



ZA PELEDU I SLOBODU
VAZDUHOPLOVSTVO
U STRATEGIJI NOR



Za organizatora
KOMANDA RV I PVO
komandant
Anton TUS, general-potpukovnik

Za izdavača
VOJNOIZDAVAČKI I NOVINSKI CENTAR
Ivo MATOVIĆ, pukovnik

Recenzenti:
Stevan DRAKULIĆ, pukovnik - za knjigu
Svetozar ORO, general-potpukovnik - za ediciju
Prof. *Drago RAKOČEVIĆ*, general-potpukovnik - za ediciju

Biblioteka
RATNA PROŠLOST NARODA I NARODNOSTI JUGOSLAVIJE
knjiga dvesta sedamdeset i sedma

Posebna edicija
»ZA POBEDU I SLOBODU«
knjiga sedma

UREĐIVAČKI ODBOR

Rahmija KADENIĆ, general-pukovnik, predsednik; članovi: *Ali ŠUKRIJA*, *Risto DŽUNOV*, *Milan DALJEVIĆ*, general-pukovnik; *Dako Puač*, general-pukovnik; *Žika STOJŠIĆ*, general-potpukovnik; *Joco TARABIĆ*, general-potpukovnik; *Veljko MILADINOVIĆ*, general-potpukovnik; *Fabijan TRGO*, general-potpukovnik; *Metodija KOTEVSKI*, general-potpukovnik; *Avgust vrtar*, general-potpukovnik; *Svetozar ORO*, general-potpukovnik; *Mišo LEKOVIĆ*, pukovnik; *Ahmet ĐONLAGIĆ*, pukovnik, *Viktor KUČAN*, pukovnik; *Radimir PETKOVIĆ*, pukovnik

Glavni i odgovorni urednik
Ivo MATOVIĆ, pukovnik

ODGOVORNI ZA PRIPREMU KNJIGE

Stevan DRAKULIĆ, pukovnik, predsednik; članovi: dr *Miloš PRELEVIĆ*, pukovnik; dr *Predrag PEJČIĆ*, potpukovnik; *Božidar ARANĐELOVIĆ*, potpukovnik; *Radoljub MATOVIĆ*, major

Stručni redaktor:
dr *Predrag PEJČIĆ*, potpukovnik

U rednik
Rajko ŠARENAC, pukovnik

OKRUGLI STO
21. mart 1985.

ZA POBEDU I SLOBODU
VAZDUHOPLOVSTVO
U STRATEGJI NOR

Učesnici govore

Beograd, 1986.

»Drugovi vazduhoplovci, čuvajte u vašem budućem radu ono što nam je najsvetije: učvršćujte tekovine naše revolucije, a naročito bratstvo i jedinstvo naših naroda, negujte iskreno drugarstvo i sve one vrline kojima treba da se odlikuje svaki borac Armije naše socijalističke domovine. Svojim stalnim usavršavanjem razvijajte borbene sposobnosti i budite uvijek budni čuvari našeg slobodnog neba«.

21. maja 1962.



Deset knjiga za budućnost

O ediciji »Za pobjedu i slobodu«

U okviru Orijentacionog programa obeležavanja jubileja iz narodnooslobodilačkog rata i socijalističke revolucije, usvojenog u Saveznom sekretarijatu za narodnu odbranu, u SFRJ je, od 25. maja 1984. do Dana pobjede, 9. maja 1985, u organizaciji visokih komandi i naučnoistraživačkih institucija JNA, održano i devet »okruglih stolova«, odnosno naučnih rasprava koje su okupile na stotine najistaknutijih ratnih starešina i naučnih radnika. Tim stvaralačkim skupovima, u okviru brojnih drugih najširih i veoma sadržajnih aktivnosti vezanih za podsećanja na značajne događaje iz NOR-a na čelom jugoslovenskom prostoru zapaženo su, pod zajedničkim geslom »Za pobjedu i slobodu« obeležene četrdesete godišnjice izrastanja i stasanja NO VJ u savremenu oružanu silu, kao i pobjedonosne operacije koje je vodila, naročito u završnoj fazi rata, od maja 1944. do 15. maja 1945. godine. Kroz te operacije koje su dovele do konačne, istorijske pobjede, te formiranjem i dejstvima operativno-strategijskih sastava, izražen je proces narastanja Armije i njenog stasanja u revolucionarnu oružanu silu, koja je na pobjedničkom postolju, po važnosti uloge i veličini pobjeda, bila ravnopravna, a po broju boraca treća sila u antifašističkoj koaliciji.

Cilj svih »okruglih stolova« i vođenih razgovora najpoznatijih ratnih aktera odgovarajućih događaja i istraživača s područja istorije i ratne veštine, bio je višestruk. Tako je on, pored odavanja dužnog pijeteta borcima NOR-a, imao i brojne - istorijske i savremene aspekte međunarodnog, svejugoslovenskog i unutararmijskog značaja, kroz koje se afirmišu oslobodilačke i revolucionarne vrednosti izvojevane pod vodstvom Komunističke partije Jugoslavije, s Josipom Brozom Titom na čelu. U pripremama ovih manifestacija posebno su isticali:

- na međunarodnom planu - da se, obeležavanjem najznačajnijih jubileja, podseti i upozna svetska i naša javnost sa istorijskim doprinosom pobjedi antifašističke koalicije, sa procesom izrastanja naših revolucionarnih oružanih snaga od partizanskih odreda do armija i vidova koji su činili pobjedonosnu Narodnooslobodilačku vojsku, odnosno Jugoslovensku armiju, sa značajem jugoslovenskog ratišta tokom celog rata i uspešnim držanjem samostalnog fronta između savezničkih krila u Mađarskoj i Italiji, te sa organizovanjem, tokom i ishodom najznačajnijih operacija NOVJ;

- na svejugoslovenskom planu - da se, autentičnim svedočenjem o tim istorijskim zbivanjima, još više afirmiše princip oslonca na sopstvene snage i značaj bratstva i jedinstva jugoslovenskih naroda i narodnosti, kao i dru-

gih tekovina NOR-a i revolucije izvojevanih zajedničkim naporima, krvlju i poredama u surovim ratnim uslovima i pod rukovodstvom Partije, što će nadahnjivati i hrabriti, ali i opominjali sadašnje i buduće generacije da budu na nivou istorijskih zahteva u svakoj fazi revolucije;

- na unutararmijskom planu - da se, izvornim podsećanjem na prelomne događaje i njihove aktere, doprinese obogaćivanju naše historiografije i osobene ratne veštine, pre svega, bogatstvom primera i pouka, ali i analiza i zaključaka, posebno iz domena moralnih vrednosti i rukovođenja koje je obezbeđivalo razgaranje i narastanje borbenih dejstava uporedo sa drugim, vrlo složenim procesima na našem ratištu i šire, čime će ti sadržaji, kao rezultat sećanja i istraživanja, doslovno zabeleženi na magnetofonskoj i celuloidnoj traci, viđeni na ekranu ili pročitani u publikacijama, ostati trajan doprinos u baštini naše budućnosti, imati i aktuelan značaj i trajnu vrednost, nadahnjujući pripadnike oružanih snaga da svojim znanjem i radom budu na nivou vremena u kome žive i deluju, dostojni slav-nih prethodnika i baštiniti revolucionarnih tradicija.

Obeležavanjem ovih jubileja, sem ostalog i razgovorima na »okruglim stolovima«, uz odavanje dužnog pijeteta borcima NOR-a i revolucije, ratnim i posleratnim pregaocima, izražava se i aktuelan pogled unapred. sagledavanje perspektive, svojevrsno podsećanje i trajnu poruku da se iz svake teške situacije može izaći - jedinstvenim snagama za interese celine domovine i svakog njenog dela posebno, podržavanjem najsmelijih, ohrabri-vanjem posustalih.

Jednogodišnji Program održavanja »okruglih stolova« svi zaduženi ar-mijski činioci su - usmeravani i ispomagani od Političke uprave SSNO, kao nosioca svih pa i ovih aktivnosti u celini - potpuno izvršili. Svaki od devet održanih »okruglih stolova« - naučnih rasprava imao je radno-naučni i aktuelno-politički karakter, uklopljen u celini jubilarnih radnih ma-nifestacija i aktivnosti. Održani su sledeći »okrugli stolovi«.

1. DRVARSKA OPERACIJA, u Drvaru, 23. i 24. maja 1984, u or-ganizaciji Vojnoistorijskog instituta, u okviru 40. godišnjice obeležavanja desanta na Drvar;

2. BEOGRADSKA OPERACIJA, u Beogradu, 18. oktobra 1984, u or-ganizaciji Vojnoistorijskog instituta, u okviru 40. godišnjice obeležavanja oslobođenja Beograda;

3. KNINSKA OPERACIJA, u Kninu, 1. decembra 1984. u organiza-ciji Komande Vojnopomorske oblasti, u okviru 40. godišnjice oslobođenja Knina;

4. ARMIJE U STRA TEGIJSKOJ KONCEPCIJI NOR I REVOLU-CIJE, u Beogradu, 15. januara 1985, u organizaciji Centra OS za stra-tegijska istraživanja i studije »MARŠAL Tito« (COSSISI, a povodom 40. godišnjice formiranja 1, 2. i 3. Armije (1. I 1945) i 4. Armije (1. III 1945);

5. MOSTARSKA OPERACIJA, u Mostaru, 13. februara 1985, u or-ganizaciji Komande Sarajevske armijske oblasti, u okviru 40. godišnjice oslobođenja Mostara;

6. JL'GOSLO VENSKA MORNARICA KAO VID JUGOSLO VEN-SKE ARMIJE PRED ZAVRŠNE OPERACIJE, u Splitu, 1. marta 1985, u organizaciji Komande Vojnopomorske oblasti;

7. VAZDUHOPLOVSTVO V STRATEGIJI NOR-a, u Zemunu, 21. marta 1985, u organizaciji Komande R V i PVO;

8. SARAJEVSKA OPERACIJA, u Sarajevu, 5. aprila 1985, u organizaciji Komande Sarajevske armijske oblasti, u okviru 40. godišnjice oslobođenja Sarajeva;

9. ZAVRŠNA O FAN ZI VA ZA OSLOBOĐENJE JUGOSLAVIJE, u Beo grdu 23. i 24. aprila 1985, u organizaciji COSSIS-a, u okviru završnih svečanosti povodom Dana pobjede;

Prema opštem priznanju javnosti, svi postavljeni ciljevi su postignuti. »Okrugli stolovi« su, od blizu 1800 pozvanih, okupili oko 1400 učesnika, mahom najistaknutijih sudionika odgovarajućih događaja - suvremenika koji imaju najveće moralno pravo da pred istorijom i budućnošću svedoče 0 ljudima i zbivanjima, te istraživača sa područja ratne veštine, istorije, sociologije, ekonomike i drugih društvenih nauka. Sa skupova je dobiveno blizu 500 radova (referata, koreferata, diskusija i pismenih priloga), što čini preko 4300 stranica kucanog teksta, a sve što je izgovoreno snimljeno je tonski i filmski, tako da ostaje kao trajno izvorno i snažno svedočenje o jednom vremenu i našem čoveku u njemu. Tako je, ceneći sadržaj rasprava i poruka sa ovih skupova, dobivena obimna, bogata, argumentovana, autentična i veoma dragocena građa od izuzetne naučne i društveno-političke vrednosti, svakako nezaobilazna ne samo za pisanje istinite i potpune istorije NOR-a već i za sva sadašnja i buduća istraživanja na ove teme, predstavljajući, u isto vreme, veoma vredan i prijemčiv materijal za objavljivanje, politički i vaspitni rad pripadnika generacija koje dolaze.

Visoko ceneći vrednost i značaj dobivenog materijala sa ovih skupova i interesovanje javnosti za njegovo pravovremeno i izvorno objedinjavanje, Uredivački odbor Biblioteke »Ratna prošlost naroda i narodnosti Jugoslavije« Vojno izda vačkog zavoda, odgovoran za realizaciju celine ovog izdavačkog projekta, na sednici od 24. juna 1985, odlučio je, shodno odluci o svim skupovima, da se sredena građa sa svih 9 »okruglih stolova« objavi u jedinstvenoj ediciji od 10 knjiga, s tim što bi se svaki od 9 skupova predstavio u po jednoj, a zasebna, deseta, bila bi sintetička studija svih važnijih saznanja i poruka sa ovih rasprava. Ovaj izdavački poduhvat će se realizovati tokom ove, jubilarne, godine pobjede nad fašizmom, a u celini do kraja 1986. godine, i to tako što će se svaka od knjiga, objavljena pod naslovom odgovarajućeg »okruglog stola« i po redosledu njihovog održavanja predstaviti javnosti na godišnjicu i u mestu održavanja skupa. Time će Armija ispuniti i ovu obavezu, preuzetu pred javnošću još prilikom usvajanja Orijentacionog programa, maja 1984, i pred učesnicima svakog od tih skupova, uključujući se u kontinuiranu i bogatu, redovnu društveno-političku aktivnost u gajenju revolucionarnih tradicija, stavljajući poruke »okruglih stolova« u službu budućnosti, obezbeđujući pretpostavke i uslove da pobjedničke poruke ostvaruju svoju naučnu, istorijsku, odbrambenu i vaspitnu funkciju u našem društvu.

Redakcija Biblioteke »Ratna prošlost naroda i narodnosti Jugoslavije« odgovorna za realizaciju celog izdavačkog projekta, materijal za svaku knjigu će, u saradnji sa organizatorom odgovarajućeg »okruglog stola«, srediti i prema ustaljenom postupku verifikovati. Po potrebi će ga, radi dobijanja celine, dopuniti nužnim izborom ranije objavljenih tekstova, najvažnijih dokumenata, autentičnih fotografija itd., a zatim izdali prema redosledu održavanja skupova, odnosno godišnjica događaja o kojima je raspravljano, pod zajedničkim nadnaslovom »Jugoslavija za pobjedu i slo-

body« i u istoj tehničkoj opremi, tako da svaka od 10 knjiga te jedinstvene edicije o nama i za nas bude dvostruki dokument - o ratnom događaju i o »okruglom stolu«.

*

Knjiga »RATNO VAZDUHOPLOVSTVO U STRATEGIJSKOJ KONCEPCIJI NOR-a« (učesnici govore) sedma je po redu koju izdavač objavljuje.

Komanda Ratnog vazduhoplovstva i protivvazdušne odbrane organizovala je, 21. marta 1985, okrugli sto o temi »Ratno vazduhoplovstvo u strategijskoj koncepciji NOR-a«, posvećen našem velikom jubileju - 40. godišnjici oslobođenja zemlje i pobeđi nad fašizmom.

Okrugli sto, kome su prisustvovali mnogi učesnici tih slavni događaja od pre četrdeset godina, naučni radnici, kao i predstavnici jedinica koje nastavljaju ratne tradicije naših eskadrila i pukova sa sremskog fronta, ostvario je zamišljene ciljeve.

Putem kazivanja neposrednih učesnika istaknuta je uloga koju je naše Ratno vazduhoplovstvo imalo u ostvarivanju Titove strategijske koncepcije u narodnooslobodilačkom ratu. Podvučena je, takođe, i složenost vojno-političke situacije i materijalno-tehničkog faktora u kome se stvaralo i izvodilo borbena dejstva. Titovo vazduhoplovstvo u sadejstvu sa ostalim jedinicama i vidovima NOVJ, odnosno Jugoslovenske armije u slamanju neprijatelja i oslobođenju naše zemlje od okupatora i domaćih izdajnika.

Učesnici tih istorijskih događaja, putem kazivanja svojih sećanja, na najneposredniji način, oživeli su pojedine događaje, situacije i uslove u kojima se živelo i ratovalo, i istinito su izneli primere snalažljivosti, entuzijazma i hrabrosti.

Osvetljeni su na najautentičniji način, značaj političkog rada u jačanju borbenog morala, patriotizma i širenja revolucionarnih ideja u jedinicama, kao i saradnja sa narodom.

Vrednosti pripadnika RV u narodnooslobodilačkom ratu i doprinos koje je vazduhoplovstvo dalo u završnoj ofanzivi, naučno su verifikovani.

Okrugli sto »Ratno vazduhoplovstvo u strategijskoj koncepciji NOR-a« logičan je i sastavni deo niza ovakvih skupova održanih u našoj zemlji, kao: »Beogradska operacija i oslobađanje Srbije«, »Kninska operacija«, »Armije u strategijskoj koncepciji NOR-a«, »Mostarska operacija«, »Sarajevska operacija«, »Jugoslovenska mornarica pred završne operacije za oslobođenje zemlje« i »Završne operacije za oslobođenje zemlje«. Na svim ovim okruglim stolovima učestvovali su i predstavnici RV i PVO sa svojim sećanjima, ili naučnim saopštenjima, lako da smo i na ovim »okruglim stolovima« uspjeli da istaknemo ulogu i značaj koje je Ratno vazduhoplovstvo imalo u narodnooslobodilačkom ratu.

Na našem okruglom stolu podvučeno je i Titovo vazduhoplovno delo, neposrednim kazivanjem i dokumentovanjem niza činjenica iz kojih se može sagledati uloga vrhovnog komandanta u stvaranju i razvoju savremenog Ratnog vazduhoplovstva i protivvazdušne odbrane.

Grada ove knjige je metodološki poredana, odnosno vodilo se računa da ravnopravno, koliko je bilo moguće, budu zastupljene sve jedinice RV i PVO kao i ustanove koje su dale svoj doprinos NOR-u. Osobita draž ove

publikacije jeste paralelno objavljivanje sećanja neposrednih učesnika, odnosno priloga istoričara, što sve dopunjuje jedno drugo. U publikaciji se objavljuje i jedan broj originalnih dokumenata.

Ovom publikacijom naša bibliografska građa za istoriju RV i PVO postaje bogatija još jednim prilogom, koji je zaista dragocen jer dopunjava dosadašnja izdanja, publikacije ili stručne prikaze o pomenutoj temi. Ali, to ne znači da je rad na skupljanju građe iz istorije RV okončan - naprotiv, u našoj istoriji postoje još mnogi detalji, koji će, svakako, zanimati mlađe generacije i naučne radnike.

U ovom izdanju uvrstili smo izvestan broj radova autora koji su objavljivani u našim ranijim publikacijama, što će doprineti potpunijem sagledavanju uloge i doprinosa Ratnog vazduhoplovstva i protivvazdušne odbrane u narodnooslobodilačkom ratu.

Publikacija ima još jednu poruku: negovanje vazduhoplovnih tradicija narodnooslobodilačkog rata i revolucije o čemu je maršal Tito, u telegramu povodom 30-godišnjice RV i PVO, između ostalog, rekao:

»Naše Ratno vazduhoplovstvo stvarano je u vatri revolucije, u najtežim uslovima. Počeli smo samo sa dva aviona, na kojima su piloti heroji Čajavec i Kluz poletjeli na prve ratne zadatke, ispoljavajući izvanrednu hrabrost, smjelost i neustrašivost. Ali, taj rani početak borbenih dejstava naših vazduhoplovaca bio je pouzdani nagovještaj naših sposobnosti da razvijamo sve vidove oružanih snaga. Pri kraju rata imali smo Grupu vazduhoplovnih divizija koja je dala značajan doprinos pobjedama u završnim operacijama naše Armije«!

Doprinos Ratnog vazduhoplovstva pobjedi nad fašizmom "

General-pukovnik Slobodan Alagić²¹

Otvaram okrugli sto »Ratno vazduhoplovstvo u strategijskoj koncepciji NOR-a« u ime pripadnika RV i PVO, i u svoje lično ime, pozdravljam sve prisutne. Posebno me raduje što mogu da pozdravim visoke vojne rukovodioce naših proslavljenih armija, i starešine i borce naših ratnih vazduhoplovnih jedinica. Zahvaljujem vam što ste se odazvali pozivu, a vaše učešće u okruglom stolu vredan je prilog izučavanju slavne prošlosti našeg narodnooslobodilačkog rata i naše socijalističke revolucije.

Sadržaj i cilj koji želimo da ostvarimo na ovom okruglom stolu jesu da se istakne značajan doprinos RV u NOR-u i uloga Jugoslovenske armije u opštem doprinosu pobjedi nad fašizmom i obeležavanju jubileja 40-godišnjice oslobođenja Jugoslavije.

Možemo još jednom da ukažemo i na iskustva i pouke našeg narodnooslobodilačkog rata, čije temeljne vrednosti ugrađujemo u koncepciju opštenarodne odbrane. Sećanja učesnika u tim događajima oduvek su bila dragocena za potpunije kompletiranje naših saznanja o uslovima, mogućnostima, vremenu i drugim okolnostima pod kojima su stvarane i dejstvovale naše vazduhoplovne jedinice u 1944. i 1945. godini.

Nastajanje našeg mladog, Titovog ratnog vazduhoplovstva, započelo je borbenim letovima prvih partizanskih aviona, a završeno intenzivnim ratnim dejstvima u snažnoj vazduhoplovnoj podršci u operacijama za konačno oslobođenje naše zemlje.

Josip Broz Tito, idejni tvorac naših oružanih snaga i našeg Ratnog vazduhoplovstva isticao je ne bez razloga, da je Vazduhoplovstvo NOVJ, odnosno JA prošlo kroz surovu školu rata, da je stvarano u najtežim uslovima - u vatri revolucije. Vazduhoplovstvo NOVJ je označilo i značajnu etapu u stvaranju i razvoju Narodnooslobodilačke vojske, pružajući pun doprinos jugoslovenskim armijama u odsudnim operacijama za konačno oslobođenje naše zemlje.

U teškim uslovima rata, predvođeni Komunističkom partijom Jugoslavije, s Josipom Brozom Titom na čelu, zahvaljujući herojstvu i požrtvovanosti naši hrabri piloti i avio-mehaničari sticali su iskustva u ratnim dejstvima. U ratne zadatke ulagali su i ogroman trud, i napore, ali i živote. Zato nam je sloboda - koju danas uživamo - podjednako dragocena, kao

²¹ Pozdravna reč komandanta RV i PVO prilikom otvaranja okruglog stola »Ratno vazduhoplovstvo u strategijskoj koncepciji NOR« 21. marta 1985. Zemun.
U vreme održavanja okruglog stola komandant RV i PVO, sada general-pukovnik u penziji.

što su nam i Titove poruke - da čuvamo bratstvo i jedinstvo, najveću tekovinu revolucije - idejni temelj na kojem danas gradimo savremeno i moderno vazduhoplovstvo.

U godini u kojoj slavimo i obeležavamo 40-godišnjicu pobeđe nad fašizmom sa ponosom se secamo onih slavniha dana kada su na jugoslovenskom nebu letele i dejtvovala formacije naših vazduhoplovnih jedinica. Nekoliko stotina aviona i preko 2.000 pilota, avio-mehaničara, strelaca i drugog osoblja u borbenom stroju naših vazduhoplovnih divizija, bili su respektivna snaga kakvom nisu mogle da se pohvale mnoge zemlje tada porobljene Evrope.

Ocenu o dejtstvima i doprinosu naše avijacije u operacijama za konačno oslobođenje zemlje dali su, još tokom NOR-a. Vrhovni komandant NOVJ i komandanti naših proslavljenih armija. Osnovna nit tih uspeha jeste u činjenici da su naši hrabri piloti vazduhoplovnih jedinica bili u stanju da odgovore zahtevima naših armija u njihovim dejtstvima na samostalnim stratejijsko-operativnim pravcima.

Poznato je da je i Vazduhoplovstvo NOVJ (JA) prošlo kroz iste one etape i faze koje su bitne i za našu oružanu silu u celini. Od majskih dana 1942. pa do kraja rata, u raznim krajevima naše zemlje otpočeli su da dejtvuju partizanski avioni. Posle Drugog zasedanja AVNOJ-a, Vrhovni štab NOVJ je pristupio studioznijem realizovanju vazduhoplovne komponente u narodnooslobodilačkom ratu i rezultat tih napora jesu Prva vazduhoplovna baza NOVJ, zatim komandno-upravne institucije, kao što su Vazduhoplovno odeljenje VŠ, Štab Vazduhoplovstva NOVJ i regularne jedinice - eskadrije, vazduhoplovni pukovi i divizije, odnosno Grupa vazduhoplovnih divizija. U isto vreme, Vrhovni štab NOVJ i maršal Tito su, na celishodan način, rešili i koordinaciju dejtstava savezničkih vazduhoplovstava - sa Balkanskim vazduhoplovnim snagama (BAF), koje su dejtvovala i na jugoslovenskom tlu 1944/45, i sovjetskim RV, koje je u jesen 1944. izvelo samostalnu vazduhoplovnu operaciju u istočnoj Srbiji, pružilo vazduhoplovnu podršku u beogradskoj operaciji naših jedinica NOVJ, kao i na sremskom frontu početkom 1945.

Kraj 1944. i početak 1945. označava period formiranja, priprema i osposobljavanja jedinica Ratnog vazduhoplovstva NOVJ za vazduhoplovnu podršku dejtstava naših armija. Od 18. avgusta 1944. do 15. maja 1945. Vazduhoplovstvo NOVJ je raspolagalo sa 217 borbenih aviona, a ukupni učinak u tom periodu iznosio je 6.796 borbenih letova. To je bila respektivna snaga koja je mogla da pruža vazduhoplovnu podršku i zaštitu našim oružanim snagama na kopnu i moru. To je bio jedinstven primer u istoriji revolucionarnih i oslobodilačkih ratova da se u takvim uslovima formira i dejtstvuje RV.

Tako velike rezultate mogli smo da postignemo zahvaljujući visokom borbenom moralu i kadru odanom ciljevima revolucije koji se potvrdio u najtežim periodima narodnooslobodilačkog rata, izrazitom patriotskom svešću i željom da se što pre oslobodi zemlja od okupatora i domaćih izdajnika.

U vreme kada obeležavamo 40-godišnji jubilej pobeđe nad fašizmom, vazduhoplovci - neposredni učesnici rata, žele da ovom prigodom manifestuju slavnu prošlost i ožive one uspomene i sećanja koja ne mogu nikad biti zaboravljena i koja će uvek snažno živeti u svim generacijama. Vi ste

nam uvek dragi gosti, jer u vama vidimo one hrabre pilote i rukovodioce koji su pre četrdeset godina leteli i borili se iznad svih krajeva Jugoslavije.

Oživljavanje uspomena na slavne događaje iz NOR-a i na hiljade hrabrih boraca, ima veliki značaj za negovanje i razvijanje revolucionarnih i borbenih tradicija kod sadašnjih i budućih generacija u Ratnom vazduhoplovstvu i protivvazdušnoj odbrani.

Drugovi, ovaj impozantni skup posvećujemo ovogodišnjem našem slavnom jubileju 40-godišnjici pobeđe nad mračnim silama fašizma, posvećujemo ga i slobodi Jugoslavije, čiji nepovrediv vazdušni prostor danas sigurno brane mlađe generacije RV i PVO.

Ratno vazduhoplovstvo - Titova strategijska ideja¹¹

General-pukovnik Petar Graeanin¹

Dragi drugovi vazduhoplovci!

Želim, pre svega, da izrazim lično zadovoljstvo što se nalazim u vašoj sredini, među hrabrim pilotima koji su pre 40 godina, kada su naše četiri proslavljene armije vodile završne operacije za oslobodenje naše zemlje, uspešno podržavali njihova dejstva i nanosili znatne gubitke fašističkom agresoru.

Naše oružane snage su, u proleće 1945, sprovodeći u delo krajnji vojno-politički cilj rata - oslobodenje naše zemlje - bile u nezadrživom jurišu. Prva, Druga i Treća armija - koje su bile usmerene panonskim pravcem i Četvrta jugoslovenska armija na primorskom pravcu - odlučnim dejstvom i brzim prodorima beležile su nove uspehe. Formacijski ojačane i brojčano popunjene i sa bogatim ratnim iskustvom naše oružane snage imale su organizovano sadejstvo i pomoć ratnog vazduhoplovstva, posebno u završnim operacijama za oslobodenje, u efikasnoj i snažnoj vazduhoplovnoj podršci.

Grupa vazduhoplovnih divizija, sastavljena od lovačke i jurišne divizije, upravo u ovom vremenu, intenzivnim borbenim letovima i velikim naprezanjima - pokazala je visoku borbenu i udarnu moć, posebno u probju strategijskog fronta koji je organizovao neprijatelj. Neprijateljskih sedam armijskih korpusa, odnosno 26 divizija, potpomognutih sa još 18 kvislinških divizija, ili ukupno oko 700 hiljada neprijateljskih vojnika nisu mogli da spreče nezadrživi i odsudni juriš koji smo tada izvodili.

Vazduhoplovna podrška, u dominirajućem frontalnom obliku oružane borbe, bila je neophodna. Ona će doći do izražaja u svim operacijama naših armija na panonskom i primorskom pravcu. Vazduhoplovna podrška bila je vrlo dragocena i u slamanju dravskog mostobrana, koji je neprijatelj uspostavio kod Valpova i Donjeg Miholjca. I upravo ovih dana pre 40 godina, 18. marta 1945. kada je slomljen mostobran, piloti Grupe vazduhoplovnih divizija izvršili su 103 aviopoletanja. To pokazuje i intenzitet borbenih letova, ali i potrebu i značaj učešća avijacije.

Do punog izražaja je došlo čvrsto sadejstvo između kopnenih jedinica i vazduhoplovstva na panonskom pravcu, a mornaričkim jedinicama na primorskom pravcu, uz svestranu pomoć naroda i sadejstvo naših sedam korpusa u pozadini neprijateljskog fronta. To je zahtevalo punu koordinaciju.

¹¹ Pozdravna reč načelnika Generalštaba JNA prilikom otvaranja okruglog stola »Ratno vaz-

duhoplovstvo u strategijskoj koncepciji NOR«, 21. marta 1985. Zemun.

²¹ U vreme održavanja okruglog stola načelnik Generalštaba JNA, sada general-pukovnik u penziji, narodni heroj.

ciju svih snaga u izvođenju krupnih stratejskih zahvata koje je planiralo naše najviše vojno rukovodstvo.

Operaciju 4. jugoslovenske armije su podržavale 1. i 2. eskadrila NOVJ uspešnim izvršenjem borbenih zadataka.

Izrastanjem avijacijskih jedinica u značajan vid - Ratno vazduhoplovstvo - ostvarena je stratejska ideja maršala Tita o stvaranju vidova. I Ratno vazduhoplovstvo prolazilo je kroz sve one faze i etape kvantitativnog i kvalitativnog jačanja i narastanja naših oružanih snaga. Naše Ratno vazduhoplovstvo je u svom sastavu imalo sve potrebne organe i institucije.

Vazduhoplovni kadar stasao je u vatri oružane borbe i revolucije, i najvećim delom su to bili borci i starešine iz proslavljenih jedinica naše NOVJ. Pored izvršavanja borbenih zadataka obučavani su i novi kadrovi

- letaćki, vazduhoplovnotehnički i pozadinski.

Stvaralački impuls i najviše borbeno zalaganje, inače svojstveno našim narodnooslobodilačkim jedinicama, i u Ratnom vazduhoplovstvu ispoljili su svi članovi KP i SKOJ-a. Naši vazduhoplovni kadrovi postajali su sve sposobniji, što im je omogućilo da i deo svojih obaveza u završnim operacijama privedu kraju, a i da posle oslobođenja zemlje pruže maksimalne napore i preuzmu na sebe punu odgovornost i obaveze u daljem jačanju i modernizaciji ratnog vazduhoplovstva i PVO, kakvo je ono danas.

Naučni skup »Ratno vazduhoplovstvo u strategiji NOR-a« vrlo je značajan i uspešan prilog opštem obeležavanju 40-godišnjice oslobođenja zemlje. On je, istovremeno, jedan u nizu održanih, ili skupova koji će se održati u narednom periodu, a koji ilustrativno i naučno dokazuju veliki doprinos Jugoslavije u ukupnoj savezničkoj pobedi nad fašizmom. Do sada su održani skupovi »Operacija za oslobođenje Srbije i Beograda«, »Kninska« i »Mostarska operacija«, »Armija u stratejskoj koncepciji NOR-a« i »Jugoslovenska mornarica pred završne operacije za oslobođenje zemlje«, a posle ovoga skupa sledi naučni skup o »Sarajevskoj operaciji« i »Završne operacije za oslobođenje zemlje«. Završni čin 40-godišnjice oslobođenja zemlje i pobeđe nad fašizmom predstavljaće vojna parada i druge manifestacije vezane za naš veliki praznik - Dan pobeđe.

Cilj ovih skupova bio je da se, još jednom, naučno verifikuju istorijske činjenice o velikoj pobedi oružanih snaga i revolucije i naš ukupan doprinos u pobedi nad fašizmom.

U tom kontekstu i ovaj skup dao je značajan prilog. To su istovremeno i iskustva koja su veoma značajna za koncepciju ONOR i potvrda da naše odbrambene snage nastavljaju Titov kurs. U ovako složenoj međunarodnoj situaciji i u našim aktuelnim unutrašnjim prilikama svi skupovi, a i ovaj, dali su impuls daljem jačanju našeg društva i odbrambenih snaga.

Sloboda naše zemlje - ostvarena pod rukovodstvom vrhovnog komandanta maršala Tita i Komunističke partije Jugoslavije - izvojevana je vlastitim snagama. Osloncem na vlastite snage i dalje ćemo čuvati integritet, slobodu i našu nesvrstanu Jugoslaviju, u čemu pripadnici RV i PVO imaju velike i časne obaveze.

Još jednom vas srdačno pozdravljam u ime saveznog sekretara za narodnu odbranu i svoje lično i želim pun uspeh ovog veoma značajnog skupa.

*Uvodna
izlaganja*

Uloga vrhovnog komandanta Josipa Broza Tita u stvaranju i razvoju RV i PVO^u

General-pukovnik Zdenko Uiepič^o

Posle nemačke okupacije Jugoslavije, kapitulacije jugoslovenske vojske, bekstva kralja i njegove vlade iz zemlje, naša država je bila rasparčana i podeljena među silama Osovine. U celoj zemlji su se nalazile okupatorske jedinice, zavedena je nova profašistička uprava, a pored ustaškog režima, koji je legalizovan u Hrvatskoj, počeli su da se javljaju i prvi domaći kvislinzi.

Jedina realna snaga koja je ostala na celoj teritoriji Jugoslavije bila je čvrsto organizovana i ideološki jedinstvena KPJ, na čelu sa drugom Titom, koja nije priznala kapitulaciju i podelu Jugoslavije, već se opredelila za borbu do konačnog oslobođenja zemlje. 22. juna 1941. godine KPJ se »Proglasom« obratila radnicima, seljacima i građanima Jugoslavije u kome, između ostalog, stoji: »Zbijte čvrsto svoje redove oko vaše avangarde - KPJ. Svaki na svoje mesto! Nepokolebljivo i disciplinovano vršite svoju proletersku dužnost. Spremajte se hitno za poslednji i odsudan boj«.

Sa istim ciljem proglas su izdala i nacionalna i pokrajinska partijska rukovodstva.

Prva puška pukla je 7. jula 1941. godine u Srbiji - u Beloj Crkvi kod Krupnja, a istog meseca otpočeli su napadi partizanskih jedinica na neprijatelja širom Jugoslavije. Tako je otpočela najslavnija epopeja u istoriji naših naroda - otpočeo je narodnooslobodilački rat, koji se naglo širio i u kome su mlade partizanske jedinice postizale pobjede i sticale prvo borbeno iskustvo.

U Stolicama, 26. septembra 1941. godine, generalni sekretar KPJ i vrhovni komandant NOPOJ-a drug Tito održao je savetovanje sa rukovodionicima ustanka iz svih krajeva naše zemlje, na kome su donete važne odluke o: jedinstvenom organizovanju oružanih formacija i načinu daljeg vođenja oružane borbe, organizaciji narodne vlasti na oslobođenoj teritoriji, formiranju glavnih štabova partizanskih odreda po pokrajinama, preimenovanju dosadašnjeg Glavnog štaba u Vrhovni štab NOPOJ i drugo.

Istorijska odluka CK KPJ, pod rukovodstvom druga Tita, da se narodi Jugoslavije pokrenu na opštenarodni ustanak bila je smela - zemlja je bila okupirana, bez ikakvog oslonca na Saveznike, koji su bili udaljeni preko hiljadu kilometara, bez obezbeđenog snabdevanja oružjem, hranom i osta-

¹¹ Preuzeto iz knjige »Jugoslovensko ratno vazduhoplovstvo u narodnooslobodilačkom ratu«, Beograd, 1981. str. 21-29. i prilog za okrugli sto »Vazduhoplovstvo u strategiji NOR«, 21. marta 1985.

¹² Pukovnik, načelnik Štaba Grupe vazduhoplovnih divizija, raniji komandant RV i PVO, sada general-pukovnik u penziji.

lim potrebama. Takvu odluku mogao je da donese samo hrabar čovek, koji je imao znanje, iskustvo i sposobnost da realno oceni situaciju i predvidi tok budućih događaja, koji je razradio strategiju oslobodilačke i revolucionarne borbe, čovek koji je verovao u snagu Partije, a, isto tako, i u odlučnost i čvrstinu našeg čoveka, da se neće prikloniti ropstvu i da će se svim srcem boriti za opšte jugoslovensku slobodu.

Razbuktavanjem opštenarodnog ustanka menjali su se uslovi oružane borbe, pa je, analogno tome, trebalo neprekidno usavršavati njenu taktiku i organizaciju oružanih snaga. Tito, kao vrhovni komandant NOPOJ-e, preko Biltena VŠ, raznih naredbi, na savetovanjima i drugim pogodnim prilikama, neprekidno je i planski upućivao kako voditi borbu i organizovao snage sa ciljem da se od najnižih stepena vojne organizacije prelazi ka višim, tako da u završnoj etapi rata preraste u savremenu armiju.

Odlukom vrhovnog komandanta druga Tita, 21. decembra 1941. godine, formirana je 1. proleterska brigada, koja je bila prva regulama jedinica nove armije, što predstavlja početak nove etape u razvoju naših oružanih snaga. Uskoro sledi formiranje novih brigada, a 1. novembra 1942. godine stvaraju se još snažnije formacije - 1. i 2. proleterska divizija, a u toku istog meseca i druge. Krajem 1942. godine već su formirana dva korpusa a tokom 1943. godine - osam. Početkom 1943. godine odlukom Vrhovnog komandanta formiran je 1. mornarički odred. Pored ovih krupnih formacija NOVJ, na teritoriji Jugoslavije je i dalje ostao veliki broj partizanskih odreda, kao i druge borbene i pozadinske formacije.

Kada je 8. septembra 1943. godine, kapitulirala fašistička italijanska vojska - što je Vrhovni komandant NOVJ i POJ blagovremeno predvideo i jedinicama naredio odgovarajuće mere - NOVJ je razoružala brojne italijanske jedinice, dobila veliki ratni plen, što je omogućilo da prihvati i naoruža veliki broj novih boraca, koji su se svakodnevno širom zemlje javljali u jedinice. Krajem 1943. godine oružane snage NOVJ porasle su na devet korpusa sa 27 divizija, 99 brigada, 99 partizanskih odreda i drugih jedinica sa ratnom mornaricom, koja je raspolagala sa devet naoružanih brodova, 45 patrolnih čamaca i oko 180 motornih brodova i jedrenjaka - ukupno u NOVJ preko 300.000 naoružanih boraca.

Kroz celi taj period NOV i POJ vodili su neprekidne teške bojeve protiv okupatora i domaćih izdajnika. I pored toga što je neprijatelj dovlačio nove snage i raspolagao veoma snažnim naoružanjem i motorizacijom, te do maksimuma koristio domaće kvislinške jedinice - nije dobio ni jednu značajniju bitku. Naprotiv, on je neprekidno gubio, dok je NOVJ stalno rasla i jačala. Ovakav uspeh u toj neravnoj borbi mora se pripisati, u prvom redu, promišljenoj Titovoj strategiji i taktici oružane borbe, koja je njegovo originalno delo.

Međutim, reakcionarna jugoslovenska kraljevska vlada u inostranstvu, uz podršku zvaničnih anglo-američkih vladajućih krugova, pripisivala je pred javnošću uspehe NOB četnicima Draže Mihailovića, ministra vojske izbegličke vlade, koji je već od prvog dana ustanka otpočeo saradnju sa okupatorom i pod njegovom komandom se borio protiv NOVJ.

»Trebaló je proliti potoke tiratocene narodne krvi« - kaže drug Tito u svom izlaganju na drugom zasedanju A VNOJ-a - » Trebah je da desetine hiljada najboljih sinova naših naroda polože svoje živote u toku dvogodišnje nejednake borbe s neprijateljem da hi na kraju istina o stvarnom položaju u Jugoslaviji prokrčila sebi put pred svetskom javnošću«.

Pod pritiskom svetske javnosti, a još više iz interesa da se snažan borbeni potencijal NOVJ iskoristi za jačanje antihitlerovske koalicije, anglo-američke vodeće političke ličnosti tokom 1943. godine menjaju svoj odnos prema našoj borbi i njenom rukovodstvu što je, pored ostalog, imalo za posledicu da Saveznici (Britanci) na poziv Vrhovnog štaba NOVJ i POJ upute našoj vojsci svoju vojnu misiju. Predsednici Čerčil i Ruzvelt saglasili su se da NOVJ pruže izvesnu materijalnu pomoć, a Velika Britanija će prekinuti sa materijalnim podržavanjem Draže Mihailovića. Uspostavljanje odnosa imalo je veliki politički značaj i kasnije je povoljno uticalo na uspešnije rešavanje aktuelnih vojnih i političkih pitanja.

Odlukama Drugog zasedanja AVNOJ-a, 29. novembra 1943. godine, određena je jasna perspektiva daljeg razvoja naše narodnooslobodilačke revolucionarne borbe i zacrtana budućnost nove Jugoslavije.

Ovo sam izneo da bih ukazao na realnost Titove strategije oružane borbe, razvoja i usavršavanja oružanih formacija, da bi se događaji vezani za stvaranje ratnog vazduhoplovstva shvatili kao logičan nastavak usvojene Titove strategije, jedinstvene u istoriji ratova i revolucije.

Na zaključku ovog izlaganja dodacu reči Edvarda Kardelja:¹⁾

»Tito je uvek imao osobine koje su mu omogućavale da u mnoštvu događaja vidi ono što je glavno. Među tim osobinama istakao bih dve:

Tito je bio duboko svestan da su takvom istorijskom pokretu kakav je bio naš narodnooslobodilački ustanak, politička i vojna strategija apsolutno uzajamno zavisne. Jer, samo odgovarajućom politikom moglo se u masama stvoriti uverenje u mogućnost i nužnost ustanka, odnosno od naše politike i poverenja masa u tu politiku zavisilo je da li će naš ustanak zaista imati, tj. stvoriti svoju vojsku. I obrnuto, samo odgovarajućom vojnom strategijom bilo je moguće izgraditi u svesti masa uverenje da se oružjem može postići pobeda. Tito nikada nije bio samo vojnik, a da istovremeno nije bio i političar; nikada nije bio samo političar, a da istovremeno nije bio i vojnik.

A zatim. Tito je uvek bio revolucionar - realista. Tito je bio svestan da rezultati politike naše partije ne zavise od tepo sročjenih proglašenja i rezolucija, bez obzira na to što je i o tome trebalo voditi računa. Polazio je, pre svega, od toga da se dobrom i uspešnom može smatrati samo ona politika, odnosno politička i vojna strategija, koja zaista daje konkretne rezultate u borbi za takav odnos moći društvenih i političkih snaga, koji će se razvijati u korist narodnooslobodilačkog ustanka, što je objektivno vodilo - iako to nikada nismo isticali - i jačanju vodeće uloge snaga demokratske i socijalističke revolucije».

Na Drugom zasedanju AVNOJ-a Tito je, analizirajući vojno-političku situaciju i uslove u kojima će se dalje razvijati naš narodnooslobodilački rat, istakao daje za dalje jačanje udarne moći naše armije potrebno i teško naoružanje, kao tenkovi i avioni. Obavestio je prisutne da je Vrhovni štab već tražio od Saveznika »isporučivanje našoj vojsci teškog savremenog naoružanja, - tenkova, avijacije, i drugog, kao i stvaranje vazduhoplovne i pomorske baze u Italiji.

U proteklom periodu na pozornici ratnih dejstava NOV i POJ u više mahova su se pojavljivali i pojedini avioni ili grupe aviona »partizanske

¹⁾ Članak »Politička i vojna strategija u narodnooslobodilačkom ustanku i socijalističkoj revoluciji u Jugoslaviji i Titova uloga u njenom koncipiranju i realizovanju«.

avijacije« - u 1942. godini sa Franjom Kluzom i Rudi Čajavcem, u 1943. godini sa Vrabićem, eskadriplom V korpusa i drugim, što je imalo određeni vojni, a još više politički značaj. Međutim, život tih jedinica bio je kratak, jer nisu postojali realni uslovi da se održe. Bili su to svetli vesnici rađanja Ratnog vazduhoplovstva NOVJ. Izjava Vrhovnog komandanta na Drugom zasjedanju AVNOJ-a uvodi nas u period kada je Vrhovni štab počeo da preuzima konkretne mere za dalji razvoj RV NOVJ.

