Bekstvo Franje Kluz i Rudi Cajavca na oslobođenu teritoriju**

Nekoliko dana nakon oslobođenja Prijedora, partijsko rukovodstvo u Banjaluci dobilo je zadatak da obavesti Kluz, Cajavca i (azbeca da od-

mah predu avionima na oslobođenu teritoriju i da se spuste na aerodrom Urije kod Prijedora, koji je njima bio dobro poznat. Bio je određen i dan kada će avijatičari preleteti. Odlučeno je da to bude 23. maj. Nije slučajno odabrana baš subota; pretpostavljalo se da je toga dana budnost nešto slabija, pošto su popodnevni letovi i dežurstva na aerodromu smanjeni zbog uobičajenog nedelnog odmora koji je počinjao već u subotu posle podne. Nedelja bi, možda, bila pogodnija za bekstvo, ali toga dana je bilo još manje letova pa je teško bilo doći do aviona.

Kluz, Cajavec i Jazbec tajno su se sastali i dogovorili o pojedinostima bekstva. Za Kluza, kao aktivnog avijatičara, nije bilo teškoća da dode do aviona jer je gotovo svakodnevno leteo. Doduše, u svom dvosedu je uvek imao nekog pratioca, oficira, ali, ipak, on će ga se već nekako rešiti. Za Cajavca, pak, koji je bio rezervni avijatičar, nije bilo tako jednostavno da dode do aviona onda kada to zaželi. No budući da su tih dana avioni „skupine Cenić” sa banjalučkog aerodroma bili skoro do maksimuma angažovani jer su zahtevi operativnih štabova za izviđačka i bombarderska dejstva, kao i za prevoz materijala, bili tako brojni, to je svaki avijatičar, pa makar i rezervni, bio i te kako potreban. Stoga je Cajavec bio ubeđen da će dobiti aparat. Jazbec je mogao bez teškoća doći do aviona, jer je, kao mehaničar, bio redovno pored aviona.

Odluka je bila doneta brzo, bez ikakvih uzbuđenja i kolebanja. Dogovorili su se da Cajavec

bude spreman u svojoj kancelariji i kada ugleda Kluza, koji će avionom napraviti tri kruga iznad mesta gde se nalazi Ured za kolonizaciju, da odmah ode na aerodrom i zatraži dozvolu za letenje.

Na banjalučkom aerodromu tih dana je bilo dosta živo. Avioni 13. vazduhoplovnog jata neprestano su uzletali u izviđanje prema Piskavici, Prijedoru, Bronzanom Majdanu i Sanskom Mostu da bi ustanovili kretanje partizana, koji su se približavali Banjaluci. Domobranske posade u Sanskom Mostu, Ključu i selima u dolini Sanice bile su odsečene i pretila je opasnost da i njih snade sudbina Prijedora. Da bi sprečio pad tih uporišta u dolini gornjeg toka Sane, što bi znatno otežalo i onako već kritičnu situaciju oko Banjaluke, Stab Banjalučkog zdruga je preduzeo mere da održi moral ugroženih posada i da im pruži pomoć u oružju i municiji, u kojoj su, usled stalnih borbi sa delovima 1. krajiškog odreda, počeli oskudevati. U tu svrhu su slati avioni u Sanski Most sa tovarom pušaka i municije.

I toga dana, u subotu 23. maja, život na banjalučkom aerodromu je počeo u ranim jutarnjim časovima. Avioni su uzletali na određene zadatke. „Potez XXV“, natovaren sa 37 pušaka i municijom, bio je spreman za let u Sanski Most. Pošto su natporučnik Knez i častnički namesnik Franjo Kluz ušli u kabinu, avion je uzleteo i, napravivši krug nad uzletištem, odleteo u pravcu zapada. Kluz je bio uzbuđen, jer je dugo očekivani dan bio već tu. Njegov san, njegova žarka želja da zbací domobransku uniformu i prebegne

svojim drugovima, partizanima, ostvariće se za koji trenutak. On je u aviolnu, u pilotskoj kabini, a tamo, prema zapadu, je njegova slobodna Kozara i drugovi partizani koji ga očekuju. Mogao bi odmah da se uputi k njima. Doduše, to ne bi bilo lako izvodljivo, jer je s njim u avionu bio natporučnik Knez i trebalo je da se najpre oslobodi njega i da potom doleti ponovo nad Banjaluku da bi dao dogovoreni znak Čajavcu i Jazbecu. A onda — pravo ka Prijedoru, ka slobodi gde su ga čekali njegovi drugovi, njegovi Kozarčani. Kako da se oslobodi svoga pratioca — o tome je grozničavo razmišljao. Mogao bi odmah usmeriti avion ka Prijedoru i spustiti se na aerodrom pre nego se Knez snađe. Tako bi partizanima doveo i jednog zarobljenika. A potom bi se vratio nad Banjaluku da dà znak Čajavcu i Jazbecu. Ali ovaj plan je izgledao suviše rizičan, gotovo neostvarljiv: ako bi usmerio avion ka Prijedoru, Knezu bi to moglo postati sumnjivo i, pošto je sedeo iza njega, mogao bi ga lako sprečiti da ostvari svoju nameru. Pa čak ako bi i uspeo da aterira na partizanski aerodrom, Knez bi ga mogao ubiti (ukoliko to ne bi učinio još u vazdūhu), zauzeti njegovo mesto u pilotskoj kabini i smesta, pre nego se partizani snađu, odleti nazad. Postojala je, doduše, i mogućnost da on prvi puca na Kneza, ali, ipak, moglo bi se desiti da ga promaši ili samo rani. Takav obrt bi verovatno izazvao i pad aviona, a on to nikako nije želeo. Trebalo je avion neoštećen predati partizanima. A sem toga, na njegov

znak su čekali Cajavec i Jazbec. Zato je odbacio takve misli.

Ipak treba hladnokrvnije raditi — bez ikakvog rizika. Pokušaće da se oslobodi Kneza na drugi, sigurniji način. Zato je skovao drugi plan.

Avion se ubrzo našao nad Sanskim Mostom i nesmetano se spustio na aerodrom. Pošto je oružje bilo istovremeno, trebalo se odmah vratiti u Banjaluku po novu pošiljku. Kluz je tada predložio Knezu da ostane u Sanskom Mostu a da se on sam vrati i prenese novi teret. Taj predlog je obrazložio opravdanim razlozima da bi avion, tako rasterećen, mogao da primi veći teret. Knez se s tim složio i Kluz je odmah odleteo u pravcu Banjaluke. Došavši nad grad, napravio je tri kruga, nadletevši Ured za kolonizaciju. Sad je već bio sam i mogao je okrenuti avion ka Prijedoru i spustiti se na partizanski aerodrom. Ali on to nije hteo učiniti. Zašto otići partizanima s praznim avionom? Bolje je najpre sleteti na banjalučki aerodrom, natovariti oružje, pa tek onda odleteti na slobodnu teritoriju. Uz to mogao je na aerodromu videti da li su Cajavec i Jazbec dobili odobrenje za let. Oko 9 časova avion se spustio na banjalučki aerodrom i vojnici su odmah počeli tovariti oružje i hranu, namenjene posadi u Sanskom Mostu.

U međuvremenu je Cajavec stigao na aerodrom i dobio odobrenje za let. Bilo mu je naređeno da avionom odleti u Gornju Sanicu i prenese neku pošiljku municije i hrane. Na uzletištu je već stajao Jazbec i njih dvojica su se upu-



tili ka „Bregeu". Ubrzo su vojnici ubacili u avion jedan sanduk municije i vreću od 100 kilograma soli, što je trebalo preneti posadi u Gornjoj Sanici.

U 9,30 časova Kluz je seo u svoj „Potez", u kome je već bilo 7 pušaka, 2 sanduka municije i veće količine konzervi, digao se u vazduh i odleteo u pravcu zapada. Nekoliko minuta kasnije uzleteo je i „Brege" u kome su se nalazili Čajavec i Jazbec.

### **Dolazak aviona u Prijedor**

Na provizornom aerodromu Urije kod Prijedora sve je bilo spremno za doček aviona. Nešto pre 11 časova pojavio se „Potez" i sleteo na aerodrom. Ubrzo za njim spustio se i avion „Brege". Pilotima, koji su razdragani izlazili iz kabina, prišla je grupa partizana. Bili su tu, pored ostalih, komandant Operativnog štaba za Bosansku krajinu Košta Nad, politički komesar 2. krajiškog odreda Boško Šiljegović i drugi rukovodioci. Drugarskim pozdravima, poklicima i stiskanjem ruku dočekani su prvi partizanski avijatičari.

Partizani su tako dobili prve avione.

Međutim trebalo ih je sačuvati, jer se znalo da će neprijatelj učiniti sve da ih pronade i uništi. Sačuvati avione, sakriti ih od neprijateljskog izvidanja iz vazduha i nepoželjnih očiju sa zemlje — bilo je, bez sumnje, vrlo teško. Neprijatelj je mogao sa dosta preciznosti odrediti mesto gde bi se mogli nalaziti avioni, jer je njihovo sletanje

bilo moguće samo na prostranijim livadama. Zato je odlučeno da avioni ne budu na istom mestu, već odvojeni, kako bi se, u slučaju neprijateljskog napada na aerodrom Urije, sačuvao bar jedan avion.

Posle kraćeg zadržavanja na Urijama, Kluzov „Potez”, u koji je ušao i Mitračić, odleteo je u pravcu Kozare, iznad Meduvoda avion je kružio nešto duže jer nije mogao odmah raspoznati teren pripremljen za sletanje. Oko 13 časova uspešno se spustio, i Kluz i Mitračić su, uz pomoć naroda, raskrčili gajić ispod crkvice i tu maskirali avion. Domobranska straža sa položaja ispred Bosanske Dubice sa čuđenjem je posmatrala kako se „njihov” avion spušta na partizansku teritoriju.

Cajavec je sklonio svoj „Brege” uz ogradu i maskirao ga drvećem.

Operativni štab je istog dana uputio Glavnom štabu NOP i DV Bosne i Hercegovine sledeći izveštaj:

*„Danas 23. ov. mj. spustila su se na nasu teritoriju dva hrvatska aviona sa posadom od tri pilota, krcati oružjem i mur.iii^om.*

*Dobro bi bilo da nam Vrhovni štab odmah pošalje mesto aerodroma s kojim oni raspolažu i znakove, tako da bismo mogli u hitnim slučajevima sa avionima održavati vezu. Sa benzinom stojimo dosta slabo. Mi ćemo poduzeti sa tim avionima neke akcije. Imamo još i treći avion*

*koji smo zarobili u Prijedoru, vrsimo neke popravke na njemu, izgleda da će biti isto upotrebljiv."<sup>1)</sup>*

## Uzbuna u Zagrebu

Nestanak dvaju aviona nije u prvi mah uzbuđio komandanta 13. jata u Banjaluci. Avioni se, doduše, nisu vraćali, ali to nije moralo da znači ništa loše. I ranije se dešavalo da se avioni ne vrate odmah sa zadatka. Možda su se nešto duže zadržali u Sanskom Mostu i Gornjoj Sanici, a s tim mestima nije bilo ni telefonske ni radioveze. Moguće je i da js po sredi kvar. Niko nije ni pomišljao na bekstvo. Život na banjalučkom aerodromu tekao je normalno. Osoblje je, sem dežurnih, odlazilo kućama. Bila je subota popodne kada se više nego drugih dana mislilo na odmor.