Nisam naišao na konkretne materijale o razgovorima koje je maršal Tito najverovatnije vodio sa šefom Savezničke vojne misije pri Vrhovnom štabu brigadirom Ficroj Maklinom neposredno posle njegovog odlaska u Vrhovni štab (Ficroj Maklin je došao u Vrhovni štab u Jajcu septembra 1943. godine). Može se pretpostaviti da se razgovor odnosio na rešavanje osnovnih pitanja, tj. na traženje saglasnosti Saveznika da se NOVJ omogućiti formiranje jedinica borbene avijacije, na izbor i obuku kadrova, na obezbeđenje letaćkog i ostalog tehničkog materijala, baziranje i drugo.

Pri Vrhovnom štabu NOV i POJ, 16. septembra 1943. godine, formirano je Vazduhoplovno odeljenje za rad na poslovima koji se odnose na vazduhoplovstvo (pukovnik Pavičić, posle 14. oktobra 1943. pukovnik Pire).

Ova inicijativa maršala Tita logičan je nastavak njegovog planskog usavršavanja i dograđivanja oružanih snaga, koje su sada bile već brojno vrlo jake, ali su još nedostajali pojedini važni elementi, koji bi ojačali njihovu udarnu i vatrenu moć i na taj način ih osposobili za teške bitke koje su predstojale u konačnom obračunu sa još uvek jakim i dobro naoružanim nemačkim snagama. Moralo se računati i na neizbežne frontalne sudare jakih formacija, koje bez snažne podrške artiljerije, tenkova i avijacije ne bi imale izgleda na veći uspeh.

Na našem ratištu dejstvovala je samo neprijateljeva avijacija - nemačka, italijanska i ustaška, koje su naročito u velikim bitkama, u kojima su bile angažovane jače snage NOVJ, bile opasne i veoma bezobziran protivnik. Bilo je mnogo žrtava. Od avionske bombe u petoj neprijateljskoj ofanzivi ranjen je drug Tito. Pošto je bilo jasno da se sa neprijateljevom avijacijom najefikasnije može obračunati avijacija, razumljivo je nastojanje druga Tita da što pre formira savremene avijacijske jedinice. Zbog toga je, kada se posle desanta na Drvar i preleta za južnu Italiju u Bariju sreo sa britanskim vazduhoplovnim maršalom Slesarom, tražio da Saveznici, kao prvo, proteraju nemačku avijaciju sa jugoslovenskog neba.

Da bi se ubrzao taj proces, Naredbom Vrhovnog komandanta NOV i POJ, od 14. oktobra 1943. godine naredeno je formiranje 1. vazduhoplovne baze sa zadatkom: »da pronalazi i uređuje potrebna letelišta i da organizuje prihvata i obuku stručnog vazduhoplovnog osoblja«.

Gledano iz sadašnje perspektive, možemo da kažemo da su prva dva zadatka postavljena realno, a da je treći bio za tadašnje uslove nerealan, što se uskoro i pokazalo. Pitanje je šta se podrazumevalo pod formulacijom »organizacija obuke stručnog vazduhoplovnog osoblja«?

U toku oktobra i novembra 1943. godine (a možda i kasnije) upućena su naređenja Glavnom štabu Flrvatske i drugim štabovima da sve vazduhoplovce iz svojih jedinica upute u I vazduhoplovnu bazu, a istovremeno je poziv upućen i preko Radio-stanice »Slobodna Jugoslavija«, koji se odnosio na sve vazduhoplovce, ma gde se oni nalazili, pa i na one koji su

bili u kvislinškim formacijama. Ovdje moram da istaknem daje Komunistička partija Jugoslavije na neoslobođenoj teritoriji Jugoslavije razvila vrlo efikasnu propagandu za stupanje u redove NOVJ, a posebno među vazduhoplovcima NDH. zbog čega je više njih avionima, a neki i bez aviona, prebeglo na oslobođenu teritoriju. Tito je lično insistirao na pravilnom odnosu prema tim mladim ljudima.

Insistiranje maršala Tita na isporuci teške tehnike za potrebe NOVJ preneto je Saveznicima preko njihove vojne misije pri Vrhovnom štabu, a konkretne razgovore o tome vodila je naša vojna delegacija, koja je, 30. novembra 1943. godine, na čelu sa Vlatkom Velebitom, odletela sa Glamočkog polja preko Barija za Kairo - u Savezničku komandu za Srednji istok. Kao što je poznato, misija je trebalo da poleti već 27. novembra, ali je tom prilikom nemački avion napao DO-17 i zapalio ga, kojom prilikom je poginuo Lola Ribar i još šest lica.

Kada je u Vrhovnom štabu primljen izveštaj daje Komanda Srednjeg istoka prihvatila naše traženje za formiranje vazduhoplovnih jedinica, maršal Tito je nastavio razgovore sa šefom Savezničke vojne misije brigadirom Ficroj Maklinom, kome je pridodat oficir za vezu sa savezničkom komandom (Selbi). 12. marta 1944. godine potpisan je »Protokol« kojim su regulisana osnovna pitanja oko formiranja vazduhoplovnih jedinica NOVJ, s tim da detalje usklade u Komandi Srednjeg istoka načelnik Vazduhoplovnog odeljenja Vrhovnog štaba pukovnik Pire i Selbi.

Maršal Tito je naročito insistirao na nekoliko pitanja: da celokupno osoblje polaže zakletvu isključivo maršalu Titu i Jugoslaviji i ni jednoj drugoj državi; da avioni nose oznake nove Jugoslavije i da jedinice dejstvuju isključivo nad jugoslovenskom teritorijom; da maršal Tito ima pravo da naše osoblje povuče iz RAF-a kada se za to ukaže potreba. Oko ovog pitanja je nastao spor s obzirom da Komanda Srednjeg istoka nije prihvatila takvu formulaciju i tražila je da o ispisivanju naših vazduhoplovaca može da rešava jedino RAF. Tito je bio uporan, pa je spor došao pred britansko ministarstvo vazduhoplovstva, koje se saglasilo sa traženjem maršala Tita. Ovo rešenje je uskoro počelo i praktično da se primenjuje.

Uspešno zaključenim pregovorima pokrenut je proces za realizaciju plana o formiranju borbenih jedinica naše avijacije. 16. marta 1944. godine rasformirana je Prva vazduhoplovna baza, a 20. aprila iste godine većina ljudstva upućena je u severnu Afriku (Bcnina), gde je 22. aprila formirana Prva jugoslovenska lovačka eskadrila (352. Yugoslav Squadron RAF), a tek 1. jula iste godine Druga lovačka eskadrila (351. Yugoslav Squadron RAF). U planu je bilo formiranje i treće bombarderske eskadrile, ali do toga nije došlo. Maršal Tito je sve vreme pratio tok formiranja ovih jedinica.

Uz saglasnost britanske vlade, 16. aprila 1944. godine, u London je upućena misija na čelu sa generalom Velebitom. S njim je oputovao i pukovnik Božo Lazarević, koji se zadržao u severnoj Africi, pa su se tako tamo našla tri vazduhoplovna predstavnika naše armije - opunomoćenik Vrhovnog komandanta NOV i POJ pukovnik Pire, major Milan Simović Zeko i član misije pukovnik Lazarević.

U Vrhovni štab NOV i POJ, koji se tada nalazio u Drvaru, 24. februara 1944. godine, stigla je Sovjetska vojna misija, koja je 23. februara sletela na letelište na Medenom polju kod Bosanskog Petrovca. Uskoro po

njenom dolasku maršal Tito je, verovatno, razgovarao sa šefom Sovjetske misije generalom Kornjejevim o mogućnosti školovanja naših vazduhoplovaca u SSSR. O tome, na žalost, nemam konkretnih podataka (možda neki dokument o tome postoji), ali da je tako bilo i da su doneti i konkretni zaključci proizilazi iz:

- naređenja Vrhovnog štaba da se svi vazduhoplovci koji su se do tada nalazili u Drvaru, 23. marta 1944. godine, premeste u blizinu letelišta na Mednom polju kod Bosanskog Petrovca, odakle će biti avionima prebačeni na školovanje u SSSR;

- Vrhovni štab je u to vreme naredio potčinjenim štabovima korpusa i divizija da iz svog sastava odaberu izvestan broj boraca i rukovodilaca

- zdravih omladinaca, koji će biti upućeni na školovanje u SSSR; budući vazduhoplovci su prikupljeni u rejonu Glamoča, jer je trebalo da avionima budu prevezeni u SSSR;

- sovjetski vazduhoplovni kapetan Jakimov, koji se u to vreme nalazio u sastavu misije, predlagao je da preobuku na »lakom« bombarderu (PO-2) obavimo u zemlji.

Kada sam, 15. marta 1944. godine, primio dužnost u Vrhovnom štabu, upoznat sam sa tim planom i dalje radio na njegovom ostvarenju. Neposredno pred desant na Drvar Sovjetska misija je tražila poimenični spisak svih vazduhoplovaca koji su čekali na prevoz, jer se uskoro očekivao dolazak sovjetskih transportnih aviona, kojima će se prebaciti u SSSR.

Maršal Tito je nastojao da vazduhoplovci što pre odu na školovanje, pa je u vezi sa tim sa Sovjetskom misijom održano više sastanaka. Prikupljeni vazduhoplovci i omladinci su čekali, ali avioni nisu dolazili. U tadašnjim obećanjima Sovjetske misije bilo je više dobrih želja, no stvarnih mogućnosti. Omladinci su, po sporazumu sa Saveznicima, početkom maja 1944. godine (polazak sa Glamoča 27. aprila dolazak u Bari 7. maja 1944. godine) premešteni u južnu Italiju, a 23. avgusta 1944. godine krenuli su za Srednji istok i dalje za Sovjetski Savez. Grupa od oko 130 vazduhoplovaca prevezena je, 21. avgusta 1944. godine, avionima za SSSR.

Pošto je obuka naših vazduhoplovaca kod saveznika u Severnoj Africi sporo napredovala, a jedan deo uopšte nije bio uključen u obuku, maršal Tito je naredio da se iz RAF-a opozovu svi oni vazduhoplovci koji do tada nisu uključeni u formirane jedinice. O tome postoji sledeći dokument:

U duhu odredaba Ugovora, sklopljenog sa kraljevskim vazduhoplovstvom i klauzule Ugovora po kojoj komandant Narodnooslobodilačke vojske ima pravo ponovo pozvati pod svoju neposrednu komandu ono vazduhoplovno osoblje koje je na osnovu ovog Ugovora u RAFVR

ovlašćujem

vazduhoplovnog pukovnika Pirea da u moje ime ima pravo ponovo pozvati pod moju neposrednu komandu i ispisati iz RAF-a sve ono jugoslovensko osoblje koje je bilo predviđeno za izobrazbu u raznim stručnim

školama RAF-a. pa još do danas posle 2 meseca u ove škole nije moglo biti upućeno.

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

12. jula 1944. godine

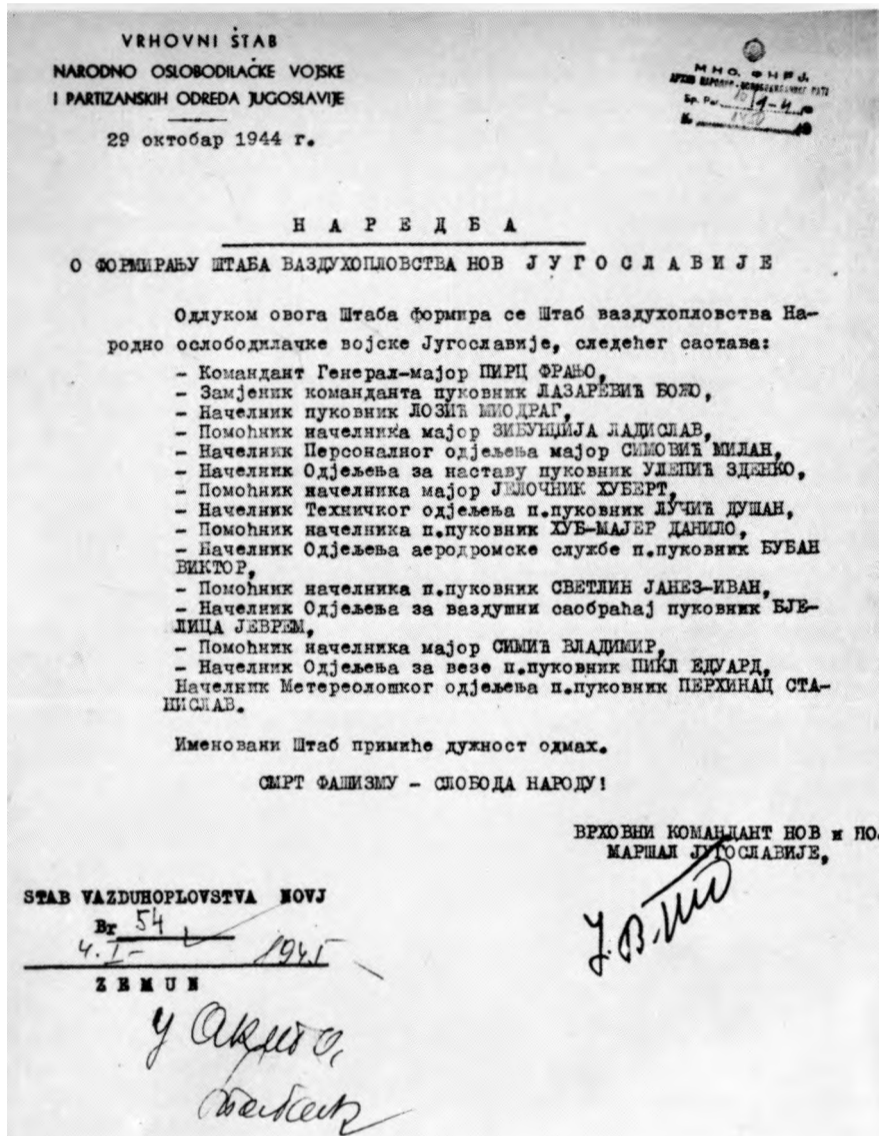
Vrhovni komandant NOV i POJ
MARŠAL JUGOSLAVIJE
/ H Tito (s.r.)

Po Maršalovom naređenju, najveći deo ispisanog osoblja, njih 71, priključeno je vazduhoplovnom Omladinskom bataljonu i upućeno na školovanje u SSSR. U oktobru 1944. godine, kada je bilo u izgledu formiranje jedinice sa materijalom koji će nam isporučiti SSSR, maršal Tito je naredio da se iz RAF-a opozovu svi mehaničari i drugo osoblje koje je u Alžiru radilo na opravci savezničkih aviona i da se upute u domovinu.

U vremenu od 6. do 14. avgusta maršal Tito je sa saradnicima posetio Savezničku komandu za Sredozemlje, gde je sa generalom Vilsonom i feldmaršalom Aleksanderom vodio razgovore o daljoj saradnji NOVJ i savezničkih snaga u Sredozemlju. Razgovori su vođeni i o savezničkoj pomoći NOVJ i tom prilikom se između ostalog, razgovaralo i o obuci naših vazduhoplovaca u RAF-u. Maršal je insistirao da se ta obuka intenzivira. Kada je bilo govora o evakuaciji ranjenika iz Jugoslavije u južnu Italiju, Maršal je tražio da se u hitnim slučajevima evakuacija vrši i danju pod zaštitom lovaca, što je prihvaćeno. Poslednjih dana svoga boravka u Kazerti maršal Tito se sastao i sa predsednikom britanske vlade Vinstonom Čerčilom. Iz svih razgovora koji su tada vođeni i koji su imali veliki politički značaj moglo se, ipak, zaključiti da Saveznici ne žele da forsiraju modernizaciju naše armije pa, u tom okviru, ni snažniji razvoj našeg vazduhoplovstva. Trebalo je potražiti mogućnosti i kod drugog saveznika.

Pošto se Crvena armija u svom napredovanju približavala našim granicama, maršal Tito je noću 18/19. septembra 1944. godine sa ostrva Visa odleteo za Krajovu i odatle za Moskvu, gde je vodio razgovore sa Staljinom i njegovim saradnicima o usklađivanju dejstava NOVJ i Crvene armije u daljim operacijama. Pored ostalih pitanja, koja su tom prilikom regulisana, maršal Tito je obezbedio saglasnost sovjetske vlade da će NOV Jugoslavije isporučiti naoružanje za 12 pešadijskih i dve vazduhoplovne divizije, da će Sovjetski Savez primiti na školovanje pripadnike NOVJ i drugo.

Konkretizacija tih odluka završena je ugovorom koji su maršal Tito i komandant 3. ukrajinskog fronta maršal Tolbuhin potpisali 16. oktobra 1944. godine u Beloj Crkvi, u kome je, pored ostalog, predviđeno da se iz sastava sovjetske 17. vazdušne armije predaju NOVJ 10. gardijska jurišna i 236. lovačka divizija i 9. rejonska avijacijska baza sa svim njenim jedinicama. Ugovoren je i postupak oko osposobljavanja našeg osoblja i postepenog preuzimanja ovih krupnih vazduhoplovnih jedinica - što je za nas bio veliki i složen zadatak.



Suredha o Jarmiranju Staha vazduhoplovstva SO 1 J

Zbog naglog povećanja i usložnjavanja obaveza i poslova, po odluci vrhovnog komandanta maršala Tita, Vazduhoplovno odeljenje Vrhovnog štaba je, 29. oktobra 1944. godine, preformirano u Štab vazduhoplovstva NOVJ, sa sedištem u Zemunu.

Preuzimanje aviona i ostalih materijalno-tehničkih sredstava od sovjetskih divizija vršeno je postepeno. Piloti su preobučavani u nastavnim

centrima, a ostalo ljudstvo se osposobljavalo u jedinicama po sistemu dubliranja. Isto tako su obučavani i štabovi pukova i divizija, koji su formirani, uglavnom, tokom decembra 1944. godine. Operativni štab Grupe vazduhoplovnih divizija formiran je 17. marta 1945. godine.

I ovom prilikom maršal Tito je delovao u pravo vreme i veoma efikasno. NOVJ su predstojale završne operacije za oslobođenje zemlje, za koje je bilo nužno ojačati udarnu snagu kopnenih jedinica i obezbediti im vazдушnu podršku.

Ovim odlukama stvoreni su uslovi da se u organizacijskom sastavu NOVJ razvije snažna vazduhoplovna formacija, koja će, u već veoma povoljnoj vazdušnoj situaciji, moći da snažno podrži kopnene snage u završnim operacijama. Tako je i bilo. Preobuka pilota obavljena je u rekordnom vremenu, tako da su naši piloti za kratko vreme počeli da zamenjuju svoje sovjetske drugove i efikasno izvršavaju ratne zadatke.

Na našem frontu, koji je povezivao front Crvene armije sa savezničkim frontom u Italiji - jugoslovensku 4. armiju podržavale su 1. i 2. eskadrila NOVJ i delovi savezničkog vazduhoplovstva; 1, 2. i 3. armiju podržavala je Grupa vazduhoplovnih divizija sa šest pukova. Vazduhoplovna situacija se potpuno izmenila, a sa našeg neba je proterana neprijateljeva avijacija i zvuci avionskih motora sada više nisu najavljujivali sejače smrti, već ratne drugove vazduhoplovce, koji će pomoći da se što pre sruši već dobro načeta hitlerovska tvrđava. O uspesima naše mlade avijacije u završnim operacijama svedoče brojne pohvale Vrhovnog komandanta i komandanta armija.

Posle četiri godine natčovečanskih napora i patnji naroda Jugoslavije vrhovni komandant maršal Tito je svoju armiju doveo do veličanstvene pobeđe. Od malih partizanskih odreda stvorena je tokom rata moćna i snažna naoružana armija, sa svojom ratnom mornaricom i vazduhoplovstvom.⁴¹

Ovakav uspeh, kakav ne pamt istorija, Tito je postigao, zahvaljujući svojim izuzetnim osobinama - bio je istovremeno političar, državnik i strateg sa velikim iskustvom, širokog pogleda, sposoban da predvidi budući tok događaja, koji je duboko pronikao u narodnu psihu, verovao u narod, a narod mu je to stotruko vraćao. Tito je stalno učvršćivao redove Partije, koja je bila predvodnik svih naših pobeđa. Bio je vojnik velikih sposobnosti, poznavao je vojnu nauku, ali se nije kruto držao njenih dogmi, već je stvarao sopstvenu strategiju i taktiku, koje danas predstavljaju neiscrpno vrelo ne samo za nas već i za mnoge narode sveta. Tito je bio veoma realan i umešno je koristio sve mogućnosti koje su mogle da doprinesu pobeđi na vojnom i političkom polju. Odluke je donosio u pravi čas i kako je odgovaralo stvarnoj situaciji. U realizaciji svojih planova bio je veoma uporan, nalazio izlaze i rešenja i u najtežim situacijama. Tito je iznad svega voleo čoveka, verovao mu i brinuo se za njega koliko god su to surovi ratni uslovi omogućavali.

U stvaranju našeg vazduhoplovstva Tito je realno procenio kada "u bili stvoreni uslovi da se tom poslu pristupi sa izgledom na uspeh. Kada je pristupio rešavanju tog zadatka, borio se vrlo uporno da se proces for-

⁴¹ Jugoslovensko ratno vazduhoplovstvo imalo je na kraju rata u svom sastavu jednu lovačku diviziju sa tri puka: jednu jurišnu diviziju sa tri puka: dve lovačke eskadrole, koje su, po naređenju maršala Tita, 15. maja 1945. godine ispisane iz RAF-a i od njih formiran 1. lovački puk; transportnu grupu; 9. oblasnu vazduhoplovnu bazu i druge jedinice.

miranja vazduhoplovnih borbenih jedinica odvija što brže. Energično je reagovao kada je uočio da se ugovoreni planovi ne ispunjavaju kako je bilo predviđeno. Potražio je i postigao rešenje i na drugoj strani. Kada je po njegovom naređenju krajem 1943. godine počelo prikupljanje vazduhoplovaca, ispoljila se njegova širina - pozvao je u NOVJ sve vazduhoplovce »gde god se oni nalazili« - svestan da se brzo ovladavanje složenom vazduhoplovnom tehnikom može postići samo sa već specijalizovanim kadrom, ali je pri tome gledao i unapred pa pozvao i mlade prekaljene borce, komuniste i skojevce iz proleterskih i udarnih brigada, koji će proći solidnu vazduhoplovnu obuku i kao takvi predstavljati perspektivne kadrove. I tačno - ratni rukovodeći kadar u RV i PVO je ponikao iz te i narednih mladih generacija. Svojim saradnicima drug Tito je uvek jasno zacrtao liniju kojom treba da idu, ukazivao im veliko poverenje, pomagao svojim savetima i podsticao inicijativu, ali je uvek zahtevao da o svome radu polažu račun, koji je morao da bude čist. Imao je neobično dobro pamćenje, što mu je omogućavalo da lako prati i povezuje pojedine događaje i izvlači zaključke. Dobro je poznavao tehniku, a posebno ratnu, ali je uvek naglašavao da je ona mrtva ako sa njom ne rukuje svestan, dobro obučan i hrabar borac. Naš vrhovni komandant drug Tito bio je zaista grandiozna i neponovljiva istorijska ličnost.

U svim fazama stvaranja i razvoja našeg ratnog vazduhoplovstva bila je prisutna i odlučujuća Titova inicijativa i upornost da se zamisao pretvori u delo. Tito je u punom smislu reči tvorac našeg vazduhoplovstva. Možemo reći da smo srećni što smo živeli u njegovo doba i, bar, skromno učestvovali u njegovom velikom delu.

*Kratak pregled razvoja vazduhoplovne
situacije na jugo slovenskom ratištu*

General-pukovnik Zdenko Ulepič

zduhoplovnu situaciju možemo, načelno, da podelimo u tri perioda: prvi, od početka rata do oktobra 1943; drugi, od oktobra 1943. do kraja 1944, i treći, od januara do 9. odnosno 15. maja 1945. god.

*

Sve do jeseni 1943. vazдушnim prostorom nad jugoslovenskim ratištem u potpunosti su vladale okupatorske i kvislinške vazduhoplovne snage - nemačke, italijanske (do kapitulacije Italije), zatim bugarske, mađarske i NDH. Sem povremenih dejstava pojedinih partizanskih aviona i nekoliko savezničkih aviona, koji su donosili pomoć četnicima Draže Mihailovića nad jugoslovenskom teritorijom leteli su i dejstvovali isključivo neprijateljevi avioni.

O jačini i rasporedu neprijateljeve avijacije na teritoriji Jugoslavije biće govora u posebnom saopštenju.

Za baziranje svoje avijacije neprijatelj je koristio, uglavnom, postojeće stalne i pomoćne aerodrome bivšeg Jugoslovenskog vazduhoplovstva, izgradio je nešto novih (Kovin, Ečka, Pleso, Sombor, Banja Luka i dr.), a neke njegove jedinice su mogle da dejstvuju i sa baza u susjednim zemljama - Albaniji, Grčkoj, Bugarskoj, Austriji i Italiji, što mu je omogućavalo vazduhoplovna dejstva po čitavoj teritoriji Jugoslavije.

Neprijateljska avijacija je na našem ratištu vršila, uglavnom, sledeće zadatke: izviđanje i vezu; neposrednu i posrednu vatrenu podršku KoV i RM; terorističke napade na naseljena mesta na oslobođenoj teritoriji; vazdušni transport trupa, snabdevanje opkoljenih jedinica, bacanje letaka.

U borbi protiv neprijateljeve avijacije političko i vojno rukovodstvo NOV i POJ preduzelo je niz mera. KPJ je organizovala snažnu propagandu među pripadnicima neprijateljevih oružanih snaga, posebno u oružanim snagama NDH i njenim vazduhoplovnim jedinicama što je imalo za posledicu slabljenje morala i prebegavanje većeg broja vazduhoplovaca NDH u redove NOVJ, nekih i sa avionima.

U napadima na aerodrome (Kraljevo, Sarajevo-Rajlovac i Butmir, Banja Luka, Velika Gorica, Sv. Nedelja, Cerklje i dr.) jedinice NOVJ su zaplenile ili uništile veće količine vazduhoplovne tehnike (31 avion).

U taktici oružane borbe, jedinice NOVJ - kad god je bilo moguće - izbegavale su stvaranje većih, za avijaciju rentabilnih ciljeva; smanjile

¹¹ Uvodno izlaganje na okruglom stolu. 21. marta 1985.

dnevne pokrete krupnijih jedinica po otvorenom zemljištu; borci su obučavani u maskiranju i postupcima u slučaju nailaska neprijateljeve avijacije, upotrebi puščane i mitraljeske vatre u gađanju na avione, itd. (oboreno je oko 30, a oštećen mnogo veći broj aviona). Sve pobrojane i mnoge druge mere dale su u odbrani od neprijateljeve avijacije zadovoljavajuće rezultate, ali su, i pored toga, jedinice NOVJ i pozadina od dejstva avijacije, posebno u nekim krupnijim operacijama imale i osetne gubitke. Nije zanemarljivo ni psihološko dejstvo vazdušnih napada na moral boraca i civilnog stanovništva.

Treba istaći da su za dejstva neprijateljeve avijacije uslovi brdsko-planinskog zemljišta, na kome se odvijao najveći broj krupnih operacija (Netetva, Durmitor, Sutjeska) bili vrlo nepovoljni, kao i često loše vremenske prilike što je umanjivalo mogućnost i efikasnost dejstva neprijateljeve avijacije. Nemačka vazduhoplovna komanda je za letenje i dejstva u jugoslovenskom vazdušnom prostoru izdala posebnu instrukciju u kojoj je rečeno da je »jugoslovenski vazdušni prostor za obavljanje letaćkih aktivnosti najteži u Evropi«.

U kratkom zaključku o ovom periodu možemo da kažemo da neprijatelju, i pored koristi koje je imao od podrške svoje avijacije, strategijska prevlast u vazduhu nad jugoslovenskim ratištem nije mu donela ni približno one koristi i prednosti koje bi mu obezbedile u uslovima frontalnog ratovanja u napadima na moto-mehanizovane jedinice, artiljeriju, KM, u izolaciji bojišta i drugim sličnim zadacima. U uslovima partizanskog načina ratovanja takvih ciljeva veće jačine na bojištu, uglavnom, nije bilo. Kolike su bile taktičko-operativne prednosti neprijatelja, koji je raspolagao dosta snažnom avijacijom, i koliki je bio njen doprinos u izvršavanju pojedinih zadataka kopnenih jedinica, tek treba istražiti i doneti objektivne zaključke i ocene.

U uslovima partizanskog ratovanja standardno naoružanje neprijateljeve avijacije, posebno bombarderske, samo je izuzetno moglo da iskaže svoj puni borbeni potencijal. Opasniji su bili lakši tipovi aviona-partizani su ih zvali »pikavci« ili »rode« (premda to u većini slučajeva nisu bili avioni fizeler-štorh), koji su se lakše prilagođavali terenskim uslovima i specifičnim ciljevima. Srećom, tada još nije bilo borbenih helikoptera.

Iskustvo našeg NOR-a dokazalo je da se i u uslovima potpune prevlasti neprijateljeve avijacije - primenjujući odgovarajuću taktiku oružane borbe - mogu voditi uspešne operacije što je potvrđeno i u novijoj istoriji ratovanja, kao na primer, u većini lokalnih ratova u svetu. To iskustvo daje korisne pouke za strategiju ONOR-a, bilo da se odnosi na dejstva neprijatelja ili naša dejstva na protivničke snage takvog karaktera.

*

U drugoj polovini 1943. i tokom 1944. odigrali su se mnogi krupni događaji, koji su imali za posledicu značajne promene na vojno-političkom planu i uticali su i na razvoj vojno-političke situacije u Jugoslaviji. Navešću samo neke koji su imali neposrednog ili posrednog uticaja na razvoj vazduhoplovne situacije na jugoslovenskom ratištu.

Suočeni sa nepobitnim činjenicama, koje su, pored ostalih, utvrdili i saveznički obaveštajni organi na licu mesta, kao i pod sve jačim pritiskom svetskog javnog mnjenja, britanski zvanični krugovi sa Vinstonom Čerči-

lom, na čelu, bili su prinuđeni da se zvanično odreknu Draže Mihailovića i njegovih četnika i septembra 1943. upute u Vrhovni štab NOV i POJ svoju vojnu misiju sa brigadirom Ficrojem Meklinom na čelu i time de facto priznaju Narodnooslobodilačku vojsku Jugoslavije kao savezničku ratnu silu. To je omogućilo Vrhovnom štabu NOV i POJ da pošalje svoju misiju u Komandu za Srednji istok - komandantu generalu Haroldu Vilsonu i tako uspostavi zvaničan kontakt sa saveznicima, da zatraži pomoć u isporuci NOVJ teže borbene tehnike - aviona, tenkova i drugo, o čemu je drug Tito obavestio većnike na Drugom zasjedanju AVNOJ-a novembra

1943. godine. To je bio u stvari, i prvi početak organizovane aktivnosti za stvaranje našeg vazduhoplovstva.

Posle kapitulacije nemačko-italijanske armije u severnoj Africi (12. maja 1943. godine), saveznici su sredinom avgusta zauzeli Siciliju i početkom septembra se iskrcali u južnoj Italiji, gde su zauzeli i veći broj aerodroma na koje su uskoro prebazirali jake snage strategijske i taktičke avijacije Savezničkih sredozemnih vazduhoplovnih snaga (MAAF - MEDITERRANEAN ALLIED AIR FORCE) sa oko 5.000 borbenih aviona.

U međuvremenu 8. septembra potpisan je akt o kapitulaciji Italije sa velikim vojno-političkim posledicama. Kapitulacijom Italije sa našeg ratišta je, pored kopnenih snaga, nestala i italijanska avijacija, koja je bazirala duž cele jadranske obale, zaključno sa Albanijom. Tu veliku prazninu morala je da popuni nemačka avijacija, kojoj je zbog teške situacije na istočnom frontu, u odbrani Nemačke od savezničkih vazdušnih napada, pa sada i na novom italijanskom frontu bio potreban svaki avion.

Prvog oktobra 1943. sa aerodroma u južnoj Italiji poletela je prva formacija 15. američke vazduhoplovne armije na bombardovanje Bečkog Novog Mesta. Sa ovih aerodroma su sve do kraja rata nastavljena bombardovanja po objektima u Nemačkoj, Rumuniji, Mađarskoj i južnoj Francuskoj (do njenog oslobođenja). Veći deo tih marš-ruta je išao preko naše zemlje. Bombarderske formacije od više stotina, pa i hiljada bombardera, praćene su jakom lovačkom zaštitom, koja je lako raščistila svaku pojavu neprijateljeve avijacije nad našom teritorijom, gde nemačka avijacija i nije držala jače lovačke snage.

Saveznička strategijska avijacija je bombardovala i više objekata u našim gradovima - Titogradu (Podgorica), Zadru, Beogradu, Bosanskom Brodu, Leskovcu i mnogim drugim mestima. Bombardovanja sa velikih visina sistemom »tepih« bila su nedovoljno precizna, pa su prouzrokovala velika rušenja naših gradova i mnoge žrtve civilnog stanovništva. Vrhovni štab NOV i POJ je zbog toga uložio protest kod savezničke komande i zahtevao da se bombardovanja strategijskih ciljeva vrše samo uz saglasnost VŠ NOVJ. To je potvrđeno i kasnije na sastanku maršala Tita sa generalom Vilsonom u Kazerti, 10. avgusta 1944.

Pored podrške sopstvenim kopnenim snagama i ratnoj mornarici saveznička taktička avijacija je operisala i na Jadranskom moru, napadala pristaništa, koja je koristila neprijateljeva mornarica, brodove u plovidbi, a kasnije je prenela dejstvo i na kopno i dejstvovala po aerodromima, objektima i saobraćaju na komunikacijama i drugim pogodnim ciljevima.

Na konferenciji vođa antihitlerovske koalicije Staljina, Ruzvelta i Čerčila u Teheranu (28. oktobar - 1. novembar 1944), između ostalog, odlučeno je da se pojača i pomoć NOVJ u ratnom materijalu, hrani i opremi

i prebacivanju ranjenika na lečenje u Italiju. To je značilo zvanično priznanje NOVJ kao savezničke armije.

Saveznici su otpočeli da šalju materijalnu pomoć NOVJ morskim i vazдушnim putem. Sirom Jugoslavije urađen je veliki broj pomoćnih letelišta na koja su, uglavnom noću, sletali saveznički transportni avioni sa materijalom, a u povratku su odvozili ranjenike, bolesnike, savezničke vazduhoplovce, koji su se iz oštećenih aviona spustili padobranima na oslobođenu teritoriju, kao i druga ovlašćena lica. Organizovano je mnogo terena za prihvatanje materijala, koji je bacan padobranima. Ovo su bili veoma privlačni ciljevi za neprijateljevu avijaciju - ali bez većeg uspeha.

Dvadeset i četvrtog februara 1944. u Vrhovni štab NOV i POJ, koji se nalazio u Drvaru, stigla je sovjetska vojna misija sa general-lajtantom Kornjejevim, na čelu. Uskoro po dolasku misija je angažovana i u rešavanju problema vezanih za stvaranje Vazduhoplovstva NOVJ.

Kao rezultat pregovora sa nadležnim britanskim organima formirane su u sastavu RAF-a dve jugoslovenske eskadrile - 1. eskadrila NOVJ (352. Yugoslav squadron RAF) 22. aprila 1944. i 2. eskadrila NOVJ (351. squadron RAF) 1. jula 1944. Eskadrile su otpočele borbenu dejstvu sa našim nacionalnim oznakama isključivo nad našom teritorijom i to: 1. eskadrila 18. avgusta, a 2. eskadrila 13. oktobra 1944.

Sa ciljem da uništenjem VŠ NOV i POJ i krupnih jedinica oko njega stvori uslove za konačan obračun sa NOVJ, Hitler i nemačka Vrhovna komanda su isplanirali zamašnu operaciju u kome je glavni adut bio vazdušni desant na Drvar - VŠ, nazvan »Konjičev skok« (Rösselsprung). Za tu operaciju, koja je izvedena 25. maja 1944, angažovana je najmasovnija i najraznovrsnija vazduhoplovna formacija, sa oko 220 borbenih, 35 transportnih aviona i 34 letelica.

U rejonu desanta saveznička avijacija nije dejstvovala 25. maja premda su nadležni saveznički organi bili obavješteni o desantu još tog popodneva, što je sa više izvora potvrđeno. Zašto je izostala reakcija savezničke avijacije, konkretnog odgovora do danas još nema i bilo bi korisno da se to utvrdi i skinu sa dnevnog reda razna nagađanja.

U toku sedam, osam dana posle desanta, saveznička avijacija snažno se angažovala, napala aerodrome, na kojima je bazirala neprijateljeva avijacija, tukla pokrete neprijatelja na komunikacijama i koncentracijama, železničke stanice, vozove, naseljena mesta i druge ciljeve, koje bi otkrila izviđačka avijacija. Transportna avijacija je u više mahova snabdevala jedinice najnužnijim potrebama bacanjem pomoću padobrana, a u završnoj fazi operacija prevezla je članove VŠ i vojne misije na novo komandno mesto i evakuisala izvestan broj ranjenika. Po nedovoljno proverenim podacima saveznička avijacija je u tom periodu izvršila više od 1.000 borbenih letova, što je vrlo solidno naprezanje. Svojim učešćem je neosporno pripomogla da nemački plan ne uspe, a ujedno je zadala težak udarac neprijateljevoj avijaciji.

Drvarska vazdušnodesantna operacija je bila i poslednja krupnija vazdušna operacija, uperena samo protiv NOVJ. Nakon toga nastupa stalno opadanje snaga i aktivnosti neprijateljeve avijacije na našem ratištu.

Sedmog juna 1944. u sastavu RAF-a formirana je posebna vazduhoplovna formacija za dejstva na balkanskom ratištu - Balkanske vazduhoplovne snage (Balkan Air Force - BAF), koje su pri formiranju imale osam

skvadrona i jedan flajt, a u septembru već devet vingova.²⁾ Posle formiranja, jedinice BAF-a su deystvovalе uglavnom, nad teritorijom Jugoslavije, a sa početkom borbi za oslobođenje Grčke znatan deo snaga je orijentisan na podršku savezničkih snaga na tom frontu.

Naše 1. i 2. eskadrila NOVJ bile su u sastavu 281. vinga BAF-a i deystvovalе su u početku sa aerodroma u Italiji, pa sa Visa i u završnim operacijama iz baza kod Zadra, gde se nalazio ceo 281. ving sa šest skvadrona.

Za vreme boravka maršala Tita sa saradnicima, avgusta 1944. u Kazerzi, ugovorena je sa komandantom za Sredozemlje generalom Vilsonom kombinovana operacija NOVJ sa savezničkom avijacijom u rušenju komunikacija koje je trebalo da koristi nemačka armija »E« u povlačenju iz Grčke kroz Jugoslaviju, i to: železničke pruge Ljubljana-Beograd, Beograd-Niš-Skoplje-Solun i pruge koje iz doline Save vode ka Jadranskom moru. Ova operacija - Saveznici su je nazvali »Retvik« (nedelja pacova)

- trajala je od 1. do 7. septembra i u njoj su vrlo intenzivno deystvovalе jedinice savezničke strategijske i taktičke avijacije, i to danju, dok su mnogobrojne jedinice NOVJ deystvovalе, uglavnom, noću. Ovaj zadatak su naročito uspešno izvršile jedinice NOV u Makedoniji, što je u konkretnoj situaciji bilo i najpreče.

Kao posledica izmenjenih vojno-političkih uslova i intenzivnog deystva savezničke avijacije, vazduhoplovna situacija se u ovom periodu u odnosu na prve godine rata, korenito izmenila u korist NOVJ. Po kapitulaciji Italije sa našeg neba je nestala i fašistička avijacija, a njenu funkciju je morala da preuzme nemačka avijacija.

Protiv neprijateljevih vazduhoplovnih snaga, koje su bazirale na jugoslovenskoj teritoriji, saveznička avijacija nije vodila sistematsku borbu za prevlast u vazduhu, jer za njene potrebe, s obzirom na veliko kvantitativno i kvalitativno preimućstvo to nije bilo potrebno. Međutim, neprijateljeve aerodrome je napadala kada bi, izviđanjem ili obaveštajnom službom, na nekom bio ustanovljen veći broj aviona, jer se nemačka i ustaška avijacija obilatо koristila manevrom da bi izbegla uništenje na aerodromu. Neprijateljevi avioni su, kao po pravilu, izbegavali susrete sa savezničkim i našim avionima, pa je u vazдушnim borbama uništen relativno mali broj aviona, a veći na aerodromima.

U cilju što efikasnijeg sadejstva NOVJ sa savezničkom avijacijom (jedinicama BAF-a) vrhovni komandant NOV i POJ maršal Tito izdao je više direktiva potčinjenim štabovima. Tako, u direktivi 3. udarnom korpusu, od 12. juna 1944. naređuje da, s obzirom da će saveznička vazduhoplovna podrška naših jedinica biti veća, treba savezničkim misijama i oficirima koji su poslani po specijalnom zadatku, dati podatke o neprijateljevim pokretima, koncentracijama, granicama slobodne teritorije i drugo. Zahteve za tučenje taktičkih ciljeva daće štabovi korpusa (divizija) savezničkim oficirima za vezu, a Vrhovni štab obezbediće deystva avijacije u vezi sa većim operacijama - bombardovanje širih razmera.

Slična naređenja su upućena i drugim štabovima. U posrednoj vatrenoj podršci postignuti su dobri rezultati, naročito u deystvu po komunikacijama i saobraćaju sa njima, bilo da se deystvovalo bombarderskim formacijama po većim ciljevima i po unapred određenom planu, bilo da se deystvovalo manjim grupama, obično lovaca ili lovaca-bombardera u slo-

²⁾ Skvadron je imao dva flajta sa ukupno 16 aviona, ving je bio promenljivog sastava, mogao je da ima od 2 do 8 skvadrona, pa i više.

bodnom lovu ili tzv. borbenom izvidanju. U neposrednoj vatrenoj podršci, međutim, bilo je manje uspeha, jer za tu vrstu borbenih dejstava nisu ostvareni potrebni uslovi.

Vrlo važne zadatke u sadejstvu sa NOVJ izvršavala je saveznička transportna avijacija. Od novembra 1943, do 1. oktobra 1944. saveznička transportna avijacija izvršila je na teritoriju Jugoslavije 4.538 letova i prebacila oko 7.400 tona raznog materijala, a i u povratku evakuisala veliki broj ranjenika.³¹ Svi ti letovi izvršavani su noću, ali bilo je i izuzetaka. Ističemo 22. avgust 1944. kada je ujeku durmitorske operacije sa improvizovanog aerodroma kod s. Brezna (Šavnik) sa 36 transportnih aviona pod zaštitom 50 lovaca danju evakuisano u bolnice u Italiji 1059 ranjenika, 16 savezničkih vazduhoplovaca i tri člana vojne misije.

Slična operacija je izvršena i 21. i 26. marta 1945. kada je, isto tako danju, uz snažnu lovačku zaštitu, sa aerodroma Griblić (Griblje-Metlika) evakuisano 2000 izbeglica.

Prema tome, možemo reći da se u ovom periodu, koji je prethodio završnim operacijama NOVJ za oslobodenje Jugoslavije, odvijala intenzivna vazduhoplovna delatnost. Njom je neprijateljevoj avijaciji prvo oduzeta inicijativa, a potom njena aktivnost sistematski smanjivana do te mere da su stvoreni uslovi da se uskoro obezbedi apsolutna prevlast u vazduhu.

*

Za vreme boravka maršala Tita u Moskvi, septembra 1944. postignut je sporazum sa sovjetskom vladom o sadejstvu NOVJ sa Crvenom armijom u operacijama za oslobodenje severoistočnog dela Jugoslavije, u kojima će sa jedinicama NOVJ učestvovati i jedinice 3. a delom i 2. ukrajinskog fronta.

Devetog oktobra 1944. kapitulirala je carevina Bugarska, pa je tako sa našeg neba nestao još jedan neprijatelj.

Treći ukrajinski front podržavala je 17. vazдушna armija pod komandom general-pukovnika V. Sudeca, koja je imala u svome sastavu tri lovačke, tri jurišne, dve bombarderske divizije i dva izviđačka puka, pored Grupe »Virtuk« sa jednom lovačkom i jednom jurišnom divizijom - ukupno oko 1.300 aviona. Bazirala je na aerodromima u Rumuniji i Bugarskoj.

Pred početak nastupanja kopnenih snaga 17. vazдушna armija dobila je zadatak da izvede samostalnu vazдушnu operaciju radi dezorganizovanja i sprečavanja železničkog saobraćaja od Soluna ka Beogradu, uništavanja neprijateljeve žive sile i tehnike na putevima koji vode iz Grčke i južnog dela Jugoslavije na sever i severozapad.

Ovo je bio, u stvari, nastavak kombinovane operacije NOVJ i savezničkog vazduhoplovstva po komunikacijama od 1. do 7. septembra 1944.

Od 13. do 30. septembra 1944. jedinice 17. vazdušne armije izvršile su sa oko 200 aviona 1.437 borbenih letova i uništile mnoge saobraćajne objekte čime su znatno otežale položaj jedinica nemačke armijske grupe »E« koje su pretrpele znatne gubitke u ljudstvu i borbenoj tehnici. Neprijateljeva avijacija je proterana iz ovog regiona.

³¹ Do kraja rata saveznička transportna avijacija, uključujući i sovjetsku i avijaciju NOVJ izvršila je ukupno 10.113 letova i prevezla 16.400 tona materijala i evakuisala 12.587 ranjenika i zbegla.

Tokom operacije za oslobođenje Srbije, u pripremi i izvođenju beogradske operacije, sovjetska avijacija je paralisala aktivnost neprijateljeve avijacije do te mere da njena dejstva više nisu imala nikakvog uticaja na tok operacije, pogotovo kada je na tom delu Jugoslavije izgubila sva važna uporišta za baziranje svoje avijacije.

U periodu priprema za završne operacije, u našoj armiji su izvršene organizacijsko-formacijske i druge izmene, jedinice su brojno znatno porasle, u stroj je uvedeno više borbene tehnike, naročito artiljerije, tenkova, motorizacije, sredstava veze i dr. što je jedinice učinilo glomaznijim i osetljivijim na dejstva avijacije.

Krajem 1944. NOVJ je primila od Sovjetskog Saveza dve vazduhoplovne divizije - jednu lovačku i jednu jurišnu sa kompletnim ljudstvom (sovjetskim) i materijalom, s tim da će one biti predate NOVJ čim se naše ljudstvo osposobi. Ova grupa divizija, nazvana po generalu Vitruku, komandantu 10. jurišne divizije »Grupa Vitruk«, potčinjena je neposredno Vrhovnom štabu NOV i POJ, odnosno kasnije generalštabu JA. Uporedo sa sovjetskim jedinicama formirane su i naše jedinice, koje su postepeno popunjavane našim ljudstvom, koje se osposobljavalo na razne načine uz sovjetsku pomoć.

Tako je NOVJ početkom 1945. godine svome sastavu, pored KOV i RM dobila i treći vid - Ratno vazduhoplovstvo, kojim je neposredno mogla uticati na razvoj vazduhoplovne situacije. Grupa vazduhoplovnih divizija (dve divizije) i dve eskadrole u RAF-u, svakako nije bila adekvatna snaga koja bi, prema usvojenim normama drugog svetskog rata odgovarala jačini NOVJ. Međutim, ako imamo u vidu naše mogućnosti, uslove upotrebe i jačinu neprijateljskog vazduhoplovstva na našoj teritoriji, raspoložive snage su mogle da odgovore postavljenom zadatku pod uslovom da su bile uredno snabdevene i da im je obezbeđeno baziranje prema razvoju situacije.

Pored pomenutih jedinica u podršci 4. armije učestvovala su još 4 skvadrona 281. vinga BAF-a, koji su, zajedno sa 1. i 2. eskadrolom u završnoj fazi rata bazirali na aeročvoru Zemunik, a povremeno su na ciljeve na našoj teritoriji dejstvovale i druge jedinice Sredozemnog savezničkog vazduhoplovstva. Te snage garantovale su apsolutnu prevlast u jugoslovenskom vazдушnom prostoru, bez mogućnosti da se situacija promeni u korist neprijatelja.

Ali, i pored toga sve do pred kraj rata na tlu Jugoslavije održali su se bedni ostaci nekada nepobedive nemačke Luftwaffe i ustaških polomljenih krila. Retki, najčešće pojedinačni izleti ovih donkihota završavali su se uvek bekstvom u svoj brlog. Retki su naši piloti koji su imali sreću da se sretnu sa nekim neprijateljevim avionom. Kakva je bila situacija, ilustrativno prikazuju izveštaji jednog starešine Operativne grupe 4. nemačke vazduhoplovne flote pri komandi armijske grupe »F« od 9. decembra

1944. i 21. januara 1945. - u kome se nepoznati nemački oficir pravda zbog pasivnosti nemačke avijacije na jugoslovenskom frontu, jer: nema goriva, nema aviona (i da ih ima, za njih ne bi bilo goriva), nema pogodnih aerodroma, nema pogodnih meteoroloških prilika... - znači, od dejstava nema ništa.

Iz iznetih, premda nepotpunih podataka može se izvesti zaključak da je NOVJ (JA) krajem 1944, a pogotovo u 1945. godini izvodila operacije u uslovima izrazito povoljne vazduhoplovne situacije, jer je dejstvom

**ШТАБ ВАЗДУХОПЛОВСТВА
Н. Р. В. ЈУГОСЛАВИЈЕ**

22
 Пов. број 110
29. XII. 1944.
 15

*Како што је
 ја напреднији и бољи
 од старог*
 14/I 45
 404 Ревенс
 ШТАБ

ШТАБУ 42. ВАЗДУХОПЛОВНЕ ДИВИЗИЈЕ.

МНО. ОМПА
 2/1-21
 1406/2

У већи споразума између представника С.С.С.Р. и наших војних власти, авијација крвине армије предаће нам јединице 10. Гардиске јуришне ваздухопловне дивизије, 236. Ловачке ваздухопловне дивизије и 9. Рејонеке ваздухопловне базе.

Напред наведене јединице већ се попуњавају нашим особљем, те да би одмах по преузимању могле правилно функционисати, у вођењу наша администрације, њихово номерисање биће по приложеном прегледу.

Према приложеном прегледу одмах израдити штабилје са припадајуће Вам јединице. Обратити пажњу на једнобразнећ штабилја.

СМРТ ФАШИЗМУ - СЛОБОДА НАРОДУ.

ЗА ПОЛИТ. КОМЕСАРА
 Потпуковник
Штаб

**ШТАБ ВАЗДУХОПЛОВСТВА
 Н. Р. В. Ј.**

КОМАНДАНТ
 General-major
Штаб

У А К Т А

ЗА ШТАБ
 НАЧЕЛНИК ШТАБА
 Капетан *Штаб*

Naredba Štaba vazduhoplovstva NOVJ o sporazumu sa Crvenom Armijom u vezi sa prijemom dve vazduhoplovne divizije

savezničke i naše avijacije skoro u potpunosti eliminisano neprijateljevo vazduhoplovstvo sa našeg ratišta. To je imalo za posledicu:

- da su štabovi i jedinice NOVJ (JA) bile, skoro, potpuno bezbedne od neprijateljevih vatrenih dejstava iz vazduha, što je bilo naročito važno u procesu pripremanja i izvođenja završnih operacija JA, jer su se sada na frontu i u pokretu nalazile krupne formacije pešadije, artiljerije, oklopnih jedinica, razne vrste mehanizacije, komore i drugi osetljivi objekti;

Преглед

Прилог бр 1

бројних и именских назива јединица ваздухопловства преузетих од
 Руса према Стр.Пов.Бр.110 (од 29.XII.1944 год.)

РУСКЕ ЈЕДИНИЦЕ:	НАШИ НАЗИВИ:
10. гвардејска штурмов. дивизија	= 42. ваздухопловна дивизија
37. одељнаја гвард. рота свази	= 42. самостална чета за везу
165. гвардејски штурмов. пук	= 421. ваздухопловни пук
166. гвардејски штурмов. пук	= 422. ваздухопловни пук
167. гвардејски штурмов. пук	= 423. ваздухопловни пук
145. подвижнаја авиаремонтнаја база	= 42. покретна аеропланска радioniца.
236. Истребитељна (ловачка) дивизија	= 11. ваздухопловна дивизија
117. гвардејски истребитељни пук	= 111. ваздухопловни пук
267. истребитељни пук	= 112. ваздухопловни пук
168. гвардејски истребитељни пук	= 113. ваздухопловни пук
7. одељнаја рота свази	= 11. самостална чета за везу
166. подвижнаја авиаремонтнаја база	= 11. покретна аеропланска радioniца
9. рејонска авиационоја база	= 9. обласна ваздухопловна база
9. одељнаја рота свази	= 9. самостална чета за везу
9. пракачајј отряд	= 9. одељење прала
9. полевој воено-хозјановој склад	= 9. интендантско слагалиште
576. полевоја каса Госбанка	= 9. благајна обласне вазд. базе
9. одељнаја техническ. трофејнаја р.	= 9. самост. тех. евакуационо чета
109. одељни автотранспортни батаљон	= 924. сам. ауто-транспортни батаљон
907. одељнаја зенитно-пулемет. рота	= 944. сам. п. а. митраљеска чета
405. батаљон аеродр. облуживанија	= 911. батаљон аеродромске службе
443. батаљон аеродр. облуживанија	= 912. батаљон аеродромске службе
816. батаљон аеродр. облуживанија	= 79. батаљон аеродромске службе
907. батаљон аеродр. облуживанија	= 78. батаљон аеродромске службе
128. аеродромно техничкаја рота	= 960. аеродромска техничка чета
217. аеродромно техничкаја рота	= 961. аеродромска техничка чета
242. аеродромно техничкаја рота	= 962. аеродромска техничка чета
316. аеродромно техничкаја рота	= 759. аеродромска техничка чета
319. аеродромно техничкаја рота	= 758. аеродромска техничка чета
112. инжињерно аеродромни батаљон	= 934. самост. инж. аеродр. батаљон
2028. головној авиационој склад	= 974. главна ваздухопловна слагалиште

СМРТ ФАШИЗМУ - СЛОБОДА НАРОДУ!

За политкомесара
 потпуковник
 Симвић с.р.

Командант
 генерал-мајор
 Парц с.р.

Да је препис веран оригиналу, верди и
 за начелника оперативног
 одељења
 капетан
Matković

- Прилог I. (spisak formacijskih naziva)

- pošto neprijatelj nije imao snaga da kontinualno i detaljno izvida pokrete i raspored naših snaga na kopnu i na moru, to je u najvećoj mери sačuvana tajnost naših namera;
- dnevni pokreti jedinica su bili potpuno bezbedni ako su vršeni van dometa vatre sa zemlje, i
- pozadina naših Armija je bila potpuno pošteđena od neprijateljevih vazдушnih napada.

Sadejstvo avijacije sa NOVJ (JA) donelo je vrhovnom komandovanju i štabovima krupnih jedinica mnogostruke koristi, kao što su:

- podaci operativnog i taktičkog izviđanja iz vazduha omogućavali su komandama donošenje realnijih odluka;
- neposrednom i posrednom vatrenom podrškom pojačana je udarna snaga jedinica KoV i RM;
- u slučaju potrebe, omogućena je brza evakuacija ranjenika i dotur najnužnijih potreba;
- upotrebom aviona olakšano je održavanje veza i lični kontakt komandi i štabova, i
- svest naših boraca da su zaštićeni od dejstava neprijateljeve avijacije i da ih podržava naša avijacija imala je snažan uticaj na moral naših kopnenih jedinica.

Prevlast u vazдушnom prostoru značila je mnogo i za naše vazduhoplovne jedinice:

- baziranje je bilo bezbedno, uopšte nije bilo organizovanog vazdušnog napada na naše aerodrome;
- praćenje jurišnih i lovačko-bombarderskih aviona lovačkom avijacijom, uglavnom, nije bilo potrebno, pa su i lovački avioni (»spitfajeri« i »jakovi«) upotrebljeni za napad ciljeva na zemlji;
- sloboda dejstva nad ciljem - ukoliko nije bilo jake protivavionske vatre, omogućavala je preciznije dejstvo i duže zadržavanje nad ciljem. Treba istaći da je protivavionska zaštita nemačkih jedinica u većini slučajeva bila vrlo jaka i precizna i da su od nje stradali, uglavnom, svi naši poginuli vazduhoplovci, i
- na borbene zadatke smo mogli da upućujemo i mlađe pilote, kojima je front bio školski i borbeni poligon.

Učešće naših ratnih saveznika u rešavanju problematike vezane za vazduhoplovstvo na našem ratištu može se podeliti na dve delatnosti: prva, pomoć u formiranju Vazduhoplovstva NOVJ, i druga, sadejstvo savezničkog vazduhoplovstva u borbi za prevlast u vazduhu, posrednoj i neposrednoj vatrenoj podršci jedinica NOVJ i vazдушnom transportu u cilju snabdevanja i evakuacije.

Do rešavanja prvog i drugog pitanja, što je bilo u potpunoj zavisnosti od stava odgovarajućih vlada prema NOB-i u Jugoslaviji, došlo je onda kada je bilo potpuno jasno da rat - koji vodi Tito u Jugoslaviji u interesu vojne strategije antihitlerovske koalicije, jer se podrškom NOVJ savezniku, koji je na svome frontu blokirao tridesetak neprijateljevih divizija - smanjuje neprijateljev potencijal koji bi se, inače, našao na istočnom, zapadnom ili italijanskom frontu. Znači, angažovanje saveznika u rešavanju ovih, kao i ostalih pitanja vezanih za NOR i NOVJ posledica su realne ocene o korisnosti ovih investicija, a bez velikih sentimentalnosti i ideoloških primesa i to u meri koliko su smatrali da je potrebno da uspešno obavimo svoje savezničke obaveze.

Ne isključujem i izvesne objektivne poteškoće u rešavanju naših zahteva, pa i nerealne ocene s jedne i druge strane. Činjenica ostaje da sami, bez savezničke pomoći za vreme rata ne bismo mogli da formiramo naše vazduhoplovstvo, niti da se radikalno obračunamo sa neprijateljevom avijacijom što bi imalo za posledicu znatno nepovoljniju vazduhoplovnu situaciju i veće probleme u dejstvima naših kopnenih i pomorskih jedinica. Kao što je već ranije rečeno, dejstva savezničke, naročito strategijske avi-

jacije prouzrokovala su širom zemlje mnoga nepotrebna rušenja i brojne žrtve civilnog stanovništva.

Nekim, pomalo gorkim istinama, ne želim da umanjim veliko požrtvovanje mnogo stotina savezničkih i naših vazduhoplovaca, koji su svesno u zajedničkoj borbi protiv nacio-fašističkog neprijatelja na jugoslovenskom prostoru izvršili hiljade i hiljade ratnih zadataka,⁴¹ sa kojih se mnogi više nisu vratili. Posebno ističem hrabrost i požrtvovanje posada anglo-američke i sovjetske transportne avijacije, čijom odvažnošću je spašeno 12.587 života naših ranjenika, bolesnika i onih koji su se našli u zbegu. Nisam siguran da smo tim jedinicama nebeskih visina - savezničkim i našim, dali ono priznanje koje su svojim doprinosom zaslužili.

Ove godine proslavljamo 40-godišnjicu pobeđe nad najvećim zlom u istoriji čovečanstva - Hitlerom i njegovim satelitima, koji je spremao mrak celom naprednom svetu. I umesto da nam strašni milioni izginulih ljudi budu opomena da mislimo i delamo pameću razboritih i humanih ljudi, nad nama se nadvila strašna pretnja atomskih sila i rata zvezda, koji bi bio kraj za sve nas, ali i za crvene i bele zvezde. Neshvatljivo je da najodgovorniji ljudi svetske politike nisu svesni kakvu opasnu i groznu igru vode. Dok žalosnom smrću od gladi nestaju milioni ljudi, ulažu se milijarde i milijarde širom sveta u trku naoružanja u hladnom ratu za prevlast na zemlji, vazduhu i svemiru. Ne zaboravljamo zajedničke napore za pobeđu pre 40 godina - to je dobro, ali je još važnije da gledamo napred, da se brinemo kako ćemo pomoći napretku čovečanstva, a ne kako ćemo uništiti svet.

⁴¹ Prema nedovoljno proverenim podacima saveznička i naša avijacija izvršila je na jugoslovenskom ratištu ukupno oko 23.000 ratnih zadataka, od toga avijacija NOVJ oko 3.000.

Težište borbenih dejstava Ratnog vazduhoplovstva u završnim operacijama za oslobođenje zemlje '

General-pukovnik Božo Lazarević¹

Poznato nam je da je trebalo da prođe dugo vremena da Saveznici shvate i priznaju značaj i veličinu naše borbe protiv fašizma. Dugo je naš doprinos pripisivan onima koji su svim snagama pomagali okupatorima naše zemlje. U tom periodu nije se moglo ništa uraditi za razvoj vazduhoplovstva.

Tek onda kada su Saveznici priznali našu borbu i nakon dugih pregovora sa njima, stekle su se mogućnosti za stvaranje našeg vazduhoplovstva. Istina, ni tada još nisu bili sazreli uslovi da se RV razvije na našoj teritoriji, pa smo bili prinudeni da to činimo na savezničkim.

Posle kapitulacije Italije, 9. septembra 1943, bez objave mobilizacije masovno su pristizali novi borci u naše jedinice. Tako je naša NOVJ veoma brzo narasla, postojeće jedinice su se popunjavale i formirale se nove do strategijskih sastava. Operacije naše Jugoslovenske armije, posebno posle formiranja, uzimale su takav zamah da se oslobađaju ne samo pojedini krajevi nego i čitave teritorije.

Dakle, Jugoslovenska armija je posebno izrastala u strategijski faktor značajan ne samo za našu zemlju već i za Saveznike. Ona je, posle oslobođenja Makedonije, Srbije, delova Dalmacije, Crne Gore i Hercegovine uspostavila neprekidni front između reka Dunava i Drave do Jadranskog mora. Time je Jugoslovenska armija samostalno držala deo strategijskog obruča oko Nemačke. Ona je imala ulogu ne samo da sopstvenim snagama i sredstvima oslobodi svoju zemlju već i da kao udarna snaga, na opštem pravcu -Beograd-Zagreb-Ljubljana-Beljak, olakša i obezbedi operacije 3. ukrajinskog fronta u Mađarskoj i anglo-američkim snagama u Italiji.

Kada je uspostavljen neprekidni front od reke Drave do Jadranskog mora i formirane 1, 2, 3 i 4. armija i vazduhoplovstvo je bilo već snažno i u okviru Armije, predstavljalo važan faktor za uspešan ishod svakog boja, operacije i strategijskog zamaha za oslobođenje zemlje. Bilo je ne samo sposobno da podržava kopnene i pomorske snage u bojama i operacijama, već i da samostalno izvršava zadatke kao što su: strategijsko izvidanje, borba protiv neprijateljske avijacije za izvojevanje prevlasti u vazduhu, tučenje neprijatelja na koncentracijskim prostorima i komunikacijama van operativnog zahvata naših snaga na zemlji i moru, tučenje neprijateljskih

¹ Izlaganje na okruglom stolu »Vazduhoplovstvo u strategiji NOR-a« u Zemunu, 21. marta 1985.

-> Pukovnik, komandant Grupe vazduhoplovnih divizija, narodni heroj Jugoslavije, sada general-pukovnik u penziji

aerodroma. Štab vazduhoplovstva NOVJ, jedinice i ustanove Grupe vazduhoplovnih divizija, dve eskadrole u sastavu engleskog kraljevskog vazduhoplovstva (RAF), Eskadrila za vezu VŠ, Eskadrila 5. korpusa i Transportna grupa (u čiji je sastav ušla kasnije Eskadrila za vezu VŠ) predstavljali su moćnu snagu. U sastavu vazduhoplovnih jedinica bilo je oko 310 aviona.

Ovim avionima je izvršeno ukupno 10.270 borbenih i letova³¹ za vezu i transport ljudstva i materijala. Tome treba dodati i to da smo tada predstavljali četvrtu vazдушnu silu u savezničkom taboru (iza SSSR, SAD i Velike Britanije).

Naporima za stvaranje što snažnijeg vazduhoplovstva treba dodati školovanje vazduhoplovnih stručnjaka za dva kompletna vazduhoplovna puka u SSSR. Uz obučavanje pilota, štabnih oficira i specijalista ratnih profila, dobijen je kompletan letaćki i drugi materijal. Pukovi su, septembra 1945, preleteli u Jugoslaviju i tako popunili već brojne vazduhoplovne jedinice i ustanove raspoređene po aerodromima širom Jugoslavije. Pored toga, u SSSR su početkom 1945. upućena 1122 omladinca na školovanje za razne vazduhoplovne specijalnosti.

U toku rata urađeno je i izgrađeno više od 60 operativnih aerodroma u svim krajevima naše zemlje. U prvo vreme služili su za sletanje, prihvat i poletanje savezničkih transportnih aviona, koji su donosili materijal i evakuisali ranjene i bolesne do savezničkih zdravstvenih ustanova. Kasnije, u vazдушnim operacijama za oslobođenje zemlje ovi aerodromi su služili za baziranje naših eskadrila, pukova i divizija.

Stvaranje vazduhoplovstva za vreme rata i revolucije 1941-1945. povezano je sa stvaranjem drugih vidova i rodova naše armije. Inicijatori i organizatori stvaranja vojnih jedinica, a u sklopu njih i vazduhoplovstva, bili su vrhovni komandant Tito i Centralni komitet Komunističke partije Jugoslavije. Oni su, na osnovu situacije i prilika u određenim periodima, na vreme i pravilno ocenjivali elemente za preduzimanje političkih, diplomatskih, materijalnih, kadrovskih i organizacionih akcija za proširenje i modernizaciju Armije, a u tom sklopu i vazduhoplovstva. Napori partije i druga Tita o tom bitnom elementu za uspešan ishod revolucije, praktično su primenjeni još u španskom građanskom ratu 1936-1939. Tamo se borilo, ginulo i kalilo oko 1660 Jugoslovena. Naša Partija ih je slala da pomognu španskom narodu u borbi protiv fašizma, ali i da stiču borbena i politička iskustva. Partija nije zaboravila ni vazduhoplovce: piloti Boško Petrović, Sreten Duđić i Jovan Mirilov poginuli su u vazдушnim borbama protiv fašističkih pirata. Viktor Jazbišek je poginuo prilikom prebacivanja u domovinu, a samo je Josipu Križaju uspelo da se vrati u zemlju. Tako je naše vazduhoplovstvo ostalo, za razliku od drugih vidova, bez pomoći ovih asova i junaka, revolucionara i komunista.

Po dolasku druga Tita za generalnog sekretara Komunističke partije preduzimaju se intenzivne mere za prodor u redove vojske bivše Jugoslavije. Takav rad Partije nailazio je na odziv, naročito među mladim oficirima. Već 1939 napredni vazduhoplovni oficiri BJV u Zagrebu, na aero-

³¹ U letove nisu uračunati oni koji su izvršeni za obuku i preobuku naših letaća. Njih je bilo mnogo. Na primer, za preobuku pilota lovaca i jurišnika u Grupi vazduhoplovnih divizija izvršeno je 20.070 letova u trajanju 3.402 sata. Podaci koliko je izvršenih letova za preobuku naših letaća u zemlji i inostranstvu nalaze se u Vojnoistorijskom institutu JNA.

dromu Borongaj, formiraju svoju partijsku ćeliju. To je bilo veoma značajno jer se preko njih lakše i brže vršio uticaj na oficire i podoficire, naročito u vazduhoplovnim garnizonima.

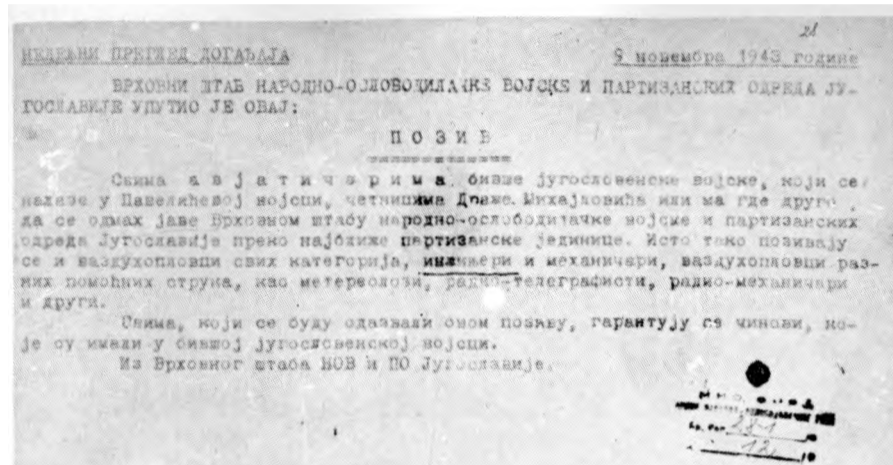
Za razvoj vazduhoplovstva u toku rata važno je bilo i to što je Partija, još početkom 1941, uspostavila veze sa jednim brojem avijatičara-oficira i podoficira NDH. Tako je, već krajem 1941, dva aviona trebalo da prelete iz Rajlovca na aerodrom kod Sokolca. Otkrivanje avijatičara i druga neprijateljska ofanziva omele ovu akciju. Zasluga Partije je i preletanje Franje Kluza i Rudi Čajevca i njihovih drugova iz Banja Luke na slobodnu teritoriju. S druge strane ovo je bio jedan od težih udaraca Pavelićevoj NDH. Vazduhoplovstvo NDH je počelo da se osipa naročito posle kapitulacije Italije. Preleti na slobodnu teritoriju nisu bili masovni, već pojedinačni. Preletalo se čak i borbenim avionima. Ovde treba dodati predaju našim jedinicama vazduhoplovnog garnizona u Zalužanima. To je bilo septembra 1944. kada su naše snage zauzele Banja Luku. Od zarobljenih avijatičara NDH i zaplenjenog letaćkog, pogonskog, ubojnog i tehničkog materijala formirana je eskadrila 5. udarnog korpusa. Interesantno je napomenuti daje ova eskadrila egzistirala do kraja rata izvršavajući ratne zadatke avionima koji su tada zaplenjeni.

Za stvaranje Ratnog vazduhoplovstva i modernizaciju Armije ilustrativan je deo iz govora druga Tita 29. novembra 1943. u Jajcu na Drugom zasedanju AVNOJ-a. On je tom prilikom, između ostalog, rekao: »Razumije se, nama je danas potrebno teško suvremeno naoružanje kao što su tenkovi i avioni. Vrhovni štab postavio je pitanje isporučivanja našoj vojsci teškog suvremenog naoružanja - tenkova, avijacije i drugo, kao i stvaranje avionske i pomorske baze u Italiji«.

Kako su sazrevali uslovi za stvaranje vazduhoplovstva, Vrhovni štab je odmah reagovao i preduzimao praktične mere. Tako je, već septembra 1943, formirano Vazduhoplovno odeljenje VŠ, 9. novembra upućen je poziv vazduhoplovcima, a 14. oktobra 1943. formirana je Prva vazduhoplovna baza NOV i POJ. Ona je imala zadatak da prikuplja avijatičare i da sa njima vrši obuku u letaćkim i drugim delatnostima. Međutim, baza nije dugo ostala u Livnu i Glamoču. Šesta neprijateljeva ofanziva onemogućila je njen rad, pa je tako bila prinudena da nastavi aktivnost na tlu južne Italije.

Poziv vazduhoplovcima je usledio 9. novembra 1943, a objavljen je preko Radio-stanice »Slobodna Jugoslavija«. Poziv se odnosio na vazduhoplovce u redovima NDH, među četnicima Draže Mihailovića i na vazduhoplovce BJV na Srednjem istoku, kao i sve one koji nisu pripadali kvislinškim formacijama. Dopro je i do vazduhoplovaca u zarobljeničkim logorima. Ovako demokratičan poziv bio je u saglasnosti sa našom politikom od početka ustanka, a ona je bila usmerena na to da se borba proširi na sve slojeve i elemente i da primi u svoje redove sve koji iskreno žele da se bore za slobodu zemlje protiv okupatora i njihovih domaćih pomagača.

Odziv vazduhoplovaca bio je izvanredan. Masovno su pristizali iz svih krajeva zemlje i iz inostranstva. Oni su se ubrzo na radnim mestima, u školama i na kursivima pokazali kao veliki entuzijasti, bilo da su došli iz naših operativnih jedinica, ili iz drugih sredina. Brzo su savladivali materiju jer su željeli da što pre uđu u borbeni stroj. Većini starih stručnjaka je uspevalo da se, posle 20 dana preobuke, uključe u borbene redove i us-



Poziv 15 A'017 / #OJ upućen avijulčurima

pešno izvršavaju borbene zadatke. S pravom se tvrdi da su iskusniji avijatičari presudno uticali na što brže formiranje jedinica i ustanova i njihovo gotovo munjevito uključivanje u borbu protiv neprijatelja.

Stvaranje Vazduhoplovstva NOVJ (JA) za vreme rata i revolucije, naravno nije bilo moguće bez pomoći Saveznika. A pomoć je usledila posle sastanka Staljina, Ruzvelta i Čerčila početkom decembra 1943. u Teheranu. Tada je usvojena odluka koja je značila prihvatanje NOV pod Titovom komandom i priznavanje kao savezničke armije. U to vreme Vrhovni štab je preduzeo mere za dodelu vazduhoplovnog materijala i preobuku avijatičara.

Zapadni saveznici su ubrzo, posle Teheranske konferencije, počeli da dejstvuju iz vazduha po ciljevima na teritoriji Jugoslavije. Oni su to radili na osnovu odluka u Kvebeku i Teheranu i posle dogovora između maršala Tita i Čerčila u Kazerti, 6-11. avgusta 1944. U tu svrhu bile su određene Balkanske vazduhoplovne snage (Balkan Air Force-BAF). Te snage su, uglavnom nezavisno od naše kopnene vojske, dejstvovale po komunikacijama i važnim saobraćajnim čvorovima, uglavnom da bi sprečile prevoz nemačkih trupa i materijala iz Grčke, koje su pojačavale snage u Italiji. Krajem juna 1944. u većini štabova naših korpusa i pri glavnim štabovima NOV i POJ nalazile su se savezničke misije i oficiri za vezu sa avijacijom. Oni su imali zadatak da usklađuju borbena dejstva BAF-a sa operacijama jedinica Narodnooslobodilačke vojske i da pomognu prihvatu savezničkih transportnih aviona na aerodromima i materijala koji je bacan iz vazduha.

Saveznička avijacija, a od početka dejstava i naša, ostvarila je vazдушnu prevlast nad teritorijom Jugoslavije. Već od početka 1944. neprijateljeva avijacija je imala podređenu ulogu i uvek je bežala pri pojavi savezničkih i naših aviona.

Naše eskadrole u sastavu RAF-a i Grupa vazduhoplovnih divizija dale su veliki doprinos kopnenoj vojsci i mornarici u tučenju, zarobljavanju i proterivanju neprijatelja i oslobađanju zemlje. Sastav 1. i 2. eskadrole

1
I. OBLASTI ZAŠTITE I UGOVORU DOKTORA BRUČIĆA
I PISAMA UPUĆENIH OD STRANI KOMANDANTU MAAF I MARŠALU TITA

- 1/ Jugoslavenske osovije utaju u MAF sa ciljem da se ne osobi na formiranje Jugoslavenskih osovija.
- 2/ Ovo osovije potčinjeno je MAF-u u disciplinskom, administrativnom i operativnom pogledu.
- 3/ Obavljaju službu u MAF-u traje sve dok to komandant NOV osovija i dok ga ne postave pod svojom neposrednom komandom.
- 4/ Na službi u MAF-u ove osovije uživaju ista prava kao i pripadnici MAF-a.
- 5/ Ovo osovije imaju pravo da nose Jugoslavenske partizanske uniforme na pripadajućim činovima, a osim toga nose i položajne činove MAF-a sve dok osovija ne postane samostalna.
- 6/ Avioni Jugoslavenskih osovija nose samo Jugoslavenske oznake sigurnosti /partizanske/.
- 7/ Ovo osovije polaze zaletvu samo maršalu TITU i narodima Jugoslavije.
- 8/ Dok ne osovije određene položaje na službi u MAF-u u pogledu plate stavlja se na najniži oficirski čin, a podoficiri na najniži vojnički čin. Osovija, čim pojedinci dobiju svoj raspored u MAF-u dobivaju čin odgovarajućih i pripadajućih prava položaju na koji su postavljeni.
- 9/ Za mogućnosti raspoređivanja osovija u Jugoslavensku osoviju isto će biti započeto u jedinicama MAF-a ukoliko neće biti na školovanju.
- 10/ Za zahtjevu maršala TITA ovo ljudstvo neće biti raspoređivano na službu van Jugoslavije.
- 11/ Pravo na raspored ovog ljudstva na terenu služe pripada MAF-u.
- 12/ U vojnom ljudstvu koje je pripadalo MAF-u vodiće službu sigurnosti određeni sastavnik NOV koji će se nalaziti pri MAF-u u svrhu zaštite svih pitanja obznan i formiranja Jugoslavenskih osovija.

12/11/54
M. A. F. A.
M. A. F. A.
M. A. F. A.

I: (HI glavnih lačaka i: ugovoru, dopunu ugovora i pisama upućenih od strani komandantu MAAF i maršala Jugoslavije Tita

NOVJ školovan je i borbeno osposobljen na teritorijama Libije i Egipta. Operativno i disciplinski ove eskadrile su bile potčinjene RAF-u ali su borbene zadatke izvršavale isključivo na teritoriji Jugoslavije, i to u Bosni i Hercegovini, Hrvatskoj, Sloveniji, Crnoj Gori i nad Jadranskim morem. Bazirale su se na aerodromima Kane (Italija), Vis i na operativnim aerodromima kod Zadra.

Većinu borbenih zadataka 1. eskadrila NOV je, do oktobra 1944, izvršavala bez neposredne veze sa našim jedinicama na kopnu i moru. Ona je širom Jugoslavije tukla one ciljeve koji su više odgovarali BAF-u, komunikacije i saobraćaj na njima. Tek od oktobra obe eskadrile su težište borbenih dejstava usmerile za podršku operacije 8. korpusa, odnosno 4. armije i pomorskih snaga. U sklopu direktive o nastavljanju ofanzive operacija za konačno oslobodenje zemlje, Štab 4. armije je izdavao zadatke 1. i 2. eskadrili NOVJ.

Zbog toga što su eskadrile bile operativno i disciplinski potčinjene britanskim vazduhoplovnim komandama, naši štabovi viših kopnenih jedinica nisu stekli iskustva u upotrebi i zajedničkim dejstvima suvozemnih snaga i avijacije. To je zbog toga što sa eskadrilama nisu imali neposredne veze, a ni prava da ih angažuju bez sporazuma sa komandom BAF, osim donekle u mostarskoj operaciji, u operacijama za oslobodenje Bihaća i ostrva Krka, Raba, Paga i angažovanje u ofanzivnim operacijama 4. armije kroz Liku i Istru, eskadrile nisu dejstvovale po pozivu sa komandnih mesta naših kopnenih jedinica. A i kad je upućen, eskadrile su dejstvovale sa zakašnjenjem u odnosu na momentalne potrebe kopnenih jedinica. To je bilo zbog toga što su zahtevi divizija i brigada išli preko korpusa i armija, a potom na BAF i komandu vinga i tek onda zahtev je prenošen na eskadrile. Tako se gubilo vreme i neminovno nastajale promene u situacijama i potrebama za pomoć avijacije.

Bez obzira na sve teškoće eskadrile su dale svoj doprinos u oslobodenju zemlje. Naši borci i starešine širom zemlje sa oduševljenjem su pozdravljali avione sa crvenom petokrakom zvezdom, koji su tukli neprijatelja na zemlji i moru i progonili neprijateljeve avione. Pojava naših aviona snažno je delovala na podizanje morala boraca i stanovništva. Letački i tehnički sastav eskadrila stekao je veliko iskustvo u pripremi i izvršavanju borbenih zadataka, kao i u čuvanju i održavanju letaćkog i drugog materijala.

Ugovor sa vladom SSSR o dodeli vazduhoplovnog i drugog materijala Jugoslaviji, potpisao je, takođe drug Tito u Moskvi, septembra 1944. Po tom ugovoru Jugoslaviji je dodeljeno, između ostalog, 252 borbena aviona, 437 automobila, 57 traktora. Upravo dobili smo opremu i naoružanje za dve letачke i jednu pozadinsku diviziju, koje su se već 1. novembra 1944, nalazile na operativnim aerodromima i bazama širom Banata, Bačke i Srema, na kojima se odvijala mukotrpa preobuka naših ljudi, kao i prijem materijala.

Mi smo tada formirali Štab Grupe vazduhoplovnih divizija, dva štaba divizija, jednu oblasnu vazduhoplovnu bazu, šest vazduhoplovnih pukova, pet bataljona aerodromske službe, auto-transportni bataljon, inženjerijski bataljon, tri čete veze, pet aerodromskih tehničkih četa, evakuacionu čet, bateriju i čete PA-topova i mitraljeza, kao i skladišta tehničkog, ubojnog i intendantskog materijala.

PROTOKOL SASTANKA CORZANCO 12. MARTA 1944. god. U Vrhovnom

STANU NARODNO-OSLOBODILAČKE VOJSKE I PARTIZANSKIH ODREDA

JUGOSLAVIJE

Prištini:

Marsal Jugoslavije TITO, Vrhovni komandant NOV i POJ i
pretsednik Nacionalnog komiteta
narodnog oslobođenja Jugoslavije
Brigadni general MALLER, šef Savezničke vojne misije pri
Vrhovnom štabu NOV i POJ
Pukovnik PIRC, šef Vazduhoplovnog otdjela pri V.S. NOV i POJ
Komandant vazduhoplovnog puka (Wing-commander SELBY),
vazduhoplovni oficir sa vešću pri
Savezničkoj vojnoj misiji

Predmet:

Obuka jugoslovenskih pilota i ostalog vazduhoplovnog
osoblja i formiranje jugoslovenskih lovačkih i bombarderskih
eskadrila od strane britanskog kraljevskog vazduhoplovstva.

Posle diskusije između marsala Tita i generala Maklona
o detaljnim odnosnim pitanjima, pukovnik Selby iznio je pro-
gram obuke u britanskoj RAF. Na osnovu toga desio se sporazumno
do sledećih odluka:

1.) Da pukovnik Selby na vreme boravka u Egipatu nastoji
da se postojeći program vazd.obuke u RAF po mogućnosti i u
sporazumu sa Vrhovnom komandom RAF prilagodi specijalnim
potrebama jugoslovenskog osoblja i da se uhrza tako da bi
se što pre moglo formirati jugoslovenske eskadrile.

2.) Od prikupljenog osoblja odmah izdvojiti naj sposobnije
pilote i potrebne stručne osoblje koje će kao prve doći u obzir
za formiranje lovačke eskadrile a ostale osoblje rasporediti
na obuku po raznim stručnim školama prema njihovoj pilotskoj
i stručnoj sposobnosti.

a.) Sposobni piloti i stručne osoblje, uključujući tu
i osoblje bivšeg Jugoslovenskog kraljevskog vazduhoplovstva
koje se već nalazi na Srednjem Istoku treba isto tako utvrditi
u osoblje za formiranje prve eskadrile i oni će služiti kao
osnovni kadar u eskadrili i kao nastavno osoblje za ostale
pilote i pomoćno osoblje.

b.) Piloti koji nisu sposobni za pilote-lovce a sposobni
su za bombardere upućeni se u bombardersku školu i sa istima
će se posle završene, škole i paralelne obuke ostalog potrebnog
stručnog osoblja (izviđača, radio-telegrafista, strelaca),
obrazovati kompletne bombarderske ekipe. Ove ekipe biće upućene
na dalju borbenu obuku u engleske bombarderske eskadrile prema
rasporedu RAF.

Pukovnik Selby uzima na sebe da kasnije izdejstvuje kod
Vrhovne komande RAF formiranje jugoslovenskih bombarderskih
eskadrila kada sa to bude dovoljno sposobljenih ekipa.

3.) Po zahtevu marsala Tita imaju se oni piloti koji
nemaju operativne sposobnosti, obuciti kao piloti u eskadrilama
za vezu sa naredite jugoslovenske potreba i koji će posle
završene obuke u tu svrhu biti upotrebljeni.

Pukovnik Selby je izneo da se obuka ovih pilota može
izvršiti ali da se upotreba istih posle završene obuke na
aerodromima u Jugoslaviji ne može ostvariti pod jugoslovenskom
upravom dok se ne osigura potrebna bezbednost i s-nabavljnje
istih o čemu će se kasnije doneti utasnjenje.

d.) Pomoćno osoblje biće određeno prema stručnosti i osposobljeno u britanskim jedinicama i nakon toga raspoređeno u novo-formirane jugoslovenske eskadrile kada za to budu osposobljene.

3.) Najbolji piloti letci iz eskadrila biće privremeno upućeni na trenazu u britanske eskadrile u cilju sticanja potrebnog borbene iskustva da bi posle poslužili kao osnovni komandni i nastavnički kadar u eskadrili za nove pilote koji budu pridodati. Oni bi u eskadrilama bili vođe pojedinih odeljenja eskadrile. Da se ovaj postupak usvoji pukovnik Selby preduzeće potrebne korake kod Vrhovne komande RAF zajedno sa pukovnikom Pireos kad stigne u Egipat.

4.) Oni piloti kojima je potrebna duza obuka biće naknadno raspoređeni u eskadrile kao naknadna popuna ciz sa te budu osposobljeni.

5.) Kad novo-formirana eskadrila bude osposobljena za operacije ona ce biti dodeljena u sastav jednog britanskog puka i uvek ce biti raspoređena na jedan takav aerodrom s kojeg ce moći da vrši operativne zadatke u Jugoslaviji. Ona ce biti podređena u administrativnom i operativnom pogledu britanskom RAF ali tako da joj zadaci po mogućnosti uvek budu određivani nad teritorijom Jugoslavije.

Operativni zahtevi od strane Vrhovnog staba NOV i POJ biće dostavljani preko komande RAF u cizim je rukama nadležnost određivanja zadatka ovoj eskadrili.

6.) Administrativno, tehničko, i taktičko osoblje biće u eskadrili privremeno udvostručeno britanskim osobljem koje ce se povuci odmah ciz se komanda RAF bude uverila da je jugoslovensko osoblje osposobljeno za samostalan život i rad.

7.) Osoblje ce u početku za vreme školovanja nositi engleske uniforme sa naročitim oznakama jugoslovenske nacionalnosti koje ce predložiti Vrhovni stab NOV i POJ u saglasnosti sa RAF.

Kada eskadrila bude formirana, onda ce sve osoblje eskadrile nositi propisnu jugoslovensku uniformu.

8.) Zahteva se da avioni jugoslovenske eskadrile nose oznaku jugoslovenske nacionalnosti koje su inace slične britanskoj oznaci, sa razlikom sto ce mesto okruglog pođiga u sredini biti crvena petokraka zvezda prema prilaznom obrascu.

9.) Celokupno tehničko snabdevanje materijalom i ostalim potrebama biće za jugoslovensku eskadrilu isto kao i za eskadrile RAF.

10.) Sve pripadajuće plate i primadležnosti u novcu oficira, podoficirski vojnici i cice u kasu eskadrile kojom rukuje komandant i odgovorni blagajnik koji su odgovorni za sva potraživanja nabavke i dugove osoblja eskadrile.

Ostale snabdevanje jugoslovenskog vazduhoplovnog osoblja biće isto kao sto je to normirano za engleske eskadrile.

11.) Zakletvu polaze jugoslovenske osoblje isključivo marsalu Titu i jugoslaviji i ni jednoj drugoj državi odnosno licnosti. Saglasnost po ovoj odredi treba da donese vrhovna komanda RAF posto saveznička vojna misija za to nije kompetentna.

12 mart 1944

Vrhovni komandant NOV i POJ,
marsal Jugoslavije

Šef Savezničke vojne misije,
brigadni general

BRITANSKOJ VOJNOJ MISIJI
kod Jugoslovenske armije

B e o g r a d

Ovlašten sam od Maršala Jugoslavije Tita da vam dostavim
sljedeće njegovo traženje.

1/ Da se 352. 351. skvadron i mehaničarska četa /sada
pričeta 201. Tingu/ sa celokupnim osobljem ispiše iz R.A.P-a i
stavi pod neposrednu komandu Maršala Tita do 15. maja tek. god.

2/ Od ovih jedinica formirati će se odmah zaseban Jugoslovenski
puk kao deo Jugoslovenskog Vazduhoplovstva pod komandom jugo-
slovenskog oficira koji će privremeno biti stacioniran R.A.P-u u
operativnom pogledu dok operacije na našoj teritoriji to zahtevaju.
Naš Komandant puka biće postavljen u najkraćem roku.

3/ Umoljava se da ovaj jugoslovenski puk ostaje i dalje
na snabdevanju sa hranom intendantskim i tehničkim potrebama kod
R.A.P-a, a sa vremenom biće snabdevan od Jugoslovenske armije
kao i ostali delovi naše armije odnosno Vazduhoplovstva.

4/ Umoljava se da celokupni materijal na upotrebi kod ovih
jedinica ostane Jugoslovenskom Vazduhoplovstvu na temelju najja i naj-
na.

5/ Da se 352. skvadron preoruča sa avionima Spitafire 9. i
351. skvadron sa avionima Spitafire 8.

6/ Da se ispisivanje ovog osoblja iz R.A.P-a kao i priprema
za samostalan život i rad ovog puka završi do 15. maja tek. god. jer
će toga dana sve pomenute osoblje biti pozvano da se vrati pod ne-
posrednu komandu Maršala Tita prema odredbama postojećeg ugovora.

Umoljava se Vojna misija da što pre odredi ovlašćenog pred-
stavnika R.A.P-a koji će sa Komandantom Jugoslovenskog Vazduhoplo-
vstva utanačiti sve potrebne detalje po ovim pitanjima.