Operativni dežurni oficir u Glavnom stožeru Domobranstva bio je toga dana potpukovnik Ferant. U 14,45 časova zazvonio je telefon u njegovoj sobi. S druge strane žice javljao je potpukovnik Skolibier iz Bosanske Dubice: „Straža na položaju južno od Bosanske Dubice primijetila je danas oko 13 časova jedan nepoznati zrakoplov koji se spustio između s. Jošika i s. Parnice, 2—4 km južno od Bosanske Dubice na prostoru koji drže partizani."

Ne časeći na trenutak, dežurni oficir je pozvao broj 23-207 i preneo zapisanu poruku de-

<sup>1)</sup> Avion se, međutim, nije mogao popraviti.

žurnom domobranu Gvozdenoviću u Zapovjedništvo dojavnog središta, a zatim je naredio naredniku Kučandi u Zapovjedništvu 1. zračne luke da o tome obavesti svoje starešine i da o svemu što se desilo javi na broj 31-03.

Vest je odmah preneti iz Dojavnog središta u Tuškancu uzletištu u Svetoj Nedelji, nemačkom Flughafenu, dežurnom oficiru „zračnih sila“ i Protuzrakoplovnoj odbrani — potpukovniku Ježiću.

Tako je obaveštenje o zagonetnom avionu koji se spustio na Kozaru u roku od nekoliko minuta prostrujalo kroz sve ustaško-domobranske komande u Zagrebu. Načelnik operativnog odeljenja Glavnog stožera pukovnik Dragojlov saznao je za tu vest upravo kad se vratio kući i odmah je naredio da se s njom upozna lično bojnici Gale, zapovednik zrakoplovnog jata.

Oko 15,50 časova javio je bojnici Gale sa uzletišta u Svetoj Nedelji da je već uputio jedan izviđački avion u Bosansku Dubicu da bi izvidio teren gde se, navodno, spustio nepoznati avion.

U međuvremenu je Glavni stožer zatražio iz Bosanske Dubice nove i detaljnije podatke o avionu. U 17,35 časova načelnik zdruga iz Dubice javio je da im ništa više nije poznato. Deset minuta kasnije stigao je telefonski izveštaj bojnika Galea sa aerodroma da se upravo vratio izviđački avion sa izviđanja terena južno od Dubice i da je pilot izjavio da nije primetio nikakav trag aviona.

Stvar je, dakle, postajala sve zagonetnija. Do mraka nisu stigla nikakva nova obaveštenja koja

bi unela više svetla u ovaj slučaj. U 21,10 časova štab 2. domobranskog zбора iz Slavenskog Broda potvrdio je da je, prema izveštaju Gradiškog zdруга, zaista primećeno spuštanje aviona južno od Bosanske Dubice. Tek u 23,30 časova saznalo se o nestanku dvaju aviona. Banjalučki zdруг je javio da se nisu vratila na banjalučki aerodrom dva aviona. U vezi s tim molio je da se izda naredenje da svi avioni, koji budu dolazili u Banjaluku, imaju na repu belu traku dugačku dva metra, kako se na njih ne bi pucalo. Dakle, rodile su se prve sumnje. Nestali avioni su možda prebegli partizanima, zato, ako se pojavi avion bez bele trake, treba otvoriti protivavionsku vatru. Naredenje u tom smislu izdato je komandantu 1. zrakoplovne skupine, potpukovniku Kirasiću u Zapovjedništvu protuzrakoplovne odbrane i načelniku Štaba zračnih snaga pukovniku Dragičeviću. Međutim, ubrzo zatim, drugom naredbom, ovo je naredenje bilo stavljeno van snage.

U međuvremenu su ustaške policijske i vojne vlasti u Banjaluci grozničavo vršile istragu. Natporučnik Knez, koga je Kluz ostavio u Sanskom Mostu, vratio se u Banjaluku, verovatno drugim avionom i oko 20,30 časova otišao sa dva oficira i pilotom Milanom Koricom u stan Božene Zorić u Runjaninovoj ulici broj 5, kod koje je Kluz stanovao. U stanu su izvršili pretres, ali pošto nisu našli ništa sumnjivo, otišli su posle četvrt časa.

Istovremeno je policijski agent Drago Grgić otišao u stan Barbare Obradović u Ulici dr Viktora

Gutića broj 23, gde je stanovao Cajavec. Međutim ni on nije saznao ništa naročito, sem da je Cajavec toga jutra otišao od kuće u 7 časova.

### **Traganje za nestalim avionima se nastavlja**

Sledeći dan, nedelja 24. maj, prošao je u grozničavom iščekivanju. Avioni sa banjalučkog aerodroma kružili su nad ravninama i dolinama oslobođene teritorije Kozare i Podgrmeča, a njihove posade su pažljivo osmatrale teren. Njima su se pridružila i dva aviona sa zagrebačkog aerodroma. Traganje je vršeno neprekidno, sve do mraka. Međutim, rezultata nije bilo: sve su posade prilikom sletanja podnosile raport da nisu primetile nikakav trag aviona.

I narednog dana traganje je bilo intenzivno. U brojnim izveštajima, telefonskim vestima i radio-depešama, koje su kružile između Banjaluke, Broda i Zagreba, spominju se nestali avioni, ali se još ne govori o njihovom prebegavanju partizanima. Verovatno je da su vojne i policijske vlasti već pretpostavljale tu mogućnost, ali sumnje nisu bile još ničim potvrđene.

Upravitelj redarstva (policije) iz Banjaluke uputio je telegram UNS-i (Ustaškoj nadzornoj službi) u Zagreb, kojim obaveštava da policijske i vojne vlasti zajedno vode istragu i da j; zapečaćen Ured za kolonizaciju, u kome je Cajavec radio kao upravitelj.

Ovoga dana u 15 časova policijske vlasti su uhapsile Boženu Zorić, Kluzovu stanodavku, koja je na saslušanju izjavila da Kluz stanuje kod nje već dva meseca i da je u petak, 22. maja, došao kući nešto posle 20 časova. Posle večere Kluz je napisao pismo svojoj majci, bratu Ludvigu i sestri Franciki, a Boženi je ostavio 4.000 kuna, zamolivši je da taj novac uputi poštom sutradan izjutra njegovom ocu Valentinu, penzioneru u Bosaurskoj Dubici. Sledećeg jutra, kao i obično, Kluz je oko 7,15 časova otišao na aerodrom.

Pošto su se uverile da Zorićeva ne zna ništa o Kluzovom bekstvu, policijske vlasti su je 26. maja pustile na slobodu.

Tek 26. maja neprijatelj je saznao za pravu sudbinu nestalih aviona. Komandant 3. oružn'čkog (žandarmerijskog) puka iz Banjaluke, pukovnik Novak, u 9,30 časova javio je komandantu Vrhovnog oružničkog zapovedništva generalu Mizleru da su se „prema do sada prikupljenim podacima oba naša krilaša spustila istog dana u Prijedor i priključila partizanima“.

Nije poznato kako je i od koga neprijatelj dobio ove podatke. No, to zapravo nije ni bilo tako teško doznati, jer su tih dana sa oslobođene teritorije, a iz Prijedora posebno, dolazili pojedinei među kojima je, verovatno, bilo takvih koji su ispričali ustaško-domobranskim vlastima o partizanskim avionima. Sem toga, u broju 9 „Krajiških partizanskih novina“ od 24. maja bio je objavljen članak pod naslovom „Udareni su temelji našoj

mladoj krajiškoj partizanskoj avijaciji". Tu je, između ostalog, pisalo:

*„Pošteni sinovi hrvatskog naroda odbijaju da izvrše zločinačka naređenja krvavog Pavelića i prelaze sve više na stranu Narodnooslobodilačke partizanske i dobrovoljačke vojske Jugoslavije. Njihovi avioni, umesto da siju smrt i pustoš po srpskim selima i među srpskom sirotinjom, biće moćno oružje u našoj zajedničkoj borbi protiv fašističkih varvara.“*

Ova novinska vest mogla je neposredno ili posredno da dođe do neprijatelja i da bude izvor obaveštenja o sudbini nestalih aviona.

Neprijatelj se bojao da će možda još neki avijatičar prebeći partizanima. Pokazalo se, dakle, tačnim upozorenje o nameravanom bekstvu avijatičara, koje je još 20. maja uputilo Posadno zapovjedništvo iz Bosanske Dubice, na osnovu saslušanja dvaju poštanskih službenika koji su došli iz Prijedora. Komandant banjalučkog zdruga pukovnik Brozović ukazao je ovoga dana Glavnom stožeru domobranstva na potrebu da se obrati pažnja na pomenuti izveštaj Posadnog zapovjedništva Bosanska Dubica, jer „s obzirom na to što je u međuvremenu časnički namjesnik Franjo Kluz stvarno sa krilašem pobjegao partizanima u Prijedor, to postoji vjerovatnoća da su gornji navodi istiniti, te je potrebno da se protivu gore imenovanih žurno povede postupak, te da se ponovo ne desi da netko od zrakoplovaca sa krilašem pobjegne partizanima, kao što je to bio slučaj u Banjaluci“.



Da li je i šta preduzeto protiv ostalih osumnjičenih avijatičara ne može se utvrditi iz neprijateljskih dokumenata; može se pretpostaviti da je zavedena stroga kontrola, a možda je usledilo i neko otpuštanje iz službe. No ni jedan od avijatičara, navedenih u dopisu Posadnog zapovjedništva iz Bosanske Dubice, nije bio u vezi sa partizanima te su preduzete mere bile izlišne.

Pa ipak, iz jednog dokumenta da se zaključiti da je neprijatelj preduzeo oštre mere da bi sprečio dalje pojave prebegavanja. Tako je Zapovedništvo zračnih snaga naredilo da se primene okrutne represivne mere odmazde protiv porodica odbeglih avijatičara. *„Ako avijatičar pobjegne partizanima — kad se uhvati — strijeljati ga kao veleizdajnika, konfiskovati imovinu, a rodbinu staviti pod prijeki sud i koncentracioni logor. Takvi donose štetu i sramotu narodu i neugodne posljedice za najšire slojeve naroda“*, stajalo je u naređenju Oper. br. taj. 1625 od 2. juna 1942. godine. Nešto kasnije, kada je sa sarajevskog aerodroma jedan avion prebegao u Tursku, Ministarstvo domobranstva — III odjel izdalo je naređenje da se *„na svakom zrakoplovu mora uvijek nalaziti po jedan potpuno pouzdan djelatni časnik ili osoba koja uživa potpuno povjerenje zapovjednika jata“*.

### **Uspelo lukavstvo Rudi Čajavca**

Čajavcu, koji je sa svojim „Bregeom“ ostao na aerodromu Urije kod Prijedora, bilo je jasno da će neprijatelj saznati za njegov avion i da ga

neće ostaviti na miru sve dok ga ne uništi. Avion je ipak velika stvar koja se ne može lako sakriti, a pošto za njega i za mesto gde se on nalazi znaju mnogi u Prijedoru i okolini, logično je pretpostaviti da će potrebno obaveštenje doći i do neprijatelja. Ni najbolje maskiranje ipak neće moći da sakrije avion od pogleda iz vazduha i snimaka sa male visine. Toga su Cajavec i partizansko rukovodstvo u tom kraju bili svesni. A trebalo je dobiti u vremenu dok se u partizanskoj radionici ne izrade bombe, kako bi partizanski avioni mogli poleteti na svoj prvi borbeni let.

I Cajavec je skovao plan. Na ivici aerodroma, gde se protezao drvored, napravio je od dasaka makete aviona „Potez" i „Bregé" prirodne veličine i maskirao ih granjem i zelenilom. Maskiranje nije bilo potpuno, tako da su se brižljivim osmatranjem mogle uočiti konture aviona, a uz to su se pored maketa aviona nalazile i dve bačve benzina. Plan se zapravo temeljio na tome da neprijatelj otkrije „avione" i da ih uništi.

Kao što se pretpostavljalo, neprijatelj je brzo doznao da se partizanski avioni nalaze na aerodromu kod Prijedora. Trgovački pomoćnik Muharem Omić napustio je Prijedor verovatno između 25. i 27. maja i stigao u Banjaluku, gde je ta mošnje ustaško-domobranske vlasti obavestio da se partizanski avioni nalaze na pomoćnom uzletištu Urije.

Cim je primljeno ovo obaveštenje odmah su izdata naređenja komandantu 1. zrakoplovne sku-

pine da se partizanski avioni pronađu na aerodromi Urije i unište.

Nad Prijedorom i bližom okolinom 29. maja pre podne leteo je jedan avion iz 1. zrakoplovne skupine, koji je prethodno bombardovao neka mesta na Baniji, gde je tih dana 1. gorska divizija izvodila opsežne operacije protiv Banijskog partizanskog odreda. I pored brižljivog osmatranja, posada aviona nije uspela da otkrije partizanske avione u označenom rejonu. Međutim, avioni koji su leteli posle podne bili su „bolje sreće”. Njima je pošlo za rukom da otkriju „avione” i da na njih bace nekoliko bombi. O tome je Glavni stožer domobranstva 30. maja objavio sledeće saopštenje

*„Kod Prijedora otkrila su 29. U. poslije podne maskirana dva zrakoplova koji su 23. o. m. iz Banjaluke prebjegli partizanima. Zrakoplovi su bombardirani, te je jedan punim pogodkom bombe uništen, a drugi teško oštećen. Danas se produžuje bombardiranje radi uništenja buradi sa benzinom.”*

Sledećeg dana neprijateljski avioni su nastavili sa bombardovanjem i mitraljiranjem maskiranih maketa i buradi. Ali dobro maskirani „Brege”, koji se nalazio u uglu na suprotnoj strani aerodroma, ostao je pošteđen, jer su neprijateljski avioni tukli samo onaj deo aerodroma gde su se nalazile makete.

Pošto se pretpostavljalo da bi neprijateljski avioni mogli bombardovati i mitraljirati i aerodrom u Meduvođu ili školu (budući da su najčešće

bile bombardovane veće zgrade, jer se smatralo da se u njima nalaze partizanski štabovi), odlučeno je da se avion „Potez" pomeri dalje od škole, jer bi tu mogao biti lako pogoden prilikom eventualnog bombardovanja. Kluz i Mitračić su 30. juna poleteli i spustili avion na mesto oko jedan kilometar niže. Taj prelet nije ostao nezapažen. O njemu se govori u jednom telefonskom izveštaju štaba 1. domobranskog zbora iz Siska od 5. juna Glavnom stožeru domobranstva. Neprijatelj je zaključio da je „jedan od zrakoplova, koji se predao partizanima u Prijedoru, odletio 30. maja u pravcu Dubice".

Neprijatelj je bio siguran da je bombardovanjem 29. maja bio uništen samo jedan avion, 1 to „Potez". Mada se u pomenutom izveštaju posade govorilo da je drugi avion bio teško oštećen, ipak su neprijateljske komande sumnjale u to. U toku 31. maja jedan avion je snimio mesto gde su u toku poslednja dva dana bombardovani partizanski avioni. O tome je komandant 1. zrakoplovne skupine, bojnika Gale, 2. juna podneo sledeći izveštaj Glavnom stožeru domobranstva:

*„Zrakoplov P.V.T., posada nadpor. Nožić Asim, izvidnik narednik-strielac Pavlović Vladimir izvršio je snimanje 31. V. sakrivenog zrakoplova na pomoćnom uzletistu Prijedor.*

*Zrakoplov je pronađen na osnovi izjave trgovačkog pomoćnika Omić Muharema, rodnom iz Botsanskog Petrovca, koji se je zatekao u Prijedoru kada su ga partizani osvojili.*

*Na fotografskom snimku otkriveni zrakoplov je sigurno uzorka „Potez“. Kako se primećuje, uništen je bombama, la bačve benzina, od kojih se jedna vidi, isprobušene strojničkom vatrom.*

*Zrakoplov uzorka „Brege“, za koji je izvidnik dne 29. V. utvrdio da se vjerovatno nalazi sklonjen u gospodarstvu (koje se na snimku vidi prema istoku) nije tu pronađen.*

*Vrši se i dalje traganje za istim, a o izteku traganja obavještaval ce se dnevnim izvještajima.*

*Snimanje je izvršeno kamerom „Contax II“ 26<sup>o</sup>lo.”*

### **Pripreme za prve borbene letove partizanskih aviona**

Dolazak aviona na oslobođenu teritoriju Bosanske krajine imao je veliki politički značaj. On je još više podigao i ojačao borbeni moral boraca i stanovništva. Poseban značaj ovog događaja sastojao se u tome što su prebegli avijatičari bili Hrvati. Time je još jednom bilo potvrđeno bratstvo srpskog i hrvatskog naroda u zajedničkoj borbi protiv okupatora i njihovih slugu. Na velikom zboru u Prijedoru masa je s oduševljenjem i klicanjem bratstvu pozdravila Kluza koji je na tom zboru govorio. O tome je Operativni štab za Bosansku krajinu pisao 7. juna Glavnom štabu Hrvatske, istakavši da je srpski narod u oslobođenom Prijedoru i na Kozari toplo i iskreno primio u svoju sredinu avijatičare Hrvate.

Tih majskih dana 1942. godine gotovo čitava Bosanska krajina bila je zahvaćena ustankom. Partizanske jedinice, pod komandom Operativnog štaba za Bosansku krajinu, silno su narasle: bila je formirana 1. krajiška udarna brigada, a 1. (grmečki), 2. (kozarski), 3. (jajački), i 5. (drvarski) partizanski odredi povećali su svoje brojno stanje i znatno ojačali. Jedino je 4. krajiški partizanski odred preživljavao tešku krizu i nalazio se u procesu osipanja zbog četničke izdaje.

Pored tako brojnih, dobro naoružanih i u borbama prekaljenih krajiških jedinica, bila je formirana u Prijedoru i prva tenkovska jedinica, a sada, dolaskom, Kluza i Cajavca, i prva partizanska avijacija, doduše, malobrojna, nesumnjivo najmanja eskadrila jedne vojske, ali hrabra, neustrašiva kao i vojska kojoj je pripadala.

Trebalo je, međutim, tu eskadrilu osposobiti za borbene zadatke. Na oslobođenoj teritoriji nije bilo avionskih bombi, a doći do njih iz neprijateljskih arsenala bilo je nemoguće. Pa ipak, nađeno je rešenje. Prilikom oslobođenja rudnika Ljubije partizanima je pala u ruke dobro opremljena radionica sa tehničkim materijalom. Odmah se došlo na ideju da se ona iskoristi za neku vrstu fabrike oružja. Zadatak je bio poveren inženjeru. Milu Ljubičiću, koji je pristupio izradi avionskih bombi. Evo šta on o tome kaže u stenogramu koji se nalazi u Vojnom muzeju u Beogradu:

„Jedna od najvažnijih stvari koje su bile rađene u Ljubiji bile su avionske bombe. Prvim avionima doleteli su iz Pavelićeve NDH u Prijedor dru-

govi Rudi Cajavec, Franjo Kluz i Miso Jazbec. Prilikom svoga povlačenja iz Prijedora, Nijemci su ostavili jedan avion Brege kome je bio oštećen stajni trap. Avijatičari su došli u Ljubiju da izvide mogućnosti za opravku toga aviona. Niti jedan od njih nije dospio da ponese avionske bombe, tako da nisu mogli djelovati osim mitraljezima. Zbog toga je u razgovoru podstaknuta i zamisao da počnemo izrađivati avionske bombe. Za trup bombe uzeli smo kanalizacione cijevi koje smo na strugu nareckali u kvadratiće da bi se rasprle u što više premalene parčadi. Cijevi smo napunili eksplozivom od neeksploziviranih avionskih bombi (velikih neeksploziviranih avionskih bombi od 50 i više kilograma). Upaljači su bili moje vlastite konstrukcije i imali su osigurače rascjepkom (šplentnom). Bombe su imale cca 10 kg. težine. Piloti su tim bombama morali u avionu prethodno izvaditi osigurač i tek onda ih baciti rukom. Imale su limeni stabilizator koji im je davao pravac na određeni cilj. Već nakon dva dana uspješno smo isprobali prve bombe i otpremili prvu partiju u Prijedor. Svega je izrađeno oko 200—300 takvih bombi težine oko 10 kg., a za naročite zadatke, prema porudžbinama Kluza i Cajavca izradili smo i dvadesetak težih bombi... Veće bombe, koje smo radili za specijalne zadatke, bile su zapravo neeksplozivirane njemačke i italijanske bombe, sa jednostavnim našim upaljačem. Predviđene su bile za rušenje (tako im je bio tempiran upaljač), dok su one manje bombe od 10 kg bile namijenjene samo za uništavanje živih ciljeva, jer su eksplozivirale ne-

posredno iznad zemlje, odmah pri dodiru sa zemljom.<sup>1)</sup>)

Izradom bombi pripreme za borbene letove bile su završene. Doduše, avioni nisu bili namenjeni za bombardovanje, te nisu imali ni odgovarajuće uredaje. Ali to nije bio razlog da se ne upotrebe za borbene zadatke; bombe su se mogle bacati iz kabina i rukama, što svakako nije obezbedivalo preciznost pogodaka. No, u krajnjoj liniji, to i nije bilo najvažnije. Trebalo je naterati neprijatelja da zadrhti kad začuje brujanje partizanskih aviona i ugleda bombe koje se sručuju na njegove položaje, kasarne, kolone. Trebalo je učiniti na neprijatelja jak moralni efekat koji će biti značajniji od materijalnog učinka jednog bombardovanja manjim bombama.

Čajavec je sa svog aviona uklonio ustaške znake i, umesto njih, na krilima i repu nacrtao crvene petokrake zvezde. Hteo je, valjda, time da izrazi svoje oduševljenje, ponos i prkos: neka neprijatelj sa strahom i gnevom gleda na nebu partizanska krila sa petokrakom zvezdom; neka srca napaćenog naroda na slobodnoj i okupiranoj teritoriji zatrepce od radosti kad ugledaju avion na čijim se krilima blistaju petokrake zvezde. Crvene pe-

<sup>1)</sup> Ove bombe su se nalazile kao trofej u Ratnom muzeju NDH u Zagrebu, kuda su bile dopremljene iz obojenog čajavčevog »Bregea«. Izvestan broj tih bombi je sačuvan i nalazi se u Vojnom muzeju JNA u Beogradu u muzejima Narodne revolucije u Zagrebu i Sarajevu Narodnom muzeju u Banjaluci i Zavičajnom muzeju u Prijedoru.



tokrake zvezde nad Kozarom, nad Krajinom. Prve crvene zvezde nad okupiranom Jugoslavijom...

Kluz je, međutim, postupio opreznije. On nije skinuo ustaške znake sa svog „Poteza". Bilo je to sa stanovišta bezbednosti sasvim opravdano, jer bi se neprijatelj, bar u prvi mah, pri pojavi aviona mogao naći u zabludi ili u nedoumici o čijem se avionu radi. To bi bilo dovoljno da s'e stvori zabuna i stigne na cilj pre nego što neprijatelj bude alarmiran i spreman da protivavionskom vatrom dočeka partizanski avion ili da njemu u susret uputi svoje aparate.