KOMANDANT JUGOSLOVENSKE
VAZDUHOPLOVNE VOJNE
General-major

Dopis komandanta Jugoslovenskog vazduhoplovstva Britanskoj vojnoj misiji pri JA

Dislokacija jedinica i ustanova Grupe vazduhoplovnih divizija vršena je prema potrebama za što efikasniju podršku kopnenih snaga. Do prelaska u gonjenje neprijatelja od strane naše 1. 2. 3. i 4. armije, jedinice Grupe vazduhoplovnih divizija su bazirale i izvršavale borbene zadatke sa operativnih aerodroma u Sremu i Bačkoj, a kasnije su se prebazirale na aerodrom Mađarmečke (blizu Pečuja) kao i na aerodrom blizu Đurđevaca i Pleso kod Zagreba. Za podršku 3. korpusa u likvidaciji četnika i ustaša jedan deo naše avijacije, jačine do puka, prebaziran je na aerodrom Rajlovac.

Grupa vazduhoplovnih divizija bila je operativno potčinjena Generalštabu JA, a imala je zadatak da podržava operacije 1. 2. i 3. armije, a kasnije do 25. maja 1945 i 3. korpusa u likvidaciji četnika i ustaša u Bosni. Bobena dejstva su izvođena na teritoriji Hrvatske, Bosne i Slovenije do

МИНИСТАРСТВО НАРОДНЕ ОДБРАНЕ
ДЕМОКРАТСКЕ ФЕДЕРАТИВНЕ ЈУГОСЛАВИЈЕ
Стр.пов.бр.46/1945 г.
15 марта 1945 г.

По указаној потреби службе

ПОСТАВЉАМ

Оперативни штаб за групу ваздухопловних дивизија
у следећем саставу:

- Командант пуковник Лазаревић Божо.
 - Полит.комесар Момчиловић Лубомир.
 - Начелник штаба пуковник Улепић Зденко.
- Одређени штаб ће одмах преузети дужност.

МИНИСТАР НАРОДНЕ ОДБРАНЕ
Маршал Југославије



ШТАБ ВАЗДУХОПЛОВНЕ

Стр. пов. бр. 400

*Surcdba Ministarstvu narodne odbrane o postavljanju sastava Operativnog štaha
Grupe vazduhoplovnih divizija*

linije: Maribor, Dravograd, Novo Mesto, Karlovac, Jajce, Kalinovik, Ščepan Polje.

Ova dejstva su izvođena u uslovima apsolutne nadmoćnosti u vazduhu. Tako su jedinice naših armija bile potpuno pošteđene od neprijateljevih dejstava iz vazduha. Naša lovačka avijacija nije imala prilike da vodi vazdušne borbe, jer se neprijateljeva nije pojavljivala. Zato su svi lovci upotrebljeni za izviđanje i tučenje objekata na zemlji.

Borbena delatnost vazduhoplovnih jedinica došla je do izražaja na savsko-panonskom pravcu od početka novembra 1944. do 25. maja 1945.

U tom periodu izvršeno je 6666 borbenih letova u trajanju 6376 časova. Otišlo bi se daleko u širinu ako bi se opisivali pojedinačno izvršeni borbeni zadaci. Takvi detalji mogu se naći u brižljivo vođenim dokumentima, koji se čuvaju u arhivu Vojnoistorijskog instituta, a dato ih je dosta i u delima pojedinih autora. Zato bih se ograničio na neke momente u kojima je vazduhoplovna delatnost došla do punog izražaja.

Težište borbenih dejstava vazduhoplovnih jedinica u januaru bilo je na podršci 1. armiji. Kako je poznato ona je tada vodila borbe za suzbijanje neprijateljevih protivnapada i za konsolidaciju odbrambenih položaja. Krajem januara i u februaru, veći broj borbenih letova izvođen je kao pomoć 1. i 2. armiji, kad su se sukobljavale sa jakim neprijateljskim snagama na teritoriji Bosne, odnosno sa jedinicama nemačke grupe armija »E«, koje su odstupale iz Grčke i Albanije i svim silama težile da se prebace u Slavoniju preko mostova kod Brčkog i Slavenskog Broda. Težište borbenih dejstava Grupe vazduhoplovnih divizija u martu bilo je na pomoći jedinicama 3. armije, koja je imala zadatak da spreči neprijatelja u forsiranju reke Drave i da mu omete uspostavljanje mostobrana kod Valpova i Donjeg Miholjca. Pošto u tome nije uspela, nametnuo joj se novi zadatak da likvidira uspostavljeni mostobran neprijatelja. U živom sećanju su mi borbe oko mostobrana u Baranji i pogibija majora Milana Malnarića komandanta 423. jurišnog puka.

U periodu od 1. aprila do 25. maja 1945. jedinice Grupe vazduhoplovnih divizija pružale su pomoć našim kopnenim snagama u pripremi za ofanzivne operacije u probojima odbrambenih položaja, u gonjenju neprijatelja do konačnog isterivanja iz zemlje. One su u periodu priprema 1. 2. i 3. armije od 1. do 12. aprila, vršile izviđanja, dejstvovala po komunikacijama, živoj sili i tehnici neprijatelja na položajima i otpornim tačkama i naseljenim mestima i rušile prelaze preko reka. Izviđanje se vršilo svakog dana. Pred frontovima 1. i 3. armije foto-izviđanjem i osmatranjem iz vazduha otkrivena je taktička i operativna dubina neprijateljevog borbenog poretka. Detaljno su izviđane komunikacije i saobraćaj na deonicama Osijek - Koprivnica, Našice - Slavonski Brod, Bosanski Brod - Dobojski - Sarajevo. Prikupljeni podaci izviđanjem dostavljani su štabovima 1. 2. i 3. armije i Generalštabu JA, a koristili su ih i štabovi vazduhoplovnih divizija. U pripremnom periodu jedinice Grupe vazduhoplovnih divizija su svakodnevno dejstvovala na prostoru do linije Donji Miholjac-Našice-Brod-Dobojski i na tom prostoru tukle neprijatelja iz vazduha na suvozemnim i železničkim komunikacijama, u naseljenim mestima, logorima i mestima koncentracija.

U periodu proboja neprijateljevog fronta i ofanzivnih operacija 1. 2. i 3. armije od 12. aprila do završetka rata i oslobođenja zemlje jedinice Grupe vazduhoplovnih divizija su izvršavale borbene zadatke prema »Direktivi Generalštaba o konačnom oslobođenju« od 9. aprila 1945 i planu sadejstva između avijacije i kopnenih snaga, a kasnije prema narednjima Generalštaba JA i zahtevima armija i toku ofanzivnih operacija.

Silinu udara vazduhoplovnih jedinica efektno ilustruju zbivanja na dan proboja neprijateljevih odbrambenih položaja od strane 1. i 3. armije. Na osnovu Direktive JA i plana sadejstva sa 1. i 3. armijom štab Grupe vazduhoplovnih divizija je detaljno razradio i konkretizovao zadatke pukovima za 12. april 1945. U toku dana bila su predviđena četiri izlaska



СЛУЖБЕНИ ЛИСТ

МИНИСТАРСТВА НАРОДНЕ ОДБРАНЕ
ДЕМОКРАТСКЕ ФЕДЕРАТИВНЕ ЈУГОСЛАВИЈЕ

ГОДИНА 1

АПРИЛ-МАЈ-ЈУНИ-ЈУЛИ 1945

БРОЈ 4-7

ПОХВАЛА

После тродневних огорчених борби наше трупе пробиле су јако утврђене непријатељске положаје на сремском фронту, форсирале реку Драву и Дунав на сектору од Борова до Подравских Подгајаца — западно од Валпова, и реку Саву на сектору од Брчког до Орашја, сломиле отпор непријатеља и, напредујући на запад више од 50 километара, на јуриш заузеле и ослободиле градове: Винковце, Осијек, Вуковар, Валпово и Жупању. Осим тога ослобођено је више насељених места, међу којима: Товарник, Даљ, Оток, Борово, Церна, Стари и Нови Микановци, Чепин и Кошка.

Гоњење разбијеног непријатеља наставља се на широком фронту долином Саве и Драве према западу.

У овим борбама потучене су 41 и 11 немачка дивизија, 3 и 12 Павелићева дивизија и већи број самосталних немачко-усташких формација. У руке наших трупа пао је велики број заробљеника и огромне количине оружја и ратног материјала.

У извођењу ових победа нарочито су се истакле пешадиске, артиљериске, тенковске, инжењерске и коњичке јединице под командом генерал-лајтнанта Пека Дапчевића, генерал-лајтнанта Косте Нађа и генерал-мајора Милутина Мораче. Изванредну помоћ трупама на земљи пружила је наша авијација својим одличним садејством у току целог трајања операција.

Изражавам своју захвалност свима борцима и руководиоцима јединица које су извојевале ове сјајне победе.

Нека је слава палим јунацима за ослобођење наше отаџбине!

Смрт фашизму — слобода народу!

14 априла 1945 год.
Београд

ВРХОВНИ КОМАНДАНТ
МАРШАЛ ЈУГОСЛАВИЈЕ
Ј. Б. ТИТО с. р.

za svaki ispravan avion. Prvi je izvršen u 07.00, a drugi odmah posle prvog, a ostali u razmacima prema nastaloj situaciji.

U prvom udaru 12. aprila - zadatak pukova je bio da tuku sledeće ciljeve i objekte: - 111 - Osijek, Donji Miholjac, Našice; 112 - Tovarnik, Nijemci, Ilača, Šidski Banovci; 113 - Mohovo, Lovac Sotin; 421 - Bizovac, Petrijevce, Vladimirovce, Marjance, Vinogradce, Bošnjevce; 422 - Čakovce Ilaču, Šidski Banovci i 423 - Mohovo, Lovaš, Tovarnik i I linci.

U jednovremenom napadu blizu 200 aviona koji su tukli ubitačnim ubojnim sredstvima - bombama, raketama topovskim i mitraljeskim zrnima neprijatelj je u panici napuštao položaj bez nade da se može suprotstaviti udarima iz vazduha naših pukova i eskadrila.

Jedinice Grupe vazduhoplovnih divizija su podržavale ofanzivne operacije 1. 2. i 3. armije sve do konačnog oslobođenja zemlje 15. maja 1945. Vazduhoplovna podrška operacija naših armija u periodu od 12. aprila do 15. maja bila je promenljivog intenziteta. Do 21. aprila podrška jedinica 1. i 3. armije bila je intenzivna, a dalje je zavisila od brzine prebaziranja na operativne aerodrome bliže frontu. Intenzitet podrške pojačan je od 25. aprila, kada smo uspeali da pojedine pukove prebaziramo na operativne aerodrome kod Mađarmečke, a ubrzo posle toga, upravo 1. maja na aerodrome kod Đurđevca i po oslobođenju Zagreba na aerodrome kod Velike Gorice.

Borba protiv četnika i ustaša u istočnoj Bosni trajala je od 10. do 25. maja 1945. Pošto oko 8000 četnika pod vodstvom Draže Mihailovića, nije uspeo da se probije na zapad, bezglavo su se vraćali preko Banja Luke u pravcu Srbije i stigli na prostoriju Goražde - Foča - Šćepan Polje - Ulog. U isto vreme skupina od 3000 ustaša, takođe sprečena da pobjegne iz naše zemlje, zadržala se u uglu između reka Sava i Bosna, sa centrom u Odžaku. Za likvidaciju četnika i ustaša bio je određen 3. korpus JNA, a za njegovu podršku Štab Grupe vazduhoplovnih divizija odredio je 421. jurišni puk. Zbog toga je ovaj puk 9. maja prebaziran na aerodrom Rajlovac kod Sarajeva, a 21. maja na aerodrom Lačarak blizu Sremske Mitrovice.

Za uspešno sadejstvo i zajednički rad kopnenih i vazduhoplovnih jedinica predviđene su i ostvarene sve neophodne mere. Uspostavljene su čvrste veze između štabova armije i Grupe vazduhoplovnih divizija. To su bile višestruke veze; telefon, radio, kurir i avioni za vezu. Kod štabova armija su se nalazili vazduhoplovni oficiri sa pomoćnicima za vezu i navođenje. Vazduhoplovne formacije upućene na zadatke bile su dužne da se legitimišu kopnenim jedinicama i obratno. Preletale su liniju fronta preko određenih terena i u polasku i u povratku. Takva ulazna i izlazna vrata dobila su naziv »kontrolne propusne tačke«. Planove sadejstva su zajednički razrađivali štabovi kopnenih i vazduhoplovnih jedinica. U tu svrhu sja vazduhoplovni oficiri iz štaba grupe divizija odlazili u štabove armija. Često se istureno komandno mesto Štaba Grupe vazduhoplovnih divizija nalazilo u neposrednoj blizini štabova naših armija, pa je i to znatno doprinosilo uspešnom sadejstvu.

Naši letaći su izvršavali brojne i raznovrsne akcije. Prošli su kroz sve borbene zadatke sadejstva kopnene vojske i vazduhoplovstva. Naše vazduhoplovne jedinice svojim dejstvima u pomoći armijama doprinele su bržem i uspešnijem izvršavanju zadataka. One su neprijatelju nanosile velike gubitke, a smanjivale u sopstvenih trupa. Jurišnici i lovci su ispred boraca

u prvim linijama uništavali neprijateljeve tenkove, mitraljeska gnezda, otporne tačke i sve što je smetalo u brzem i efikasnijem napredovanju.

Do stupanja jedinica Grupe vazduhoplovnih divizija na polje boja starešine i štabovi kopnenih jedinica nisu imali iskustva u održavanju veza sa avionima u vazduhu, u traženju njihove pomoći, u zajedničkom planiranju borbenih dejstava i u drugim potrebama. Zahvaljujući tesnom sadejstvu u bojovima i operacijama i kopnene i vazduhoplovne jedinice su uspele da u zajedničkom borbenom radu steknu dragocena iskustva. Više komande i štabovi kopnenih jedinica u zajedničkom radu, naučile su da pravilno upotrebljavaju avijaciju i da njen doprinos cene kao veoma važan faktor u rešavanju svake borbe, boja i operacije.

Borbena dejstva Grupe vazduhoplovnih divizija bila su posebno značajna za naše letaćko i tehničko osoblje, za vazduhoplovne komande i štabove, za pozadinske organe, kao i za dalji razvoj vazduhoplovstva. U relativno kratkom periodu, naše tehničko osoblje naučilo je da pravilno rukovodi, zadržava i održava vazduhoplovnotehnički materijal. Letači su iz dana u dan sticali borbena iskustva i učili se na samom frontu - tamo gde se moglo najviše naučiti.

Komande i štabovi vazduhoplovnih jedinica, koji do tada nisu imali iskustva u borbenoj upotrebi avijacije, naučile su da pravilno daju predloge komandama kopnenih jedinica za upotrebu avijacije, da cene kopnenu i vazduhoplovnu situaciju i da pripremaju jedinice za borbeno dejstvo. One su shvatile ulogu i značaj, prebaziranje, uređenje aerodroma, kao i značaj i teškoće materijalnog snabdevanja u ratnim uslovima.

Ponosni smo na doprinos Vazduhoplovstva NOVJ (JA) u zajedničkim dejstvima, sa našom kopnomom vojskom i ratnom mornaricom, u razbijanju neprijatelja, njegovom isterivanju iz naše zemlje i oslobađanju Jugoslavije.

Mi stari želimo da današnje mlade generacije, u svim krajevima naše zemlje, prostudiraju kako se stvarala i kakav je značaj imala Armija za vreme rata i revolucije. Isto tako želimo da svaki građanin Jugoslavije shvati ulogu i značaj današnje Jugoslovenske narodne armije. Jer i u savremenim uslovima, kako u svetu tako i u našoj zemlji, njenoj ulozi i zadacima nema alternative.

Komandovanje i rukovođenje va zdu hop lovnim jedinicama”

General-pukovnik, Stevan Roglić²¹

Relativno dugo po stvaranju RV postojala je mala i po improvizovanim letelištima širom zemlje razbacana Partizanska avijacija sastavljena od pojedinačnih aviona i posada, bez oslonca na vazduhoplovne baze, bez sopstvenih skladišta ubojnih, pogonskih i drugih vazduhoplovnotehničkih sredstava, bez razradene koncepcije borbene upotrebe i mnogo čega drugog.

Kasnije, tokom 1944. godine, stvaraju se, i u inostranstvu i u zemlji, savremenije samostalne jedinice - 1. i 2. eskadrole NOVJ, Eskadrole za vezu Vrhovnog štaba i Eskadrole za vazduhoplovnu podršku 5. udarnog korpusa.

Ipak, RV je i tada bilo nerazvijeno, a njegovo kadrovska, vazduhoplovnotehničko i drugo obezbeđenje, izuzev dveju eskadrila koje su locirale u Italiji i donekle Eskadrole za vezu Vrhovnog štaba, vrlo delikatno i složeno. Otimanje aviona i preletanje posada avionima iz jedinog u našoj zemlji »nacionalnog« vazduhoplovstva - tzv. Nezavisne države Hrvatske i dovijanja na stotinu načina da se oni koliko-toliko održe u upotrebljivom stanju i snabdeju potrebnim materijalno-tehničkim sredstvima, bili su u ovom, kao i u prethodnom periodu, jedini način za opstanak RV. Sem toga, već posle kraćeg vremena i nekoliko izvršenih letova, avioni i druga sredstva su uništavani, letelišta onesposobljavana i napušтана, pa se čekala nova prilika za akcije.

Razumljivo je onda da se u takvoj situaciji nije mogla, a rekao bih, ni trebala, planirati borbena upotreba i razvoj avijacije iz jednog centra - Komande RV. Ovo utoliko pre što je od, 16. septembra 1943. postojao pri Vrhovnom štabu stručni organ - Vazduhoplovno odeljenje, koje je bilo kompetentno za rešavanje celokupne, inače, ne baš tako obimne i složene vazduhoplovne problematike.

Situacija se, međutim, ubrzo i suštinski izmenila. Naime, po oslobođenju Beograda, i sve povoljnijih vojno-političkih i ekonomskih prilika stvorenih u našoj zemlji i kod naših saveznika, sazrevaju uslovi za brži i svestraniji razvoj RV. Situacija je omogućavala, a operativni razlozi zahtevali da se, uz pomoć SSSR-a, stvori u našoj zemlji neophodna vazduhoplovna infrastruktura i solidni izvori snabdevanja vazduhoplovnotehničkih i drugih sredstava, da se formiraju krupne, savremeno organizovane i op-

²¹ Izlaganje na okruglom stolu »Vazduhoplovstvo u strategiji NOR« u Zemunu 21. marta 1985.

• Poručnik, komandant Vazduhoplovnog omladinskog bataljona, raniji komandant RV i PVO, general-pukovnik u penziji

remljene borbene i druge vazduhoplovne jedinice, sposobne za podršku naših opštevojnih armija u operacijama za potpuno oslobodenje zemlje - čiji jubilej upravo proslavljamo i kome posvećujemo ovu manifestaciju.

Radi kontinuiteta daljeg izlaganja, a s obzirom da su ovom auditoriju dobro poznati, navešću samo neke: Štab (komanda) RV, formiran 29. oktobra 1944; Grupa vazduhoplovnih divizija; njen Operativni štab je formiran 15. marta 1945; u sastavu GVD su bile jedna lovačka i jedna jurišna divizija sa po tri avijacijska puka i oblasna, u stvari, pozadinska baza, formirana 29. decembra 1945; kursevi za preobuku pilota, mehaničara, radio-telegrafista, meteorologa i dr., dve škole - pilotska, (14. mart 1945.) i pod-oficirska. (3. februar 1945), itd.

Vredno je, čini mi se, istaći i da je na školovanje za komandno-štabne oficire, pilote, tehničare i mehaničare raznih struka, veziste i dr., upućeno u SSSR oko 1500 omladinaca. Sem toga, u SSSR-u se već nalazilo oko 500 prekaljenih boraca naše revolucije, koji su bili pred završetkom školovanja, od kojih će ubrzo biti formirana dva naša kompletna puka - 254. lovački i 554. jurišni. Mnoge starešine ovih pukova postaće u proteklom periodu komandanti RV i PVO, komandanti Va K.-ova, divizija, pukova, komandiri eskadrila, načelnici pojedinih odeljenja i dr.

Mislim da se može slobodno reći da je formiranje, pre svega, Grupe vazduhoplovnih divizija, pristizanjem dvaju pukova iz SSSR-a i drugim, vanredno krupnim promenama do kojih je došlo, o kojima sam nešto rekao, RV doživelo svoju pravu renesansu. I, razume se, tek od tada je počelo u njemu da funkcioniše komandovanje i rukovođenje u pravom smislu te reči.

Istina, njih će karakterisati, kada su bile u pitanju 1. i 2. eskadrila NOVJ i jedinice GVC, mnoge specifičnosti pa i, neka mi bude dozvoljeno da kažem, izvesne nenormalnosti, koje su proizilazile iz uslova u kojima su one stvorene i borbeno bitisale.

*

Shodno postojećem ugovoru, 1. i 2. eskadrila NOVJ bile su u svakom pogledu - u operativnom, nastavnom, disciplinskom, itd. pod komandom 281. Winga Balkan Air Forca, koji je podržavao britanske, a i naše, jedinice KoV i mornarice na Balkanu.

Naše jedinice su upotrebljavane tako što se pri BAF-u nalazio naš oficir za vezu, koji je »usklađivao« sadejstvo 1. i 2. eskadrile sa našim komandama korpusa, pri kojima su bili britanski oficiri za vezu (naših tu nije bilo), oni su dostavljali svojoj komandi podatke od interesa za organizaciju i izvođenje borbenih dejstava: liniju fronta, mesta nalaženja naših i neprijateljevih jedinica mesta i strukturu objekata dejstva avijacije, zahtev za dejstva i dr.

Podsetimo se da je situacija u vazduhu bila tada vrlo povoljna. Nemačke vazduhoplovne snage bile su slabe i neaktivne - izbegavale su svaki susret sa našim i savezničkim pilotima. Svoju aktivnost svodile su: na prenos ljudstva i materijala transportnim avionima uz neposrednu lovačku zaštitu, na izviđanje i ograničene napade na naše jedinice KoV pojedinačnim avionima, izuzetno i odeljenjima. Usled toga, 1. eskadrila, koja je bila namenjena i osposobljena za lovačka, preorijentisana je na jurišna dejstva na kopnu, a 2. eskadrila za dejstva po objektima na moru.

Eskadrile su borbeno djelovale isključivo na teritoriji naše zemlje, pri čemu su podržavale jedinice 2, 4, 5, 8. i 11. korpusa (kasnije, od marta 1945. i 4. A). Ali dejstva nisu vršena u tesnom sadejstvu sa jedinicama KoV, RM, odnosno po njihovom pozivu, već po nahodjenju BAF-a. Podrška nije, znači, bila neposredna (vatrena), već posredna. Ona je, sem u nekoliko iznimnih slučajeva, bila usmerena na objekte u operativnoj dubini, čiji se rezultati nisu održavali neposredno na borbeno dejstva naših jedinica KoV, o čemu govori i činjenica da su svi borbeni zadaci imali takav karakter.

Uzroci ovome leže, nesumnjivo, u potpuno neadekvatnom sistemu komandovanja i rukovođenja, u slaboj organizaciji sadejstva između avijacije i jedinica KoV i RM,⁴¹ kao i u nedovoljnoj osposobljenosti i uvežbanosti komandi naših korpusa u korišćenju avijacije.⁴¹

Za vreme obuke i izvođenja borbenih dejstava tokom nešto više od osam ratnih meseci, ljudstvo eskadrile uložilo je velike napore i ispoljilo visoko stručno znanje, patriotizam i odvažnost. Piloti su pravili tri, pa i četiti izlaska dnevno, a mehaničari i drugo osoblje obezbeđivali visoku ispravnost aviona i ostalih vazduhoplovnotehničkih sredstava (od 85 do 90 odsto).

Protivdejstvo neprijateljeve PAA bilo je ne samo intenzivno već i vrlo efikasno. Petnaest izgubljenih pilota, ili skoro jedna eskadrila, govori ubedljivo o tome, a i o njihovoj hrabrosti i nesebičnosti.

Ističem, na kraju, da su piloti i ostalo osoblje, zahvaljujući dobrom komandovanju i rukovođenju na nivou eskadrile, uspešno izvršili sve zadatke koji su im postavljeni.

Osamnaestog maja 1945. eskadrile su izašle iz borbenog sastava BAF-a i od njih je formiran puk našeg RV.

*

U nešto manjem stepenu, a i u drugačijem vidu, i komandovanje i rukovođenje jedinicama GVD bilo je opterećeno mnogim tegobama koje su proizilazile iz dvovlašća u toj oblasti.

O istorijatu nastanka GVD, iz kojeg se vide uzroci tome govorio je vrlo argumentovano i ilustrativno njen komandant, general B. Lazarević, zbog čega se na tome ne bih zadržavao.

Pri komandama armija KoV nalazili su se vazduhoplovni oficiri za vezu (VOV) koji su bili čvrsta spona između njih i GVD po svim pitanjima borbene upotrebe avijacije, a pri nižim jedinicama (korpusima i divizijama) oficiri za navođenje posada aviona na objekte na zemlji (VON). Za razliku od rešenja koje je, kao što smo videli, bilo uspostavljeno na relaciji BAF - korpusi NOVJ, tu (u našim armijama KoV) sovjetskih predstavnika nije bilo.

Vazduhoplovni oficiri za vezu radili su po uputstvu kojim su bile precizirane njihove opšte dužnosti (obaveze i prava): odnos prema komandama armija, i obratno, način izveštavanja i obaveštavanja, operativna služba, organizacija rada na oslobođenim područjima, postupak sa zaplenje-

U komandovanju i rukovođenju komandiri naših eskadrila nisu imali samostalnost i inicijativu u radu. Oni čak nisu imali uvid u opštu, pa i posebnu situaciju u kojoj su se nalazile jedinice KoV i RM koje su podržavali.

⁴¹ Zbog toga su često postavljali i ovakve zahteve avijaciji: »Tokom 8. februara u Mostaru tucite sve ulice! (8. korpus).

nim avionima i drugim vazduhoplovnotehničkim sredstvima, itd. (sve to, razume se, u vazduhoplovnom smislu). Po direktivama, zapovestima, naređenjima i drugim aktima i zahtevima, koje su dobijali od Generalštaba JA. komande sovjetske 17. vazduhoplovne armije, 1. 2. i 3. Jugoslovenske armije. Štab GVD je tesno saradivao sa sovjetskom grupom »Vitruk«. Zajedno sa njom donosio je sve važnije odluke i tek tada ih »spuštao« nižim komandama.

Bilo je to vrlo komplikovano i neoperativno. Ali, to je, izgleda, bio najbolji način da se u uslovima postojanja dveju nacionalnih komandi, istog nivoa - koje su zajednički izvršavale jedinstven borbeni zadatak sa jedinicama čije postojanje nije bilo potpuno (neke naše jedinice su se formirale na račun drugih - sovjetskih koje su se istovremeno rasformirale, tj. gasile u formacijskom i materijalnom smislu) - proces komandovanja i rukovođenja odvija, ipak, normalno.

Ali to, razume se, ne znači da nije dolazilo do različitih mišljenja, stavova, odluka, pa i trzavica. Kao eklatantan primer može se navesti slučaj kada je komanda »Vitruk« zastupala i ostala pri svom stavu da njene jedinice budu bliže 17. vazduhoplovnoj armiji (u Bačkoj i Mađarskoj), a komanda GVD da one budu pri našim jedinicama KoV koje su podržavale (Slavonski Brod, Daruvar i Bjelovar i dalje oko Zagreba). Zbog takvog sovjetskog stava naše armije su ostale bez podrške iz vazduha u veoma važnom periodu - za vreme gonjenja neprijatelja u završnim operacijama. I tek kada su se nekako i na jedvite jade uspele da dogovore i kada su se, 4. i 8. maja 1945, prebazirala dva lovačka i dva jurišna puka na aerodrome oko Đurđevca i Madarmečke, ublažilo se, donekle, odsustvo vazduhoplovne podrške jedinica Kov.

Ili, na primer, zbog »nedostatka« goriva jedinice GVD nisu dejstvovale od 21. aprila do 4. maja; sa predajom materijalnih sredstava našoj GVD sovjetski organi su odugovlačili, tako da je ona izvršena tek 1. maja

1945. umesto mnogo ranije, itd. Sva naša nastojanja, uveravanja i zahtevi da se ona izvrši ranije, s obzirom da su naše komande i jedinice bile sposobne, bila su bezuspešna.

Sovjetski vazduhoplovci su nastojali da što duže budu naši učitelji, pa i predvodnici što je dovelo, pored ostalog, do nepotrebnog »dublerstva«, dvovlašća u komandovanju i rukovođenju, do nervoze u radu i odnosima, itd.

U prkos tome, takva organizacija komandovanja i rukovođenja obezbeđivala je, u osnovi, pravilnu upotrebu avijacije, posebno njeno tesno sa dejstvo sa jedinicama KoV, osobito u neposrednoj (vatrenoj) podršci. Jer, avijacija je dejstvovala po unapred sačinjenim zajedničkim planovima (po planu), a i po zahtevu (po pozivu) KM armija. Na taj način, bilo je obezbeđeno (što, kao što se videlo, nije bio slučaj sa BAF-om) da borbeno aktivnost avijacije bude u velikoj meri usaglašena sa potrebama naših jedinica KoV. koje su proizilazile iz stvarne situacije na frontu, a što je bilo sadržano, odnosno sankcionisano odgovarajućim planovima.

Avijacija je tako dejstvujući, uspešno vršila operativno i taktičko izviđanje, osmatranje bojišta, posrednu i neposrednu podršku jedinica KoV. posebno u odbijanju neprijateljevog protivudara i sprečavanju odstupanja njegovih jedinica. Pri tome je dejstvovala po raznim objektima, živoj sili i tehnici na suvozemnim i železničkim komunikacijama; položajima, naseljenim mestima, prelazima preko reka, otpornim tačkama, itd.

Tesno i neposredno sadejstvo karakterisalo je zajednička dejstva avijacije i jedinica KoV. Ono je došlo do izražaja: u januaru - pri savladivanju neprijateljeve protivofanzive u Sremu; u februaru - u istočnoj Bosni, u borbama protiv neprijatelja na komunikacijama, u naseljenim mestima i oko prelaza preko vodenih prepreka: u martu - u borbama na Baranji za likvidaciju neprijateljevih mostobrana i u toku ofanzive naših snaga za konačno oslobodenje zemlje, i u aprilu i maju 1945.

Takav način dejstva avijacije zahtevao je da se regulišu mnoga pitanja iz oblasti komandovanja i sadejstva sa jedinicama KoV, a pre svega: zajednički rad štabova, obeležavanje linije fronta platnima i raketama, obeležavanje platnima sopstvenih tenkova, pokazivanje ciljeva u avijaciji, održavanje veze sa avionima u vazduhu i njihovo navođenje na objekte na zemlji itd. što je, naročito kasnije, činjeno vrlo uspešno.

Može se, ipak, reći da starešine jedinica KoV nisu raspolagale znanjem u korišćenju avijacije, isto tako kao što ni vazduhoplovni štabni oficiri, piloti i drugi nisu imali navike u sadejstvu sa jedinicama KoV. Međutim, zahvaljujući njihovom izvanrednom zalaganju i htenju, kao i pomoći sovjetskih vazduhoplovaca koji su bili vrlo iskusni u tome, i jedni i drugi ubrzo si ovladali time.

Za naše komande i štabove, organizacija izvođenja borbenih dejstava, materijalno-tehničko i borbeno obezbeđenje, prebaziranje, uređenje aerodroma, itd. u ratnim uslovima, bili su vrlo značajni.

Treba, međutim, istaći da jedinice GVD, kao ni prva i druga eskadrila, nisu, sticajem prilika, dejstvovala noću, a ni po ciljevima u vazduhu. Jer, kao što je rečeno, neprijateljevo vazduhoplovstvo bilo je slabo i neaktivno. Zbog toga, ni naše jedinice KoV nisu bile izložene uvidu i dejstvu iz vazduha.

Pogrešno bi, zaista, bilo ako bi komande jedinica KoV, a i RV i PVO svih nivoa, smatrale da će i u budućem ratu tako biti i na bilo koji način zanemarile aktivnu i pasivnu odbranu od dejstva neprijatelja iz vazduha.

Doprinos koji su jedinice GVD dale pobedi naše armije i naših naroda nad fašizmom bio je, zaista, veliki u moralnom i materijalnom pogledu. Prema nepotpunim podacima GVD je izvršila ukupno 4.568 borbenih letova od čega 1.445 otpada na našu GVD, a 3.123 na sovjetsku grupu »Vitruk«.

Pri tome je iz GVD poginulo šest naših pilota i četiri avio-strelca.

*

Iz izuzetno bogate i po mnogo čemu osobene prošlosti RV - pramtice današnjeg RV i PVO - može se izvući niz opštih zaključaka i korisnih pouka, posebno iz oblasti komandovanja i rukovođenja. O njima je, na određeni način bilo govora u dosadašnjem izlaganju ili je ono, nadam se, podsticalo prisutne da sami dolaze do njih. Ipak, zbog svoje interesantnosti i vrednosti istakao bih samo neke:

(1) U izuzetno složenim uslovima naše revolucije, velikim zalaganjem i umešnošću komandi svih nivoa, nastao je savremen, izrazito tehnički vid naše armije - Ratno vazduhoplovstvo. Kao što se videlo, njegove krupne borbene jedinice stvorene su na vrlo specifičan način u tri međusobno udaljena regiona: Libiji - od strane Britanaca, u Jugoslaviji - od strane Sovjeta i nas i u SSSR-u - od strane Sovjeta.

Uslove za život, rad i vaspitanje naših ljudi karakterisale su brojne specifičnosti vezane za geografske, nacionalne, političko-društvene, stručne, materijalno-tehničke i mnoge druge oštro izražene razlike koje su, na određeni način, bile prisutne ne samo u ratnom već i u neposredno posleratnom periodu u našem RV.

(2) Može se reći da je uloga RV bila velika i višestruko značajna, i to ne samo u borbenom već i u moralnom, afirmativnom i drugom pogledu. Jer, stvaranjem svog RV naša Armija je osavremenjena, postala je borbenija i dobila na ugledu u našoj zemlji i u inostranstvu.

U borbenom pogledu RV je dalo veliki doprinos pobedi naše Armije nad fašizmom. Jedinice RV izvršile su ukupna 9.094 borbena i druga leta¹; pri čemu su uništile veliki broj neprijateljeve žive sile i tehničkih sredstava.

Na prvi pogled te brojke i borbeni učinci, iza kojih stoje velika umešnost i snalažljivost, natčovečanski naponi i proliveni znoj i krv mnogih mladih ljudi, možda i ne izgledaju baš tako impozantno. Međutim, da bi se u vezi sa tim dobila makar približno prava slika i dala realna ocena, moraju se imati u vidu stvarni, u prvom redu, materijalno-tehnički i borbeni uslovi, a i vojno-politička situacija u kojoj su živeli, radili i borili se ljudi naše revolucije, posebno RV. Naši piloti nisu mogli leteti, a naročito borbeno dejstvovati sa takvom lakoćom kao što se to činilo u bilo kom drugom RV, koje je postojalo u drugom svetskom ratu. Zbog toga su proste komparacije u tom smislu sa nekim tuđim učincima, normama i gledanjima iz tog doba ili gledanja na to iz sadašnje perspektive sasvim pogrešne. Jer, ono što je za nas u to vreme bilo od strategijskog značaja moglo bi se, tako posmatrano, svesti na sitnu taktiku i male borbeno-materijalne i moralne učinke, a time i do stvaranja potpuno pogrešne slike o ulozi, borbenom i drugom doprinosu RV našoj revoluciji.

(3) Sticajem okolnosti komandovanje, u smislu upotrebe i izvršenog komandovanja avijacijom, bilo je složeno, neadekvatno i neoperativno. Odvijalo se u procesu priprema i izvođenja borbenih dejstava avijacije po dve linije, pri čemu je saveznička (britanska i sovjetska) bila znatno izraženija.

Konkretnije rečeno, u sistemu komandovanja 1. i 2. eskadrilom i jedinicama GVD postojao je paralelizam, tj. dvovlašće - i to ne ono koje se obično ima u vidu. Jer, kod obeju strana (naše i britanske, odnosno naše i sovjetske) postojali su različiti, međusobno suprotni vojno-politički interesi, pogledi i postupci (tehnički i drugi), kojima je bilo podređeno i komandovanje i rukovođenje. To je, naravno, imalo negativne posledice, pre svega, po borbenu upotrebu avijacijskih jedinica i njihovog sadejstva sa jedinicama KoV koje su podržavale, unosile nervozu i trzavice u odnosima, itd. A to se ogledalo, pored ostalog, i u;

- odsustvu neposredne (vatrene) podrške jedinica KoV (RM) od strane 1. i 2. eskadrile NOVJ i u prekidu njihovih borbenih dejstava kada su se naše jedinice KoV približile Trstu;

- dejstvu 1. i 2. eskadrile uglavnom po objektima koji su bili interesantni za Britance;

- neusklađenom baziranju ovih eskadrila i jedinica GVD sa potrebama i zahtevima podrške naših jedinica KoV;

¹ (irupa vazduhoplovnih divizija - 4.568; 1. i 2. eskadrila NOVJ - 2.613; partizanska avijacija, eskadrila za vezu VŠ i transportna grupa - 1.923 (prim, redakcije)

- odugovlačenju predaje materijalno-tehničkih sredstava našoj GVD od strane grupe »Vitruk«, i
 - u prekidima u materijalno-tehničkom snabdevanju jedinica GVD,
- itd.

Zbog nepravilnog rešenja u sistemsko-organizacijskom smislu, a i zbog subjektivnih slabosti ljudi, paralelizam u komandovanju pokazao se sve u svemu, i u ovom slučaju neizbežnim i mnogostruko štetnim. Međutim, on je iz poznatih razloga, morao da se toleriše.

(4) U sistemu komandovanja avijacijom uočava se i ova i sada vrlo aktuelna interesantnost.

Problem koji postoji u komandovanju avijacijom sada - na manevrima, višim združeno-taktičkim vežbama i u drugim prilikama u kojima učestvuju Generalštab JNA (Vrhovna komanda). Komanda RV i PVO, komanda armije i VaK-a, a koji bi u stvarnim (ratnim) uslovima bio izraženiji - može se reći da je dosta uspešno i na originalan način rešavan pri borbenoj upotrebi jedinica GVD. Naime, po sadašnjem organizacijskom rešenju i, shodno tome, komandovanju i rukovođenju, direktivu koju izdaje Generalštab JNA (Vrhovna komanda) dobijaju istovremeno Komande RV i PVO i komande armija, gde se, takođe istovremeno, pristupa sprovođenju tzv. organizacijskog procesa, odnosno proceni situacije, donošenju odluke za borbeno dejstvo, itd.

Sada, naizgled, dolazi do velikih neusklađenosti u radu. Jer, da bi doneo svoju odluku, komandant armijske oblasti po dobijanju direktive Generalštaba JNA poziva odmah na referisanje komandanta VaK-a da bi mu podneo predlog za upotrebu avijacije. Međutim, komandant VaK-a u to vreme još nije dobio od Komande RV i PVO odluku, tako da nije u stanju da udovolji zahtevu komandanta armije. S druge strane, komandant RV i PVO nije u stanju da svoju odluku dostavi komandantu VaK-a jer je, istovremeno kad i komandant armije, tek donosi.

Zbog toga, tj. zbog i jedne više komandne instance u RV i PVO u odnosu na opšte vojne armije, stoji problem koji će, kako izgleda, biti uskoro radikalno rešen. Upravo zbog toga je Grupom vazduhoplovnih divizija koja je, inače, bila u organskom sastavu, pa prema tome i operativnoj potčinjenosti Komande RV, komandovao neposredno Generalštab JA. Slično, i verovatno iz istih razloga, bilo je i pri likvidaciji četnika i ustaša (10-25. maja 1945) kada je 421. vazduhoplovni jurišni puk bio operativno potčinjen komandi 3. korpusa i od nje dobijao borbene zadatke.

(5) Mnoge slabosti u upotrebi ukazuju na potrebu da se avijacija koristi racionalno i, pre svega, za neposrednu podršku jedinica KoV (vatrenu i za PVO). Iskustva iz tog doba, a i sadašnja uče da je neophodno da se obuka komandi, borbenih, pozadinskih i drugih vazduhoplovnih jedinica već sada u miru potpuno podredi tome. Isto tako, obuku komandi i štabova avijacijskih i kopnenih jedinica treba što više integrisati i usmeriti na uvežbavanje mnogih postupaka i rešavanje brojnih problema iz oblasti donošenja zajedničkih odluka i zajedničkog rada, analiza i kritika učinjenog, navođenje avijacije na objekte na zemlji, promena ciljeva pilotima, obeležavanje linije fronta i svojih tenkova, određivanje ulaznih (izlaznih) vrata itd.

(6) Stečena iskustva upućuju komandovanja, naročito višeg nivoa, na potrebu stvaranja više namenskih sposobnih pilota (a i drugih - komandi i štabova, pojedinih organa, itd.) kako za borbeno dejstvo u osnovnoj tako

i u pomoćnoj nameni (lovci za dejstva po objektima na zemlji i izviđanja, lovci - bombarderi i za dejstva po ciljevima u vazduhu, itd).

Činjenica da 1. lovačka eskadrila i 111, 1 12. i 113. lovački puk nisu dejstvovali u svojoj osnovnoj (lovačkoj) nameni, već kao jurišnici, a i koncepcija višenamenskih aviona i obuke pilota svih zemalja danas govori ubedljivo u prilog ove konstatacije.

Veliki broj izgubljenih pilota ukazuje da ih treba bezuslovno imati više, najmanje 1,5 po avionu. Na taj način ne nadoknađuju se samo dragoceni gubici u pilotima, već se znatno više iskorišćava avion, tj. postiže veći broj borbenih letova i veći borbeni učinci.

Pozadinsko obezbeđenje vazduhoplovnih jedinica bilo je izuzetno važno, vrlo delikatno i složeno. U početku, smo se »snabdevali« isključivo iz neprijateljevih izvora. Kasnije je bilo neuporedivo bolje, ali opet veoma složeno. Oslanjali smo se na tri, pa i četiri izvora snabdevanja - naš, britanski, sovjetski i neprijatelj što je pričinjavalo krupne teškoće komandovanju i rukovođenju, jer svaki od tih izvora snabdevanja bio je po mnogo čemu različit - po mestu i načinu dotura, vrsti materijalno-tehničkih sredstava, mernom sistemu (metarski, colovni), načinu održavanja i eksploatacije, organizaciji snabdevanja, administraciji, itd.

Neki podaci mogu, bar u grubom, da dočaraju složenost i obim pozadinskog obezbeđenja i, u vezi sa tim, napore komandovanja.

Kroz naše vazduhoplovne jedinice prošlo je 45 raznih tipova aviona (ukupno 599, a iz rata je izašlo 374, od čega 182 borbeno). Na njima se naletelo oko 22.000 časova od čega 5.600 puta letele su naše posade. A za to je trebalo obezbediti, iz udaljenih i po mnogo čemu različitih izvora, veliku količinu ubojnog i pogonskog materijala, rezervnih delova, odeću, obuću, hranu, aerodrome i njihovu zaštitu od neprijateljevog dejstva iz vazduha i sa zemlje (mora), tehničke preglede i opravku raznih vrsta, zanoviti izgubljene avione i druga sredstva, itd.

Treba istaći da je snabdevanje naše armije (u sklopu čega i RV) i evakuacija teških ranjenika i bolesnika od strane saveznika vršena i vazduhom i da su oni bili vrlo značajni. A to je zahtevalo, pored ostalog, uređenje letelišta na našoj teritoriji za prihvat savezničkih transportnih, a i borbenih aviona u nuždi (prinudna sletanja), pilota koji su avionima prebegli iz vazduhoplovstva NDH i Italije (posle njene kapitulacije). Na njima su, a i na ostalim delovima slobodne teritorije, naši borci i naš narod prihvatili i spasili nekoliko hiljada članova posada savezničkih aviona; sa njih je izvršeno oko 9.000 borbenih i drugih letova, itd.

Partijsko-politički rad i borbeni moral pripadnika Ratnog vazduhoplovstva"

General-potpukovnik Ljubiša Čurgus²⁷

Partizansko vazduhoplovstvo od svog začetka, majskih dana 1942, pa do kvantitativnog i kvalitativnog izrastanja u moćan vid oružanih snaga revolucije, pod kraj 1944, prošlo je kroz iste faze razvoja kroz koje je prolazila i NOVJ. Dakle, uporedo sa razvojem NOVJ, radalo se, razvijalo i jačalo i vazduhoplovstvo pod neposrednim rukovodstvom KPJ i vrhovnog komandanta druga Tita, tvorca strategije NOR-a i revolucije i njenih oružanih snaga.

Uspešnim prodorom na spoljnopolitičkom planu, Tito uspeva da krajem 1943, najpre kod zapadnih, a potom i kod istočnih saveznika antihitlerovske koalicije, nađe povoljna rešenja za školovanje, naoružanje i materijalno-tehničko obezbeđenje prvih eskadrila, kao i pukova i divizija našeg RV. Isto tako, originalna rešenja Tito je našao i u obezbeđenju kadrovske popune jedinica RV.

U decembru 1944, pored 1. i 2. eskadrile NOVJ i šest novoformiranih vazduhoplovnih pukova 11. lovačke, odnosno 42. jurišne vazduhoplovne divizije i u 7 bataljona 9. oblasne vazduhoplovne baze našlo se preko 6.600 vazduhoplovaca. Svi su stigli iz raznih jedinica NOVJ, ili sa oslobođene i neoslobođene teritorije. Grupa od oko 1.500 vazduhoplovnih specijalista stigla je u zemlju decembra 1944, posle školovanja i kod zapadnih saveznika u severnoj Africi.