Tako su prvih dana juna oba partizanska aviona bila spremna za dejstvo. „Brege" sa bombama i mitraljezom, a „Potez" samo sa bombama, jer mitraljeza nije imao (mitraljez „šarac" je nekoliko dana kasnije bio ugrađen). Ali oba aviona su imala nešto što je bilo mnogo značajnije od bombi i mitraljeza — hrabre posade koje su bile spremne da se uhvate ukoštac sa nemačkom i ustaškom avijacijom.

Partizanske jedinice su očekivale podršku aviona u borbama koje su tih dana vodene prema Dubici, Banjaluci, Sanskom Mostu i drugim neprijateljskim položajima. Čak su i pojedini bataljoni postavljali zahteve za sadejstvo aviona. Tako je štab 2. bataljona 2. krajiškog odreda 27. maja tražio da se upute avioni da bombarduju neprijateljske položaje i objekte u Dubici. Operativni štab za Bosansku krajinu je dao obaveštenje da će se „neprijateljske" trupe bombardovati samo u slučaju kakve velike koncentracije, tj. velike neprijateljske

ofanzive" i da se stoga jedinice „ne smiju isuviše pouzdati na našu avijaciju, jer će ona samo da služi u odlučujućem času". Pri Operativnom štabu je bilo uspostavljeno dežurstvo avijatičara radi eventualne hitne potrebe da se deinstvuje.

### **Prvi i poslednji borbeni let Cajavca**

Partizanski avijatičari su nestrpljivo očekivali dan kada će odleteti na prvi borbeni zadatak. I taj dan je najzad došao. Osvanuo je sunčani 4. juni 1942. godine. U „Brege" je ukrcano 18 komada bombi i veća količina letaka. Rudi Cajavec i Miša Jazbec ušli su u aparat. Bili su radosni i uzbuđeni pred svoj prvi borbeni let. Avion je ubrzo, uz brujanje motora, uzleteo u pravcu Banjaluke. Cajavec i Jazbec su mahnuli rukom u znak pozdrava. Nisu možda ni slutili da je to bio njihov poslednji pozdrav drugovima.

Banjaluka se tek budila kada se u 05,20 časova sa zapada pojavio nad njenim krovovima partizanski avion. Učinivši nekoliko krugova nad gradom, bacio je veću količinu letaka. Spustivši se zatim na visinu od 20 do 30 metara, avion je preleteo aerodrom, intendantsko skladište i kasarne 10. pešadijskog domobranskog puka. Nad uzletištem su iz aviona bačene dve ručne bombe i ispaljeno nekoliko rafala iz mitraljeza. Međutim, ovim napadom nije bila pričinjena nikakva šteta. Jazbec je potom izbacio avionsku bombu, ali ona, na žalost, nije eksplodirala. Posle prvog iznenađenja neprija-

teljski vojnici sa straže otvorili su vatru na avion iz pušaka i puškomitraljeza. Jedan metak je pogodio Čajavca u koleno. Rana je bila ozbiljna i pilot je jedva, krajnjim naporom upravljao aparatom. Možda se nadao da će uspeti da prisilno spusti avion na neko mesto van domašaja neprijatelja. No uvideo je da neće moći dugo da izdrži. Stoga, verovatno, nije ni usmerio avion na severozapad, ka Kozari ili Prijedoru, prema oslobođenoj teritoriji. Nigde u blizini nije bilo pogodnog terena gde bi se mogao spustiti. U dolini Vrbasa, nizvodno od Banjaluke, bilo je, doduše, mesta gde bi se avion mogao spustiti, ali je taj teren kontrolisao neprijatelj. Vremena za razmišljanje i izbor terena više nije bilo. Nastupio je krajnji čas da se avion spusti. Pred Čajavcom se ukazala blaga padina kod sela Kadinjana, oko 15 km severoistočno od Banjaluke. I on je usmerio avion ka zemlji. Ateriranje nije bilo uspešno. Dodirnuvši zemlju, avion se prevrnuo.

U međuvremenu je u Banjaluci data uzbuna. Bojnik Perović iz štaba Banjalučkog združenja javio je u 06 časova Glavnom stožeru Ministarstva domobranstva u Zagreb da se nad Banjalukom pojavio partizanski avion koji je nakon 35 minuta zadržavanja odleteo u pravcu Gradiške. „Budite na oprezu i poduzmite sve što je potrebno kako ne bi bili iznenađeni“, završio je svoj izveštaj bojnik Perović.

U Zagrebu je ozbiljno shvaćeno ovo upozorenje. Dežurni oficir u Glavnom stožeru odmah je obavestio nadležne štabove: ppuk. Kirasića, boj-

nika Galea i ppuk. Ježića, zamenika komandanta protivavionske artiljerije. Smesta su izdata naređenja baterijama protivavionske artiljerije da otvore vatru na partizanski avion čim se pojavi nad Zagrebom, a na aerodromu su stajali avioni spremni za uzletanje.

Petnaest minuta kasnije iz Banjaluke je stiglo novo obaveštenje da se partizanski avion spustio kod sela Kadinjani, verovatno usled kvara ili ranjavanja nekog člana posade, i da su ka tom mestu upućene brze patrole. Bojnik je i ovoga puta bio oprezan naglasivši da postoji mogućnost da avion ponovo uzleti. Iz Zagreba je odgovoreno da ppuk. Kirasić moli da se izvesti Banjaluka da ne šalje u Zagreb „Brege“ koji je tog jutra trebalo da se spusti u Zagreb, pošto je već izdat nalog da se otvori vatra na dvokrilce.

Upozorenje je bilo, međutim, suvišno. Partizanski „Brege“ je u tim trenucima ležao prevrnut. Teško ranjeni Cajavec izišao je, uz pomoć Jazbeca, iz pilotske kabine. Situacija je bila kritična: njih dvojica sami, na nepoznatom terenu pored oštećenog aviona, a Cajavec uz to još i nepokretan sa slomljenom nogom. Kraj aviona se nije smelo ostate, jer je neprijatelj mogao svakog trenutka stići. Njegove jedinice su bile u Klašnicama, oko 5 kilometara udaljene, i sigurno su primetile spuštanje aviona. Verovatno su već dobile naređenja iz Banjaluke da upute patrole na mesto gde se avion spustio. A možda su već neprijateljski vojnici i iz Banjaluke krenuli kamionima drumom prema Klašnicama.

No opasnost se u tom trenutku ukazala sa druge strane. Spuštanje aviona su pratili i četnici iz četničkog odreda „Borja“ koji su kontrolisali čitavo to područje. Njihova najbliža jedinica, verovatno iz Kadinjana, krenula je ka avionu.

Cajavec i Jazbec su ugledali četnike kako se približavaju. Sta se tada odigralo, ne može se doznati. Zna se samo da je Cajavec izvršio samoubistvo jer nije hteo da živ padne u ruke neprijatelja i da je Jazbec pobegao u pravcu Klačnica. Stigavši u selo ušao je u gostionicu. Hteo je, valjda, da se ponaša kao običan građanin, kako ne bi skrenuo pažnju na sebe. No, pokazalo se da je bio primećen, jer je ubrzo bio uhvaćen u gostionici i sproveden u Banjaluku. Tamo je dao iskaz da je Cajavec izvršio samoubistvo odmah posle pada aviona. Ustaše su kasnije Jazbeca sprovele u Zagreb, gde je bio strahovito mučen i ubijen.

Oko prevrnutog aviona ubrzo se okupila veća grupa neprijateljskih oficira i vojnika. Najpre su stigli četnici, a zatim i ustaše i domobrani iz obližnje posade u Klačnicama. Brzo je na lice mesta stigla i komisija iz Banjaluke. Bio je tu i glavnostožerni bojniki Bestal, oficir za vezu kod *Kampfgruppe Westbosnien*<sup>1)</sup>, koji je snimio prevrnuti avion. Da bi neprijateljska grupa bila što kompletnija i „reprezentativnija“ našao se tu i nemački oficir. I tako je domobranski bojniki Bestal na svom snimku prikazao sramno bratstvo u oružju ustaša, domobrana, četnika i Nemaca u licu

<sup>1)</sup> **Borbene grupe zapadne Bosne — u stvari Štaba 714. nemačke pešadijske divizije.**

prosedog ugojenog nemačkog kapetana Kopeckog, komandira četnika iz Kadinjaka i domobranskog satnika Lederera, koji posmatraju krhotine partizanskog aviona.<sup>1)</sup>

Komisija je ustanovila da je „pilot bio pogođen zrnom iz puške u koljeno, te vjerovatno nije bio više sposoban za pilotiranje, pa se je morao spustiti, ali je tom prilikom pao i razbio se. Na zrakoplovu je partizanska oznaka — crvena petokraka zvijezda na bijelom polju donjeg krila, a ista oznaka je i na repu krilaša“.

Komisija je isekla sa krila deo platna na kojem je bila nacrtana petokraka zvezda i taj, za njih značajan, trofej uputila u Ratni muzej u Zagreb.<sup>2)</sup>

U međuvremenu je komandant 1. zrakoplovne skupine bojnika Gale uputio avione iz Zagreba ka Prijedoru sa zadatkom da vrše lovačko patroliranje. Posadama aviona R-100: natporučniku Vjekoslavu Kušecu, satniku Gabrijelu Segediju i poručniku Marku Veselinoviću naredeno je da spreče napad partizanskog aviona na Zagreb. Avioni su uzleteli u šest časova i neprekidno su se nalazili u vazduhu do deset sati, kada je patroliranje obustavljeno jer je iz Banjaluke javljeno da je partizanski avion oboren.

<sup>1)</sup> Snimak se nalazi u arhivi Vojno-istorijskog instituta JNA, a reprodukcija u Vojnom muzeju JNA i Muzeju vazduhoplovstva.

<sup>2)</sup> Ovo platno se sada nalazi u Vojnom muzeju u Beogradu.

## Partizanski leci nad krovovima Banjaluke

Pojava partizanskog aviona nad Banjalukom imala je značajan efekat. Ustaške vlasti su bile zbunjene i iznenađene tolikom drskošću partizana koji su se usudili da pošalju svoj avion nad Banjaluku u kojoj se nalazio veliki broj ustaško-domobranske i nemačke vojske, koja se tih dana prikupljala za ofanzivu na Kozaru, i u čijoj' se blizini, tako reći na periferiji, nalazio aerodrom sa lovačkim avionima koji su svakog trenutka mogli da se dignu u vazduh i obore partizanski avion.

Gradsko stanovništvo, koje 'je u većini bilo na strani narodnooslobodilačkog pokreta, sa radošću i neskrivenim ponosom je dočekalo pojavu partizanskog aviona. Doduše, 'malo ko je toga jutra video avion sa crvenom petokrakom zvezdom, jer se grad tek budio, ali se vest o tome ubrzo raširila. Avion je brzo nestao, ali su nad gradom leteli raznobojni leci koje su stanovnici hvatali i sa uzbuđenjem čitali. Policijske i vojne vlasti su izdale naređenje da se leci smesta pakupe i unište. Po jedan primerak od svakog letka je upućen Glavnom stožeru domobranstva. Bili su to leci Vrhovnog štaba NOP i DVJ, Glavnog štaba NOPO Hrvatske, Štaba 2. krajiškog partizanskog odreda i poseban letak — poruka odbeglih avijatičara.

Letak Vrhovnog štaba, štampan u štampariji na žutom papiru, obraćao se hrvatskim vojnicima, podoficirima i oficirima sa pozivom da obustave bratoubilačku borbu protiv svoje braće partizana

u koju ih gura Pavelić i da predu na njihovu stranu, gde ih očekuje bratski prijem. U letku se, dalje, govori o ciljevima narodnooslobodilačke borbe, o bratstvu i jedinstvu, o izdajničkoj ulozi ustaša, četnika i drugih slugu okupatora.