Želja naših ljudi da se što pre preobuče za novu vazduhoplovnu tehniku, da njome uspešno ovladaju, daje što efikasnije upotrebe u borbi, nije bila motivisana samo njihovim profesionalnim opredeljenjem, već su je pobuđivali i mnogi drugi faktori. Politički komesari i komunisti koristili su svaku povoljnu priliku - bilo politički čas, dnevne informacije, partijske i skojevske sastanke, vojne ili stručne konferencije, a posebno individualne kontakte sa pilotima, avio-mehaničarima, vazdušnim strelcima i drugim - da im objasne ciljeve NOB i značaj njihovog učešća u njoj. Nastojali su da kod boraca što više razviju osećanje ponosa što im se pruža prilika da se pokažu i dokažu u teškoj borbi protiv okupatora i narodnih izdajnika za oslobođenje zemlje i za novi društveni poredak, u čijoj izgradnji i oni aktivno učestvuju.

Velika je zasluga Partije što je na ovim osnovnim pitanjima uspela da mobilise sve pripadnike naših jedinica i da ih učini vrlo aktivnim.

¹¹ Izlaganje na okruglom stolu »Vazduhoplovstvo u strategiji NOR«. Zemun 21. marta 1985.

²⁷ Kapetan, komesar II. vazduhoplovne lovačke divizije, sada general-potpukovnik u penziji

KPJ je ne samo u vojnostručnom već posebno u idejno-političkom osposobljavanju i izgradnji vazduhoplovnih kadrova iz razumljivih razloga, posvećivala posebnu pažnju. Tim pre ako se zna iz kakvih je sve sredina regrutovan vazduhoplovni kadar, kojim su popunjavane operativne jedinice i komande u toku 1944/1945. Evo grube kvalifikacije tih izvora:

- prvi, najviše pilota i stručnih kadrova činili su pripadnici bivšeg jugoslovenskog vojnog vazduhoplovstva; jedan deo je pripadao predratnim vazduhoplovnim sportskim organizacijama, aeroklubovima, a deo vazduhoplovnih specijalista su bili radnici u predratnoj jugoslovenskoj vazduhoplovnoj industriji;

- drugi, veliki broj kadrova svih vazduhoplovnih specijalnosti došao je iz jedinica NOVJ; među njima je bilo dosta učesnika NOP-a od 1941. 1942. ili 1943;

- treći, deo kadrova dobrovoljno je prešao na stranu NOP-a iz vazduhoplovstva NDH, ili je bio zarobljen od strane jedinica NOVJ u toku 1943-1944;

- četvrti, veća grupa, oko 1.500 vazduhoplovnih specijalista koji su, u toku 1944, prešli na stranu NOP-a bili su pripadnici jedinica kraljevskog jugoslovenskog i savezničkog vazduhoplovstva, i bivši anglo-američki zarobljenici iz logora u Alžiru, pripadnici italijanskih snaga slovenačkog porekla;

- peti, manja grupa oficira, podoficira - zarobljenika, uglavnom pilota bivšeg jugoslovenskog vazduhoplovstva, stigla je u prvoj polovini 1945. iz nemačkih zarobljeničkih logora.

Prema tome, može se zaključiti u kakvoj se situaciji našlo vojnopoličko rukovodstvo, a posebno organizacija KPJ, u procesu idejno-političkog osvešćivanja i sjedinjavanja ovih grupacija u jedinstvenu celinu. Od takvog konglomerata različitog ne samo po socijalnom i nacionalnom sastavu već i po idejno-političkom opredeljenju, trebalo je - i to u izuzetno kratkom vremenskom periodu - stvoriti idejno i moralno-politički čvrstu i jedinstvenu celinu u eskadrili, četi, puku ili štabu, u kome su se u toku zajedničkog napornog i složenog rada stvarala međusobna poznanstva, učilo i borilo. Ovde je ostvarenje Titovog zahteva za stvaranjem i učvršćenjem bratstva i jedinstva došlo do punog izražaja.

Postignuti su krupni uspesi, ali se do njih nije lako dolazilo. To najbolje znaju tadašnji članovi KPJ i SKOJ-a, a posebno politički radnici. Komunisti su bili dobro poznati ljudi u eskadrili, četi, štabu ili među pilotima. Njima se verovalo, jer su ličnim primerom prednjačili u svakom poslu, a posebno u izvršavanju ratnih zadataka na frontu.

Kada se zna poreklo, nacionalni, socijalni, stručni i idejnopolički sastav kadrova, da je kratkoća vremena za njihovo stručno i borbena osposobljavanje bilo vrlo kratko i uslovi u kojima su već u januaru 1945. uvedeni u borbena dejstva, onda je razumljivo da to sve nije moglo ići bez ozbiljnih problema. Oni su se manje manifestovali u onom prvom periodu opšteg poleta i napetosti i u periodu oformljivanja jedinica i izvođenja stručne obuke, a više u dinamici borbenih dejstava. Njih nisu stvarali samo ljudi, već i uslovi i okolnosti pod kojima smo izvodili obimne pripreme na opsluživanju aviona, materijalno-tehničkom snabdevanju, ishrani, smeštaju i odevanju. Kako su vojni kolektivi postojali sve kompaktniji, jer su se ljudi u njima sve više upoznavali i zbližavali, a odgovornost

za preuzete obaveze postojala sve više briga svih. problemi su se rede pojavljivali.

Tadašnja opšta vojno-politička situacija u zemlji i naši odnosi sa saveznicima, a posebno uspešno razvijanje vojnih operacija na frontovima, vrlo su se pozitivno odražavali na raspoloženje i borbeni moral naših ljudi. To je snažno delovalo i na političku svest ljudi, na njihov rad i ponašanje kao i na uspehe u borbi, u čemu su veliku ulogu odigrali politički komesari.

Pored organizovanja i izvođenja političke nastave i dnevnih političkih informacija, organizovanja slobodnih aktivnosti ljudi (kultumo-prosvetne, sportske i dr. aktivnosti) brige oko smeštaja i ishrane itd. politički komesari su usled nedostatka partijsko-političkih kadrova rukovodili i partijskom organizacijom. Nijedna naša jedinica ni komanda nije imala drugih političkih kadrova, osim političkog komesara. Bilo je eskadrila koje do završetka rata nisu imale političkog komesara, pa je te poslove obavljao, uglavnom politički komesar puka.

Velika je zasluga, posebno političkih komesara bataljona i vazduhoplovnih pukova što smo za vrlo kratko vreme od velikog konglomerata vazduhoplovnih kadrova svih naših nacionalnosti, raznog porekla i političkih predrasuda, stvorili politički jedinstvene i efikasne vazduhoplovne kolektive. Oni su u tome uspeli jer su u NOR-u stekli dragocena iskustva u radu sa borcima i narodom; njih je idejno i akciono pripremala i KPJ za stvaralački rad sa ljudima. Osim pojedinaca dobro su poznavali sve specifičnosti života i rada u vazduhoplovnim jedinicama.

Bezbrojni su primeri požrtvovanja, hrabrosti i junaštva pilota jurišnika i lovaca 1. i 2. eskadrile NOVJ, 11. lovačke i 42. jurišne divizije, ispoljeni na bojištu 1944. i 1945. Oni su ličnim primerom u borbi snažno doprinosili izgradnji borbenog morala, pobuđivali patriotizam, jer su bili svesni ciljeva za koje se bore. Među žrtvama koje smo imali najviše je bilo starešina, od komandanta puka do komandira odeljenja. Živa reč u pripremanju za borbene zadatke i lični primer starešina, patriota i komunista u borbi, snažno su uticali na psihu pilota, na njihovo samopouzdanje, na izgradnju i učvršćenje borbenog morala.

Ratni izveštaji 2, 3, 4, 5, 8. i 11. korpusa NOVJ. Ratne mornarice, 1, 2, 3. i 4. armije sa kojima je naša avijacija sadejstvovala, kao i dokumenta naših avijacijskih jedinica od 18. avgusta 1944. do 25. maja 1945. daju vrlo interesantne podatke o izvanredno važnoj ulozi koju je naše RV odigralo u tom značajnom periodu borbe za oslobođenje Jugoslavije. Dokumenta daju istoričarima izobilje preciznih i autentičnih podataka iz kojih se mogu izvlačiti objektivni zaključci o nameni, mestu i ulozi našeg RV u završnim operacijama za oslobođenje Jugoslavije i o visokom borbenom moralu naših pilota.

O tome svedoče mnogi primeri. Ni vrlo složeni meteorološki uslovi u toku jeseni i zime 44/45, ni ti dosta zastareli avioni kojima su piloti napadali objekte jako branjene od strane neprijateljeve PA A. pa ni teže oštećeni avioni za vreme borbe - nisu mogli da obeshrabre ili pokolebaju ove smeje, odvažne i odlučne vazdušne borce. Čak ni u najtežim momentima, odnosno kada su im životi bili u pitanju. Primeri pilota Prebega, Marinovića, Karića, Jovanovića. Kluza i drugih to najbolje potvrđuju.

Podsticaj takvom patriotizmu nalazimo u činjenici da su gotovo svi piloti - bilo kao članovi KPJ, kandidati ili članovi SKOJ-a ili aktivisti u

kultumo-prosvetnim i sportskim organizacijama, zajedno sa vazduhoplovno tehničkim kadrovima - radili na stvaranju takve borbene klime i u kolektivima. Oni su bili nosioci reda, discipline i izgradnje zdravih drugarskih odnosa u jedinicama i vrlo intenzivno su radili na idejno-političkom i moralnom vaspitanju. Kao nosioci bratstva i jedinstva bili su aktivni činici u sprovođenju politike KPJ.

Veliki ugled i simpatije koje su piloti naše 1. i 2. eskadrile NOVJ uživali kod zapadnih saveznika, plod su njihovog opšteg držanja i ponašanja, a posebno u borbi. Saveznici su znali da u našim eskadrilama ilegalno aktivno deluje KPJ Ali, nisu znali odakle joj takva moć i snažni podsticaji za izgradnju neobičnog visokog borbenog morala i izuzetno dobrih međuljudskih odnosa. Nisu znali kakvim se to metodama postiže.

Jedan američki ratni dopisnik upitao je majora Miletu Protića, komandira 1. eskadrile NOVJ kako podstiče borbenost svojih pilota? Protić mu je bez oklevanja rekao:

- *Ja uopšte ne nastojim da povećam borbenost mojih pilota. Naprotiv, moja je najveća briga baš obrnuto - da im tu borbenost obuzdam. Jer, mržnja prema neprijatelju daje im takav podsticaj za borbu da zaboravljaju na opasnosti koje ih odozdo vrebaju.*

U 2.080¹ borbenih letova piloti 1. i 2. eskadrile 1944/45, izvršili su više hiljada napada, najčešće na jako branjene objekte. Taktički postupci, kao i saveznička i naša iskustva u vezi sa bezbednošću pilota i tehnike, zahtevali su tri puta manje napada, što znači i slabije efekte dejstva. To nije bilo u skladu sa borbenim moralom pilota koji su, po cenu žrtava, više puta ponavljali napade. To je imalo za posledicu da je 90 odsto oborenih i poginulih pilota u rejonu dejstava upravo stradalo u 4. i 5. napadu. Starešine i komunisti su u tome prednjačili.

Ovde je u pitanju fenomen poznat u NOR-u i revoluciji: borbeni moral naših pilota često je prevazilazio okvire mogućeg i dozvoljenog. Taj fenomen manifestovao se u svim ofanzivama, u napadima na neka posebno značajna naselja i gradove, kao i drugim sličnim situacijama u kojima se nalazila naša NOVJ.

Neograničeno poverenje pilota u mehaničare, oružare i speciste, tj. da se nalaze u ispravnom avionu, čije će naoružanje dejstvovati bez zastoja, bio je veoma značajan element borbenog morala pilota. I upravo zbog toga KPJ je izgrađivala izvanredne međuljudske odnose u svakoj borbenoj jedinici koji su garantovali takvo poverenje jednih prema drugim.

Na borbeni moral pripadnika RV, kao uostalom i boraca naših armija na frontu, vrlo pozitivno se odražavala činjenica što smo u 1944/45. imali potpunu prevlast u vazдушnom prostoru, a to je vrlo značajan moralni element.

Moram istaći da su kadrovska vazduhoplovno jezgro u prvim eskadrilama i divizijama činiliiskusni borci NOVJ sa cele jugoslovenske teritorije. Oni su pripadali svim vazduhoplovnim specijalnostima od pilota do avio-mehaničara i vozača u pozadinskim jedinicama. Mnogi od njih preuzeli su funkcije komandira odeljenja i vodova, komandira i političkih komesara vazduhoplovnih eskadrila i četa, komandanata i političkih komesara bataljona, pukova i divizija. Njihova vazduhoplovnostručna znanja, vi-

Ovde nisu uračunati borbeni letovi I. lovačkog puka, koji je 1. maja 1945. godine formiran od 1. i 2. eskadrile NOVJ; ukupno letova 2.613 (prim, redakcije).

šegodišnja bogata rukovodilačka iskustva stečena u udarnim, proleterskim i drugim jedinicama i komandama naše armije i dr. bila su od neprocenjive koristi u izgradnji novog, Titovog vazduhoplovstva i međuljudskih odnosa u njemu, u izgradnji bratstva i jedinstva, kao i osnova zajedničkog života i rada.

U 1. i 2. eskadrili Partija je imala izuzetno jak stvaralački uticaj na ljude, na njihovo vaspitanje, na idejno-političku izgradnju i izgradnju takvog borbenog morala kakav se mogao samo poželeti. Zato nije slučajno što su se piloti ovih eskadrila često otimali za odlazak na izvršenje borbenih zadataka. Otuda i velike žrtve među pilotima i komunistima.

Kakve je moralne efekte u redovima neprijateljevih snaga izazvalo dejstvo naše avijacije, može se pretpostaviti kada se zna, da je ubojni teret jurišnog aviona IL-2 (dva topa 23 mm sa 300 zrna, dva mitraljeza 7,62 mm sa 1.500 metaka, tri mitraljeza 12,7 mm sa 150 metaka, 600 kg bombi i 4 RZ 82 ili 123 mm) predstavljao ubitačnu vatru, pogotovo ako je direktno sručen na cilj. Kako se to odražavalo na moral neprijateljevih starešina i vojnika zatečenih u kolonama na maršu i ravnici, u rejonima koncentracije, na utovanim rampama železničkih stanica, u železničkim kompozicijama na otvorenoj pruzi i dr? Poznato je da ovaj avion Nemci nisu bez razloga na istočnom frontu nazivali »crna smrt«.

Jedan nemački zarobljeni general je izjavio da su avioni »hariken« i »spitfajer« kojima su ih tukli piloti naše 1. i 2. eskadrile, bili vrlo efikasni. Ako se zatečeni kamion na putu ne napusti za 14 sekundi od momenta pojave ovih aviona, žrtve su neminovne.

Sve to, razume se, govori ne samo o materijalnim efektima dejstava avijacije već i više od toga - o njenim moralnim efektima, jer se svaki uspešno izvršeni zadatak pozitivno odražavao na borbeni moral kompletne eskadrile.

Partijska i skojevska organizacija jačale su svoje redove prijemom novih starešina i boraca u svoje članstvo. Zbog ugleda i uticaja koji je KPJ imala na ljude, sve više ih je želelo da budu njeni članovi.

Naši ljudi su bili svesni da, recimo ono što u datoj situaciji nije bilo moguće postići bilo kakvim ubačenim izviđačkim snagama KoV iza linije fronta ili partizanskim snagama, uspešno i vrlo efikasno postiže samo par lovačkih aviona. Iz niza takvih primera navodimo jedan. U pripremi aprilske ofanzive naših armija 1945. trebalo je dosta saznati o neprijatelju s druge strane fronta. Taj zadatak je pripao lovcima. Oni su snimali fotoceline čitavog fronta i njegove bliže pozadine. Dešifrovani foto-snimci brzo, su se našli u komandama armija, Generalštabu JA i grupi vazduhoplovnih divizija. Svaki rov, saobraćajnica, otporna tačka, artiljerijski VP, koncentracija tenkova, rezervi i drugo mogli su golim okom da se vide i proučavaju sa dugačkih foto-snimaka.

Ceo posao obavljen je uspešno i veoma brzo, bez žrtava. Samo štabovi koji su ovaj materijal koristili u proceni situacije za donošenje odluke u proboju fronta, znaju od kakvog su im značaja bili ovi podaci.

Ako se zna da bi svaki drugi postupak u obezbeđenju dela ovih podataka ne samo dugo trajao već i bio skopčan i sa velikim žrtvama, onda se može konstatovati da je uloga lovačkih aviona i u ovom zadatku bila, zaista, velika i nezamenljiva. Naša prevlast u vazдушnom prostoru uskrala je Nemcima takve mogućnosti.

Partijski život i ideološki rad odvijao se vrlo intenzivno. Osnovne organizacije KPJ i skojevski aktivni mesečno su održavali od dva do četiri radna a, isto toliko, i teorijskih sastanaka, na kojima je izučavana marksistička literatura i vođene debate.

Kritika i samokritika na partijskim sastancima i u SKOJ-u, bila je jako razvijena. Komunisti su otvoreno istupali iznoseći probleme i pojave i njihove nosioce, ne prezajući ni od čega. To se vrlo pozitivno odražavalo na blagovremeno razrešavanje problema, a to znači i na borbeni moral, drugarstvo i međusobne odnose uopšte, a posebno na promenu stanja u jedinicama. U svim jedinicama su povremeno održavane eskadrilske i pukovske konferencije, na kojima je učestvovao ceo sastav, a raspravljalo se i o svim problemima i pojavama, koje je život nametao. Nekada su te radne konferencije snažnije delovale na borbeni moral kolektiva, nego i najbolje sročena štapsko-stručna uputstva ili stroga naređenja komandi.

Po sadržaju, kritičkom pristupu diskutanata i samokritici, konferencije se nisu razlikovale od partijskih ili skojevskih sastanaka, a najviše su ličile na otvorene partijske sastanke zbog aktivnog učešća svih zainteresovanih. Odnosi vojne subordinacije uopšte nisu bili smetnja da vojnik komandantu, a ovaj bilo kome otvoreno, iznese istinu, bez obzira koliko ona ponekad bila teška i neprijatna. Tako se izgrađivao i kalio lik pripadnika vazduhoplovstva, učvršćivalo unutrašnje jedinstvo i međuljudski odnosi, bez čega je bilo nemoguće zamisliti kolektiv borbene avijacijske jedinice.

Istakao bih veliku ulogu SKOJ-a na širenju revolucionarnih ideja i izgradnji borbenog morala kod starešina i boraca, a posebno kod pilota. Njihovo lično zalaganje na poslu, politička aktivnost i držanje u borbi bili su vredni pažnje u svim vojnim kolektivima. Partija ih je usmeravala i davala punu podršku njihovim aktivnostima, ali i od njih zahtevala da budu uzorni mladi revolucionari i disciplinovani vojnici. KPJ je posvećivala veliku pažnju njihovoj ideološkoj, političkoj i stručnoj izgradnji, a najbolje od njih je nagrađivala prijemom u članstvo. Organizacija SKOJ-a je bila neiscrpan rezervoar za popunu i jačanje redova KPJ. Zbog toga je bilo i normalno da su u njoj ostajali da rade iskusniji mladi članovi KPJ.

Partija je u SKOJ-u imala izuzetno snažan politički oslonac. U vreme kada je broj partijskog članstva u upoređenju sa brojem članova SKOJ-a, a posebno u jedinicama u kojima nismo imali osnovnu organizaciju KPJ (mart-april 1945) bio tri puta manji - skojevska organizacija je uspešno razvijala političku aktivnost, nadoknađujući odsustvo partijske organizacije.

Rad i ponašanje skojevaca, njihova društveno-politička aktivnost i odgovornost u ispunjavanju preuzetih obaveza, nisu mogli biti nezapaženi ni u štabnim i komandnim analizama, u planovima i programima vojne organizacije, a posebno u planovima političkog, kulturno-prosvetnog i drugog delovanja.

Sa narodom Srema i Bačke i sa organima narodne vlasti, naše jedinice su imale svakodnevne kontakte i izvanredno dobre odnose. Ovi krajevi su bili idejno-politički opredeljeni za NOP i revoluciju još od 1941. i kasnije, a veliki broj ljudi svih uzrasta, a naročito omladine se nalazio na frontu u vojvodanskim brigadama, pa i u našim vazduhoplovnim jedinicama. Pozadina je bila dobro organizovana i spremna da sve da za front.

Ono što nas je povezivalo i zbližavalo bila je ne samo privrženost NOB i revoluciji već i naši tesni svakodnevni susreti i veze u kulturno-

-zabavnoj delatnosti, učešću u radnim akcijama, političkim zborovima i manifestacijama i dr. oblicima saradnje. Stvarano je na delu bratstvo i jedinstvo i izgrađivani bliski međuljudski odnosi. Time se može objasniti i visok ugled koji su vazduhoplovci uživali u narodu Srema i Bačke, sve do kraja rata.

Između divizijskih, pukovskih i bataljonskih partijsko-političkih organa i rukovodstava postojala je uska saradnja i stalni kontakti. Jedni druge su ispomagali, a često su vršene i razmene iskustava. Razmeštaj pukova pozitivno je uticao na tu saradnju. Jer, na svakom aerodromu bazirala su po dva puka i jedan bataljon za pozadinsko opsluživanje i obezbeđenje. Aviona za vezu bilo je dovoljno, pa se u toku dana moglo dospeti na sve aerodrome na kojima su bazirale obe divizije, što je znatno doprinosilo operativnosti u partijsko-političkom radu, posebno blagovremenom informisanju ili intervenciji.

Rasprava

Opšta vojna i politička situacija u Evropi i Jugoslaviji"

General-potpukovnik Fabijan Trgo

Bitna karakteristika perioda decembar 1944 - mart 1945. jeste priprema snaga antifašističke koalicije za odlučujuću ofanzivu, za poslednji udar radi nanošenja definitivnog poraza nacističkoj Nemačkoj. Vođe sile antifašističke koalicije ostaju jedinstvene i dosledne u ostvarivanju ratnog cilja u Evropi: безусловna kapitulacija hitlerovske Nemačke. To je bio čvrst zaključak Ruzvelta, Staljina i Čerčila i na Konferenciji u Jalti (4-11. februara 1945), na kojoj su, između ostalog, usklađeni planovi Saveznika za slamanje nacističke Nemačke.

Početak 1945, nakon niza poraza na svim frontovima, Nemačka (potpuno okružena armijama antifašističke koalicije) našla se pred konačnim slomom. Oružane snage zemalja antifašističke koalicije, sa istoka i zapada, izbile su na njene granice, a s juga i jugoistoka približavale su se njevoj teritoriji. Crvena armija je prvi put otpočela operacije na teritoriji Rajha i istočnoj Pruskoj. Linija sovjetsko-nemačkog fronta tada se protezala istočnom granicom Pruske, pored Varšave, kroz krajnji istočni deo Čehoslovačke, zapadno od Budimpešte do reke Drave.

Iako je položaj Nemačke svakim danom postajao sve beznadežniji, ona se uporno branila. Da bi osujetila neposrednu opasnost od daljeg napredovanja savezničkih armija - na zapadu iz Belgije ka Ruru, a na istoku iz Mađarske ka Beču - nemačka Vrhovna komanda je najpre, polovinom decembra 1944, jakim snagama Grupe armija »Jug« izvela udar protiv 2. ukrajinskog fronta Crvene armije radi deblokiranja Budimpešte. Oba ova nemačka poduhvata, mada su trupe i zapadnih saveznika i Crvene armije imale velike gubitke, a neke zapadale i u tešku situaciju, ostali su neuspeli pokušaji zaustavljanja savezničke ofanzive. Samo za kraće vreme odgođeno je nastupanje savezničkih armija na ovim delovima fronta.

Crvena armija je, 12. januara 1945, krenula u ofanzivu sa Visle prema Odri i Nisi, a ubrzo zatim i drugim strategijskim pravcima. Njene jedinice slamale su nemački otpor i približile se Berlinu na 60-70 km. Na zapadnom frontu, nakon neuspele nemačke ofanzive na Ardenima, saveznička vojska je ubrzo izbila na francusko-nemačku granicu, oslobodila Belgiju, Luksemburg i južni deo Holandije, zatim izvršila prodor prema Rajni, čijom je levom obalom ovladala na celoj dužini fronta, do kraja marta 1945.

U Italiji saveznički front se protezao linijom La Spezia - Ravenna (troskanski Apenini) i do aprila 1945. godine nema značajnijih promena.

¹¹ Rasprava na okruglom stolu »Vazduhoplovstvo u strategiji NOR«, 21. mart 1985. Zemun
-* Odnosi se na zimu 1944/45 odnosno na period: decembar 1944 - mart 1945.

Vazduhoplovna komponenta rata: apsolutna nadmoćnost savezničke avijacije, koja produžava strategijsku vazдушnu ofanzivu - rušenje nemačkih postrojenja i gradova (Drezden).

Nemci su, praktično, bili potisnuti sa svih mora, držali su samo deo svojih teritorijalnih voda. Na severnom Jadranu još su manje pomorske jedinice, bez većeg uticaja na vojnopomorsku situaciju na tom vojištu. Sredozemlje je izgubilo svoje značenje kad je u pitanju rat protiv Nemačke, ali je dobilo novu dimenziju: mogućnost intervencije i infiltracije zapadnih saveznika (Grčka). Nemačka je, takođe izgubila sve svoje saveznike izuzev Salašija, vođe »strelastih krstova« u Mađarskoj, koji su se održavali u zapadnim delovima zemlje (u martu 1945. i oni su likvidirani), i ustaša NDH, koja nikad nije predstavljala neki značajan faktor, a tada pogotovu.

Na Balkanu je Narodnooslobodilačka vojska Albanije, nakon šestogodišnje okupacije, krajem 1944. oslobodila svoju zemlju. Na jugoslovenskom ratištu Narodnooslobodilačka vojska je do kraja 1944 - u prvoj etapi završnih operacija - oslobodila Srbiju, Makedoniju, Crnu Goru, Dalmaciju i znatan deo Bosne i Hercegovine. To područje činilo je povezanu slobodnu teritoriju, koja je bila solidna strategijska osnovica, ekonomska baza i izvor za mobilizaciju za dalje vođenje rata, odnosno za izvođenje poslednjeg udara za konačno oslobođenje još neoslobođenih krajeva zemlje. Tada je - zimi 1944/45 - NOVJ, kao samostalna oružana sila, uspostavila jedinstven i stabilan front od Drave preko Srema, Bosne i južne Like do Jadranskog mora. Na taj način, jugoslovenski front se slio u neprekidni saveznički front koji je okružavao nacističku Nemačku. On se desnim krilom naslanjao na front Crvene armije, u Mađarskoj, a levim na front britanskoameričkih snaga u Italiji. Od decembra 1944. na jugoslovenskom tlu protiv okupatora i kvisinga borila se samo NOVJ. Jedinice Crvene armije i otečestvenofrontovske Bugarske, koje su u jesen 1944. učestvovalе zajedno sa jedinicama NOVJ u oslobađanju istočnih krajeva Jugoslavije, do tada su bile prebačene u Mađarsku.

Početakom 1945. osnovno obeležje vojno-političke situacije u Jugoslaviji jeste opšta priprema i mobilizacija svih potencijala zemlje za odlučnu bitku. Oslobođenje preostalih delova zemlje postalo je glavni zadatak NOP-a.

U do tada oslobođenim krajevima osnovna parola je bila »sve za front - sve za pobedu«. Jedinstveni narodnooslobodilački front je težište svoga delovanja usmerio na mobilizaciju svih ljudskih i materijalnih potencijala zemlje i njihovo uključivanje u napore za potpuno oslobođenje Jugoslavije. Uporedo sa mobilizacijom ljudi za NOVJ, razgarala se bitka za snabdevanje fronta i za obnovu razrušenih i opustošenih delova zemlje koji su definitivno oslobođeni, za zbrinjavanje i prihvatanje ranjenika s fronta, za staranje o nezbrinutim, deci i starcima, žrtvama fašističkog terora, za vraćanje izbeglica u njihove domove itd. Jedan od značajnih zadataka bio je obnavljanje privrede, stavljanje u pogon fabrika, saobraćajnica, pokretanje akcije za obradu zemlje, odnosno oživljavanje poljoprivrede. Svi ti naponi bili su u moralnom i materijalnom pogledu veoma značajni za ostvarivanje strategijskog cilja - oslobođenje preostalog dela Jugoslavije. Predsednik NKOJ-a i vrhovni komandant Josip Broz Tito smatrao je izvršenje tog zadatka - oslobođenje zemlje vlastitim snagama - presudnim činom koji će omogućiti narodima Jugoslavije da sami odlučuju o svojoj sudbini i društvenom uređenju svoje zemlje.

Nemačke snage na jugoslovenskom ratištu, u zimu 1944/45, nisu pokazivale nikakve namere da se povuku. Naprotiv, te snage jačine 19

divizija, sa još 16 ustaško-domobranskih divizija, uporno su se branile na svim sektorima fronta. Na traženje nemačkog komandanta Jugoistoka da zbog situacije u Mađarskoj suzi front na jugoslovenskom prostoru (»hrvatsko područje«) »Firer je« - kako je zapisano, 29. januara 1945, u dnevniku nemačke Vrhovne komande - ovo odbio »pošto bi ovakav pokret bio signal za pojačanu aktivnost Titovih partizana. Stoga ostaje i dalje na snazi zadatak da se hrvatsko područje brani«.

Ovakav stav nemačke Vrhovne komande u pogledu držanja jugoslovenskog prostora bio je u skladu sa njenom idejom o davanju odsudne bitke na poslednjem obrambenom bastionu, tzv. alpskoj tvrđavi (»Alpen Festung«), koja je trebalo da obuhvati planinsko zemljište Bavarske, delove Čehoslovačke, Austrije, severozapadne delove Jugoslavije i italijanske Alpe.

Pripremajući se za završnu ofanzivu za oslobođenje zemlje, Vrhovni štab je reorganizovao Narodnooslobodilačku vojsku. Formirane su krupne strategijske jedinice: 1. januara 1945. formirane su 1, 2. i 3. armija pod komandama generala Peke Dapčevića, Koče Popovića i Koste Nađa, a dva meseca kasnije formirana je 4. armija pod komandom generala Petra Drapšina. Tada je Narodnooslobodilačka vojska preimenovana u Jugoslovensku armiju, a Vrhovni štab u Generalštab. Zahvaljujući pomoći u naoružanju i ratnoj tehnici koju je NOVJ, kao saveznik u zajedničkoj borbi, primila od zapadnih saveznika i od SSSR-a, ojačana je vatrena moć jedinica NOVJ, formirane su krupnije vazduhoplovne formacije. Nakon beogradske operacije, na osnovu sporazuma vrhovnog komandanta Tita sa Vrhovnom komandom Crvene armije, septembra 1944. NOVJ je dobila značajnu pomoć u naoružanju. Do kraja 1944. sovjetskim oružjem preoružano je deset pešadijskih divizija, primljene su i dve vazduhoplovne divizije, dok su zapadni saveznici nastavili pružanje pomoći. No, sva ta pomoć, iako je znatno doprinela jačanju naše oružane sile, još uvek nije mogla da zadovolji rastuće potrebe NOVJ, tako da njeno osnovno naoružanje u kopnoj vojsci i Ratnoj mornarici i dalje je bilo ono što je oteto od neprijatelja.

Na početku 1945. NOVJ je brojala oko 600.000 boraca, a do početka marta, tada već kao Jugoslovenska armija, narasla je na preko 800.000 boraca, svrstanih u 63 divizije i jedinice ratne mornarice i Vazduhoplovstva JA.

U toku priprema za završnu ofanzivu naše jedinice, u prvim mesecima 1945, vodile su i neprekidne borbe protiv nemačkih trupa i kvislinških formacija. Žestoke borbe su vođene na sremskom frontu i za virovitički mostobran, gde su Nemci nastojali da poboljšaju svoje položaje pomeraњem linije fronta prema istoku (do Šida), zbog nameravane prolećne protuofanzive u Mađarskoj. Ali, sve to nije dovelo do poboljšanja položaja neprijateljevih snaga. Sremski front se stabilizovao na liniji Dunav - Tovarnik - Bosut i nije se pomerao do aprila 1945. Šesti i 10. korpus, kojima se pridružio i 12. uspešno su odolevali nemačkim napadima na virovitičkom mostobranu - slobodna teritorija Slavonije i srednje Podravine - oko 4.000 km², sve do početka februara, ali su se posle toga morali povući pred nadmoćnim snagama. Te borbe, kao i one na sremskom frontu, bile su veoma značajne zbog angažovanja 5-6 nemačkih divizija na tom području koje su nemačkom komandovanju bile i te kako potrebne u pothvatu protiv Crvene armije u Mađarskoj. Tako je dejstvima Jugoslovenske armije olakšano delovanje jedinica Crvene armije u Mađarskoj i osigurano njihovo južno krilo.

Narodnooslobodilačka vojska je u februaru uspešno izvela korpusnu operaciju oslobodivši Mostar, Široki Brijeg i Nevesinje. Ovom operacijom potpuno je završeno oslobodjenje Hercegovine i ujedno, likvidiran najistureniji južni deo nemačkog fronta u Jugoslaviji. Početkom 1945, 4. korpus NOVJ na svom operativnom području (na Baniji i Kordunu) nastavio je da napada komunikacije i uporišta koje je neprijatelj držao. Još čvršće je povezao slobodnu teritoriju Korduna i Banije sa kojeg će se, kasnije, uključiti u opštu ofanzivu Jugoslovenske armije i sadejstvovati s 4. armijom u oslobodenju Like i Bihaća. U Lici i Gorskom kotaru i u dolini Une uspešno je delovao 11. korpus u pozadini nemačkog 15. brdskog armijskog korpusa i uspostavio neposrednu operativnu vezu sa 4. armijom, u čiji će sastav ući početkom marta 1945.

U Sloveniji je početkom 1945. bilo već oko 135.000 neprijateljevih vojnika, uključujući i policijske snage. U periodu januar-mart, jedinice 7. korpusa vodile su veoma dinamične manevarske borbe za Suhu krajinu i odlučno branile centralnu slobodnu teritoriju u Beloj krajini, što će kasnije olakšati prodor 4. armije u Slovenačkom primorju.

Najteže borbe je vodio 9. korpus u centralnom delu Slovenačkog primorja i u zapadnoj Gorenjskoj. Od kraja marta 1945. u Sloveniji deluje preko 30.000 boraca.

Sva ova dejstva jedinica 1, 2. i 3. jugoslovenske armije i naših snaga u pozadini neprijatelja, u januaru i februaru 1945, imala su uvodni karakter - prethodila su završnom udaru, koji je počeo 20. marta ofanzivom 4. armije, a zatim i ostalih armija.

Pred početak završne ofanzive Jugoslovenska armija je na svom frontu imala protiv sebe nemačku Grupu armija »E« odnosno sedam armijskih korpusa ukupne jačine preko 400.000 vojnika, i preko 200.000 kvislinških vojnika - ukupno oko 600.000 vojnika. Ove nemačke snage na jugoslovenskom ratištu bile su približno jednake snagama u Mađarskoj ili u sevemoj Italiji.

Protiv ovih snaga povešće odlučnu borbu za oslobodjenje još neoslobodjenih krajeva Jugoslavije četiri naše armije u zahvatu fronta i šest korpusa i jedinice 4. operativne zone (u Štajerskoj) u pozadini fronta (na teritoriji Hrvatske i Slovenije). Delovanje korpusa JA u dubokoj pozadini linije fronta, što je bila specifičnost strategije NOR-a u Jugoslaviji, umnogome je olakšalo napredovanje naših armija u zahvatu fronta.

Budući da su završne operacije NOVJ, odnosno JA sastavni deo opštih napora snaga antifašističke koalicije za slamanje Nemačke, sasvim je prirodno bilo što su saveznički komandanti nastojali da usklade delovanje svojih trupa sa strategijsko-operativnim pothvatima NOVJ, odnosno JA. Tako je u vreme pripreme NOVJ za završnu ofanzivu u februaru 1945. došlo do susreta maršala Tita sa komandantom savezničkih snaga u Sredozemlju i u Italiji feldmaršalom Haroldom Aleksanderom. Razgovori su se, pored ostalog, vodili o usklađivanju predstojećih operacija u jugoistočnoj i južnoj Evropi.

Saveznički komandanti su značenje jugoslovenskog ratišta cenili sa stanovišta njegovog pozitivnog uticaja na dejstva njihovih trupa. Tako, na primer, feldmaršal Aleksander nakon posete Beogradu, 28. februara 1945. u telegramu upućenom načelniku Imperijalnog generalštaba kaže:

»Posetio sam Ironl koji drže partizanske snage kod Šida. To je propisno organizovan front. . . Tamo se vode dosta žestoke borbe i partizani

imaju uspeha u napadima na nemačke položaje i u zarobljavanju Nemaca... Moj utisak je da je Jugoslovenima vredno pomoći da se oni bore ograničenim sredstvima da bi islerali Nemce iz svoje zemlje».

Nešto kasnije Aleksander je konstantovao da uspeši JA u borbi protiv Nemaca »*idu u prilog mojim operacijama u Italiji*«. Međutim, u toku završnih operacija, kad se 4. armija približavala bivšoj jugoslovensko-talijanskoj granici, pokazalo se da su, uprkos tako visokim i realnim ocenama o značenju operacija Jugoslovenske armije za savezničku stvar, sve odluke i operativne mere savezničkih komandanata u pogledu operacija na području Istre, Trsta i Slovenačkog primorja bile podređene politici britanske vlade, koja se suprotstavila opravdanim traženjima stanovništva ovog područja da se ono ujedini s Jugoslavijom.

Bitna karakteristika unutrašnjeg društveno-političkog razvitka u Jugoslaviji u zimskom periodu 1944/45 (kao i čitavoj završnoj etapi NOR-a) bila je:

- razvijanje političke osnove nove državne organizacije;
- provođenje odluka AVNOJ-a (o federativnom uređenju Jugoslavije);
- organizovanje masovnog pokreta obnove privrede;
- sprovođenje promena u svojinskim odnosima, i
- slamanje otpora snaga kontrarevolucije (politički i oružani otpori).

Ovaj proces, delujući u oslobođenom Beogradu, usmeravala su najviša rukovodstva nove Jugoslavije: AVNOJ, NKOJ, VŠ, oslanjajući se na razvijeni sistem NOO, osnovne institucije jugoslovenske revolucije. Početkom 1945. osnivaju se Vrhovni sud Jugoslavije i Javno tužilaštvo.

Političku osnovu nove narodne vlasti činile su JNOF i sve masovne antifasističke organizacije: USAOJ, AFŽ. U januaru 1945. politička širina i akcione mogućnosti JNOF-a ojačane su osnivanjem jedinstvenih sindikata radnika i nameštenika Jugoslavije (JSRNJ) čime je bio završen proces stvaranja sistema masovnih društveno-političkih organizacija, kao političke osnove narodne vlasti.

U tom periodu, rukovodstvo nove Jugoslavije vodilo je na političko-diplomatskom planu tešku bitku za međunarodno priznanje. Ta bitka bila je veoma složena i teška, prvenstveno zbog toga što u periodu o kojem je reč nije jenjavao pritisak zapadnih sila, posebno Velike Britanije, na rukovodstvo nove Jugoslavije, sračunat na ustupke monarhističkim i drugim građanskim snagama u fazi konstituisanja nove države. U vreme povećane napetosti u odnosima sa zapadnim saveznicima (u jesen 1943.) kad nije bio isključen ni pokušaj infiltriranja britanskih jedinica na dalmatinsku obalu (što nam svedoči prepiska Čerčil-Vilson) i kada je Čerčil u svom pismu od decembra 1944. stavio Titu direktno do znanja da se sa Staljinom sporazumeo o vođenju zajedničke politike prema Jugoslaviji, Tito se energično suprotstavljao svim oblicima pritiska. On nije dozvoljavao, bez suglasnosti NKOJ-a i VŠ, bilo kakvo angažovanje britanskih jedinica na obalskom pojasu. Za svaki konkretan slučaj, kao što je to bilo sa korišćenjem dalmatinskih luka ili aerodroma u Zemunik, Tito je zahtevao precizno regulisanje međusobnih odnosa radi osiguranja poštovanja suvereniteta zemlje. On je poduzeo pojačane mere za zaštitu nepovredivosti jugoslovenske teritorije. Štabu 8. korpusa i Mornarici NOVJ naredio je da potpuno osiguraju dalmatinsku obalu i otoke, a Glavnom štabu Makedonije da preduzme posebne mere osiguranja granice prema Grčkoj, u koju su i dalje dolazile britanske trupe.

Tito je u decembru 1944. u vezi sa britanskim zahtevom za uspostavljanje savezničkih baza na jadranskom teritoriju, pisao Čerčilu:

»... *Vi ćete se složiti da je jedino prirodno da mi želimo u pravo vrijeme biti konsultirani o tim i drugim stvarima koje pogađaju naše teritorijalno pravo i nacionalni suverenitet*«.

Kao što je poznato, 1. novembra 1944. u Beogradu je novim sporazumom Tito - Šubašić utvrđeno da AVNOJ ostaje zakonodavno telo do izbora, da se obrazuje jedinstvena vlada koja će raspisati izbore za ustavotvornu skupštinu i da do konačnog rešenja o obliku države kralj Petar

II treba da prenese svoje prerogative na Namesništvo, koje se imenuje u saglasnosti s NKOJ-em (kralj je to nazvao: »praktična abdikacija«, što je u stvari, i bila). Potvrđen je princip federativnog uređenja države i predviđeno je da jedinstvena vlada objavi deklaraciju o demokratskim pravima i slobodama. Realistički ocenjujući raspoloženje naroda izraženo u masovnim demonstracijama u celoj zemlji, osobito u oslobođenoj Srbiji, što je očigledno govorilo da su najširi slojevi naroda protiv povratka kralja i da su odlučni istrajati na potpunom ostvarenju odluka AVNOJ-a, zapadni saveznici su izrazili svoju saglasnost sa sprovođenjem u život sporazuma Tito - Šubašić. Poslednji pokušaj koji je učinio kralj Petar na razbijanju sporazuma bio je glas usamljenog u pustinji, i on je, konačno, januara 1945. preneo svoje prerogative na Namesništvo.

Izvesna kolebanja u zapadnim savezničkim krugovima Tito je otklonio stavljajući Britancima jasno do znanja da će, ukoliko kralj ne prihvati beogradski sporazum, Nacionalni komitet proglasiti vladom. U međuvremenu je došlo do Konferencije u Jalti, koja je preporučila realizovanje sporazuma. Pored toga, šefovi savezničkih sila iz Jalte su još preporučili da se AVNOJ proširi onim narodnim poslanicima iz sastava poslednje Narodne skupštine Kraljevine Jugoslavije koji se nisu kompromitovali saradnjom sa okupatorom. Zahvaljujući činjenici da je JNOF bio dominantna snaga u Jugoslaviji, da su snage NOP-a bile odlučujući faktor u zemlji, rukovodstvo nove Jugoslavije je moglo prihvatiti ovu preporuku, bez bojazni da će ovim proširenjem AVNOJ-a, stare vladajuće snage ugroziti već ostvarene revolucionarne promene u zemlji i dovesti u pitanje dalji razvitak jugoslovenske revolucije.

Uklanjanjem stvarnih i formalno-pravnih prepreka (kralj je 2. marta imenovao namesnike), formirana je 7. marta 1945, pod predsedništvom maršala Tita Privremena vlada Demokratske Federativne Jugoslavije. U Vladi su većinu činili najistaknutiji funkcioneri KPJ i organizatori NOP-a, a od ranijih vladajućih garnitura ušli su I. Šubašić, M. Grol i J. Šutej. Tito je to mudro smislio - broj članova vlade bio je 29. Šubašić je mogao dati samo 5 do 6 nekompromitovanih pripadnika te vlade, a ostalo su bili članovi narodnooslobodilačkog pokreta. Vlade velikih sila antifašističke koalicije istog meseca priznale su novu vladu i u Beograd poslale svoje ambasadore, zatim su to učinile i druge savezničke i neutralne zemlje. Uprkos tome nisu otpali razni vidovi pritisaka zapadnih savezničkih sila - koje su zanemarivale doprinos Jugoslavije savezničkoj pobedi, kao i načela koja su sami proklamovali Atlantskom poveljom - s ciljem da utiču na tok događaja u Jugoslaviji. A kao što znamo, Jugoslovenska armija je ispunila zadatak oslobodenja zemlje i u završnoj fazi rata dala doprinos savezničkoj pobedi koji znatno prelazi proporciju strateške veličine Jugoslavije i broja njenih stanovnika.

Neprijateljeva avijacija it Jugoslaviji 1941-1945. "

General-potpukovnik Vojislav Mikić¹

U toku narodnooslobodilačkog rata teritorija Jugoslavije je bila jedinstven stratejsko-operativni prostor za narodnooslobodilački pokret i njegovo rukovodstvo. Za okupatora, međutim, teritorija Jugoslavije je bila izdvojena i u vojnoj nadležnosti raznih komandi okupatorskih oružanih snaga.

Zbog toga su se na prostoru Jugoslavije u toku NOR-a nalazile i deistvovala različite strukture ratnih vazduhoplovstava okupatorskih zemalja i kvislinške NDH, sa svim svojim elementima - avijacijom, službom VOJ, PA-artiljerijom, jedinicama za vazduhoplovno-pozadinsko obezbeđenje i drugim. Nesumnjivo je da je avijacija, po mnogo čemu, bila najznačajniji element u tim brojnim strukturama, pa će, uglavnom, ona biti razmatrana.

Inače, neprijateljeva avijacija u Jugoslaviji u toku NOR-a nije bila predmet ozbiljnijih i sistematskih istraživanja. Zbog toga je prava istina o njoj ostala nepoznata iako je od velikog značaja za istoriju našeg oslobodilačkog rata, posebno po poukama koje nudi za budućnost.

Na prostoru Jugoslavije bazirale su i deistvovala jedinice avijacije tri okupatorske sile - Nemačke, Italije i Bugarske, i kvislinške NDH. Takođe je poznato da su i jedinice mađarske avijacije bazirale u Novom Sadu i Somboru, ali nisu utvrđena njihova borbena dejstva.

Neprijateljeva je avijacija pripadala različitim avijacijskim grupacijama; podržavala je određene jedinice kopnene vojske i imala određene zone odgovornosti i dejstava. Ona se međusobno potpomagala, po potrebi podržavala jedinice kopnene vojske svojih saveznika, a sve su podržavale i četnike ili stalno ili samo u nekim dejstvima na jugoslovenskom prostoru.

U borbi protiv narodnooslobodilačkog pokreta i njegovih oružanih snaga neprijateljeva avijacija je različito korišćena. Do septembra 1943. angažovane su četiri pomenute avijacije; po kapitulaciji Italije ostala su samo tri saveznika, a po izlasku Bugarske iz rata na strani Osovine, do kraja, bolje rečeno do zajedničke kapitulacije, ostale su samo nemačka i avijacija NDH.

NEMAČKA AVIJACIJA

Posle kapitulacije bivše Jugoslavije Nemci su povukli sve avijacijske jedinice koje su učestvovala u aprilskom ratu, a na delu teritorije su organizovali osnovne elemente vazduhoplovne pozadine kako bi obezbedili

¹ Rasprava na okruglom stolu 21. marta 1985. u Zemunu

² Vazdušni strelac 421. jurišnog puka

letenje i vazdušni saobraćaj za potrebe nemačkih snaga u Grčkoj, Bugarskoj i okupiranim delovima Jugoslavije. U tom cilju su osnovali aerodromsko područje 6/XVII u Zagrebu, koje je rukovalo aerodromskim jedinicama na nekoliko ključnih aerodroma, kao što su: Zagreb, Zemun, Pančevo, Niš i Kraljevo.³¹

Pored komandi aerodroma sa jedinicama vazduhoplovnopozadinskog obezbeđenja, u Zagrebu i Zemunu su bili dislocirani i štabovi vazduhoplovnotehničke službe sa svojim jedinicama, koje su prikupljale, obezbeđivale i delimično otpremale iz Jugoslavije zaplenjeni vazduhoplovni materijal i sredstva bivšeg Jugoslovenskog vazduhoplovstva.⁴⁷

Formiranjem štaba nemačkog komandanta Srbije organizovano je i njegovo avio-odeljenje, koje je imalo nekoliko transportnih i aviona za vezu.¹⁷ U Zemunu je, takođe, neko vreme postojalo i avio-odeljenje načelnika vazduhoplovnotehničke službe, angažovano za potrebe ove službe na prostoru Jugoslavije.

Prateći razvoj situacije u okupiranoj Jugoslaviji, nemačke komande su još pre izbijanja ustanka procenjivale da do ustanka može doći, na šta je ukazivao porast sabotaža i drugih oblika otpora. Takođe se procenjivalo da bi u slučaju ustanka bilo neophodno angažovanje avijacije, pa je general-feldmaršal List već 7. jula 1941, tražio od vrhovne komande Vermahta da se u Srbiji obezbedi upotreba borbene avijacije.⁶¹ Međutim, kako je i sam znao da su sve snage avijacije bile angažovane na aktivnim frontovima, zamolio je da se na prostor Srbije premesti bar neka pilotska škola koja bi, prema potrebi, mogla da izvršava i borbene zadatke. Ovakav zahtev je ponovljen više puta, a izbijanje ustanka je pokazalo da je Listova procena bila pravilna. Međutim, komanda nemačkog RV je bila skeptična prema celishodnosti ovog zahteva, procenjujući da nema pogodnih objekata dejstva, po kojima bi avijacija bila efikasna. Ali, ipak je doneta odluka da se jedna pilotska škola premesti u rejon Zagreba, a jedna škola instrumentalnog letenja u Zemun. Naređeno je da one obezbede po nekoliko aviona i za borbena dejstva, a obe su već 1. avgusta bile spremne da uzmu učešće u borbenim dejstvima.⁷¹

Po izbijanju ustanka u Hrvatskoj i Bosni, a posebno zbog masovnosti ustaničkih snaga u rejonu Drvara i Bosanskog Petrovca, komande domobranstva NDH zahvatila je panika, pa je i načelnik generalštaba tražio da se najhitnije angažuje nemačka avijacija i pomogne borbu domobranskih snaga.⁸¹ Zahtev je prenet nemačkim višim komandama pa je početkom avgusta u Zagreb stigla avio-grupa potpukovnika Denha, koja je imala eskadrilu »štuka« sa 11 aviona i bombardersku eskadrilu sa 13 aviona. Ona je, 4. avgusta, angažovana delom snaga oko Bosanskog Petrovca, a zatim je izvršila demonstrativni let iznad područja u kojem se rasplamsavao ustanak⁹⁷ kako bi uticala na moral stanovništva i boraca. Međutim, ova grupa je ubrzo vraćena na matične aerodrome u Austriji.

U toku avgusta dolazilo je do povremene upotrebe aviona iz pomenutih pilotskih škola, koji su bombardovali neka sela, izviđali i bacali let-

-** »Pregled postojećih vazduhoplovnih jedinica na području komandanta Srbije«. AVII.

NAW-N-T-501. rolna 246, snimak 446.

⁴¹ Isto.

Isto, snimak 729-730.

AVII. NAW-N-T-312. rolna 452, snimak 8037032.

⁷¹ Isto, snimak 8036987.

«) AVII. NAW-N-T-501, rolna 264. snim. 1140-1144.

Isto

ke. Nešto intenzivnije su upotrebljeni u dejstvima oko Krupnja početkom septembra, kada su vršili vatrena dejstva po ustaničkim snagama koje su opsedale Krupanj i doturale bacanjem municiju opkoljenim nemačkim jedinicama.¹⁰⁷

U to vreme brzo su se rasplamsavala dejstva u Srbiji. Mnogi nemački garnizoni bili su opkoljeni, a veze između gradova prekinute. To je ukazivalo na ozbiljne borbe koje tek predstoje. Zbog toga se ponovo najhitnije zahtevalo upućivanje neke od borbenih jedinica pa je 3. septembra u Zemun došla eskadrila »štuka«, sa 12 aviona, pod komandom oberlajtnanta Vernerà.¹¹⁰ Ona je, već sutradan, počela intenzivna dejstva oko Krupnja i izvršila preko 40 avio-poletanja.¹²¹ Ostaće u Zemunu sve do 7. novembra, kada se zbog pogoršanja meteoroloških uslova vratila u Rajh. Pre toga je došla bombarderska eskadrila »HE—111« (stigla u Zemun 28. oktobra), a koja je bila osposobljena i za dejstva u složenim meteorološkim uslovima. Ona će ostati u Zemunu do 10. decembra, odnosno do završetka operacija u zapadnoj Srbiji, tzv. prve neprijateljeve ofanzive.¹³⁾

Za potrebe izviđanja, koje su takođe neprekidno rasle, polovinom septembra u Zemun je došlo i jedno izviđačko odeljenje sa avionima »Do-17«.

Naprezanje eskadrile »štuka« bilo je oko 450 a/p mesečno,¹⁴¹ dok je bombarderska eskadrila izvršila manje letova, delimično i zbog pogoršavanja meteoroloških uslova u tom periodu. Težište dejstva je bilo u zapadnoj Srbiji, ali se ono povremeno prenosilo i na dolinu Zapadne Morave, posebno poslednjih dana novembra.

Avioni iz pilotskih škola i dalje su korišćeni. Posebno su angažovani avioni iz škole instrumentalnog letenja u Zemunu za zadatke dotura i evakuacije iz opkoljenih garnizona, kao i za sanitetsku evakuaciju.¹⁵¹

U toku 1941. ukupno je bilo angažovano 25 do 30 nemačkih aviona, računajući i eskadrile borbene avijacije, pilotske škole i avio-odeljenje komandanta Srbije. Upotreba je bila pretežno u Srbiji a samo u maloj meri i u ostalim područjima Jugoslavije. Krajem godine su u podršci snaga koje su dejstvovale protiv partizana u Sloveniji bili upotrebljeni i avioni iz jedinica koje su bazirale u Austriji, ali sa manjim naprezanjem.¹⁶¹

Završetkom dejstava u okviru prve ofanzive, prostor Jugoslavije su napustile jedinice borbene avijacije, pa je u toku 1942. na raspolaganju nemačkih komandi ostalo samo avio-odeljenje komandanta Srbije i po nekoliko aviona iz pilotskih škola. Istovremeno, ostale su potrebe da se podrže dejstva u narednim operacijama koje su se planirale za početak 1942.

Zahtev da se opet uputi jedna borbena eskadrila i jedno izviđačko odeljenje bio je odbijen. Zbog toga se komandant Srbije general Bader obratio saveznicima za pomoć. Italijani su obećali da će prebaciti jednu bombardersku grupu iz Tirane u Mostar, odakle će podržavati predviđene operacije u istočnoj Bosni. Avijacija NDH je odmah prihvatila nemački zahtev i u Rajlovcu ojačala 2. skupinu, tako da je ona u dve eskadrile imala

^{11.1} Isto. snimak 256-7.

¹¹¹ Zbornik, tom I, knj. I, dok. 142, str. 385.

AVII, NAW-N-T-315, rolna 2237, snimci 1196, 1220 i 1241.

^{1.1} AVII, NAW-N-T-501, rolna 248, snimci 159-160.

¹⁴¹ Isto.

^{1.11} Isto, rolna 249, snimak 789.

¹⁶¹ Prvi put u Jugoslaviji veća sanitetska evakuacija vršena je 11. septembra 1941. sa aerodroma Divci kod Valjeva u Beograd, sa šest aviona Ju-52; - AVII, NAW-N-T-312, rolna 452, snimci 8037462 i T-315, rolna 2237, snimci 876-8, 905-6.

28 borbenih aviona.¹⁷¹ Ove snage su neposredno potčinjene nadležnim nemačkim komandama, organizovana je veza, određeni oficiri za vezu i si. Međutim, podrška italijanske avijacije počela je dosta teškim incidentom. U prvom borbenom letu italijanski avion je bombardovao Vlasenicu, koja se već tri dana nalazila u rukama Nemaca. Tom prilikom je nekoliko vojnika poginulo, a desetak ranjeno.¹⁸¹ To je bacilo senku na savezničke odnose u ovoj oblasti, pa su Nemci kasnije izbegavali podršku italijanske avijacije. Ali, zato je avijacija NDH vrlo savesno izvršavala svoje obaveze, pa su Nemci bili zadovoljni i visoko ocenjivali zalaganje i rezultate dejstava avijacije NDH, koja je aktivno učestvovala u dejstvima u drugoj i trećoj neprijateljevoj ofanzivi.

Početakom juna 1942. počela je rad komanda nemačke borbene grupe »Zapadna Bosna«. U njenom sastavu formirana je mešovita »nemačko-hrvatska avio-grupa«, koju su sačinjavale »skupina Cenić« avijacije NDH sa dve eskadrile i ojačano avio-oddeljenje komandanta Srbije.¹⁹¹ U ovom odelenju bilo je u to vreme i nekoliko savremenih borbenih aviona iako brojno stanje aviona nije potpuno poznato. Iz raspoloživih arhivskih izvora se vidi da je u njegovom sastavu bilo aviona »JU-88«, »Do-17« i »foke vulf-58«. Oni su angažovani u borbama pre i u toku bitke na Kozari, a povučeni su u Zemun tek krajem avgusta. Ovu jedinicu je zamenilo 3. jato

1. skupine iz Zagreba, koje je bilo na raspolaganju komandantu nemačke 714. divizije u Banja Luci od avgusta do novembra 1942. godine.²⁰¹

U toku 1942. snage nemačke avijacije u Jugoslaviji bile su veoma male i svodile su se na po nekoliko aviona iz pilotskih škola i na avio-oddeljenje komandanta Srbije. Zbog toga su podršku nemačkih jedinica KoV vršile pretežno jedinice avijacije NDH, a u manjoj meri i italijanska avijacija.

Početakom 1943. došlo je do značajnijih promena u organizaciji nemačkog vazduhoplovstva na Balkanu, ali i do velikih operacija kopnene vojske u Jugoslaviji. Početkom godine formirana je komanda nemačkog vazduhoplovstva »Jugoistok«, koja je objedinila komandovanje svim snagama na prostoru Balkana. U početku je bila potčinjena komandi 2. vazduhoplovne flote koja je bila u Italiji, ali je već 10. marta osamostaljena u rang vazduhoplovne flote.²¹¹

Za izvođenje operacije »Vajs« bila je formirana posebna komanda avijacije »Vajs«. Od nemačkih jedinica angažovane su četiri eskadrile: bombarderska eskadrila »JU-88«, 15. bombarderska (legionarska) eskadrila 53. gešvadera (puk), izviđačka eskadrila »Hs-126« i eskadrila za borbeno uznemiravanje »He⁴⁶«. U sastav ove grupacije ušlo je i oko 50 aviona iz avijacije NDH, uglavnom jedinice iz sastava 5. zrakoplovne luke, ojačane jednim jatom iz Rajlovca. U toku operacije angažovane su prvo jedna, a zatim dve eskadrile štuka iz sastava 3. štuka gešvadera.

Ove snage su dejstvovale u toku cele operacije, a ostale su i za dejstva u operaciji »Svare«, ali su ojačane sa još tri eskadrile štuka iz II grupe 3. štuka gešvadera.

¹⁷¹ Zbornik, tom VI, knj. I, dok. 221. str. 520.

^{18*} AVII. mikroteka Frajburg. rolna 22, snimak 128.
AVII. NAW-N-T-501. rolna 247. snimak 769-770.

²⁰ Isto, rolna 249. snimak 1200.

²¹¹ AVII, tbnđ NDH - naredba k-ta zrakoplovstva br. 169 - tajno od 5.8.42 i br. 228 - tajno od 26. 10. 1942. g.

Krajem marta, u toku operacije »Vajs-2« formirana je nova komanda grupacije »Avijacija Hrvatska«, na čelu sa generalom fon Šamijeom (Chamier).²²¹ Ova komanda će sve do početka septembra 1944. komandovati snagama nemačke avijacije na prostoru NDH i okupirane Srbije.

U toku operacije »Švarc« došlo je do znatnog jačanja nemačke avijacije na prostoru Jugoslavije. U toku maja bile su prikupljene dopunske grupe iz pet gešvadera »štuka« i od njih je formiran novi 151. štuka gešvader, koji je odmah po formiranju imao deset eskadrila sa 143 aviona.²³¹ Iako je prevashodno bio namenjen za borbenu obuku pilota »štuka«, imao je zadatak da u svakoj grupi ima spremnu po jednu eskadrilu za borbena dejstva po zahtevu komandi jedinica KoV. Ove jedinice će se angažovati aktivnije u toku dejstava za posedanje jadranske obale po kapitulaciji Italije.

Početakom juna 1943. došlo je i do reorganizovanja vazduhoplovne pozadine. U Beogradu je formirana komanda 30. poljske vazduhoplovne oblasti, nadležna za prostor okupiranog dela Jugoslavije, koja je komandovala svim pozadinskim i jedinicama PA artiljerije.²⁴⁷

U toku 1943. organizovana je u Kraljevu padobranska škola. Nije poznat tačan datum njenog formiranja, ali se iz raspoloživih dokumenata vidi daje u avgustu normalno izvodila obuku.²⁵¹ Pored padobranskih, u sastavu ove škole bila je i jedna eskadrila transportnih aviona Ju-52.

U vreme kapitulacije Italije u sastavu Avijacije Hrvatske nalazile su se četiri borbene, jedna izviđačka i dve eskadrole za borbeno uznemiravanje. One su aktivno učestvovala u podršci nemačkih jedinica koje su prodirale ka jadranskoj obali radi njenog posedanja, koristeći pri tom, u većoj meri, i vazdušni transport trupa radi obezbeđenja bržeg tempa prodiranja.

Odmah po objavljivanju kapitulacije Italije, avionima je prebačen deo padobranaca iz Kraljeva u Tiranu, gde je istog dana formirana komanda nove nemačke grupacije »Avijacija Albanije«. Ona je dobila zonu odgovornosti na teritoriji Crne Gore, Kosova, zapadne Makedonije, Albanije i dela Srbije južno od linije rt Gargano-granica između NDH i Crne Gore-Priboj-Kruševac-Knjaževac.²⁶¹ Teritorija koju su poseli Bugari u Makedoniji potpadala je pod nadležnost komandanta nemačkog vazduhoplovstva u Grčkoj, čije su jedinice povremeno bazirale na aerodromima Skoplje, Prilep i Bitolj.

Na taj način su se krajem godine pojavile tri grupacije iz sastava nemačkog vazduhoplovstva »Jugoistok«, koje su imale svoje zone odgovornosti i dejstva u Jugoslaviji. Ceo prostor zapadno od linije Kraljevica-Brežice-Lendava potpadao je pod nadležnost 2. vazd. flote iz Italije. U borbama koje su ujesen 1943. vođene u Sloveniji, angažovane su jedinice avijacije iz sastava 76. borbenog i 77. lovačkog gešvadera, koje su bazirale na aerodromima Udine i Aviano.²⁷⁷

Osmog decembra 1943. u sastavu »Avijacije Hrvatska« bile su sledeće jedinice:^{21*1}

¹²⁾ Georg Tessin »Verbände und Truppen der deutschen Wehrmacht und Waffen SS im Zweiten Weltkrieg 1939-1945«. Biblio Verlag Osnabrück 1980, Band XIV. str. 308-9.

¹³⁾ Zbornik, tom IV. knj. 11, dok. 290. str. 559.

¹⁴⁾ Karl Gundelach »Die deutsche Luftwaffe im Mittelmeer 1940-1945«. P.D. Lang, Frankfurt am Main. str. 1061.

G. Tessin, navedeno delo str. 309 i Band IV, str. 283.

AVII. NAW-N-T-313. rolna 193. snimak 7454036 i T-314. rol. 554. sn. 482-3.

AVII. NAW-N-T-314. rolna 557. snimak 808-9.

¹⁵⁾ K. Gundelach, navedeno delo. prilog 27.

- 1. grupa 3. borbenog gešvadera (ranije štuka-gešvader),
- 7. noćna borbeno grupa sa dve eskadrile,
- 15. bombarderska (legionarska) eskadrila,
- 13. eskadrila 151. borbenog gešvadera,
- 2. eskadrila 12. izviđačke grupe,
- jedna eskadrila iz 4. grupe 27. lovačkog gešvadera,
- izviđačka eskadrila »Hrvatska«,
- bugarska bombarderska eskadrila Do-17 na aerodromima Kraljevo, i
- sanitetska eskadrila.

U sastavu navedenih 12 eskadrila bilo je 119 aviona.

O sastavu i brojnom stanju aviona »Avijacije Albanije« nema detaljnijih podataka. Pominje se baziranje »štuka« u Podgorici, jedne eskadrile izviđača »meseršmit Bf-109« u Tirani i Valoni i drugih u Skadru i Devoli.

Utvrđeno je da su postojale dve nemačke eskadrile hidroaviona na Jadranu, sa zaplenjenim italijanskim »Cz-501« i »Cz-506« i »arado ar-196« i »Do-24«. Britanski autori pominju u svojim radovima daje postojala jedna vazduhoplovno-transportna eskadrila komandanta mornarice Jadrana i jedna eskadrila 126. palubne avio-grupe.²⁹⁾

Na teritoriji Jugoslavije, pored jedinica koje su bile u sastavu pomenutih grupacija, bile su, u jesen 1943, i jedinice iz sastava komande lovačke avijacije »Jugoistok«. Tako je komanda 27. gešvadera u oktobru i novembru bila na aerodromu Podgorica, a zatim u Nišu, dok su njene jedinice bazirale na aerodromima Mostar, Podgorica, Skadar, Tirana, Skoplje i Niš.³⁰⁾ One su pretežno deystvovalе u PVO, a samo izuzetno su se koristile i za podršku snaga KoV.

U toku 1943. došlo je do znatnog jačanja nemačke avijacije na prostoru Jugoslavije. Na početku godine u svim strukturama nemačke avijacije bilo je 100 do 120 aviona, krajem prve polovine godine broj je narastao na oko 250 aviona, da bi do kraja godine skočio na 350 do 370 aviona (sve jedinice i škole). Izvesne jedinice bile su naoružane i zaplenjenim italijanskim avionima, kao, na primer, 7. noćna borbeno grupa i 15. legionarska eskadrila.

U 1944. ušlo se sa dotadašnjom organizacijom i približno istim snagama. Međutim, u martu 1944. došle su dve grupe iz 1. gešvadera za prevoz trupa iz Francuske. Obe su imale u svom sastavu po tri eskadrile štuka Ju-87, koje su teglile jedrilice DFS-230. Međutim, avioni su bili u normalnoj borbenoj verziji, tako da su se mogli koristiti i za vatrena deystva. Jedna grupa je bazirala na aerodromu Cerklje, a druga na aerodromu Ali-bunar. Iz dokumenata koja potiču iz vremena njihovog dolaska u Jugoslaviju vidi se da su one dovedene da bi se prenaoružale i preformirale u jedinice lovačke avijacije. Međutim, sticajem okolnosti je tek u avgustu jedna grupa preoružana za foke vulf-190, dok je druga, sve do kasne jeseni, ostala sa Ju-87, pretežno korišćena za vatrena deystva.

Tih šest novih eskadrila bile su znatno pojačanje snaga »Avijacije Hrvatske«. One će se posebno istaći u deystvima u operaciji »Konjičev skok«

²⁹⁾ »Dislokacija vazduhoplovnih snaga komandanta avijacije Hrvatska, stanje 8. 12. 1943. g.«, A VII, NAW-N-T-313, rolna 193, snimak 288.

³⁰⁾ E.C. Weal u »Combat Aircraft of World War two« (Arms and Armour Press London, 1977) navodi da su 12 zaplenjenih hidroaviona koristili Nemci na severnom Jadranu; W. Green u »The Warplanes of the Third Reich« (Makdonald and Jenes, London, 1979) navodi da je 4. eskadrila 126. grupe bazirala na severnom Jadranu od jeseni 1943. g. (str. 42).

- desantu na Drvar, kada su obavile dve značajne aktivnosti: prvo su do-
vukle jedrilice u rejon Drvara, a zatim odmah nastavile vatrena dejstva u
podršci i nemačkih padobranaca na zemlji.

Ova operacija je bila i poslednja prilika u kojoj je izvršeno takvo gru-
pisanje nemačke avijacije na jugoslovenskom prostoru. Za vatrenu pripre-
mu ja angažovano 14, a zatim za vatrenu podršku 12 eskadrila borbene
avijacije, za zaštitu šest eskadrila lovačke avijacije i za prevoženje padob-
ranaca i kasniji dotur materijala četiri eskadrile transportne avijacije, kao
ijedna izviđačka eskadrila. Dakle, ukupno 21 eskadrila borbene i četiri es-
kadrile transportne avijacije.³¹¹

Sledeće veće angažovanje nemačke avijacije, pored redovnih dejstava,
bila je podrška andrijevičke i durmitorske operacije, jula-avgusta 1944. i
za tu priliku je grupacija »Avijacija Hrvatska« bila ojačana dopunskim
snagama. Iz Grčke je prebačena jedna grupa od tri eskadrile iz 51. lovač-
kog gešvadera, pretežno korišćena za vatrena dejstva po objektima na zem-
lji i jedna eskadrila za blisko izviđanje.¹²¹ Međutim, raspoloživi izvori ne
nude dovoljno detalja za ocenu ovih dejstava.

Razvoj opšte situacije na frontovima Balkana i u njegovoj neposrednoj
blizini uslovio je izvesne promene u organizaciji nemačke avijacije. Tako
je, krajem avgusta, došla u Niš komanda 2. aviokorpusa iz Francuske (bez
jedinica) i zajedno sa dotadašnjom komandom 30. poljske vazduhoplovne
oblasti formirala komandu nove grupacije - nemačko vazduhoplovstvo
»Severni Balkan«. Ukinute su dotadašnje komande »Avijacije Albanije« i
»Avijacije Hrvatske«, čije snage su ušle u sastav nove grupacije »Severni
Balkan«. ¹¹¹ Nova organizacija je stvarana u vreme kada je Rumunija izašla
iz sastava sila Osovine, pa je jedan od prvih zadataka bio da se organizuje
snažna avijacijska grupacija u Banatu za podršku grupe KoV »Bazing«,
koja je trebalo da brani Banat. Na aerodromima u Banatu prikupljen je
veći deo raspoloživih jedinica avijacije iz grupacije vazduhoplovstva »Ju-
goistok«. Početkom septembra dve jake grupe lovaca iz američke 15. vaz-
duhoplovne armije izvršile su udar po aerodromima u Banatu i uništile na
zemlji 106 aviona, a preko 50 oštetile.¹⁴⁷ Nekoliko dana kasnije, 9. septem-
bra, izvršen je sličan udar po aerodromima transportne avijacije u Grčkoj,
kojom prilikom je uništeno i oštećeno oko 100 aviona. Time je nanet te-
žak udarac vazduhoplovstvu »Jugoistok«.³⁵¹

U sastavu vazduhoplovstva »Jugoistok« još je bilo jedinica avijacije
koje se nisu smele potceniti.

Tako je, krajem septembra, u sastavu grupacije komandanta nemač-
kog vazduhoplovstva u Grčkoj bilo još pet eskadrila izviđačke, tri eskadrile
jurišne avijacije i dve eskadrile drugih vrsta - za traženje mina, spasavanje
na moru i sanitetsku evakuaciju.³⁶⁷

¹¹ O detaljima i izvorima o učešću avijacije u drvarskoj operaciji - vidi u Vojnoistorijskom
glasniku br. 3/1984. g. str. 69-83.

Nedeljni izveštaj vazduhoplovnog oficira za vezu pri komandi oružanih snaga »Jugoistok«
za period 9-15. 7. 1944. - NAW-N-T-311, rolna 192, snimak 19.

¹³⁷ Izveštaj vazduhoplovnog oficira za vezu pri komandi »Jugoistok« od 1.9. 1944. AVII,
NAW-N-T-311, rolna 193, snimak 38, i od 12. 9. 1944. g. T-311. rolna 181, snimak
903-4.

¹⁴¹ Nedeljni izveštaj za period 3. do 9. 9. 1944. g. NAW-N-T-311, rolna 193, snimak 673-4.

³⁵¹ Nedeljni izveštaj za period 10. do 16. 9. 1944 - T-311. rol. 179, sn. 646.

³⁶¹ Pregled letaćkih jedinica komandanta nemačkog vazduhoplovstva u Grčkoj AVII.
NAW-N-T-311. rolna 179. snimak 180.

U isto vreme, komandant nemačkog vazduhoplovstva »Sevemi Balkan« raspolagao je sa tri eskadrile izviđačke i deset eskadrila borbene avijacije.

Za lovačku avijaciju nema potpuno pouzdanih podataka, ali se pominju tri eskadrile dnevnih i tri eskadrile noćnih lovaca. One su pretežno bazirale na aerodromima u Jugoslaviji, ili su u postepenom izvlačenju iz Grčke i Bugarske boravile duže vremena i na našem prostoru.¹⁷¹

U periodu septembar - kraj novembra 1944. težište upotrebe avijacije nemačkog komandanta vazduhoplovstva u Grčkoj bilo je na prostoru Jugoslavije - u podršci snaga koje su obezbeđivale izvlačenje dolinom Vardara, kroz Albaniju, Crnu Goru, Kosovo i dolinom Ibra i Zapadne Morave ka Sarajevu, dolini Drine i Bosne. U isto vreme, avijacija komandanta nemačkog vazduhoplovstva »Sevemi Balkan« podržavala je snage KoV u istočnoj Srbiji, Banatu i odbrani Beograda, a zatim odbranu na frontu u Sremsu i istočnoj Bosni. Ona je, takođe, bila zadužena i za izviđanje Jadrana i zapadne obale Apeninskog poluostrva od Otranta do Venecije. Manjim snagama dejstvovala je i po snagama NOVJ u pozadini već uspostavljenog fronta.³⁸¹

Deo slike o dejstvima avijacije »Jugoistoka« može se sagledati iz nedeljnih izveštaja vazduhoplovnog oficira za vezu pri komandi grupe armija »F«.³⁹⁾ Iz njih je vidljivo da je u toku avgusta 1944. izvršeno oko 1300 avio-poletanja, ili oko 325 nedeljno. U septembru je taj broj naglo skočio na 2774 a/p, ili oko 700 nedeljno, a u prve dve nedelje oktobra izvršeno je 883 a/p, ili 442 nedeljno. Prošek dnevnog naprezanja je bio u avgustu 43, u septembru oko 100, a u prvoj polovini oktobra nešto preko 60 a/p dnevno. Nisu raspoloživi podaci o naprezanju po pojedinim zadacima ili podela po grupacijama iz sastava vazduhoplovstva »Jugoistok«. Jedino se iz posrednih podataka može zaključiti da su veoma brojni bili zadaci vazdušnog transporta, koji su u celom ovom periodu intenzivno izvršavani.

Za ovaj period nedostaju podaci koji bi detaljnije govorili o zadacima koje je izvršavala avijacija. U arhivskim fondovima sačuvano je samo nekoliko dnevnih izveštaja. Tako se u dnevnom izveštaju o dejstvima jedinica avijacije »Sevemi Balkan« navodi daje 7. oktobra izvršeno 107 a/p, od čega osam za izviđanje, 88 za vatrena dejstva i 11 za vazdušni transport. Dejstva su vršena u Banatu, u istočnoj Srbiji, u rejonu Pančeva, ali i u rejonu Sunja-Kostajnica (16 a/p). Za izviđanje su korišćeni pretežno avioni »He-126« a za vatrena dejstva »Ju-87«, »FW-190« i »Fiat Cr-42«.⁴⁰⁾

U toku izvlačenja iz Grčke jedinice nemačke avijacije su koristile aerodrome na teritoriji Jugoslavije, pomerajući se postepeno ka severu - Bitolj, Tetovo, Skoplje, Obilić kod Prištine, Kraljevo, Podgoricu, Berane, a zatim i druge u dubini.

Jedinice iz grupacije »Sevemi Balkan« koristile su na početku ovog perioda aerodrome u Banatu (Ečka, Pančevo, Kovin, Orlovat, Ilandža, Starčevo), Zemun, Niš, Kragujevac, Kruševac, Kraljevo i Novi Sad, a zatim Vukovar (Borovo) za kraće vreme. Aerodromi u dubini ostali su duže

¹⁷¹ Nedeljni izveštaj za period 1-7. 10. 1944 - T-311, rol. 194, sn. 311-2.

³⁸¹ O zadacima za dejstva ovih komandi avijacijskih grupacija - vidi T-311, rolna 183.

³⁹⁾ Vidi primedbe 34, 35 i 36.

⁴⁰⁾ AVII, NAW-N-T-31 I, rolna 194, snimak 239.

vreme u upotrebi, sve do prodora naših snaga u te rejone - Sarajevo, Mostar, Banja Luka, Drniš, aerodromski čvor oko Zagreba i brojni pomoćni tereni u zapadnom delu Slavonije.

Početkom novembra 1944. preuzela je komandovanje svim vazduhoplovnim snagama na ovom prostoru komanda 4. vazduhoplovne flote, koja je nešto ranije stigla na prostor Mađarske u povlačenju istočnog fronta. Tada je ukinuta komanda vazduhoplovstva »Jugoistok«, a izvršene su i neke druge promene u gru pisanju i organizaciji komandovanja. Tako su snage PA-artiljerije objedinjene u 5.PA korpus, njegova 20. divizija je angažovana u južnoj Mađarskoj i Hrvatskoj, dok je 29. divizija PAA štitila snage grupe armija »E« u izvlačenju kroz Bosnu i Hrvatsku. Komanda vazduhoplovstva »Sevemi Balkan« je rasformirana, a komanda 2. avio-korpusa je preuzela komandovanje jedinicama avijacije u južnoj Mađarskoj. Njene snage su deystvovalе i u Baranji i sevemoj Bačkoj.^{41'}

Ponovo je imenovan komandant »Avijacije Hrvatska« za rukovođenje jedinicama avijacije u Hrvatskoj.

Od bivše komande vazduhoplovstva »Jugoistok« formirana je ispostava »Jugoistok« kojoj su potčinjeni:

- sve jedinice transportne avijacije dotadašnje komande vazduhoplovstva »Jugoistok«,
- ustanova komandanta nemačkog vazduhoplovstva u Grčkoj u likvidaciji, i
- aerodromsko područje Zagreb za rukovođenje organizacijom aerodromskog obezbeđenja u Hrvatskoj.

Ali, ni ova organizacija nije dugo trajala jer su i promene situacije zahtevale njene dalje izmene. Tako je, 13. decembra 1944, naredeno da se rasformira ispostava »Jugoistok«, ustanova komandanta vazduhoplovstva u Grčkoj zadužena je samo za prebacivanje svih vazduhoplovnih jedinica i ustanova sa prostora Jugoistoka do granice Rajha, a komandantu »Avijacije Hrvatska« povereno je rukovođenje vazдушnim transportom.^{42'}

Iako su jedinice u 4. vazduhoplovnoj floti bile podeljene na nekoliko grupacija koje su imale svoje zone odgovornosti, prema konkretnim potrebama, snage jedne deystvovalе su na prostoru druge grupacije. Tako se, na primer, iz izveštaja Komande grupe armija »F«, koja je još važila kao komanda oružanih snaga na Jugoistoku, o deystvima na dan 17. novembra vidi da je u rejonu Batine izvršeno 94 a/p sa vatrenim deystvima po snagama na mostobranu i u prebacivanju preko Dunava, dok je evakuisano 194 ranjenika, od čega 145 iz Prištine.^{43'} Pošto su u pitanju bile štuke, a komandant »Avijacije Hrvatska« ih tada nije imao u svom sastavu, očigledno je da su to bile jedinice iz sastava 2. avio-korpusa.

Krajem novembra, predloženo je i pregrupisanje jedinica avijacije za vezu, koja je bila prilično brojna. U njoj je tada, u eskadrilama i samostalnim odeljenjima, bilo oko 90 aviona, od čega oko polovine višemotornih.^{44'}

^{41'} Izveštaj vazduhoplovnog oficira za vezu pri komandi »Jugoistok« od 7. II. 1944 - NAW-N-T-311. rol. 194. snimak 866.

^{42'} Izveštaj komande za vezu 4. vazduhoplovne flote pri komandi grupe armija »F« od 13. 12. 1944 - NAW-N-T-311. rolna 195. snimak 223.

^{43'} Dnevni izveštaj Komande GA F od 17. 11. 1944, T-3II. rolna 194, sn. 998.

^{44'} Izveštaj komandira 15. eskadrile 2. gešvadera za vezu od 27. II. 1944. NAW-N-T-311. rolna 187. snimak 379.

Krajem januara 1945. došlo je do daljih promena u organizaciji komandovanja jedinicama avijacije u 4. vazduhoplovnoj floti. Komanda 2. avio-korpusa otišla je iz sastava ove flote, pa je komandovanje svim jedinicama avijacije između Dunava i Drave (prostor zapadne Mađarske) preuzela komanda 1. avio-korpusa, koja je do tada komandovala jedinicama u sevemoj Mađarskoj. Dotadašnji štab komandanta »Avijacije Hrvatske« premešten je u rejon sevemo od Dunava radi saradnje sa 8. nemačkom armijom (prostor Čehoslovačke). Rukovođenje jedinicama avijacije u Hrvatskoj preuzeo je operativni štab »Hrvatska«.4-2 Iz raspoloživih arhivskih izvora vidi se da je nova organizacija bila na snazi već 28. januara.

U sačuvanoj arhivskoj građi o dejstvima nemačke avijacije od januara pa do kraja rata ima vrlo malo podataka. Iz naših izvora se vidi da su se nemački avioni pojavljivali veoma retko. Naši piloti u jedinicama Grupe vazduhoplovnih divizija registrovali su svega nekoliko susreta sa nemačkim avionima u vazduhu. Očigledno je da su snage nemačke avijacije u to vreme bile veoma skromne na našem prostoru i da su njihova dejstva bila retka.⁴⁶¹

Valjalo bi se pozabaviti razlozima za takvo stanje, jer se ne bi moglo prihvatiti tvrđenje da Nemci u to vreme nisu imali aviona. Iz publikovanih podataka se vidi da je u sastavu 4. vazduhoplovne flote na dan 12. aprila bilo još 656 aviona.⁴⁷⁷

Deo odgovora na to pitanje, verovatno, leži u procenama nemačkih vazduhoplovnih komandi o stanju avijacije neprijatelja. Od jeseni 1944. prisutno je pažljivo praćenje i procena snaga sovjetske avijacije. U novembru su Nemci procenjivali da u Rumuniji ima oko 1800 sovjetskih aviona.⁴⁸⁷ Iz pregleda sovjetske avijacije, koji datira od 17. decembra, vidi se da su Nemci procenjivali da prema snagama 4. vazduhoplovne flote stoje tri sovjetske vazduhoplovne armije sa oko 3000 aviona. Od toga je u 17. vazduhoplovnoj armiji, koja se nalazila u Jugoslaviji i južnoj Mađarskoj, oko 780 aviona, a u 5. i 8. armiji, koje su bile u sevemoj Mađarskoj i Slovačkoj, oko 2200 aviona. Jasno je da je takva procena uticala i na grupisanje nemačke avijacije, čije težište je bilo u sevemoj Mađarskoj. I teške borbe, koje su se u to vreme vodile u okolini Budimpešte, gde je bilo težište napada sovjetskih snaga kopnene vojske, uticala su na angažovanje nemačke avijacije, ostavljajući na južnom krilu, na našem prostoru samo male snage. Uz sve to, valja istaći da je nestašica benzina ozbiljno ograničavala upotrebu avijacije, a ograničenja su, svakako, bila mnogo rigoroznija na prostoru izvan težišta upotrebe i dejstava avijacije.⁴⁹¹

U periodu stvaranja i prvih borbenih dejstava jedinica naše avijacije, kao što se vidi, neprijatelj nije imao dovoljno snage kojima bi im se suprotstavio u vazduhu ili vršio udare po njima na aerodromima. To su bile vrlo povoljne okolnosti, tako da smo mogli, neugroženi sa te strane, da uvodimo naše pilote u borbeni stroj bez gubitaka od protivničke avijacije a gubici su se sveli samo od dejstava neprijateljeve PA-artiljerije.

⁴⁵ Nedeljni izveštaj Komande za vezu 4. vazd. flote od 28. 1 1945. AVII. NAW-N-T-311, rolna 189, snimak 75.

⁴⁶ To se navodi u operativnim dnevnicima svih naših divizija angažovanih na frontu I. i 2. armije u to vreme.

⁴⁷ Olaf Groehler »Stärke, Verteilung und Verluste der deutschen Luftwaffe im zweiten Weltkrieg«, Militäer Geschichte« nr. 3/1978, str. 316-336.

■*) AVII, NAW-N-T-31 1. rolna 179. snimak 742-3.

⁴⁹¹ Isto, rolna 189, snimak 139-140.

I TALIJAN SKA AVIJACIJA

Po završetku aprilskog rata 1941. italijanske snage su zaposele »svoj« deo teritorije Jugoslavije, a nadležnost je bila podeljena između komande 2. armije, (koja je držala prostor od okupiranog dela Slovenije do granice uspostavljene između tek stvorene NDH i Crne Gore) i Više komande oružanih snaga Albanije (komanda 9. armije) koja je posedala Crnu Goru, Kosovo i zapadnu Makedoniju. Ove dve grupacije imale su u svom sastavu i odgovarajuće snage avijacije: 2. armija polovinom 1941. 63. grupu vazdušnog osmatranja (kako su se nazivale jedinice avijacije KoV) sa dve eskadrile na aerodromu Udine i 61. grupu sa dve eskadrile na aerodromu Mostar.⁵⁰¹

U sastavu 9. armije postojala je još iz vremena rata sa Grčkom grupacija »Avijacija Albanija«, koja je objedinjavala jedinice avijacije iz sastava RV i one iz kopnene vojske. Polovinom 1941. u »Avijaciji Albanija« bile su sledeće jedinice:⁵⁰²

- 39. bombarderski stormo sa dve grupe (četiri eskadrile) u čijem sastavu je bilo 28 bombardera »fiat BR-20«, na aerodromu Tirana,
- 5. grupu vazdušnog osmatranja sa dve eskadrile i 17 aviona »Ro-37«, na aerodromu Skadar;
- 70. grupu vazdušnog osmatranja sa dve eskadrile na aerodromu Korča, sa 14 aviona Ro-37 i osam aviona »kaproni Ca-311«;
- 72. grupu vazdušnog osmatranja sa dve eskadrile na aerodromima Drač i Valona, sa sedam aviona »Ro-37« i devet aviona kaproni »Ca-311«, i
- dve lovačke grupe sa šest eskadrila i ukupno 72 lovca »maki Mc-200«, na aerodromu Tirana.

U isto vreme, na jadranskoj obali su bile i jedinice avijacije RM. U Divuljama je bazirala 183. hidro eskadrila, a u Kumboru jedinica nepoznate numeracije iz sastava snaga u Albaniji.

Neposredno pred ustanak u Jugoslaviji, italijanska avijacija je raspolagala sa 125 aviona, ne računajući lovce.

Prve ratne zadatke italijanska avijacija je izvršila u junu 1941. kada je izvidala situaciju u Hercegovini, ali nije vršila vatrena dejstva.⁵⁰³ Prava borbena upotreba italijanske avijacije počela je 13. jula, na dan ustanka u Crnoj Gori. U ovim dejstvima sve do kraja rata bila je angažovana »Avijacija Albanije«, dok je upotreba jedinica avijacije 2. armije bila simbolična.⁵⁰⁴ Ovo treba posebno istaći, jer se kod mnogih stranih autora ova činjenica prećutkuje, pa se prikazuje da je u Jugoslaviji dejstvovala samo avijacija 2. armije, navodi se samo njeno naprezanje i iz toga izvodi obim angažovanja snaga i naprezanje. Grupacija iz Albanije bila je angažovana u intenzivnim dejstvima u Crnoj Gori sve do polovine 1942, tj. do povlačenja krupnijih partizanskih jedinica sa tog prostora. Ona će se ponovo angažovati u intenzivnim dejstvima u prvoj polovini 1943. po prodoru snaga NOVJ u Crnu Goru nakon operacije »Vajs« i u toku operacije »Švare«, a nastaviće ih sve do kapitulacije Italije. Obim ovih snaga iznosio

Giuseppe Santoro »L'aeronautica italiana nella seconda guerra mondiale«. Edizioni Esse, Milano-Roma, 1966.

⁵⁰¹ Isto.

⁵⁰² Isto.

⁵⁰³ Ovo se vidi iz brojnih izveštaja guvernera Crne Gore Pircio Birolia i izveštaja komandi italijanskih jedinica, što Santoro nije naveo u svom delu navedenom u fusnoti 50.

je prosečno 3-4 bombarderske i 3-4 eskadrile vazdušnog osmatranja. U italijanskim izvorima navodi se, takođe, i angažovanje lovačkih jedinica u dejstvima protiv partizana, ali nema detalja koji bi bolje osvetlili njihovu upotrebu.

Avijacija 2. armije počela je borbena dejstva 3. avgusta, posle ustanka u Hrvatskoj i Bosni i Hercegovini, u rejonu Drvara.⁵⁴¹ Ona su postepeno intenzivirana u skladu sa razmahom ustanka. Istovremeno je došlo i do izvesnih promena u sastavu snaga. Sa aerodroma Mostar 61. grupa bila je u avgustu upućena na istočni front, a umesto nje je došla iz Italije ojačana 36. eskadrila vazdušnog osmatranja. Da bi se obezbedile potrebne snage, angažuje se i 71. grupa sa aerodroma Groica koja je pretežno izvodila dejstva u zapadnim krajevima zemlje, ali je povremeno prelazila i na aerodrom Mostar, odakle je dejstvovala u Hercegovini. Od 23. septembra do 14. oktobra stalno je bazirala u Mostaru. I njen komandant je poginuo u Hercegovini 28. septembra.⁵⁴¹

Iz raspoloživih izvora je vidljivo da je u toku 1941. bilo ukupno angažovano oko 15 eskadrila italijanske avijacije u dejstvima u Jugoslaviji. To se odnosi na sve strukture avijacije koje su dejstvovala na ovom prostoru.