U letku Glavnog štaba NOPO Hrvatske, koji nosi datum 15. mart, pozivaju se hrvatski vojnici da se ne odazivaju mobilizaciji, da ne odlaze u Nemačku, Italiju i na Istočni front, da daju partizanima pomoć u oružju i materijalu, da prilaze Narodnooslobodilačkoj vojsci.

U trećem letku, umnoženom na šapirografu Štab 2. krajiškog partizanskog odreda obavštava da je u vremenu od kada se Prijedor nalazi u partizanskim rukama pušteno kućama 1.500 zarobljenih domobrana, podoficira i oficira i 50J železničkih radnika.

I letak odbeglih avijatičara, štampan u štampariji, namenjen je hrvatskim domobranima, podoficirima i oficirima sa pozivom da slede njihov put i „prikluče se partizanima“.

## **I Kluz je poleteo na svoj prvi borbeni let**

Istoga jutra kad i Cajavec, poleteo je na svoj prvi borbeni zadatak i Franjo Kluz na svom „Potezu“. S njime u avionu bio je Ivica Mitračić. Natovaren bombama i mitraljeskom municijom, avion se digao sa uzletišta i poleteo iznad obrisa šuma Kozare i Prosare ka severu. Ispod njega, tamo gde se padine planine spuštaju ka Savi, vo-



dili su borci 2. krajiškog (kozarskog) partizanskog odreda već nekoliko dana oštrem borbe sa ustašama. I Kluz je poleteo da im pomogne...

Još 25. maja u 3 sata izjutra prešlo je pet ustaških četa iz Jasenovca na desnu obalu Save u selo Draksenić, 9 km istočno od Bosanske Dubice. Partizani su ih dočekali vatrom. Uz neprekidnu borbu, dve ustaške čete su izbile do potoka Crna, 3 km istočno od Dubice, i uz pomoć domobrana, koji su im pošli u susret, uspeli su da se probiju u Bosansku Dubicu. Ostale tri čete su bile prinudene da se iz Draksenića povuku preko Save u Jasenovac. U ovoj borbi poginulo je osam ustaša i dva domobrana a zarobljena su dvojica ustaša. Gubici partizana nisu poznati.

Ovaj neuspeli napad nije obeshrabrio neprijatelja. Naprotiv, on je organizovao uskoro novi, po obimu, učešću snaga i ciljevima značajniji napad. Prvog juna stigao je u Bosansku Dubicu iz Sarajeva jedan ustaški puk — tzv. Crna legija zloglasnog ustaškog potpukovnika Jure Francetića. Ove snage su odmah prešle u nastupanje u pravcu sela Draksenića, Gornje Sereflije i Vranovca. U toku dana partizani nisu pružali veći otpor, ali su pred večer prešli u protivnapade, nanevši ustašama gubitke od šest mrtvih i dvadeset ranjenih i zaplenivši dva tenka.

Istoga dana je i komandant Jablaničkog odseka preduzeo akciju sa dve čete „leteće ustaške bojne" u pravcu sela Vrbaške i Bistrice, 7 km zapadno od Bosanske Gradiške. I na ovom pravcu

su kozarski partizani pružali otpor, ubivši jednog i ranivši sedam neprijateljskih vojnika.

Narednog dana borbe pod Prosarom su nastavljene. Ustaše su ponovo krenule ka Drakseniću i Mededi. Posle oštred borbe, u kojoj su se ustaše u jednom trenutku našle opkoljene, ipak im je pošlo za rukom da se probiju, uz gubitke od sedam mrtvih i osam ranjenih.

Štab Ustaškog združa u Bosanskoj Dubici nije imao podatke o razvoju situacije, te je od Glavnog stožera tražio da se što pre izvidi rejon oko sela Orahova, jer je pretpostavljao da se tamo nalaze delovi Crne legije, koji su se tu prikupili posle borbi na planini Prosari. Uveče je od zapovednika 1. zrakoplovne skupine primljen sledeći izveštaj:

*„Oko 17 časova osmotreno na cesti Draksenić — Polje 6 samovoza sa hrvatskim zastavama-punih vojske, a pred njima dva motorna kolača i oko 50 domobrana i ustaša. Osmatranje vršeno sa visine od 50 metara. Na cesti dalje do Orahova nema prometa. U 17 sati nadletio Orahovo. Na glavnom trgu i po ulicama osmotrio velikè grupe ustaša u ctnim odorama i 1 top... U prvom selu nizvodno od Orahova tri velika požara.“*

Trećeg juna borbe su nastavljene. Posle podne je grupa potpukovnika Francetića pokušala ponovo da se probije iz Bosanske Dubice ka Orahovu i da izvuče dvojica borna kola koja su ostala kod Draksenića. U žestokim borbama ustaše su, prema vlastitom priznanju, imale osetne gubitke.

Borbe su nesmanjenom žestinom trajale već više dana. Stab 2. krajiškog odreda je ocenio da je nastupio momenat da se prede u protivnapad i neprijatelj odbaci sa teritorije koju je zauzeo. U tom protivnapadu trebalo je da učestvuje i partizanski avion Franje Kluza.

Četvrtog juna delovi 2. krajiškog odreda izvršili su napad na ustaške jedinice. Bio je to do tada prvi napad partizana koji je bio podržan iz vazduha. Prvi put je jedan partizanski avion leteo iznad neprijateljske kolone, tukući je bombama. Prvi put su partizani radosno gledali u nebo kličući svom avionu...

Prema izveštaju komandanta Banjalučkog zdru-ga pukovnika Brozovića, od dejstva partizanskog aviona poginula su trojica ustaša, dok je nekoliko ranjeno.

O toj prvoj akciji Franjo Kluz je podneo sledeći izveštaj:

*„4. juna. Jutros u 7,45 časova izvršio sam let s bombardovanjem Orahova i ustaških kolona koje su se kretale u -pravcu Međeđe. Bilo ih je oko 800. Tenkova i topova nisam vidio. Kolona je sva razjurenjena i zaplašena, tako da su skakali u vodu i močvare pored Save, jer u Prosarti nisu smjeli bježati, pošto su im naši bili za leđima na svega 200 do 300 metara. Sa našima sam uspostavio, vezu. Naši su, izgleda, već prihvatili borbu sa neprijateljem. Oko Dubice nije primijećeno nikakvo kretanje neprijateljske vojske.*

*Avijatičar partizan.“*

•

A Ivica Mitračić, koji je leteo sa Kluzom, ovako se seća tog prvog borbenog leta:

„...Iako je već dva dana padala kiša i teren bio podvodan, vještom Franjinom rukom, uz veliko prskanje vode, avion je uspio da se digne i poleti u pravcu Orahova... Leteći iznad ceste u pravcu Bos. Dubice spazili smo jedan neprijateljski avion, koji je bacao poštu svojim jedinicama koje su se kretale u pravcu nas. Da ne bi izazvali sumnju, mi smo poletili u pravcu njega i pozdravili ga uobičajenim mahanjem krila, na šta je on otpozdravio i odletio u pravcu Banjaluke. Mi smo se spustili niže koloni, jačine bataljona ojačanog sa dvije tankete, preletjeli iznad samih njihovih glava, pri čemu su nam oni pokazali svoju zastavu. Franjo je učinio nagli zaokret, a ja sam otvorio donji otvor i pripremio bombu. Zatim smo se ponovo vratili u pravcu kolone i, spustivši se na 150 metara, počeli smo bacati bombe... U neprijateljskoj koloni je nastao metež i nered, što su naši borci, koji su bili u zasjedi, iskoristili i otvorili vatru na njih...”

O susretu Kluzovog „Poteza” sa domobraskim avionom nalazi se podatak u izveštaju pukovnika Brozovića štabu 2. domobraskog zbora, gde stoji da je „jedan krilaš skupine Cenić iz Banjaluke vidio u zraku partizanski „Potez”, ali se ne daju objašnjenja zbog čega ga nije napao. Domobraski pilot očigledno nije imao hrabrosti da se upusti u borbu sa partizanskim avionom.

Brižljivo pripremani napad 1300 ustaša na slobodnu teritoriju Kozare i Prosare je bio suzbi-

jen. Kozarski partizani su snažnim otporom i protivnapadima najpre zadržali, a zatim i razbili neprijatelja, odbacivši ga delom u Bosansku Dubicu. a delom preko Save. Štab 2. domobranskog korpusa je 5. juna morao da javi Glavnom stožeru „da su se Francetićeve postrojbe povukle u Jasenovac". Ovoj značajnoj pobedi nad neprijateljem doprinela je i partizanska avijacija. Doduše, skromno, ali ipak značajno!

Četvrti jun 1942. godine bio je veliki dan partizanske avijacije — dan njenog vatrenog krštenja, njene prve pobede, prvog uspeha. Ali i dan njene prve žrtve.

### **Dragi borbeni let Franje Kluz**

Vest o letovima, partizanskih aviona nad Banjalukom i Orahovom brzo se pronela po gradovima i selima Bosanske krajine. Neprijatelj je likovao zbog uništenja čajavčevog „Bregea". U prvih mah se mislilo da su partizani ostali bez oba aviona, jer je, prema izveštajima, jedan avion bio uništen na prijedorskom aerodromu još 29. maja. Međutim, pojava Kluzovog „Poteza" nad Orahovom potvrdila je sumnje u tačnost tog izveštaja i stavila do znanja da partizanska avijacija još nije sasvim uništena. Doduše, ona je bila svedena na najmanju moguću meru — na jedan jedini avion. Ali ipak, od tog aviona strahovale su sve neprijateljske posade oko Kozare, pa čak i one udaljenije. I u samom Zagrebu budnost je bila pojačana:

protivavionska odbrana je bila spremna da svakog trenutka otvori vatru na partizanski avion, a neprijateljski avioni su se smenjivali u vazduhu, patrolirajući na pravcu Zagreb — Prijedor.

U takvoj situaciji kada je neprijatelj bio alarmiran i spremno očekivao pojavu partizanskog aviona, bilo je veoma riskantno izvršiti novi let. Toga su i tviuz i Operativni štab za Bosansku krajinu bili svesni. Stoga je i bilo predviđeno da se let može izvršiti samo po naređenju Operativnog štaba. Pa ipak su Kluz i Mitračić na svoju ruku izvršili jedan let za koji nisu tražili odobrenje. Doduše, okolnosti su bile takve da su se njih dvojica morali oglušiti o naređenje.

Bila je nedelja, 7. juni. Pored aviona u Meduvodu je održan zbor. Narod je tražio od svojih avijatičara da izvrše let. Nikakva opravdanja nisu mogla odvratiti oduševljene ljude od njihovog zahteva. 1 avijatičari su popustili, ušli u avion i odleteli u pravcu Bosanske Dubice, praćeni radosnim poklicima naroda.

U prvi mah su mislili da naprave jedan do dva kruga i da se spuste na aerodrom. Ali u vazduhu su avijatičari „u svom elementu" i teško im je odoleti želji koja ih vuče u nebesko plavetnilo. Tamo ispod njih je rodni grad Dubica. Zašto da ne odu iznad njega i prkosno pokažu neprijatelju da je partizanski avion živ. Uostalom, nedelja je, a toga dana su verovatno smanjena dežurstva kod protivavionskih oruđa i na aerodromima i već je kasno popodne, pa se može pretpostaviti da je budnost neprijatelja popustila i da

su njegovi lovci, ukoliko su bili u vazduhu, već vraćeni sa patroliranja.