U toku 1942. dolazi do izvesnog smanjenja snaga avijacije u Albaniji. Lovачke jedinice se upućuju u Afriku i na Istočni front. Međutim, ojačavaju se snage avijacije 2. armije. U Mostar prelazi 39. bombarderska grupa iz Tirane, sa dve eskadrile, i ona će ostati u Jugoslaviji sve do kapitulacije Italije.⁵⁶⁷ U Mostar stiže i 121. eskadrila za vazdušno osmatranje. 71. grupa odlazi na istočni front, a umesto nje se angažuju 98. i 99. bombarderska grupa sa tri eskadrile (240, 241. i 243.).⁵⁷¹ Početkom 1942. formiraju se i dve transportne sekcije (odeljenja) za sve veće potrebe dotura materijala opkoljenim garnizonima. U martu se formira i jedno jurišno odeljenje sa avionima Ro-37 a u aprilu odeljenje sa sedam aviona za vezu Komande

2. armije. Istovremeno se povećava i brojno stanje aviona u eskadrilama. Na primer, u aprilu 1942. godine 36. eskadrila u Mostaru ima u svom sastavu devet »kapronia Ca-311«, četiri Ca-111 i dva »Ca-164«, ili ukupno 15 aviona. Iz brojnih grafičkih pregleda baziranja i sastava avijacije 2. armije 1942. vidi se da je tada bilo po 100-130 aviona u toj grupaciji. Ako se tome doda još oko 100 aviona u sastavu »Avijacije Albanije« i avijacije RM, vidi se da je u upotrebi bilo oko 230 aviona.⁵⁸¹

Za grupaciju 2. armije raspoložuje se sa podacima o naprezanju u periodu od 10. februara 1942. do 10. februara 1943. godine.⁵⁹⁷ Ona je izvršila ukupno 3379 avio poletanja, sa 4917 sati letenja. Bilo je ukupno oko 200 dana povoljnih za letenje, pa je prosečno dnevno naprezanje iznosilo 16,8 a/p. U danima intenzivnijeg angažovanja prosečak je iznosio između 27 i 32 a/p dnevno. Po vrsti zadataka najviše je izvršeno vatrenih dejstava - 1164, zatim izviđanja 1113 (pri čemu su u većini letova vršena i vatrena dejstva),

⁴⁾ Izveštaj komande 71. grupe izviđačke avijacije od 4. 8. 1941. - AVII. italijanska arhiva. kutija 146, reg. br. 7/3-1.

⁵⁶⁾ G. Santoro, navedeno delo.

⁵⁷⁾ »Regia Aeronautica: Balcani e fronte orijentale«, Intergest, Milano, primedba br. 20. Izveštaj komandanta avijacije 2. armije od 27. 2. 1942., AVII, italijanska arhiva, kutija 151, reg. br. 2/1-1.

⁵⁸⁾ U italijanskom arhivu VII ima više grafičkih pregleda baziranja i brojnog stanja italijanske avijacije 2. armije za ovu godinu.

⁵⁹⁾ Izveštaj o radu avijacije 2. armije od 10. 2. 1942. do 10. 2. 1943. Arhiv VII, italijanska arhiva, kutija 160, reg. br. 7/1-1.

za dotur i snabdevanje 263 a/p i 421 radi održavanja veze. Utrošeno je 583.000 kg bombi i ispaljeno 196.944 mitraljeska metka. U ovim akcijama je oboreno osam aviona, a ukupno ih je pogodeno 114.

U toku 1942. i 1943. dolazilo je do izvesnih promena u sastavu jedinica avijacije koje su bile angažovane u Jugoslaviji. Neke jedinice su odlazile, a druge dolazile u grupacije koje su navedene. Vršeno je i zavljanje aviona i uvođenje savremenijih tipova kao, na primer, avioni »kaproni Ca-311« zamenjivani su modernijim »Ca-314«. I ratna mornarica je ojačala svoje snage, pa su 1943. na našoj obali bazirale tri hidroeskadrile - u Kumboru 149, u Divuljama je ostala 183, a u Puli 184. hidroeskadrila. Valja napomenuti da su i ove jedinice upotrebljavane za podršku snaga KoV u dejstvima na kopnu.⁶⁰

Zadovoljavajući rezultati iz upotrebe aviona »Ro-37« u jurišnim dejstvima doveli su do stvaranja jedne sekcije prvo sa tri, a zatim sa osam aviona »fiat Cr-42«. Ovaj bivši lovac pokazao se pogodnim za jurišna dejstva pa je početkom 1943. formirana eskadrila koja je bila popunjena sa 20, pa i više aviona ovog tipa.⁶¹

Raspoložive snage i značaj dejstva na ovom ratištu usloveli su i formiranje posebne avijacije komande u sastavu komande 2. armije. Od maja 1942. postojala je sve do kapitulacije Komanda avijacije 2. armije. Sa promenom naziva Komande 2. armije u Višu komandu oružanih snaga Slovenije-Dalmacije, promenio se i naziv komande avijacije, ali su stari nazivi ponovo vraćeni u upotrebu početkom 1943.

Upotreba italijanske avijacije uvek je sledila operacije na kopnu, ili je imala jednu specifičnost. Nastojalo se da se svakom armijskom korpusu obezbedi avijacija što je ograničavalo mogućnost stvaranja izrazitog težišta dejstva. Takav prilaz se donekle odražavao i na nižem taktičkom nivou. U dejstvima se najčešće upotrebljavao pojedinačni avion, rede male grupe. Izuzetno retko je vršeno sasređivanje dejstava desetak ili više aviona. U italijanskim izvorima postoje ocene da nikada nije bilo potrebno da se vrši veće sasređivanje snaga, posebno zbog karaktera objekata dejstva - pretežno ljudi, odnosno partizanskih jedinica. Otuda su i efekti dejstava bili slabiji nego, na primer, kod nemačke avijacije, koja je vrlo često koristila grupe od devet, pa i više aviona.

Italijanska avijacija je pretežno podržavala svoje jedinice KoV, ali je u više mahova vršila i podršku jedinica NDH i nemačke KoV. Posebno je vršila snabdevanje opkoljenih garnizona NDH i značajno doprinosila njihovoj odbrani.

U skladu sa politikom koju su vodili, zapaženija je i podrška italijanske avijacije četnicima Draže Mihailovića. Ona se od 1942. postepeno razvijala, a u toku operacije »Vajs«, posebno u toku bitke na Neretvi, došla je do punog izražaja da bi se nastavila i kasnije u vreme prodora operativne grupe Vrhovnog štaba NOVJ u Crnu Goru.⁶²

Dejstva italijanske avijacije nisu jenjavala ni u danima neposredno pred kapitulaciju Italije. Promene do kojih je došlo posle svrgavanja

MU Dejstva se pominju u izveštajima počev od 13. jula 1941. i u 1943.

⁶¹ C.F. Shores u »Pictorial History of the Mediteranian Air War« (Ian Allan, London 1973.) knjiga 3. navodi da je na dan kapitulacije Italije u Jugoslaviji bilo 93 italijanska aviona, od kojih 22 fiat Cr-42. a u Albaniji 122 aviona.

⁶² O vazduhoplovnoj podršci četnika od strane osovinskih avijacija vidi u Vojnoistorijskom glasniku br. 1/1984. strana 58-60.

Musolinija nisu nimalo uticale na smanjenje intenziteta, tako da je ostao neizmenjen sve do 8. septembra 1943.

Neposredno pred kapitulaciju Italije u Jugoslaviji je bilo 11 a u Albaniji 14 eskadrila italijanske avijacije sa ukupno oko 226 borbenih aviona.⁶³¹ Sem 2-3 eskadrile (dve hidroeskadrile) sve ove jedinice sa svojim avionima, pale su u ruke Nemaca. Nije bilo nikakvog otpora posedanju aerodroma, a ni pokušaja da jedinice prelete na aerodrome u oslobođenom delu Italije, sem navedene dve hidroeskadrile.

Do sada nije istraženo da li su u dejstvima u Istri, Slovenačkom primorju i Julijskoj krajini učestvovala i jedinice vazdušnog osmatranja iz sastava 23. i 24. italijanskog armijskog korpusa, koji su učestvovali u borbama protiv snaga NOVJ u toku 1943. U njihovom sastavu su bile 68. i 71. grupa, koje su ranije bile na teritoriji Jugoslavije.

AVIJACIJA NDH

Iako je tek počela da se reorganizuje, avijacija NDH je prva izvršila borbena dejstva u narodnooslobodilačkom ratu. Junski ustanak u Hercegovini, izazvan ustaškim terorom, doveo je do razmaha borbi ustaničkih masa, te su time bili ugroženi brojni garnizoni tek stvorenih oružanih snaga NDH. Zbog toga je bila pozvana u pomoć i avijacija, koja se tek stvarala. Ona je krajem juna počela da izvodi borbena dejstva u rejonu Gackog i Avtovca i na pravcu Nevesinje - Blagaj. Tu je doživela i prve gubitke - ustanici su oborili dva i oštetili tri aviona NDH.⁶⁴⁷

Stvaranje vazduhoplovstva NDH počelo je odmah po završetku aprilskog rata. Nemci su veći deo aviona iz ratnog plena predali novom vazduhoplovstvu NDH, tako da je prva skupina (grupa) formirana već polovinom juna 1941. u Sarajevu. Ona je imala dve eskadrile - 7. i 8. »jato«, koje su i izvršile navedena dejstva u Hercegovini. Nešto kasnije, 1. jula, formirana je i 1. skupina u Zagrebu, u sastavu I. zrakoplovne luke. Ona je imala samo jedno »jato«. Ove snage, tri prva »jata«, počele su dejstva po izbijanju ustanka na teritoriji tadašnje NDH. Avijacija je bila skromna - dvadesetak aviona, koji su, u poređenju sa tadašnjim modernim, savremenim tipovima, bili zastareli. To su bili »brege-19« i »potez-25«. Sa 10 - 24 bombe od po 10 - 12 kilograma i mitraljezima standardnog kalibra 7,9 mm, ti avioni su po mnogo čemu bili pogodniji za dejstva protiv partizanskih snaga nego neki tada savremeniji tipovi.

Zrakoplovstvo NDH postepeno je jačalo uvođenjem aviona koji su popravljani u fabrikama aviona u Kraljevu i Zemunu i avioradionicama u Sarajevu i Zagrebu. Ujesen se formira u Sarajevu 9. jato a brojno jača i 1. jato u Zagrebu. Zbog angažovanja u zapadnoj Bosni, u Banja Luci se formira privremeni »zrakoplovni odjel«, koji se popunjava avionima iz Zagreba i Sarajeva. Krajem godine u Zrakoplovstvu NDH priključeno je 95 aviona, od kojih je oko 50 bilo ispravno i korišćeno za borbena dejstva, dok su ostali popravljani i pripremani za uvođenje u stroj.⁶⁵¹

E.C. Weal, navedeno delo (prim. 28).

⁶⁴⁷ »Povijest zračnih snaga 1941«, rukopis u arhivu VII, fond NDH, kutija 125. reg. br.

5/15-1.

⁶⁵¹ Isto.

U toku prve godine NOR-a, Zrakoplovstvo NDH je izvršilo oko 870 avio-poletanja na borbenim zadacima.⁶⁴ Avioni iz 1. zrakoplovne skupine težišno su angažovani na prostoru Like, Banije, Korduna i, u manjoj mjeri, u zapadnoj i centralnoj Bosni. U ukupnom naprezanju oni su izvršili oko četvrtine avio-poletanja. Druga skupina iz Sarajeva, koja je od početka stvaranja Zrakoplovstva NDH znatno snažnija, ima težište dejstava u istočnoj Bosni i Hercegovini.

Krajem 1941. ocenjuje se da su već stvoreni osnovni uslovi za dalji razvoj i formiranje novih letaćkih jedinica. Veći broj aviona je popravljen, ugovorene su nabavke aviona iz Italije i Nemačke, a prikupljen je i dovoljan broj pilota i drugih vazduhoplovnih stručnjaka. Zbog toga se propisuje nova organizacija koja stupa na snagu 1. januara 1942.⁶⁷ Po njoj, u Zagrebu se, u sastavu 1. skupine 1. zrakoplovne luke, formiraju još dva jata - drugo i treće. Tako se ova skupina popunjava do formacijskog stanja kako po broju jata tako i po broju aviona. U Sarajevu se formira 2. skupina u čijem sastavu su 4. 5. i 6. jato. I ova skupina je u sastavu 2. zrakoplovne luke, dok se formira i nova 6. skupina sa dva jata koja privremeno ostaje u Rajlovcu, namenjena za novu zrakoplovnu luku u Banja Luci.

Na početku godine, već u januaru 2. skupina se prepotčinjava nemačkom generalu Badru i podržava dejstva nemačkih jedinica u drugoj neprijateljevoj ofanzivi. Za taj zadatak skupina je ojačana i sa nekoliko aviona iz 1. zrakoplovne luke, te sa 28 aviona ima popunu preko formacijske jačine.⁶⁸

U prvoj polovini 1942. jedinice 2. zrakoplovne luke - 2. i 3. skupina imaju težište dejstava u istočnoj Bosni, dok je 1. skupina 1. zrakoplovne luke težišno angažovana u zapadnim delovima tadašnje NDH kao i prethodne godine. »Zrakoplovni odjel« u Banja Luci pretvara se 1. juna u 5. zrakoplovnu luku u kojoj su 13. i 18. jato formirali »skupinu Cenić«. Ona već 6. juna ulazi u sastav »Mešovite nemačko-hrvatske avio-jedinice« potčinjene nemačkoj komandi borbene grupe »Zapadna Bosna«.⁶⁹ Ova jedinica je glavna snaga avijacije u dejstvima u ofanzivi na Kozari. Međutim, te snage nisu bile dovoljne za podršku kopnenih jedinica NDH i okupatora, pa se početkom avgusta u Banja Luku prebacuje i 3. jato 1. zrakoplovne skupine iz Zagreba. Ono ostaje na raspolaganju nemačkom komandantu 714. pešadijske divizije, koji je preuzeo komandovanje na tom području posle rasformiranja štaba borbene grupe »Zapadna Bosna«. Ovo jato ostaje u Banja Luci sve do novembra, kada se vraća u Zagreb u sastav svoje skupine.⁷⁰

Avijacija NDH je izvršavala svoje zadatke u podršci nemačkih jedinica kopnene vojske. Zbog toga je bila glavni nosilac vazduhoplovne podrške nemačkih snaga i u trećoj neprijateljevoj ofanzivi.

Već u prvoj polovini 1942. vrši se značajnije ojačanje savremenijim i kvalitetnijim materijalom. Iz fabrika u Zemunu i Kraljevu izlazi sa generalne opravke nekoliko bombardera »Do-17« i 7 »blenhajma« kao i veći broj aviona »brege 19«. Italijani isporučuju deset aviona kaproni »Ca-311«

⁶⁴ »Bojno zrakoplovstvo«. Zapovjedništvo bojnog zrakoplovstva. Zagreb 1943. Arhiv VII. fond NDH. kutija 125, reg. br. 7/15-1.

⁶⁷ Naredba komandanta zrakoplovstva, vrlo tajno br. 184 od 16. 12. 1941. g. Vidi fusnotu 16.

⁶⁸ Vidi fusnotu 18.

⁷⁰ Vidi fusnotu 19.

i deset »fiata G-50« bis. Dolazi i nekoliko desetina školskih aviona - biker jungman i jungmasster, »avia Fl-3«, a pristižu i transportni »avia foker VII«. Krajem godine vraća se i legionarska bombarderska skupina sa istočnog fronta i ojačava avijaciju NDH sa 16 bombardera »Do-17«, od kojih jedna eskadrila ostaje pod neposrednom komandom Nemaca. Ipak, svih 16 eskadrila skoro punog formacijskog sastava predstavljaju respektivnu snagu, koja podmiruje deo potreba na jugoslovenskom ratištu zajedno sa italijanskom avijacijom, nadoknađujući tako ono što Nemci nisu mogli da obezbede svojom avijacijom, koja je te godine u Jugoslaviji bila izrazito slaba.

U toku godine avijacija NDH je izvršila oko 3500 a/p na borbenim zadacima, od čega je oko polovine bio bilans rajlovačke 2. zrakoplovne luke. Ona je uostalom, i raspolagala trećinom aviona Zrakoplovstva NDH.⁷¹

Početkom 1943. deo jedinica avijacije NDH (jedinice 5. zrakoplovne luke ojačane 6. jatom 2. skupine iz Rajlovca) ušao je u sastav grupacije za podršku dejstava u operaciji »Vajs«, pod komandom nemačkog komandanta avijacije »Vajs«.⁷² Kako se prostor operacije pomerao prema istoku, angažovanje je sve više prelazilo na jedinice iz 2. zrakoplovne luke Rajlovac. Međutim, kako su pristizale, jedinice nemačke avijacije, su sve više preuzimale zadatke podrške u operaciji »Vajs«, a zatim skoro potpuno u operaciji »Švare«. Avijacija NDH je usmeravana na podršku dejstava u drugim rejonima, izvan područja ovih operacija. Ona se intenzivno angažuje u Lici, Bosni i Slavoniji, gde su jedinice NOVJ razvile snažna dejstva u cilju olakšanja situacije Glavne, operativne grupe Vrhovnog štaba.

I u toj godini se nastavlja popuna avijacije NDH novim i savremenijim avionima. Početkom godine pristiže 30 novih bombardera Do-17, nabavlja se još nekoliko aviona kaproni Ca-311 i preko 70 lakih aviona za vezu i obuku pilota. Tako je, 30. decembra 1943. brojno stanje aviona iznosilo 228, od čega je 75 odsto bilo ispravno, tj. oko 170 aviona je korišćeno za dejstva.⁷³ Krajem godine je ugovorena i isporuka 36 lovaca »moran solnie-406« i izvršene pripreme za prijem i formiranje novih lovačkih jedinica.

Ovi avioni su stigli početkom 1944. pa je formirana 11. lovačka skupina sa 21, 22. i 23. jatom. Kako su još krajem protekle godine bila počela dejstva savezničke avijacije iz baza u Italiji, tako se osećala sve veća potreba za lovačkom avijacijom. Stoga su lovačka jata raspoređena na tri ključna aerodroma - Zagreb, Banja Luka i Rajlovac. Međutim, kvalitet aviona »moran S-406« i »fiat G-50 bis« nije mogao da zadovolji potrebe PVO, jer su saveznički lovci i lovci-bombarderi bili znatno kvalitetniji. Vazdušne borbe lovaca NDH bile su retke ali, po pravilu, sa nepovoljnim ishodom. Međutim, avijacija NDH počela je da trpi glavne gubitke na zemlji. Oni su u aprilu i maju 1944. bili posebno veliki, pa je borbeni deo avijacije prepolovljen. Zbog toga je 6. juna naredena reorganizacija. U Zagrebu i Sarajevu ostaju po jedna skupina, svaka od njih ima po jedno izviđačko, lovačko i bombardersko jato; u Bar. ja Luci 5. skupina ima dva jata - lovačko i bombardersko. U ove tri luke formira se i po jedno

⁷¹ Vidi fusnotu 66.

⁷² Zapovest za izvođenje operacije »Vajs«, Arhiv VII. NAW-N-T-315, rolna 2154. snimak 553-5.

⁷³ Arhiv VII. lond NDH. kutija 125. reg. br. 2/2-20.

kurirsko-transportno jato, neposredno potčinjeno komandi luke. U Mostaru se ukida skupina i umesto nje se formira jedno mešovito jato slabijeg sastava.¹⁴⁷

Petnaestog septembra 1944. brojno stanje iznosi oko 180 aviona,⁷⁵⁷ ali je borbenih ostalo svega 46. I ispravnost je znatno slabija i kreće se oko 50 posto. Isporuke materijala teku i dalje, ali su usporene i pretežno obuhvataju lake avione. Od borbenih avijacija NDH dobija deset torpednih aviona Fi—167, a krajem godine desetak meseršmita Bf-109. Posle revizije u Italiji vraća se i nekoliko kapronija Ca—31 1 u sastav borbenih jedinica. Međutim, gubici su sve veći i nabavke ne uspevaju da zaustave smanjivanje brojnog stanja. Prebegavanje pilota NDH, koje je počelo u maju 1942. zatim krajem 1943. postaje sve češće, a naročito se povećava u drugoj polovini 1944. To znatno slabi ionako već ozbiljno oslabljeno Zrakoplovstvo NDH.

Oslobođenjem istočnih delova zemlje i ugrožavanjem rejonu Sarajeva menja se i težište grupisanja avijacije NDH. Ono je skoro celim tokom rata bilo u rejonu Sarajeva. Međutim, krajem 1944. jedinice 5. korpusa NOVJ zauzimaju aerodrom Zalužani kod Banja Luke gde je zaplenjen veći broj aviona. Ispravni su ušli u sastav eskadrile 5. korpusa, dok je dvadesetak oštećeno u većoj meri. Tako je 5. zrakoplovna luka praktično prestala da postoji. Kasnije je ponovo formirana, ali sa skoro simboličnim snagama. I 2. zrakoplovna luka u Rajlovcu se više ne popunjava, pa i ona stalno slabi. Jedino se 1. zrakoplovna luka održava putem popune. Prema izveštajima o dejstvima iz oktobra 1944.⁷⁶¹ iz sastava 1. skupine i 19. prenosnog jata, letelo je ukupno 69 aviona, od čega 27 borbenih i 42 laka - za vezu i izvidanje. U to vreme, avijacija NDH pretežno dejstvuje u dubini teritorije, dok se veoma malo angažuje na frontu u Sremu i Bosni. Prevladavaju savezničke avijacije u vazдушnom prostoru primorava je da dejstva izvodi uglavnom u jutarnjim i večernjim časovima. U pojedinim periodima avijacija napušta ujutru aerodrome stalnog baziranja i preleće na pomoćne terene kako bi se smanjili gubici od dejstva savezničke avijacije. To bitno utiče na naprezanje i intenzitet dejstava.

U raspoloživim arhivskim izvorima nema detaljnijih podataka o avijaciji NDH između novembra 1944. i aprila 1945. tako da se može dobiti samo opšta slika o njenoj upotrebi. U tom periodu ona je i dalje slabila. Iz sedam izveštaja o dejstvima između 13. i 27. aprila 1944. vidi se da je u sastavu 1. skupine i 19. prenosnog jata tada bilo 23 ispravna aviona. Od toga je bilo 14 lovaca (deset »meseršmita Bf-109«, jedan »moran S-406« i tri zastarela »R-100«, četiri »Do-17« i dva »Fi—167«, kao i tri aviona za vezu.⁷⁷¹ Tek pri kraju rata ostatak ove avijacije angažovan je u dejstvima na frontu, pokušavajući da uspori napredovanje snaga JA u rejonu Pakraca i Daruvara. U to vreme veći broj pilota prebegao je u jedinice NOVJ. Najveći deo je prebacio na slobodnu teritoriju Ivan Cvenček, a manji broj je pobegao na teritoriju koju su već zaposeli saveznici, uglavnom u Italiji.

Avijacija NDH se razvijala od početka ustanka u Jugoslaviji do prve polovine 1944. i predstavljala je značajnog protivnika naših snaga, koje nisu raspolagale avijacijom, već samo veoma skromnim sredstvima PAO.

⁷⁴¹ Naredenje komandanta zrakoplovstva op. br. 2081 tajno od 6. 6. 1944.

^{1 >} Arhiv VII, fond NDH, kutija 132-a. reg. br. 5 15—2.

⁷⁶¹ Izveštaji u arhivu VII, fond NDH, kutija 132-a.

⁷⁷ Raspolaže se samo izveštajima za 13, 14, 20, 21, 25, 26. i 27. april 1945. arhiv VII, fond NDH, kutija 132-a.

I pored delimično zastarelog materijala, u konkretnim uslovima na ovom ratištu, predstavljala je opasnog protivnika. Uspevala je da nanosi gubitke mada je retko kada to imalo presudan uticaj na ishod dejstava na zemljištu. Značajan je njen udeo u snabdevanju opkoljenih garnizona, podršci njihove odbrane i održavanju veze sa opkoljenim što je često omogućavalo da se održi. U mnogim dokumentima navodi se ovakva ocena viših komandi jedinica NDH.

Avijacija NDH je 1942. bila nosilac vazduhoplovne podrške nemačkih snaga KoV na prostoru NDH. Sa jačanjem nemačke avijacije u Jugoslaviji, prebacivana je na sporednije zadatke. Tako, posle značajnijeg angažovanja u operaciji »Vajs«, jedva da je učestvovala na sporednim zadacima u operaciji »Švarc«. U desantu na Drvar nije uopšte angažovana.

Intenziviranjem dejstava savezničke avijacije na Balkanu, pod udar njihovih dejstava dolazi i avijacija NDH. Krajem 1943. počinju dejstva i po aerodromima avijacije NDH, da bi se u prvoj polovini 1944. intenzivirala i prouzrokovala i značajnije gubitke. U drugoj polovini ove godine naterana je na dejstva pretežno u ranim jutarnjim i večernjim časovima, čime su joj znatno ograničene borbene mogućnosti. Najvažnija mera zaštite je napuštanje stalnih aerodroma i predanjivanje na pomoćnim terenima uz dobro maskiranje.

Prodor NOP-a u Zrakoplovstvo NDH bio je višestruko značajan. Pored prebegavanja pilota i ostalih pripadnika u NOP, ispoljili su se i mnogi drugi učinioci: olakšanje napada na aerodrome, obaveštajni rad, sabotaža i diverzioni prihvat, snabdevanje i si.

Na ukupne mogućnosti avijacije NDH uticala je u 1944. i 1945. i nestašica goriva, koja je ograničavala naprezanje i uslovlila ekonomičnu upotrebu.

U ukupnim gubicima avijacije NDH značajni su učinci naših snaga i NOP-a u celini: dejstvima sa zemlje oboren je veliki broj aviona NDH; napadima na aerodrome i na pojedine avione na zemlji takođe je uništen ili zaplenjen veliki broj aviona; prebegavanjem je slabljena avijacija NDH, a mi smo te avione koristili u mogućoj meri.

Avijacija NDH je bila samo jedna od avijacijskih struktura koje su na prostoru Jugoslavije učestvovala u borbi protiv oružanih snaga jugoslovenske revolucije. Stoga se ne može razmatrati odvojeno od ostalih neprijatelja već jedino u okviru zajedničke borbe protiv NOP-a i njegovih oružanih snaga. Kao tipičan kvislinški izdanak bila je potpuno zavisna od svojih gospodara - sve što je imala dobijala je od njih, dejstvovala je najčešće po zadacima koje su oni diktirali i na sopstvenim aerodromima letela je samo u okviru režima koji su propisivale okupatorske komande. Svoju privrženost dokazivala je i angažovanjem svojih ljudi na ostalim frontovima, pre svega na istočnom, ali i u drugim zemljama Evrope u sastavu jedinica nemačkog vazduhoplovstva i PA-artiljerije.

BUGARSKA AVIJACIJA

Osloncem na Nemačku, Bugarska je od 1940. počela da modernizuje svoje ratno vazduhoplovstvo. Ovaj proces je ubrzan kada je svoju teritoriju stavila na raspolaganje nemačkim oružanim snagama, a tu činjenicu bugarska politika je naročito koristila posle kapitulacije bivše Jugoslavije i

Grčke. Pored isporuka ratnog materijala, što je bio samo deo nagrade za verno savezništvo silama Osovine. Bugarska je dobila i deo teritorija Jugoslavije i Grčke.

Pored ostalih jedinica oružanih snaga, na okupiranu teritoriju su dovedene i jedinice avijacije. O tome u našim arhivima nema izvornih bugarskih dokumenata a nastojanja da se do njih dode kroz saradnju sa bugarskim institucijama nisu urodila plodom. Stoga je sada nemoguće utvrditi potpunu istorijsku sliku. Međutim, raspoloživi izvori ipak ukazuju na neke nepobitne činjenice, koje daju mogućnost da se utvrde barem neki segmenti o baziranju i dejstvima bugarske avijacije na prostoru Jugoslavije u toku NOR-a 1941-1944.

Pri tom valja imati u vidu da su u periodu 1940-1944. Nemci isporučili Bugarskoj oko 480 aviona raznih vrsta, od školskih i za vezu do savremenih lovačkih i bombarderskih.⁷⁸¹ Uz materijal koji je prethodno posedovala, Bugarska je uspela da stvori snažno vazduhoplovstvo. Glavno poprište na kome su bugarske oružane snage vodile borbe u Drugom svetskom ratu bilo je u Jugoslaviji, pa je i bugarska avijacija izvodila ratna dejstva baš na tom prostoru.

Nisu poznati detalji o baziranju jedinica bugarske avijacije na aerodromima u okupiranoj Makedoniji. U nemačkim dokumentima je utvrđeno da je od početka 1942. sa dolaskom bugarskog okupacionog korpusa u Srbiju, došla na aerodrom Niš jedna mešovita eskadrila, koja je stalno boravila na tom aerodromu.⁷⁹¹ Njeni avioni su upotrebljavani u dejstvima koja su bugarske jedinice izvodile u južnoj Srbiji u toku te godine.

Razvojem ustanka u Makediniji, već krajem 1942. dolazi do upotrebe aviona u borbi protiv partizanskih jedinica. U naredbi bitoljskog oblasnog policijskog načelnika, od 5. septembra 1942.⁸⁰¹ obaveštavaju se policijski komandanti i načelnici daje štab 15. pešadijske divizije dobio dva aviona tipa vrana (br. 41 i 58), koji će odmah po otkrivanju partizana poleteti i dejstvovati po njima.

U toku 1943. a naročito u drugoj polovini, dejstva avijacije po partizanskim jedinicama u Makedoniji i Srbiji su sve učestalija. U svakoj značajnijoj akciji bugarskih jedinica angažuju se i avioni za njihovu podršku.⁸¹¹

Kako rastu partizanske jedinice, tako se pojačavaju i dejstva bugarske avijacije. Međutim, jača i PA-odbrana partizanskih jedinica, koja u toku 1944. sve češće obara bugarske avione. Potpuno verodostojnim se mogu smatrati podaci o 11 oborenih aviona u ovoj godini.

O dejstvima bugarske avijacije na onim delovima teritorije Jugoslavije koje su posedale bugarske jedinice i do sada je bilo utvrđenih činjenica iako pretežno iz naših izvora. Malo je bilo poznato angažovanje bugarske avijacije na ostalim delovima teritorije Jugoslavije. U nemačkim izvorima pominje se da je u zimu 1943. bugarska avijacija dejstvovala avionima Ju-87 štuka u rejonu Sarajevo-Mostar. Nema dovoljno detalja, pa nije jasno da li je reč o početku ili kraju 1943. godine.⁸²¹

Iz nemačkih izvora nepobitno je utvrđeno da je 8. decembra 1943. u sastavu nemačke grupacije »Avijacije Hrvatske« bila jedna bugarska eskad-

⁷⁸¹ R. Bateson »Bulgaria at War«, Air Pictorial, mart, april i maj 1972. g.

⁷⁹¹ Grafički pregled jedinica 1. bugarskog kraljevskog okupacionog korpusa, AVII, mikroteka

Frajburg. rolna 46, snimak 507.

⁸⁰¹ Zbornik, tom VII, knjiga 1, dok. 147, str. 482.

⁸¹¹ Hronologija NOR-a, strana 345, 464, 611, 667, 691, 693, 736, 745, 765, 775, 794, itd.

⁸²¹ »Die Verbände der Luftwaffe 1935-1945«, Motorbuch Verlag, Stuttgart 1976, str. 269.

rila bombardera Do-17 koja je bazirala na aerodromu Kraljevo.⁸³¹ To potvrđuje i obaveštenje komande nemačke 2. oklopne armije potčinjenim jedinicama da će u zoni armije dejstvovati bugarska avijacija i daju se opisi oznaka na avionima. Iz jednog izveštaja se vidi da su bugarski avioni dolazili 7. i 8. decembra u rejon dejstava zapadno od Pljevalja.⁸⁴¹

Naši izvori pominju dejstva bugarske avijacije protiv jedinica NOVJ sve do druge polovine avgusta 1944.

Pored baziranja u Nišu, utvrđeno je baziranje bugarske avijacije i na aerodromima u Leskovcu i Prilepu, o čemu govore nemački izvori.

Oskudna građa ne pruža mogućnost da se utvrdi koje jedinice, sa koliko aviona, sa kojim naprežanjem i efektima i sa kojih aerodroma su dejstvovali. Međutim, nepobitna je činjenica da je bugarska avijacija, zajedno sa ostalim osovinskim saveznicima, bila angažovana i dejstvovala u Jugoslaviji protiv snaga NOVJ u periodu 1942-1944.

Iz naših i britanskih izvora je poznato da su u dejstvima protiv NOVJ učestvovali moderni avioni »Ju-87 štuka«, »Do-17« i naoružani dvomotorni »foke vulf-58« (Weihe), kao i više tipova starijih aviona.⁸⁵¹

Pored neposrednog učešća bugarske avijacije u dejstvima protiv snaga NOVJ, valja istaći da je teritorija Bugarske korišćena za baziranje, odnosno boravak velikog broja raznih nemačkih vazduhoplovnih ustanova i jedinica. Krajem 1943. i početkom 1944. na teritoriji Bugarske je bilo nekoliko komandi aerodroma sa pozadinskim jedinicama nemačkog ratnog vazduhoplovstva. Takođe je razvijen sistem VOJIN, sistem veza i mnogih drugih pomoćnih jedinica.⁸⁶¹ Sve je to, u stvari, obezbeđivalo baziranje nemačke lovačke avijacije na teritoriji Bugarske i njenih suseda.

Početkom dejstava savezničke avijacije po Rumuniji, posebno po rafinerijama nafte u rejonu Ploeštija, još polovinom 1943. počela su i dejstva bugarske lovačke avijacije po savezničkim avionima u vazduhu. Nemačka istovremeno ojačava bugarsku lovačku avijaciju najnovijim tipovima »meseršmita Bf— 109«. Britanski izvori navode da je Bugarska primila u toku rata oko 143 aviona »Bf-109« raznih varijanti.⁸⁷¹

To je izazvalo i reakciju savezničkog vazduhoplovstva, koje je izvršilo više udara po aerodromima u Bugarskoj. Naročito uspešan je bio udar početkom avgusta 1944. po aerodromu Karlovo, na kojem je uništen veći broj aviona »devoasin 520«.⁸⁸¹

Na teritoriji Bugarske je bilo, polovinom jula 1944, nešto preko 22.000 nemačkih vojnih lica, od čega je oko 8.050 iz sastava ratnog vazduhoplovstva.⁸⁹¹ Pred izlazak Bugarske iz rata na strani Osovine, sve jedinice i ustanove koje su Nemci imali u Bugarskoj, uspešno su i u celini izvučene iz Bugarske.

Posle 9. septembra 1944. stvarano je novo bugarsko vazduhoplovstvo, koje je uzelo učešće u dejstvima protiv nemačkih snaga u Jugoslaviji.

⁸³⁾ Vidi fusnotu 27.

⁸⁴⁾ Telegram komande 2. oklopne armije potčinjenim jedinicama od 10. 12. 1943. Arhiv VII, NAW-N-T-313, rolna 194, snimak 7454477, i izveštaj vazduhoplovnog oficira u operativnom organu 2. oklopne armije od 11. 12. 1943 - NAW-N-T-313, rolna 190, snimak 7450381.

⁸⁵⁾ R. Bateson, navedeno delo (v. prim. 78).

⁸⁶⁾ Pregledi nemačkih jedinica i ustanova u Bugarskoj sa stanjem 15. 12. 1943, 15. 1. 1944 i 15. 7. 1944. - NAW-N-T-311, rolna 187, snimci 548-560, 538-547 i 784-795.

⁸⁷⁾ R. Bateson, n.d.

⁸⁸⁾ Isto.

⁸⁹⁾ Izveštaj nemačkog komandanta vojnog okruga Bugarska od 18. 7. 1944. NAW-N-T-311, rolna 187, snimak 767.

Angažovan je manji deo osoblja i raspoloživog materijala, ali zbog uslova u kojima je stvarano nije se moglo izbeći i nekoliko slučajeva prebegavanja bugarskih pilota avionima na stranu Nemaca. Međutim, ne treba negirati doprinos bugarske avijacije u tom vremenu u borbama koje su vođene u Makedoniji i na Kosovu, u kojima je izgubljeno 23 aviona i poginulo 18 letiča.

OPŠTI OSVRT NA DEJSTVA NEPRIJATELJEVE AVIJACIJE U JUGOSLAVIJI 1941-1945.

Dosadašnjim istraživanjima utvrđeno je da je u toku NOR, od 1941. do 1945, u Jugoslaviji (i u susednim zemljama, ali za dejstva u Jugoslaviji) baziralo i dejstvovalo:

- krajem 1941. oko 250 aviona - nemačkih, italijanskih i NDH;
- polovinom 1942. oko 340 aviona - nemačkih, italijanskih, NDH i bugarskih;
- polovinom 1943. oko 600 aviona - navedenih RV;
- krajem 1943. oko 600 aviona - nemačkih, NDH i bugarskih;
- polovinom 1944. oko 540 aviona - navedenih RV;
- krajem 1944. oko 250 aviona - nemačkih i NDH, i
- početkom 1945. oko 100 aviona - nemačkih i NDH.

Ovo su približne brožčane vrednosti zbog vrlo čestih promena i stalnog prelivanja snaga iz grupacije u grupaciju, što su, posebno Nemci, vrlo često i efikasno činili, sasređujući snage za pojedine operacije i izražavajući ažurno težište dejstava avijacije na području njihove komande vazduhoplovstva »Jugoistok«.

Nije bilo moguće precizno utvrditi ukupno naprezanje neprijateljeve avijacije i njegovu podelu po zadacima, rejonima dejstava i nosiocima pojedinih zadataka. Iz raspoložive građe utvrđena su naprezanja u pojedinim operacijama ili za neke avijacijske grupacije u određenom vremenskom razdoblju. Tek dalja istraživanja treba da utvrde nešto detaljnije naprezanje avijacija koje su dejstvovale na prostoru Jugoslavije u toku NOR-a, tj. od 1941. do 1945. godine.

Upotreba neprijateljeve avijacije bila je u skladu sa tada važećim doktrinama pojedinih zemalja. Avijacija je izvršavala sve zadatke koje su te doktrine predviđale - izviđanje, vatrena dejstva u posrednoj i neposrednoj podršci, vertikalni manevar snaga, dotur materijalnih potreba, sanitetsku evakuaciju, održavanje veze, i u manjoj meri zadatke iz domena PVO.

Naše ratište je bilo veliki poligon na kojem se razvijala doktrina upotrebe avijacije u protivpartizanskom ratu, kao i taktika njenih dejstava na takvim zadacima. Istovremeno, kao odgovor na dejstva avijacije, razvijali su se i različiti oblici borbe sa njom koji su kasnije na našim iskustvima dalje razvijeni u oslobodilačkim ratovima drugih naroda posle drugog svet-skog rata.

Snažnoj neprijateljevoj avijaciji suprostavljali smo se različitim merama protivvazdušne zaštite, odgovarajućim postupcima u svim taktičkim radnjama - u borbi, na maršu, u rejonima prikupljanja, itd. kao i razvojem brojnih oblika aktivne borbe, počev od organizovanja PA-vatre po avionima u vazduhu, napada na aerodrome i avione na zemlji, uništavanja

objekata vazduhoplovne infrastrukture, pa do prodora u redove osoblja neprijateljeve avijacije. Ukupni efekti ove borbe nisu konačno utvrđeni. Delimična istraživanja koja su vršena do 1966. ukazala su na 309 uništenih aviona.⁹⁰¹ Međutim, naknadna istraživanja pokazuju da je taj broj samo za period 1941-1943. veći za 30 uništenih aviona. Buduća istraživanja i u ovom pravcu treba da upotpune sliku o efektima borbe protiv neprijateljeve avijacije.

Nepobitno je, međutim, da su dejstva savezničke avijacije bila presudna za slamanje prevlasti neprijateljeve avijacije u vazdušnom prostoru. Čak i veliki rezultati koje smo sopstvenim snagama ostvarivali u uništenju neprijateljevih aviona nisu mogli da izmene stanje prevlasti u vazdušnom prostoru. Ona će početi postepeno da se osvaja tek krajem 1943. Ali, specifičan karakter prevlasti u vazdušnom prostoru omogućioće još dugo vremena aktivna dejstva neprijateljeve avijacije u Jugoslaviji. Neprijatelj će je definitivno izgubiti tek u drugoj polovini 1944. i dalja dejstva nastaviti u nepovoljnim uslovima odnosa snaga. To će ga naterati da:

- dejstva vrši u jutarnjim i večernjim časovima kada saveznička avijacija nije dejstvovala,
- preko dana drži avione dobro maskirane na brojnim pomoćnim terenima i tako izbegne udare po svojim aerodromima i gubitke sopstvenih aviona, i
- izbegava vazdušne borbe i angažovanje avijacije u rejonima dobro branjenim lovačkom avijacijom, izražavajući težište dejstava avijacije u pozadini, po snagama NOVJ koje su tamo dejstvovala.

Prevlast neprijateljeve avijacije u vazdušnom prostoru Jugoslavije od 1941. do polovine 1944, bitno je uticalo na uslove i mogućnosti stvaranja jedinica našeg Ratnog vazduhoplovstva. To i nije sporno, ali iz toga se ne sme izvoditi zaključak da nije bilo mesta upotrebi pojedinih aviona i manjih jedinica koje smo u toku našeg NOR-a, počev od 1942, povremeno koristili. Naprotiv, to je bilo od velikog moralnog, političkog i vojnog značaja i doprinelo velikim rezultatima u brzom stvaranju našeg Ratnog vazduhoplovstva kada su za to stvoreni osnovni uslovi.

⁹⁰¹) Nikica Pejnović, »Gubici neprijateljeve avijacije«, Vojno delo 6/1966.

Vazduhoplovna podrška sarajevskoj operaciji"

General-pukovnik Enver Čemalović²¹

U vrijeme izvođenja sarajevske operacije Ratno vazduhoplovstvo - stvarano pod neprekidnom brigom vrhovnog komandanta maršala Tita i Centralnog komiteta KPJ - predstavljalo je po snazi četvrtu silu u savezničkom taboru. Ispred nas bili su SSSR, SAD i Velika Britanija.

U sastavu Ratnog vazduhoplovstva bile su sledeće snage:

- Vazduhoplovna grupa divizija koja je imala 1. 1. lovačku diviziju sa 111, 112. i 113. lovačkim pukom; 42. jurišnu diviziju sa 421, 422. i 423. jurišnim pukom i 9. vazduhoplovnu oblasnu bazu sa pet aerodromskih bataljona i drugim pozadinskim jedinicama. Vazduhoplovni pukovi i aerodromski bataljoni bili su u sastavu vazduhoplovne grupe »Vitruk«, iz sastava 7. vazduhoplovne armije SSSR-a. Formiranje pukova i bataljona otpočelo je decembra 1944, a završeno popunom pilotskog i tehničkog kadra sredinom marta, da bi Sovjeti 1. maja 1945. godine zvanično predali tehniku našim jedinicama;
- Prva i 2. lovačko-bombarderska eskadrila NOVJ formirane u sastavu RAF-a na tlu Egipta i Libije, dejstvovala su sa otoka Vis i aerodroma Škabrnje i Pekos;
- Prva partizanska eskadrila 5. korpusa NOVJ, koja je dejstvovala za račun ovog korpusa, i
- Transportna grupa sa Eskadrilom za vezu Vrhovne komande.

Ugovore za formiranje našeg Ratnog vazduhoplovstva sa Velikom Britanijom i SSSR-om potpisao je maršal Tito. Tako je u sastavu Jugoslovenske armije rođen treći vid naših oružanih snaga - Ratno vazduhoplovstvo.

Prilikom našeg susreta maršal Sudec, komandant 17. vazduhoplovne armije, otpozdravljajući na moju zdravicu, pored ostalog je rekao:

»Nakon potpisanog ugovora sa Vladom SSSR-a da se formiraju lovačka i jurišna divizija javio sam se maršalu Titu i predložio mu da se prikupi ljudstvo i uputi na školovanje u SSSR, a po završenoj obuci da dođe u Jugoslaviju i primi tehniku od vazduhoplovne grupe »Vitruk« koja podržava jugoslovenske i sovjetske jedinice u Vojvodini i šire. Drug Tito je odbio moj predlog i kategorički zahtevao da se divizije formiraju na tlu Jugoslavije u sastavu grupe »Vitruk« i kako se posade budu osposobljavale da, zajedno sa sovjetskim pilotima, izvršavaju borbene zadatke.

¹⁹ Saopštenje na naučnom skupu »Sarajevska operacija«, 5. aprila 1985. u Sarajevu i prilog za knjigu »Vazduhoplovstvo u strategiji NOR-a«, u Zemunu

²¹ Major, komesar 42. vazduhoplovne jurišne divizije, raniji komandant RV i PVO, sada general-pukovnik u penziji.

Što se tiče obuke ljudstva, drug Tito je tražio da se izvede na najbolji mogući način i što brže. Učinio sam onako kako je to drug Tito zahtevao».