Oko 18 časova pojavio se nad Bosanskom Dubicom partizanski avion koji je doleteo s juga, iznad kozarskih šuma, i bacio letke. Bili su to isti leci koje je tri dana ranije bacao nad Banjalukom Rudi Cajavec: proglas Vrhovnog štaba NOP i DVJ i proglas Glavnog štaba NOPO Hrvatske od 15. marta 1942. godine. Neprijatelj nije reagovao jer je bio iznenađen. Prema izveštaju komandanta 4. ustaške bojne iz Dubice, ustaškog satnika Vladimira Katića, avion je imao znake NDH (ustaški državni grb sa zastavom) zbog čega se mislilo da je to njihov avion. (Kasnije je, međutim, nakon dva dana javljeno da je avion imao na krilima ustaški grb malo premazan, a na rubu krug sa petokrakom zvijezdom). Kada se ustanovilo po sadržaju letaka da je avion partizanski, bilo je kasne\* da se ma šta preduzme, jer je avion već odleteo. Ustaške vlasti su odmah izdale strogo naređenje građanstvu da ne sakuplja letke, a ustaše su se razmилele po gradu da ih prikupe.

Avion je odleteo na zapad i, leteći uz dolinu Une, nadleteo je selo Slabinju, gde je bacio letke i 3 bombe, od kojih neprijatelj nije imao gubitaka.

Oko 19 časova avion se pojavio nad Kostajnicom i bacio izvesnu količinu letaka. I ovde je neprijatelj bio iznenađen, te nije reagovao. Ne zadržavajući se nad ovim mestom, Kluz je skrenuo uz Unu i doleteo nad Dvor i Bosanski Novi, gde je bacio nekoliko bombi, od kojih su poginuli jedan domobran i jedan nemački vojnik, dok je devet

lica ranjeno. U Dvoru je jedna bomba pala na zgradu Zandarmerijske stanice, a dve na šetalište, dok je u Bosanskom Novom bila oštećena jedna kuća.

Iznenadjenje je bilo potpuno. Ni nad jednim mestom neprijatelj nije stigao da otvori vatru na avion. Prve vesti o ovom smelom i, reklo bi se, drskom napadu partizanskog aviona stigle su u Glavni stan Ustaške vojnice u Zagrebu u 19,30 časa iz Dubice i Kostajnice, a nešto kasnije je štab 1. domobranskog zbora iz Siska javio o bombardovanju Bosanskog Novog i Dvora. U svojoj depeši je ovaj štab u 22,44 časa zatražio od Glavnog stožera da hitno uputi protivavionske topove u Novi i Bihać.

Koliki je značaj neprijatelj pridao dejstvu partizanskog aviona govori i činjenica da je načelnik Glavnog stožera domobranstva general Lakša u svom dnevnom izveštaju od 8. juna ovakp ocenio operativnu situaciju:

*„Aktivnost pobunjenika u oblasti Kozare planine i Korduna sve je veća. Upotrebljavajući i zrakoplov za bacanje promidžbenih letaka, kao i za bombardiranje iz zraka naših mjesta, pobunjenici vjerovatno žele ovim načinom stvoriti zabu?iu u redovima našeg domobranstva i kod stanovništva. Vlastite namjere operativne prirode:*

*Radi sve veće aktivnosti pobunjeničkog zrakoplovstva izdat je nalog zapovjedništvu zračnih snaga da poduzme potrebne mjere za uništenje ovog zrakoplova.”*



O ovome letu Franjo Kluz je sledećeg dana podneo izveštaj komandantu Operativnog štaba. Evo njegove sadržine:

*„Let sam izvršio na itinereru Dubica, Kostajnica i Bos. Novi.*

*Nad Bos. i Hrv. Dubicom bacili smo letke. Naročita koncentracija ili neka priprema vojske nije se primetila.*

*U Kostajnici smo bacili letke i nije se primetilo ništa naročito. Izvideli smo put Kostajnica — Bosanski Novi i na njemu nije bilo kretanja neprijateljske vojske.*

*Nad Bos. Novim i Dvorom izvršili smo sledeće: Dvor smo bombardovali sa tri bombe pošto su istakli dve zastave sa kukastim krstom i po tome smo zaključili da su Njemci ili kulturbundovci. Bombardovanjem videla se velika panika kako kod vojske tako i kod stanovništva. Kod Bos. Novog bacili smo isto 3 bombe od kojih je jedna pogodila kuću, a druge dve su pale među vojnička postrojenja. Panika je isto nastala među vojskom i stanovništvom. Otvorili su paljbu na naš avion iz mitraljeza i pogodili nas sa dva pogotka, jedan u krilo a drugi u rep. Aeroplanu ova dva pogotka ne predstavljaju nikakvu štetu. Poslije bombardovanja bacili smo letke. Naš strelac Ivica ispalio je nekoliko metaka iz mitraljeza na postroje u gradu.*

*Izveštavamo, ako je moguće, da nam se dodeli još jedan član posade. U 1. udarnom bataljONU nalazi se partizan Alagić Husejin koji je više puta*

*letio za vrijeme Jugoslavije te bi nam mogao koristiti kao mehaničar strelac.*

*Uz drugarski pozdrav*

*Smrt fašizmu — Sloboda narodu!*

*Avijatičar*

*Kluz Franjo."*

## **Partizanski avion se mora pronaći i uništiti**

Ustaške vlasti su narednih dana preduzele niz mera da spreče dalju aktivnost partizanskog aviona, da ga otkriju i unište. Prva mera se sastojala u tome da se vlastiti avioni obeleže posebnim znacima, koji bi se svakog dana menjali, kako **bi** se isključila mogućnost zabune kakva je nastala nad Dubicom, Kostajnicom, Bosanskim Novim i Dvorom.

U toku 9. juna avioni NDH bili su obeleženi sa po jednom belom trakom sa svake strane. Komandant 1. zrakoplovne skupine je toga dana **u** 7,30 časova obavestio o tome Glavni stožer domobranstva, zamolivši ga da se s tim upoznaju sve jedinice, izuzev 1. gorske divizije, koja je već bila neposredno obavještena, pošto je ta zrakoplovna skupina podržavala ovu diviziju već nekoliko dana **u** njenoj akciji na Baniji. Bojnik Gale je nadalje tražio „da se odmah otvori vatra na avion koji se pojavi bez ovih traka, naročito ako se bude pojavio „Potez" sa donjim kraćim krilom i gornjim dužim i uglastim". O ovome su bili prethodno obavješteni i Nemci, koji su operisali na tom području.

Ministarstvo domobranstva je istog dana naredilo 1. zrakoplovnoj skupini da u toku 10. juna vrši avionima patroliranje iznad Kozare i Šamarice radi podrške trupama čiji je zadatak bio da toga dana počnu veliku ofanzivu na Kozaru, i radi eventualnog presretanja, odnosno otkrivanja partizanskog aviona.

U toku 10. juna četiri aviona iz 1. zrakoplovne skupine ceo dan su patrolirala nad Bosanskom Dubicom, Kostajnicom, Bosanskim Novim, Samarićem i Prijedorom. Prvi avion „R-100“ leteo je od 05,15 časova pa do 07,35, a zatim su se još tri aviona, takode „R-100“, smenjivala u vazduhu sve do 18,00 časova. Međutim, kako je stajalo u izveštaju komandanta ove skupine, „za cijelo vrijeme patroliranja nije primijećen nikakav neprijateljski zrakoplov ili bilo šta što bi bilo u vezi s time“.

Verovatno su i avioni sa banjalučkog aerodroma uzeli učešća u patroliranju, ali o tome nema podataka jer dokumenta 13. vazduhoplovnog jata nisu sačuvana.

Tih dana su svi neprijateljski avioni bili gotovo neprekidno angažovani. U toku je bila operacija 1. gorske divizije protiv Banijskog partizanskog odreda na Samarici, a 10. juna je počela i velika operacija *Kampfgruppe Westbosnien* protiv 2. krajiškog (kozarskog) odreda na Kozari, tako da su avioni podržavali akciju trupa, vršeći izviđanja i bombardovanja. Sem toga, svakodnevno je avionima vršeno snabdevanje opkoljenih ustaško-domobranskih garnizona u Udbini, Bužimu, Gospiću, Glamoču, a od 23. juna i u Bihaću. Pa

ipak, i pored toga, neprijatelj je posebnu pažnju poklonio partizanskom avionu i činio je velike napore da ga uništi. Kolika je bila njegova budnost govori i slučaj koji se desio 10. juna u Petrinji kada je posada pucala na vlastiti avion koji nije bio obeležen trakama, niti je bio najavljen.

Zapovjedništvo zrakoplovstva izdalo je 11. juna naređenje svojim potčinjenim jedinicama da se partizanski avion pronade i uništi. Da bi traganje bilo što uspješnije, naređeno je da se jedan izviđački avion prebaci u Dubicu odakle će vršiti stalne letove nad slobodnom teritorijom Kozare, gde se pretpostavljalo da je sakriven partizanski avion.

Ovo naređenje nije moglo biti odmah sprovedeno u život jer su tih dana svi avioni bili neprekidno angažovani u operacijama *Kampfgruppe Westbosnien*. Pa ipak, avioni su prilikom odlaska na zadatak ili povratka sa zadatka provodili izvesno vreme u traganju za partizanskim avionom. Tako je, na primer, avion „R-100“ br. 6503, kojim je pilotirao natporučnik Asim Nožić, vršio patroliranje 12. juna od 5 do 7 časova na prostoru Šamarice i doline reke Une „u potrazi za odbjegli avionom ‚Potez XXV‘ broj 5007, no istoga nije pronašao“.

### **Kluz je prešao u novu bazu u Podgrmeč**

Još prvog dana svoje ofanzive, 10. juna, neprijatelj je prodro iz Banjaluke i zauzeo Prijedor. Njegove motorizovane jedinice, iskoristivši nedo-

voljnu budnost partizanskih snaga na ovom pravcu, koje nisu izvršile potrebna rušenja i zaprečavanja, upale su u Prijedor i Ljubiju. Njima u susret prodrle su iz Bosanskog Novog preko Suhače druge snage i tako zatvorile obruč oko Kozare i sa juga. Padom Prijedora bio je izgubljen najveći partizanski aerodrom. Već 13. juna počela je da nastupa 1. gorska divizija iz doline reke Une sa linije Bosanski Novi — Kostajnica. Njeni zdругovi su se sistematskim nadiranjem na istok približavali komunikaciji Prijedor — Dubica, radi sužavanja obruča oko Kozare. Time je bio ugrožen i drugi partizanski aerodrom u Meduvodu.

U takvoj situaciji doneta je odluka da se Kluz prebaci na slobodnu teritoriju 1. krajiškog partizanskog odreda. Operativni štab NOP i DV za Bosansku krajinu je još ranije naredio da se u rejonu Lušci Palanke u Podgrmeču pripremi provizorni aerodrom, gde je trebalo da se bazira Čajčević avion.

Ne može se pouzdano utvrditi kada je Kluz preleteo na novi aerodrom kod Sanskog Mosta. Verovatno je to bilo 14. juna. Po sećanju Ivica Mitračića, avion je poleteo iz Meduvoda oko 13 časova, tek pošto je prestala kiša, preleteo je iznad Vranovca gde su se nalazili vatreni položaji neprijateljske artiljerije, bacio na njih nekoliko bombi i napao mitraljeskom vatrom i bombama kolonu koja se kretala iz sela Bačvana u pravcu Knešpolja. Pošto su izbacili sve bombe i nešto letaka, Kluz i Mitračić su se uputili u pravcu Sanskog Mosta. Tada su iza sebe ugledali jedan nemački avion

„Foke Vulf“. U dramatičnom letu, Kluz je spustio avion nisko, preleteo preko brda Đedovače i, leteći iznad samog drveća i koristeći neravnine terena, uspeo je da umakne i da se spusti u Jelašinovačko polje, nedaleko Lušci Palanke. Tu je, uz pomoć naroda, avion bio sklonjen ispod jedne vrbe kraj plasta sena i dobro zamaskiran.

U novoj bazi avion je bio dobro prikriiven i više dana je mirovao. Međutim, Kluz nije sedeo skrštenih ruku dok je čekao" na povoljne uslove za let. On je razvio veliku aktivnost i kao vazduhoplovni referent pri Operativnom štabu za Bosansku krajinu. Da bi se partizani što bolje upoznali sa osobinama aviona, njihovim borbenim mogućnostima, naoružanjem i načinom dejstava, a samim tim i načinom i mogućnostima odbrane cd d-jstva iz vazduha, Kluz je napisao uputstvo koje je bilo umnoženo i dostavljeno jedinicama.

U uputstvu su najpre date osobine savremenih aviona, naoružanje i tehnička oprema, a zatim i opširna objašnjenja o odbrani od avionskog napada. Kluz je ovim uputstvom hteo da kod boraca razbije strah od aviona, da ukaže na nepreciznost bombardovanja i mitralj ranja i na vilo povoljne izgleda da se avion može srušiti i običnom puščancm i puškomitr^ljeskom vatrcm.

### **Neprijatelj je ipak otkrio Kluzov avion**

Sedamnaestog juna doleteo je iz Zagreba na „radno uzletište“ kod Bosanske Dubice neprijateljski avion „R-100“ br. 6504, sa pilotom Vjeko-

slavom Kušecom. Njegov zadatak sastojao se isključivo u pronalazanju i uništenju partizanskog aviona. Ovaj avion je svakodnevno po više sati kružio nad Kozarom i dolinama Sane i Une, osmatrajući teren ne bi li spasio kakav trag partizanskog aviona. Na ovo uzletišta su 19. juna preseljena još tri aviona „Brege 19" radi podrške 1. gorskoj diviziji u njenim borbama na zapadnim padinama Kozare. Pored borbenih akcija, ovi su avioni korišćeni i za traganje za Kluzovim „Pp-tezom".

Istovremeno su i avioni sa banjalučkog aerodroma pojačali svoju izviđačku aktivnost. Neprijateljski obavještajni organi nastojali su da na svaki način doznaju gde se skriva avion; njihovi poverljivi ljudi — špijuni na oslobođenoj teritoriji dobili su zadatak da otkriju mesta gde se nalazi avion. „Zamka" oko partizanskog aviona sve se više stezala. Bilo je samo pitanje dana kad će biti otkriven, jer, konačno, avion nije ni top, ni tenk da bi se mogao sigurno sakriti.

I zaista, ubrzo je došao taj dan.

Domobranski oficir pri štabu 714. nemačke divizije u Banjaluci javio je 21. juna Glavnom stožeru domobranstva u 12,30 časova:

*„VRLO ŽURNO — Partizanski zrakoplov nalazi se neposredno kraj ceste kod sela Palanka na putu Sanski Most — Bos. Krupa. Selo Palanka je najjužniji dio te ceste. Odmah kraj ceste kod toga sela je uzletišta."*

Nije poznato kako je neprijatelj otkrio mesto gde je bio sakriven partizanski avion: ili izviđanjem ili dostavom njegovih špijuna.

Glavni stožer je odmah izdao naređenja komandantu 13. jata u Banjaluci („skupini Cenić“) i komandantu 1. zrakoplovne skupine u Zagrebu bojniku Galeu da sa svojim avionima unište partizanski avion.

Neprijateljski avioni su narednih dana kružili nad naznačenim mestom, ali nisu mogli ništa otkriti. Komandant 1. zrakoplovne skupine je 24. juna podneo sledeći izveštaj:

*„Savezno zapoviedi Zapoviednika Zračnih snaga, danas je izvršen pokus bombardiranja i mitraljiranja sa zrakoplovom Caproni 311 dvomotor, kojom prilikom je postavljen zadatak: bombardirati i mitraljirati mesto i okolicu Lusci Palanka, kod kojeg se navodno nalazi sakrit partizanski zrakoplov, te mesto Donja Suvaja i okolica.*

*Na zadatak je upućen Caproni 311 br. 1209, pilot satnik Krelja, izvidnik bojnik Sić i mehaničar častnički namjesnik Ferlant. Uzletio sa uzletista Borongaj u 18,25, sletio fia uzletište Borongaj u 20,00 sati.*

*Bombardirao je i mitraljirao: Donju Suvaju, s. Pravoslavna Jasenica i Lusci Palanka sa okolicom...*

*Navodno mesto partizanskog zrakoplova kod Lusci Palanke nije pronađeno.“*

Avion je očigledno bio dobro maskiran. Pa ipak, neprijatelj je uporno nastavio sa traganjem.



Sada mu je posao bio olakšan jer je bar znao bliže područje gde se avion skriva.

### **Probni noćni let Kluzovog „Poteza“**

Situacija na Kozari je iz dana u dan postajala sve teža. Bataljoni 2. krajiškog odreda su odstupali u borbi ka grebenu Kozare, štiteći veliki zbeg od nekoliko desetina hiljada ljudi, žena i dece, koji su napustili sela i povlačili se dublje u planinu. Neprijatelj je svakog dana dovlačio nove snage pripremajući se za poslednji napad i nastupanje kroz preostali deo slobodne teritorije na Kozari i Prosari. Jedinice 2. krajiškog odreda, poput ranjenog lava, zadavale su snažne udarce jedinicama 1. gorske divizije koja je bila u nekoliko snažnih protivnapada uzdrmana i dovedena u težak položaj. Međutim, general Stai je žurno prebacivao nemačke pukove iz Srbije i iz drugih krajeva Hrvatske na područje Kozare, pripremajući se za odlučujući udar.

Operativni štab za Bosansku krajinu pokušavao je da pomogne opkoljenom 2. odredu. Neposrednu pomoć mu nije mogao ukazati, jer je neprijatelj isturio jače snage prema Podgrmeču da bi obezbedio pozadinu svojih glavnih snaga koje su bile angažovane prema Kozari. Stoga su snage sa kojima je raspolagao Operativni štab — 1. krajiška brigada i 1. krajiški odred — bile usmerene ka dolini Une, uzvodno od Bosanskog Novog, i ka dolini Sane, uzvodno od Prijedora, s ciljem

da svojim dejstvima skrenu na sebe pažnju neprijatelja i privuku njegove jedinice i time posredno pomognu 2. odredu i olakšaju njegov položaj.

Tako je pred kraj juna bio planiran napad na Sanski Most, jedan- od jačih neprijateljskih garnizona. Bilo je predviđeno i učešće partizanskog aviona u ovom napadu. Pošto je napad, kao i obično, trebalo izvršiti noću, posada aviona našla se pred vrlo teškim problemom: kako izvršiti uzletanje i sletanje aviona na provizornom aerodromu bez potrebnih tehničkih sredstava koja omogućuju noćne letove. Pa ipak, Kluz se pokazao kao dobar improvizator. Dva dana pre akcije, 24. juna, izvršio je probni noćni let. Iako je padala kiša koja je nakvasila uzletišta, on je pomoću tri fenjera, postavivši ih duž provizorne staze za uzletanje, uspeo da digne avion i načini tri kruga. Sletanje aviona je izvršeno sa dosta teškoća, ali ipak uspešno. Iako je probni let pokazao da je učešće aviona u noćnoj- akciji moguće, ipak u napadu na Sanski Most, koji su noću 26/27. juna izvršili delovi 1. krajiškog odreda, Kluzov avion nije učestvovao. Vreme je bilo jako loše, padala je kiša, te u tim uslovima nije moglo biti ni govora o poletanju.

Od probnog noćnog leta pa sve do 1. jula avion nije izvršio ni jednu akciju. Neprijateljski avioni su često kružili nad Podgrmečom i bilo je vrlo riskantno da, Kluzov avion napusti svoje sklonište, koje ionako nije bilo dovoljno bezbedno. Postojala je čak i namera da se avionu nade neko sigurnije mesto, te se pomišljalo da preleti u Liku.

## Još jedna akcija partizanskog aviona

Uprkos opasnosti da bude otkriven, Kluz je odlučio da nastavi sa letovima. Trebalo je narodu na neoslobodenoj teritoriji pokazati da partizanski avion nije uništen, da on još leti nebom ustaničke Krajine i unosi strah u neprijateljske redove. Tih dana je Kozara doživljavala najdramatičnije trenutke svoje buntovne, slobodarske istorije. Nemački pukovi, „domobranski gorski združgovi“, ustaške bojne, folksdojčerski bataljoni, mađarski monitorski čamci sa Save, četnici — sve je to stezalo u gvozdeni zagrljaj iskrvavljeni 2. krajiški odred i veliki zbeg naroda koji se povlačio sa svojom imovinom na greben Kozare. Prvih dana jula situacija je bila izvanredno kritična, gotovo beznađežna. Neprijateljska štampa i radio već su slavili pobjedu, likujući nad uništenjem partizanske tvrđave Kozare.

I tada, 1. jula izašao je partizanski avion iz svog skrovišta, digao se iznad šuma i proplanaka Podgrmeča, preleteo dolinu Sane i pojavio se nad Kozarom, da bi ulio snage i učvrstio moral boraca koji su već punih 20 dana, boreći se u obruču, odolevali napadima višestruko nadmoćnijeg neprijatelja. Zatim je Kluz usmerio svoj avion u pravcu severoistoka. U niskom letu avion je preleteo više sela u Lijeve Polju, bacivši letke, a zatim se vratio u svoju bazu.

Neprijatelj nije očekivao pojavu partizanskog aviona. Njegova budnost je bila popustila, jer je od posljednjeg leta „Poteza“ proteklo već relativno

mnogQ vremena. Možda je pretpostavljao da je avion oštećen ili da je ostao bez goriva. Stoga i nije reagovao na njegovu pojavu. Tek sledećeg dana zapovedništvo 2. domobranskog zbora je javilo Glavnom stožeru da je 1. jula oko 15,30 časova partizanski avion bacao letke iznad sela Bukovac, 5 km jugozapadno od Bosanske Gradiške.

O ovom letu je komandant 3. oružničke pukovnije iz Banjaluke, oružnički pukovnik Novak, podneo sledeći izveštaj:

*„1. VII. oko 15.30 sati jedan nerpoznat zrakoplov jednomolorni, dvokrilac, crne boje, bez ikakve oznake naletio je sa sjeverozapada prema jugu u visini od 30 m bacivši nad selom Kolonija Dubrava (8 km jugoistočno od Bos. Gradiste) i Bukovac (4 km sjeverno od Kolonija Dubrava) na tri mjesta veću količinu letaka sa petokrakom zviezdrom.“*

## Poslednji let

U noći između 3. i 4. jula 2. krajiški odred je vršio proboj iz okruženja. Njegovi bataljoni su u snažnom jurišu razbili jedan nemački bataljon na cesti Prijedor — Dubica i delom snaga se probili iz obruča. Međutim, proboj nije bio potpuno iskorišćen za izvlačenje svih snaga i zbega. Neprijatelj je ubrzo zatvorio brešu, tako da je u obruču ostao deo odreda i veći deo zbega.

Operativni štab za Bosansku krajinu preduzeo je mere da pomogne 2. krajiškom odredu pri

proboju. Radi privlačenja neprijatelja i rasterećenja pritiska na 2. odred, Operativni štab je sa snagama 1. krajiške udarne brigade i delovima 2. odreda, koji su ostali van obruča, napao na Dobrljin u dolini Une i zarobio celu posadu.

U ovim dejstvima, koja su preduzeta radi pomoći opkoljenom 2. krajiškom odredu u njegovom proboju, učestvovao je i partizanski avion Franje Kluz. Njegovo dejstvo, doduše, nije bilo u neposrednoj vezi sa akcijama partizanskih jedinica na zemlji, niti je imalo borbeni karakter. I ovoga puta avion je kružio nad neprijateljskim garnizonima bacajući letke.

Četvrtog jula u 13,40 časova Zrakoplovna dojavna središnjica javila je Glavnom stožeru:

*„Nova Gradiška javlja: U 13,15 časova jedan zrakoplov kružio nad gradom, i bacaо komunističke letke, koji glase: „Proleter i svih zemalja, ujedinite se“. Doletio po svoj prilici iz Kozare i odletio u smjeru Bos. i Stare Gradiške prema Zagrebu.“*

Zrakoplovna dojavna središnjica javila je tu istu vest i Banjaluci i Brodu, a zatim su alarmirani i svi ostali garnizoni. Protivavionska odbrana je pojačala budnost, očekujući da se partizanski avion pojavi. Međutim, sve te mere bile su suvišne, jer je Kluz odleteo najkraćim putem u pravcu Podgrmeča i spustio se u svoju bazu.

Oko 19 časova nad Kostajnicom se pojavio jedan avion, doletevši iz pravca Bos. Novog. Posada ovog grada se već nalazila u pripravnom

stanju, očekujući pojavu partizanskog aviona. Nepoznati avion je bio jednomotorni dvokrilac, upravo onakav kakav je bio i partizanski avion. To je sigurno partizanski avion, zaključilo je zapovedništvo posade, jer za taj dan nije bio najavljen let ni jednog vlastitog aviona. To uverenje je pojačano kada je iz aviona poletela bomba. Na avion je odmah otvorena mitraljeska vatra i on se srušio blizu grada.

U 19,20 časova Brzoglasno središte (telefonska centrala) u Zagrebu javilo je Glavnom stožeru:

*„Iz Kostajnice primljena brzoglasna vijest da je partizanski krilaš — dvokrilni, jednomotorni — srušen kod Bosanske Kostajnice u 19 sati. Bacao je nad Kostajnicom cimentne bombe.“*

Međutim, čim su prvi vojnici dotrčali do mesta gde je pao avion, ustanovili su da je domobranski. U strahu od partizanskog aviona posada nije ni pokušala da identifikuje avion kad se ovaj pojavio nad Kostajnicom, a za raketu koju su iz aviona izbacili kao znak raspoznavanja, pomislila je da je bomba.

Ustaški satnik Majer, koji je iz Kostajnice javio telefonom radosnu vest da je partizanski avion srušen, morao je da se ispravi:

*„Srušeni krilaš nije partizanski, nego naš „Bregge“ broj 45-22 iz Banjaluke, koji je imao bombardirati Kozaru. Pilot narednik Kulenović ranjen u nogu nalazi se u ambulanti; izviđač poručnik Pre-*

*zel -pobjegao je prema Uni. Krilaš je bio oboren strojničkom vatrom, jer nije bio najavljen."*

Kakva čudna sličnost! Tačno pre mesec dana, 4. juna, nad Banjalukom je leteo partizanski avion „Brege" i mitraljeskom vatrom bio pogoden, a pilot Cajavec ranjen u nogu, dok je izviđač Jazbec pobjegao prema Vrbasu. I sada, 4. jula, tačno posle mesec dana, ponovo je leteo partizanski avion nad neprijateljskim garnizonom, ali je mitraljeskom vatrom zabunom pogoden domobranski avion „Brege", pilot ranjen u nogu, dok je izviđač poručnik pobjegao prema Uni, gde je kasnije pronađen teško ranjen u stomak i u grudi.

### **I najzad — partizanski avion je uništen**

Četvrtog jula 1942. godine Kluz je poslednji put leteo nad svojom Kozarom.<sup>1)</sup> Trebalo je da i sledećeg dana učestvuje u borbama koje su vodile 1. krajiška brigada i delovi 1. krajiškog i Banijskog odreda. Posle uspešno izvedenih napada na neprijateljske garnizone u dolini Une (Bos. Krupa, Otoka, Blatna i Dobrljin), Operativni štab za Bosansku krajinu grupisao je raspoložive snage za napad na Bosanski Novi. Bilo je predviđeno da i partizanski avion učestvuje u ovom napadu. Računalo se da će ovom akcijom biti pružena pomoć 2. krajiškom odredu, jer će, navodno, nepri-

<sup>1)</sup> Franjo Kluz je poginuo od protivavionske artiljerije nedaleko od Omiša, 14. septembra 1944, kao komandir Prve vazduhoplovne eskadrile NOVJ; proglašen je za narodnog heroja.

jatelj biti prinuđen da odvoji snage koje su vodile operacije na Kozari i da s njima interveniše u odbrani Bosanskog Novog. Međutim, namera Operativnog štaba je bila nerealna, jer je situacija na Kozari bila tog dana već takva da su delovi 2. krajiškog odreda, koji su ostali u obruču, bili u procesu osipanja, a neprijateljski pukovi su se nalazili u nastupanju, pročešljavajući sistematski teren. Neprijatelj se nije obazirao na dejstva partizanskih snaga u dolini Une, već se striktno držao svog plana u čišćenju Kozare.

Petog jula su snage 1. krajiške brigade, 1. krajiškog i Banijskog odreda izvršile napad na Bosanski Novi. U napadu, međutim, nije učestvovao Kluzov „Potez”. Verovatno je bio sprečen. Pa ipak, i ovog dana je neprijatelj zadrhtao od njega. Naime, u rejonu Bosanske Gradiške neprijateljske jedinice, koje su iz ovog pravca zatvarale obruč oko Kozare (tzv. „Zaprečna grupa Istok”), otvorile su vatru na jedan avion misleći da je partizanski „Potez”. O ovom događaju je u bojnoj relaciji banjalučkog zdrugaa, zapisano sledeće:

*„5. juli. Na Jablaničkom odseku (1,5 km zapadno od Bos. Gradiške) oko 18,30 sati prisiljen je da se spusti jedan krilaš vatrom naših postrojbi sa zemlje. Kada se je spustio, ustanovljeno je da je to naš krilaš. Posada je ostala živa, krilaš lakše oštećen.”*

Tako je partizanski avion naneo još jedan udarac neprijateljskoj avijaciji. Doduše, ne svojim mitraljezom ni bombama, već strahom koji je uneo



u neprijateljske redove, jer je za garnizone u dolini Sane, Une, Vrbasa i Save postao neka vrsta sablasti, nešto nedokučivo, neuhvatljivo. Neprijateljski osmatrači su neprekidno osmatrali nebo, izviđači su kružili nad Podgrmečom, Pounjem i dolinom Sane, lovci su patrolirali u vazduhu, a vojnici su kod dežurnih protivavionskih oruđa bili spremni da pri pojavi aviona otvore vatru. I pored svega toga, partizanski avion se iznenada javljao, kao da bi izlazio iz oblaka, kružio bi nad gradovima i selima Bosanske krajine, bacaio letke i bombe, a zatim bi nestajao negde iznad partizanskih šuma.

Pa ipak, ono što se moralo dogoditi, dogodilo se već sledećeg dana, 6. jula 1942. godine. Franjo Kluz i Ivica Mitračić pripremali su se za let. Trebalo je, po dobivenom zadatku, učestvovati u borbama za Bosanski Novi i bombardovanjem stare tvrđave iznad grada, koja je bila najjače neprijateljsko uporište, pružiti podršku pešadijskim jedinicama koje su jurišale na neprijateljske rovove i odporne tačke.

*„Bili smo već spremni da u 9,30 časova poljetimo avionom i poneseemo najveće bombe — seća se Ivica Mitračić. — U 9 časova pripremili smo dve bombe po 100 kg, četiri po 50 kg i nekoliko od 2 kg. Pregledali smo i mehanizam za izbacivanje bombi, uredili osigurače i bas kada smo počeli sa montiranjem bombi, neko je viknuo — neprijateljski avion! Videli smo kako na visini od 500 metara iz pravca Banjaluke leti u pravcu na-*

feg aviona velikom brzinom jedan „Foke Vulj”. Uspeli smo da se odmaknemo nekoliko metara i bacimo na zemlju. Posle nekoliko sekundi začuli smo dve eksplozije, jednu za drugom. Pogledali smo u pravcu aviona — stajao je netaknut. Nismo mu mogli prići jer fe neprijateljski avion počeo mitraljirati. Kada je, gotovo posle jednočasovnog mitraljiranja, ispalio poslednji rafal i odleteo u pravcu Banjaluke, primetili smo da se dimi stog sena pored kojeg je stajao avion. Plamen je odmah zahvatio avion koji je u tren oka izgoreo.”

Oko 11 časova nemački major Gem iz *Kampfgruppe Weslbosnien* javio je telefonom iz Banjaluke u Zagreb da je partizanski avion, koji se nalazio kod Lušci Palanke, pogođen bombama i zapaljen.

U 12 časova Glavni stožer je javljao radiom radosnu vest štabovima 1, 2. i 3. domobranskog zbora:

*„VRLO HITNO — Poslednji partizanski zrakoplov uništen je. Najstrože zabraniti svima četama pucanje na zrakoplove. Ubuduće može se otvoriti vatra samo na onaj zrakoplov koji jasno izrazi svoje neprijateljsko djelovanje.”*

Vest je, na žalost, bila tačna. Poslednji partizanski avion bio je zaista uništen. Pa ipak, i na izdisaju, dok je još pepeo njegovih sagorelih krila bio vruć, naneo je još jedan gubitak neprijatelju Bio je uništen još jedan neprijateljski avion. Zra-

koplovna skupina Cenić iz Banjaluke poslala je te večeri sledeći telegram:

*„Poručnik sa -položaja javlja da je kod sela Čatrnja, kota 91, 2 km zapadno od mesta Bos. Gradiška, u 19,15 časova oboren od naših naš zrakoplov POTEZ.*

*Posada, izvidnik poručnik Juraj Nartinčić i narednik pilot Andrija Zelenjak, živa. Točnijih podataka nema. Povjerenstvo poslato.”*

Kada je saznao da je uništen poslednji partizanski avion, koji je zadao toliko muka nemačkim i ustaško-domobranskim štabovima, general Stai, komandant 714. nemačke divizije, koji je ujedno bio i komandant *Kampfgruppe Westbosnien*, odmah je odlikovao Zeleznim trolistom IV stepena poručnika Pumba što je tako hrabro mitraljeskom vatrom zapalio partizanski avion kada se ovaj nalazio na zemlji, nemoćan da se odupre.

\*

Šestog jula 1942. godine završava se kratkotrajna, ali slavna istorija prve partizanske avijacije. Posle 45 uzbudljivih dana neprijateljski garnizoni u tzv. Nezavisnoj Državi Hrvatskoj mogli su da odahnu jer više nije bilo bojazni da će se partizanski avion pojaviti i baciti bombe.

Šestog jula 1942. godine nestalo je partizanskih aviona koji su mesec i po dana kružili nad Bosanskom krajinom. Ali je ostao trag — jasan, dubok, svetao — koga su dva mala obična aviona urezala u nebo nepokorene Jugoslavije.