U to vreme mi smo raspolagali sa oko 285 borbenih aviona za izviđanje, lovačka i jurišna dejstva, kao i za potrebe transporta i veze. Ovim avionima vazduhoplovstvo je izvršilo 10.270 a/p i nanelo neprijatelju u kratkom vremenu proporcionalno svojoj snazi velike gubitke na kopnu i moru. Sve vazduhoplovne snage bile su neposredno potčinjene Vrhovnoj komandi, odnosno našem Generalštabu.

Sastav Ratnog vazduhoplovstva bio je vrlo šarolik, ljudstvo je iskupljeno iz udarnih i proleterskih brigada, pripadnika bivšeg kraljevskog vazduhoplovstva u inostranstvu, radnika iz predratne vazduhoplovne industrije, članova Vazduhoplovnog saveza, Vazduhoplovstva NDH i Istrana i Slovenaca iz italijanskog vazduhoplovstva. Partijsko—politički rad odigrao je značajnu ulogu u izgrađivanju morala i borbenih vrednosti naših proleterskih i udarnih brigada, posebno bratstva i jedinstva među ljudstvom jedinica. Ilustracije radi, kad sam došao za komesara 42. jurišne divizije bio sam 23. član KPJ. Imali smo tri pukovske i jednu štapsku ćeliju od po pet-šest članova Partije i isto toliko skojevskih aktiva sa 45 članova SKOJ-a u celoj diviziji. Ističem da su piloti bili nosioci političkog, kulturnog i zabavnog života i bili primer drugarstva u svojim jedinicama. Slično je bilo i u 11. lovačkoj diviziji, pa i u ostalim jedinicama Ratnog vazduhoplovstva. Malobrojna organizacija KPJ i SKOJ-a vlastitim izrastanjem unutar jedinica kroz borbu stvorila je Titovo Ratno vazduhoplovstvo.

Zamisao upotrebe avijacije po odluci Generalštaba bila je da Grupa vazduhoplovnih divizija podržava 1. 2. i 3. armiju u međurečju reka Drava i Sava i šire, a 1. i 2. eskadrila 4. armiju i Ratnu mornaricu u primorskom pojasu do oslobođenja naše zemlje, a naše snage u centru zemlje na tlu Bosne i Hercegovine da podržavaju obe grupacije u granicama svojih mogućnosti i taktičkog radijusa aviona.

Vazдушna situacija u toku 1945. potpuno se izmenila u našu korist. Ostaci nekad moćne »Luftwafe« i Vazduhoplovstva NDH bili su razbacani u manjim grupama po aerodromima na okupiranoj teritoriji, više su se krišili nego li dejstvovali, progonjeni našom avijacijom. Mi smo imali apsolutnu vazдушnu premoć čemu su doprinela i saveznička bombardovanja neprijateljeve avijacije na tlu Jugoslavije. Nisu izostali ni napadi naših jedinica na neprijateljeve aerodrome i skladišta u čemu se ističe poznata akcija Krajišnika na aerodrom Rajlovac, kada je uništeno oko 30 aviona.

Odnos snaga u lovačkoj avijaciji bio je 120 naših prema 20 neprijateljevih razbacanih lovaca. Naši piloti-lovci nisu imali prilike da vode vazдушni boj protiv neprijateljevih lovaca zbog čega je i izostalo njihovo iskustvo u ovoj vrsti dejstva lovačke avijacije. Lovci su upotrebljavani za izviđanje i dejstvo po neprijateljevim pokretnim ciljevima, prvenstveno po čelu kolona da bi ih zaustavili, nakon čega su jurišnici obavljali svoj deo posla - uništavanje tehnike i žive sile.

Naše jedinice su postale potpuno bezbedne što je bilo posebno značajno za pokret i manevar naših snaga. Marševali smo danju, a noću se odmarali kad nam se pružila prilika, tj. kada smo bili pošteđeni od neprijateljeve avijacije. Međutim, sve ređi su bili njihovi udari po položajima naših jedinica i naseljima gde su ranije fašistički piloti sejali smrt kako su

hteli. Nije više bilo ni izviđačkih aviona, čime je bila obezbeđena tajnost grupisanja naših jedinica.

Izuzetnu radost pričinjavali su piloti našim borcima na zemlji za vreme neposredne podrške i zajedničkih udara na neprijateljeve kolone, kad su fašisti bežali na sve strane izloženi našim bombama, raketama i topovsko-mitraljeskoj vatri, a pogotovo kad su videli zapaljene tenkove i kamione, ili uništene topove, bunkere i mitraljeska gnezda. To je bila ne samo materijalna već i snažna moralna podrška našim borcima i narodu koji su proteklih ratnih godina često trpeli velike gubitke od »štuka«, »fijata«, »kapronija« i drugih fašističkih aviona.

U sarajevskoj operaciji ističu se tri perioda - etape dejstva Ratnog vazduhoplovstva NOVJ:

- *prva etapa* - od 20. do 28. marta; naša avijacija u ovoj etapi vršila je izviđanje komunikacija Ilidža - Trnovo i Sarajevo - Sokolac sa širim rejonom Sarajeva, kao i u dolini reke Bosne. Tučene su železničke stanice i kompozicije na otvorenoj pruzi. Bombardovane su železničke stanice Lipovljani gde su uništena dva vagona oklopnog voza i više vagona cisterni, zatim železnička stanica Lužani i napadnut je teretni voz sevemo od Doboja i tom prilikom oštećena je lokomotiva, 11 vagona je izgorelo, dok je osam oštećeno;

- *druga etapa* - od 29. marta do 5. aprila; lovci su napali topovsko-mitraljeskom vatrom aerodrom Rajlovac. U dolini reke Bosne bombardovane su železničke stanice Rudenka kod Doboja, Blažuj kod Sarajeva i Komarica između Dervente i Doboja. U širem rejonu Sarajevo vršeno je izviđanje i praćenje neprijatelja u fazi povlačenja sa spoljnog pojasa odbrane ka gradu.

U cilju intenziviranja podrške grupa južno od reke Sava i u dolini reke Bosne kao i podrške Sarajevske operativne grupe 1. marta 1945. prebazirani su 422. jurišni puk i 112. lovački puk na aerodrom Klenak, kod Sremske Mitrovice, i

- *treća etapa* otpočinje nakon oslobodenja Sarajeva i traje do 10. aprila, a preduzeta je u cilju tučenja neprijateljskih snaga koje su odstupale od Sarajeva ka Brodu i podrške jedinica u Semberiji grupom pukova baziranih na aerodromu Klenak.

Vršena su intenzivna izviđanja neprijateljskih snaga u odstupanju i udari po kolonama na putevima i železničkim stanicama, kojom prilikom su naneti veliki gubici neprijateljevoj živoj sili i tehnici.

Vazduhoplovna podrška sarajevske operacije imala je, prvenstveno, karakter posredne podrške koja je obezbeđivala kontrolu neprijatelja putem izviđanja, kao i vazдушnu prevlast, a ometan je železnički i putni saobraćaj u dolini reke Bosne.

Neposredna podrška jedinicama u slamanju spoljnog pojasa odbrane i borbe na prilazima gradu bila je izuzetno skromna, a došla je do većeg izražaja u podršci jedinica 2. armije i Sarajevske operativne grupe udarima po neprijatelju koji je odstupio dolinom reke Bosne i kroz Semberiju.

Faktori ograničenja dejstva avijacije za račun Sarajevske operativne grupe bili su:

- intenzivno angažovanje avijacije u podršci 2, 3. i 4. armije,
- udaljenost aerodroma baziranja avijacije od Sarajeva (Vojvodina i Vis), i
- teški zimski meteorološki uslovi sa čestom oblačnošću.

Opšta karakteristika bila je dug put traženja avijacije od divizija preko korpusa i armija do vazduhoplovnih pukova i eskadrila u vrlo dinamičnom i pokretnom boju koji su izvodile naše jedinice. Zahtev je stizao vrlo često do pilota kad se situacija na zemlji potpuno izmenila zbog čega su zadaci otkazivani.

Naši piloti su bili vrlo zadovoljni kada su izvršavali ratne zadatke, posebno podrške, tukući naznačene ciljeve po komunikacijama ili rejonima koncentracija. Ali, zbog opšte karakteristike dugog puta traženja pomoći iz vazduha, neposredna podrška nosila je rizik udara po vlastitim snagama.

U arhivu Vojnoistorijskog instituta nalaze se dnevni avijacijskih jedinica koji pružaju detaljne podatke o dejstvima avijacije u vreme izvođenja sarajevske operacije.

Strategijski aspekti stvaranja i razvoja Ratnog vazduhoplovstva "

General-potpukovnik Milija Stanišić²⁷

Hteo bih da govorim o nekim pitanjima strategijskog aspekta stvaranja i razvoja ratnog vazduhoplovstva, sa samo jednim jedinim ciljem: da ukažem na neke teme koje, po mom uvidu, nisu do sada dovoljno istražene i obrađene. Pre svega, želim da ukažem da stvaranjem ratnog vazduhoplovstva moramo tešnje povezivati sa koncepcijom vođenja NOR-a. Izvorna potreba za stvaranjem ratnog vazduhoplovstva, u dosadašnjim radovima obrađena je kao potreba naših oružanih snaga za posedovanjem vazduhoplovne komponente da bi u novim vojno-političkim uslovima mogla da primeni novu ratnu veštinu. Mislim da je ta strana pitanja kod nas sasvim iscrpno i dobro obrađena.

Međutim, postavlja se pitanje, da li izvorna potreba za stvaranjem vazduhoplovstva počiva ne samo u takvoj potrebi oružanih snaga već i u početnoj koncepciji rukovodeće snage NOR-a o vođenju rata.

Odmah bi hteo da kažem da je upravo u izvornoj koncepciji vođenja rata zasnovana potreba za stvaranjem ratnog vazduhoplovstva. Ovo pitanje do sada nije dovoljno obrađivano. Pokušaću da na dva primera to objasnim.

Komunistička partija Jugoslavije, pokrećući narodnu borbu, otpočela je oružani ustanak na koncepcijama svenarodnog rata. Srž te koncepcije su, kao što je dobro poznato, sledeća tri elementa: *prvo*, rat voditi snagama čitavog naroda; *drugo*, rat voditi svim raspoloživim sredstvima, stalno nastojeći da se asortiman i kvalitet tih sredstava poboljšava, i, *treće*, rat voditi u svim dimenzijama prostora: na kopnu, moru i u vazduhu. Svaka analiza te koncepcije to će moći da dokaže. Razume se, rukovodeća snaga ustanka bila je svesna da prirodna svojstva prostora i realna vojna situacija ne omogućavaju narodnooslobodilačkom pokretu da istovremeno razvije borbu u svim prostornim dimenzijama. Prirodno je bilo, i jedino logično, da se borba mogla organizovati na kopnu još 4. jula 1941. Međutim, teže se i kasnije mogla organizovati borba na moru. Najteže je i nasloženije bilo organizovati borbu u vazдушnom prostoru.

Koliki je značaj koncepcija svenarodnog rata pridavala vazдушnom prostoru najbolje se vidi i iz toga što je Vrhovni komandant u prvom periodu rata neposredno rešavao sva pitanja taktike partizanskih jedinica koja su bila povezana sa prevlašću neprijateljeve avijacije sa ciljem da se

¹¹ Preuzeto iz knjige: »Jugoslovensko ratno vazduhoplovstvo u narodnooslobodilačkom ratu«, (materijal sa simpozijuma), VIZ, 1981, str. 171 - 176.

²⁷ Sada general-potpukovnik u penziji.

izbegnu negativne posledice njegove apsolutne prevlasti u vazдушnom prostoru. U drugom periodu rata neposredno je rukovodio organizovanjem vazduhoplovnih snaga.

*

Stvaranje ratnog vazduhoplovstva isto tako ne može se sasvim razjasniti ukoliko se ne oslanjamo na konceptijsko-doktriname stavove rukovodeće snage NOR-a o pitanjima uloge ratne tehnike u borbi. Kao što znamo, Jugoslavija je bila među najzaostalijim zemljama u Evropi posebno materijalno-tehnički. Zato se moglo očekivati da će, po prirodi stvari, u jednoj takvoj zemlji vojska koju će stvoriti narodna revolucija zapostaviti ulogu tehnike u ratu. Međutim, dogodilo se obratno. Rukovodeća snaga NOR-a, od samog početka, istakla je da je moralni faktor osnov borbe. Uporedo sa tim, ona je od dejstva prvih partizanskih odreda do završnih operacija armije isticala veoma značajnu ulogu tehnike. Zbog čega? Zbog toga što je ta koncepcija bila životvorna, i što je u sebi akceptirala vojne karakteristike epohe II svetskog rata, u kojem je vazduhoplovstvo imalo posebnu i veliku ulogu.

Ako se želi sintetički obraditi stav rukovodstva NOR-a prema ulozi, značaju i mestu ratne tehnike, mislim da bi se on mogao izraziti u četiri sledeća bitna elementa: *prvo*, svenarodni rat je moguće otpočeti bez modernog oružja i u uslovima apsolutne neprijateljeve prevlasti u vazдушnom prostoru; *drugo*, u oslobodilačkom i revolucionarnom ratu moguće je korisno upotrebiti sva tehnička sredstva, pa i zastarela - moguće je upotrebiti i zastarelu avijaciju. Mislim da je ovo idejni stav i doktrinarni postulat za stvaranje naše partizanske avijacije; *treće*, za konačni strateški obračun sa protivnikom, i za konačnu pobjedu, nužna je savremena moderna ratna tehnika, i *četvrto*, jedinice svih vrsta i na svim stepenima moraju tokom čitavog rata voditi odlučnu borbu za uništenje neprijateljeve tehnike, posebno vazduhoplovne.

Radi ilustracije ovog poslednjeg elementa, ukazao bih na događaj koji je u našoj vazduhoplovnoj hronologiji izostavljen. 15. jula 1941. god. mali gerilski odred sela Povije zarobio je četiri italijanska aviona na aerodromu kod Slivlja (Nikšić). Istina, oni ih zbog neumešnosti nisu uništili pa su ponovo pali u ruke neprijatelja, ali se iz ovog slučaja jasno vidi težnja prvih partizanskih jedinica da uništavaju neprijateljevu transportnu tehniku. Ona je kasnije sve usmerenija i organizovanija, što se na primer, vidi iz uništenja neprijateljevih aviona na aerodromima Kraljevo, Rajlovac, Leskovac, Sombor i dr.

Ako se razvojni put, stvaranje i razvoj vazduhoplovstva kroz rat uporedi sa konceptijskim pogledima rukovodeće snage ustanka o ulozi ratne tehnike, nailazimo na puni identitet. To znači da je vazduhoplovstvo deo celine, da se ono ovde pojavljuje kao posebno prema opštemu, i da se posebno ne može objasniti bez opšteg. Za ilustraciju ove tvrdnje interesantna je jedna epizoda: prilikom posete grčke delegacije, početkom pedesetih godina, grčki general je biranim i toplim rečima pozdravio maršala Tita, naglašavajući da je Tito komandant vojske koja je goloruka skršila moćne snage Nemačke, njihovu ratnu mašinu na jugoslovenskom tlu. Tito, sa njemu svojstvenim političkim refleksom, odmah ga je prekinuo i rekao:

»Ne, gospodine generale, naša vojska je uvek imala ratnu tehniku. Uvek smo nastojali da imamo savremenu ratnu tehniku, i u poslednjem periodu rata uspjeli smo da je imamo«.

Mislim da je drug Tito ovim rečima jezgrovito iskazao osnove naše koncepcije o ulozi borbene tehnike u ratu. Smatram da će tešnje povezivanje stvaranja ratnog vazduhoplovstva sa koncepcijom opštenarodnog rata omogućiti da se ovo pitanje obradi celovito, zasnovano na istorijskim činjenicama i teorijski sigurno fundirano.

*

U svim osnovnim elementima stvaranja, razvoja i upotrebe našeg ratnog vazduhoplovstva snažno je isprepleten moralni faktor. On se tokom čitavog rata pojavljivao kao strategijski faktor izgradnje našeg vazduhoplovstva. Međutim, iz tematskog opusa ovog simpozijuma, kao i iz referata, to se ne može do detalja videti. Dozvolite mi da ovde napravim jednu digresiju. U saopštenju potpukovnika Sime Kostića ima dva interesantna detalja iz ove oblasti, ali mogu da tvrdim pouzdano da ni u njegovom saopštenju nisu uopšte pomenuta glavna pitanja moralnog faktora u desantnoj operaciji na Drvar.

Kakav je karakter dosadašnjih naših radova o moralnom faktoru u vazduhoplovstvu NOVJ? Mislim da bi se mogle istaći tri karakteristike: *prvo*, moralni faktor uglavnom se poistovećuje sa partijsko-političkim radom; *drugo*, o moralno-političkom faktoru se skoro isključivo govori samo u oblasti upotrebe jedinica, i *treće*, najčešće se ostaje na nivou uopštenih tvrdnji i pozitivnog vrednovanja, bez dubljeg ulaženja u suštinu pitanja.

Iz ratne prakse i vojne literature poznato je da se avion nalazi na vrhu skale svih oružja koja najsnažnije utiču na psihu ljudi. Niko nije, možda, reljefnije i sažetije izrazio moralni efekat dejstava avijacije kao što je to učinio maršal Žukov u svojim memoarima. U vreme kad je organizovao odbranu Moskve ujesen 1941., nemačka avijacija je suvereno vladala sovjetskim nebom. Sovjetski avioni su se veoma retko pojavljivali na frontu. Jednog dana izbio je odnekud avion dvokrilac (Po-2) i počeo je da dejstvuje po Nemicima. Tog momenta Žukov izražava svoje raspoloženje rečima: »Ura! Nad frontom se pojavio naš avion«. Razume se, nije se radilo o materijalnom učinku, jer je to bio avion skromnih mogućnosti, već o njegovom dejstvu na već poljuljani moral boraca i starešina.

Navešću i nekoliko primera iz naše ratne prakse, koji, takode, reljefno ilustruju uticaj avijacije na moral ljudi. Peta crnogorska brigada i Hercegovački NOP odred došli su u Bosansku krajinu mesec dana posle Vrhovnog štaba. Borci su bili iznureni, gladni, išibani od neprijatelja, nosili su sa sobom bolnicu teških ranjenika svih onih brigada koje su prve pošle u Bosansku krajinu. I kad smo prešli Bitovnju i stigli na granicu slobodne teritorije, sreo nas je kurir koji je u svojoj torbici nosio naređenje o daljem pokretu i najnovije radio-vesti (vidite, kako je politički deo revolucije prisutan u najsitnijim detaljima naše borbe - uz naređenje idu i radio-vesti). Gladni vesti, mi žudno čitamo: oslobođeno Duvno, Livno, Prozor, Šujica; stvorena velika slobodna teritorija; formirana centralna bolnica. U vestima se govori o vanredno toplom prijemu proleterskih brigada od strane Krajišnika.

Ali, sve to za nas beše sitno pri vesti da Krajišnici imaju avione. To je na nas dejstvovalo kao najjače nadahnuće, prosto nam je dalo krila. A kako su tek ti avioni delovali na ljute Krajišnike, od kojih većina nije nikad ni videla avion. A šta mislite koliki je bio efekat ta dva aviona na izgradnju politike bratstva i jedinstva na širem regionu kad su dva pilota Hrvata došla da pomognu borbu srpskih masa. Poznato je, takode, da su dejstva tih aviona snažno podstakla borbenost tamošnjih partizana.

Evo i drugog primera: u Sandžaku marta 1944. održavano je vojno brigadno savetovanje. Odjedanput, ušao je kurir i predao komandantu poštu. Komandant, ozarenog lica, prekida diskusiju i čita informaciju Vrhovnog štaba svim partizanskim jedinicama da će se uskoro na našem nebu pojaviti partizanski avioni, koji će na donjem delu krila imati petokraku zvezdu. Svi prisutni na tom savetovanju ustali su, počeli su da se grle i ljube - partizanski iskreno i čvrsto. Ovo sam posmatrao i učestvovao sam u tome.

Treći primer: aprila 1944. godine, naše snage iz Sandžaka neprijatelj je potisnuo preko Tare. Nemačko-nedićevsko-četnička ofanziva 1944. godine jako je zamorila našu vojsku. Borbeni moral jedinica bio je prilično uzdrman. Odjedanput se u onim gorama začuo snažan huk. Brigada se spremala za pokret: ljudstvo se postrojavalo ispred kuća. Nastaje jeka i treska okolnih vrhova. Gledamo: gore na velikim visinama plovi moćna formacija savezničkih letećih tvrđava, praćena lovcima koji se presijavaju na suncu. U tom trenutku nastao je urnebes u stroju brigade, jedinstven prizor koji sam video u ratu. Ljudi su počeli da viču: »Ura, napred«. Kape su bacane u vazduh, puške su uzdizane uvis, odjeknule su partizanske pesine. Zavladao je pravo oduševljenje.

Spomenuću i tzv. durmitorsku operaciju avgusta 1944. godine u kojoj je saveznička avijacija proizvela izvanredni moralni efekat. Snage I proleterskog, XII vojvođanskog i II udarnog korpusa Nemci su opkolili sa svih strana i sabili u uski обруч na durmitorskom masivu. Zalaganjem štabova i direktnom intervencijom Vrhovnog štaba i druga Tita, 23. avgusta dolazi

- usred belog dana - 36 savezničkih (engleskih) transportnih aviona u pratnji 50 lovaca i ukrcavaju sa improvizovanog aerodroma Brezna 1078 ljudi, od čega 1059 partizana - ranjenika, 16 savezničkih avijatičara (koji su iskočili iz oštećenih aviona na našu teritoriju), kao i tri člana savezničke vojne misije. Možete zamisliti šta je to značilo za štabove tih jedinica, kakve su im operativne mogućnosti otvorene; šta je to značilo za borce koji su to sve gledali, a što je najvažnije - sve je to bilo na domaku nemačke artiljerije. A šta je to moglo da znači za narod sateran u zbegove. U tom momentu ni stotine političkih konferencija sa narodom ne bi ni izdaleka mogle da proizvedu moralni efekat koji je tog dana ostvarila avijacija.

Snažan efekat vazduhoplovna dejstva su proizvela na moral boraca na moru. Istina, na našem moru su se vodile žestoke borbe i pre nego što smo ih podržavali iz vazduha. Tamo se tada moral crpeo iz snage revolucionarnog pokreta, iz velikog uspeha samih mornaričkih jedinica. Ali, tim hrabrim Dalmatincima davalo je krila saznanje daje njihovo nebo slobodno i da otuda ne pretili opasnost - da je avijacija ukočila manevar nemačkih pomorskih snaga. Razume se, snaga moralnog uticaja dejstava avijacije teško je merljiva. Iako nema čvrstih kriterija da se ovi efekti mere, bilo bi korisno da naši istraživači koji će se baviti ovim pitanjem pribave što više ovakvih podataka, i da se na osnovu njih obrade i uopšte sva ta iskustva.

Jedan od najvećih uspeha našeg vazduhoplovstva u toku rata je izgradnja vazduhoplovnih kadrova. Međutim, mi skoro nemamo radova koji obrađuju moralnu stranu školovanja naših kadrova. A tu je čitav niz pitanja. Suštinsko pitanje rada u svakoj školi je motivisanost ljudi. Na liniji motivisanja ljudi za rad i korelacije morala slušalaca i njihovog uspeha u radu, može se dosta toga istražiti i obraditi.

O stvaranju vazduhoplovnog kadrovske jezgra do sada nije mnogo rečeno.

Mi smo u vazduhoplovstvu imali tri izrazite grupacije kadra: partizanske kadrove, ljudstvo iz kraljevskog vazduhoplovstva i one koji su dolazili dobrovoljno ili su zarobljavani iz NDH.

Proces sjedinjavanja tih grupacija nije mogao teći bezbolno, jer je od takva tri konglomerata trebalo stvoriti jednu idejno i moralno-politički jedinstvenu i čvrstu borbenu snagu. Poznato je da su postignuti krupni uspesi u tom pogledu. Ali, premalo je pisano o tome kako smo to postigli; u čemu su bili glavni problemi; koje su sve mere bile korisne ili, pak, nefikasne i dr.

Smatram da istraživanje ovog pitanja treba da teče u dva smera; prvo, politika i mere vrhovnog rukovodstva na čelu sa drugom Titom u rešavanju ovog pitanja i drugo, kako su partijske organizacije i komande rešavale ta pitanja.

Ima tu još i čitav niz drugih pitanja: uzmimo, na primer, ponašanje vazduhoplovaca na teritoriji saveznika. Naši vazduhoploveci su došli iz partizanske nemaštine, gde su prilično asketski živeli, i zakoračili u uslove savezničkog materijalnog izobilja. Oni naši drugovi koji su pošli u SSSR došli su u situaciju da im se trenutno razbila ranija idilična predstava o Sovjetskom Savezu. Ljudi u Italiji, posebno oficiri kraljevskog vazduhoplovstva, bili su izloženi usmerenoj i oštroj neprijateljskoj propagandi. U Sovjetskom Savezu se, takođe, osećalo potcenjivanje naše borbe. Ali uprkos tome, naši ljudi - sa malo izuzetaka - dostojanstveno su se poneli. Treba ući u suštinu toga; zbog čega su se tako poneli, koliko je to pitanje samosvesti ili spontanog osećanja; koliko je to pitanje patriotizma ili idejne svesti, a koliko je to posledica organizovane političke aktivnosti.

Neobrađene su partijsko-političke pripreme dejstava vazduhoplovstva krajem rata. Nije dovoljno istraženo ni stvaralaštvo, inicijativa i improvizacije - naročito u oblasti partizanske avijacije.

*

Hteo bih da kažem nešto u vezi diskusije koja je ovde vođena. Bilo je dosta govora o (interesantnom) pitanju preteranih gubitaka 1. eksadrile NOVJ. Hteo bih da vas podsetim da se ta pojava dešavala tokom čitavog NOR-a u mnogim jedinicama naše vojske. Najkarakterističniji je bio slučaj krajiških brigada krajem 1942. godine, koje su bile tada u zenitu svog uspeha. 31. decembra Oblasni komitet KPJ za Bosansku krajinu izveštava Vrhovni Štab i CK o preteranim gubicima krajiških brigada: 1. krajiška brigada u borbama za Bihać, Sanski Most i Bosanski Novi imala je 1443 čoveka izbačena iz stroja, od kojih 92 poginula; u 2. krajiškoj brigadi u

istom periodu izbačeno je iz stroja 63 rukovodioca (svi smo mi ratovali i znamo šta to znači kad je 63 rukovodioca izbačeno iz stroja u jednoj brigadi).

Vrhovni štab, uočavajući značaj toga, već drugog dana šalje specijalnu naredbu I krajiškom, I bosanskom i I hrvatskom korpusu u kojoj kaže, otprilike, sledeće: stvar je, prvo u slabosti rukovođenja i komandovanja; drugi je uzrok u nepravilnom shvatanju ljudstva da nisu važne žrtve kad je u pitanju uspeh borbe.

U vezi sa svim tim, Vrhovni komandant naređuje: »Dobijeni zadaci semoraju izvršavati u potpunosti i sa najmanje žrtava«. Taj stav je sproveden u celoj NOVJ tokom čitavog rata.

Međutim, kad je reč o našoj 1. eskadrili NOVJ, tu se susrećemo sa čitavim nizom specifičnosti. Pre svega, u pitanju su bili piloti koji do tada nisu imali borbeno iskustvo: nedovoljno su poznavali taktiku neprijateljeve PAA i nisu u početku obraćali dovoljno pažnje sopstvenoj taktici. Na drugoj strani, u pitanju je bio čitav niz čisto psiholoških i psihološko-političkih komponenata. To su bili ljudi koji su se i ranije (politički) dokazivali prema NOR-u, ali sada im se pružila nova prilika da svoju odanost dokažu i u oružanoj borbi. Dalje, to su bili mladi oficiri bivše jugoslovenske vojske koji su hteli svojom hrabrošću da dokažu da nemaju ništa zajedničkog sa izdajom vrhova vojske kojoj su pripadali. Pored svega toga, tim mladim ljudima - patriotima pružila se sada prilika da se takmiče sa partizanima i između sebe samih.

Borbeni doprinos Ratnog vazduhoplovstva u narodnooslobodilačkom ratu"

General-pukovnik Božo Lazarević

Napori naše Partije i druga Tita za organizovano suprotstavljanje narastajućoj fašističkoj opasnosti nalaze praktičnu primenu još u španskom građanskom ratu 1936-1939. godine. Tamo se borilo, ginulo i kalilo 1.660 Jugoslovena. Partija nije zaboravila ni vazduhoplovce, slala ih je da pomognu španskom narodu u borbi protiv fašizma a i sa ciljem da stiču borbena i politička iskustva kako bi ih u datoj situaciji prenosili na naše uslove. Kasniji događaji u Jugoslaviji sju pokazali da je Partija pravilno postupila šaljući borce da se bore u Španiji.

Većina od njih su u našoj revoluciji bili najvrsniji vojni i politički rukovodioci. Piloti Boško Petrović, Sreten Dudić i Jovan Mirilov su poginuli u vazдушnim borbama protiv fašističkih pirata, a Viktor Jazbinšek u prebacivanju za domovinu, a samo je Josipu Križaju uspelo da se vrati u zemlju. Tako je naše vazduhoplovstvo ostalo bez neposredne pomoći ovih asova i junaka revolucionara i komunista. Ali, njihova pregnuća, junaštva i internacionalizam nadahnjivali su i nadahnjuju Titove vazduhoplovce.

Po dolasku druga Tita za generalnog sekretara Komunističke partije preduzimaju se intenzivne mere za prodor u redove vojske bivše Jugoslavije. Takav rad Partije naišao je na odziv naročito među mlađim oficirima. Već 1939. godine, od naprednih vazduhoplovnih oficira u Zagrebu, na aerodromu Borongaj, formirana je partijska ćelija. Vazduhoplovci, prvi i jedini članovi Partije starešinskog sastava vojske bivše Jugoslavije, bili su pravi entuzijasti i briga lično druga Tita. Preko njih se lakše i brže vršio uticaj na oficire i podoficire, naročito u vazduhoplovnim garnizonima širom zemlje. Brzo je rastao broj antifašista i simpatizera Partije. Vazduhoplovci komunisti i simpatizeri mnogo su uticali na borbeno držanje jednog broja mlađih oficira i podoficira - letaća BJV u borbi protiv fašističkih pobornika aprila 1941. godine.

Posle sramnog poraza BJV, neprijatelj je nastojao da učvrsti okupacioni sistem. Zavojevači su određivali potrebne kopnene, pomorske i vazduhoplovne snage da održavaju red i poredak na okupiranim teritorijama. Uz to su dali svu moguću pomoć za organizovanje i formiranje kvislinških kopnenih snaga, a posebno za formiranje i organizovanje vazduhoplovstva NDH. Tako je NOV i POJ, docnije, bila prinuđena da se bori ne samo protiv okupatorskih snaga već i protiv domaćih kvislinških formacija svih boja, a uz to dugo ničim nezaštićena i protiv nemačkog, italijanskog i vazduhoplovstva NDH.

¹¹ Preuzeto iz knjige: »Čuvari našeg neba«, Zemun, 1977, str. 175 - 180. U prilogu za ovu knjigu daju se širi izvodi!

Neprijateljska avijacija je svoju brutalnost naročito ispoljila u vreme IV i V neprijateljske ofanzive na uskim prostorima Neretve, Tare, Pive i Sutjeske. Na tim mestima svakodnevno je tukla bolnice, kolone tifusara i ranjenika i borbe angažovane za njihovo zbrinjavanje. Uzletala je sa najbližih aerodroma Mostara i Sarajeva, gde su razdaljine do ciljeva omogućavale maksimalno naprezanje svakog aviona. Tako je nemačkoj avijaciji bilo omogućeno da od 20. februara do 10. marta 1943. izvrši oko 926 borbenih letova. U periodu pete ofanzive, pri prelazu glavnine preko reka Pive i Sutjeske, neprijateljeva avijacija je dnevno izvršavala više od 130 borbenih letova.

Jedinice NOV i POJ, da bi izbegle napade neprijateljeve avijacije i smanjile njenu efikasnost, preduzimale su raznovrsne mere odbrane i zaštite: pokrete noću, rastresit raspored pri dužim i kraćim marševima, korišćenje prirodnih i veštačkih skloništa i zaklona, maskiranje, obmanu lažnim ciljevima uništenje aviona i instalacija na aerodromima, protivvazdušnu odbranu puščanom, mitraljeskom i topovskom vatrom itd. U svim preduzetim merama postizao se minimalan uspeh, a neprijateljevo neomevano gospodarenje u vazduhu trajalo je do kraja 1943. godine.

Iako je naša partizanska avijacija dejstvovala već 1942. godine i odigrala višestruku ulogu, uslovi za početak stvaranja taktičkih jedinica našeg vazduhoplovstva sazreli su tek u drugoj polovini 1943. godine. Tada je kapitulirala Italija, a naša borba se rasplamsavala na celoj jugoslovenskoj teritoriji. Rasla je uloga NOVJ u borbi protiv fašizma. Saveznici su shvatili geostrategijski položaj Jugoslavije i uočili da je naša Armija spona u neprekidnom lancu između istočnog fronta i savezničkih snaga u Italiji. Istina o pravom stanju u Jugoslaviji brzo se širila po svim kontinentima. To su najzad uvideli i zapadni saveznici.

U Vojnom delu br. 3, za 1975. godinu, drug Tito je pisao...

»Tri godine mi smo ratovali sa onim što smo otimali od neprijatelja. Prvu pomoć smo dobili u zimu 1943, a uglavnom je stizala tokom 1944. I to preko Italije. To je bila pomoć koju smo dobivali izvana. Kasnije smo, u jesen 1944. i 1945, dobili teško naoružanje od Sovjetskog Saveza, o čemu sam se ja u Moskvi dogovorio sa Staljinom. . . Zajedno smo oslobodili Beograd i zajedno išli tamo do Iloka. Onda su jedinice Crvene armije otišle u Mađarsku, a mi smo dalje išli sami... «

Od vremena kada su udareni temelji državnog i društvenog uređena nove Jugoslavije i kada je naša Armija brojala više od 300.000 boraca i priznata kao saveznička, CK KPJ i Vrhovni štab su mogli da pristupe formiranju viših taktičkih i operativnih vazduhoplovnih jedinica i komandi.

Valja napomenuti da su se drug Tito i Vrhovni štab krajem 1943. i 1944. izborili za akcije savezničke avijacije nad Jugoslavijom, koje su znatno umanjene posle osposobljavanja naših vazduhoplovnih jedinica za borbena dejstva. Tako je vazduhoplovstvo zapadnih saveznika izvodilo akcije nad Jugoslavijom počev od oktobra 1943. a vazduhoplovstvo Crvene armije od 22. septembra 1944. godine. Saveznička transportna avijacija je učestvovala u doturanju materijala vazdušnim putem i u prebacivanju ranjenika u njihove zdravstvene ustanove. Počevši od novembra 1943. do kraja rata, savezničkim transportnim avionima je prevezeno za nas 14.563 tona materijala a od marta 1944. do kraja rata u bolnice prebačeno više od 12.500 naših ranjenika, bolesnika, žena i dece.

U teškim periodima rata, naše vazduhoplovstvo se razvijalo pod specifičnim okolnostima, na širokom prostranstvu u zemlji i van nje - čak i na teritoriji više kontinenata. Različiti vojni i politički uslovi i čudi saveznika, imali su određene karakteristike.

Do druge polovine 1944. nije bilo uslova za normalan život i rad letaćkih jedinica na teritoriji Jugoslavije. Zbog toga se u toku rata pristupilo njihovom formiranju i na savezničkoj teritoriji.

Bez obzira na razne teškoće i slabosti, objektivne i subjektivne prirode, sa sigurnošću se može reći da su aerodromi, izgrađeni za vreme rata na teritoriji Jugoslavije, odigrali značajnu ulogu. Sa njih je samo naša avijacija, pored ostalog, izvršila 9.000 borbenih letova.

Kao neposredne organe za pomoć u stvaranju vazduhoplovstva Vrhovni štab je za vreme rata formirao: Vazduhoplovno odeljenje i Štab vazduhoplovstva.

Vazduhoplovno odeljenje je formirano početkom septembra 1943. godine, a funkcionisalo je do 29. oktobra 1944. U situaciji kada su narasle vazduhoplovne potrebe, predlagano je da se ono proširi. Međutim, do realizacije predloga nije došlo. Nije ni moglo doći u ratnim uslovima i još u uslovima partizanskog ratovanja. U to doba se glomaznost štabova izbegavala, a pribegavalo lakim i operativnim štabovima i komandama.

Ali, bez obzira na minimalan broj stručnih ljudi, odeljenje je odigralo važnu ulogu u svim akcijama Vrhovnog štaba na stvaranju vazduhoplovstva. Ono je dosta doprinelo u pregovorima i kontaktima sa saveznicima, uređenju teritorije u vazduhoplovnom smislu, prijemu savezničkih i naših aviona, doturu materijala i evakuaciji ranjenika i bolesnika vazdušnim putem, školovanju vazduhoplovnih stručnjaka i organizaciji vazduhoplovne službe pri glavnim štabovima i u pojedinim korpusima...

Štab vazduhoplovstva odigrao je krupnu ulogu u razvoju našeg Ratnog vazduhoplovstva koje je, na kraju rata imalo, pored ostalog, 240 pilota sa ratnim iskustvom u letenju na lovačkim, lovačko-bombarderskim i jurišnim avionima, i 374 aviona, od kojih 182 borbena.

Sastav Štaba vazduhoplovstva je mogao da primi na sebe brojne i raznovrsne zadatke. Zato je mogao biti izvršilac dalje mobilizacije, prikupljanja, diferencijacije i školovanja vazduhoplovnog kadra. On je dao veliki doprinos formiranju krupnih letaćkih i pozadinskih jedinica i ustanova za održavanje postojećih i izgradnju novih aerodroma, kontrolu vazdušnog prostora i stvaranje uslova za bezbedno letenje, za sigurnu vezu i meteorološko obezbeđenje, za nesmetano snabdevanje ubojnim i pogonskim materijalom, intendantskim i tehničkim potrebama vazduhoplovnih jedinica. Uz sve to, obavljao je i druge zadatke kao što je održavanje veza i kontakta sa predstavnicima savezničkih vazduhoplovstava.

Štab vazduhoplovstva je bio neposredno potčinjen Vrhovnom štabu. Do završetka rata operativno mu nisu bile potčinjene Grupa vazduhoplovnih divizija i 1. i 2. eskadrila, koje su izvršavale borbene zadatke po direktivama Vrhovnog štaba.

Po direktivama i odlukama Vrhovnog štaba, za vreme rata na našoj i savezničkoj teritoriji formirane su: Prva vazduhoplovna baza, Prva i Druga eskadrila NOV, eskadrole za vezu Vrhovnog štaba, Eskadrila 5. korpusa, Transportna grupa Štaba vazduhoplovstva i Grupa vazduhoplovnih divizija.

U toku svoga postojanja, od oktobra 1943. do kraja maja 1945. godine, Prva vazduhoplovna baza je predstavljala jedinstvenu organizaciju, u prvom redu, za prikupljanje vazduhoplovnih stručnjaka u zemlji i inostranstvu. Organizovala je stručne teorijske kurseve. Od posebnog značaja je njena uloga u vaspitanju i izgradnji lika vazduhoplovca i borca nove Jugoslavije. Zato se može reći da su početni temelji za stvaranje Ratnog vazduhoplovstva postavljeni u Prvoj vazduhoplovnoj bazi NOVJ.

Prva i Druga eskadrila NOVJ su izvršavale borbene zadatke isključivo na teritoriji Jugoslavije - u Bosni i Hercegovini, Hrvatskoj, Sloveniji, Crnoj Gori i nad Jadranskim morem. Teren na kojem su deystvovala bio je pretežno planinski, sa duboko usečenim dolinama i kotlinama. Komunikacije koje su bile često mete naših aviona prolazile su klisurama i po planinskim prevojima. Takvi tereni su omogućavali neprijatelju da efikasno postavlja vatrene položaje za PVO, da se maskira i sklanja u pošumljene predele, što je posadama otežavalo pronalaženje ciljeva i pogodnih pravaca napada. Vremenske prilike su naročito u jesenjem i zimskom periodu bile veoma nepovoljne. Svi ovi faktori su uticali na efekat borbenih deystava.

Neprijateljska avijacija u Jugoslaviji 1944. i 1945. godine bila je nedorasla za suprotstavljanje u vazdušnoj borbi našoj i savezničkoj avijaciji. U takvoj situaciji Prva eskadrila, koja je bila namenjena za lovačke borbene zadatke, mogla je da se preorijentiše na lovačko-bombarderske, sa izuzetkom malog broja zadataka pratnje drugih vrsta avijacije i lovačke zaštite rejona.

Borbeni duh, moral i elan letača bio je na takvoj visini da ih je trebalo obuzdavati i opominjati na opreznost prilikom izvršenja borbenih zadataka. U želji da što više neprijateljskih vojnika izbace iz stroja i unište što više njegove tehnike, većina pilota nije prezala ni od toga da nekoliko puta uzastopno napadne iste ciljeve sa male visine. To je predstavljalo veliku opasnost, jer je neprijateljeva PAO, naročito malokalibarska, bila vrlo jaka, pa su izginuli mnogi piloti.

Za sve vreme rata Prva i Druga eskadrila su bile operativno potčinjene savezničkim vazduhoplovnim komandama. Zbog toga naše komande i štabovi viših kopnenih i pomorskih jedinica, čije su operacije potpomagale ove eskadrile sa oko 2.000 borbenih letova nisu stekle veća iskustva u upotrebi i zajedničkom radu suvozemnih snaga i avijacije. Osim, donekle, u mostarskoj operaciji i u operacijama za oslobođenje Bihaća i ostrva Krka, Raba i Paga, eskadrile nisu deystvovala po pozivu sa komandnih mesta kopnenih jedinica.

Eskadrila za vezu Vrhovnog štaba, partizanska avijacija Transportna grupa Štaba vazduhoplovstva i operativna grupa koja je u maju 1945. deystvovala po ustašama i četnicima dale su, sa 1.923 leta, poseban doprinos u NOR-u, srazmemo svojim mogućnostima i namenskim zadacima.

Jedinice Grupe vazduhoplovnih divizija²¹ su živele, radile i izvršavale borbene zadatke sa aerodroma kod Novog Sada, Rume, Lačarka, Krmješevaca, Velikih Radinaca, Klenka, Zemuna, Nadalja, Gospodinaca, Bačkog

²¹ U periodu od 4. decembra 1944. do 5. januara 1945. formirana su dva štaba vazduhoplovnih divizija (11. i 42), šest vazduhoplovnih pukova, oblasna vazduhoplovna baza, tri čete veze, pet bataljona aerodromske službe, inženjerijski bataljon, pet samostalnih tehničkih četa, dve pokretne aeroplanske radionice, intendantsko skladište, vazduhoplovnotehničko skladište, jedinica PA odbrane i drugi delovi neophodni za život i rad. Popuna po formaciji izvršena je do polovine aprila 1945. Brojno stanje u letačkim i pozadinskim jedinicama iznosilo je više od 6.500 ljudi.

Brestovca. Sombora. Mađarmečke. Kupinovca. Plesa i Rajlovca. Baziranje i prebaziranje je vršeno zavisno od situacije i potreba kopnenih i vazduhoplovnih jedinica. Grupa divizija je bila operativno potčinjena Generalštabu JA i po njegovim direktivama i naređenjima izvršavala borbene zadatke. Sva borbena dejstva izvođena su na teritoriji Srema, Hrvatske, Bosne i Slovenije do linije Maribor - Dravograd - Novo Mesto - Karlovac

- Jajce - Kalinovik. Granica desno išla je linijom Batina - Beli Manastir
- Pečuj - Čakovec, Ptuj - Maribor, a granica levo linijom Višegrad - Foča
- Šćepan Polje. Ravničasto zemljište u Semberiji, Sremu, Slavoniji, Posavini i Podravini, za razliku od planinskog i brdovitog, pozitivno se odražavalo na orijentaciju, pronalaženje ciljeva, tučenje objekata, prinudno slatanje i spasavanje posada.

Osnovna uloga Grupe vazduhoplovnih divizija je bila sadejstvo u operacijama naše Prve, Druge i Treće armije, koje su izvodile borbena dejstva u Baranji, Sremu, Bosni, Hrvatskoj i Sloveniji. Ona je imala zadatak da: posredno i neposredno sadejstvuje armijama u odbijanju neprijateljevih protivnapada; sprečava odstupanja neprijatelja dolinama Bosne, Drine i Save; konsoliduje odbrane kopnenih jedinica i da sadejstvuje u ofanzivnim operacijama za konačno oslobođenje zemlje. Za uspešno sadejstvo i zajednički rad kopnenih i vazduhoplovnih jedinica bile su predviđene i ostvarene sve neophodne mere...

U periodu od 17. januara do 25. maja 1945. godine jedinice Grupe vazduhoplovnih divizija su izvršile 4.568 borbenih letova i nanele velike gubitke neprijateljevoj živoj sili i tehnici.

Naši letaći su izvršavali brojne i raznovrsne zadatke. Prošli su kroz sve borbene akcije u kojima je dolazilo do izražaja sadejstvo kopnene vojske i avijacije i dejstvima u pravcu nastupanja armija doprinele bržem i uspešnijem izvršavanju njihovih zadataka. Oni su neprijatelju nanosili velike gubitke i smanjivali gubitke sopstvenih trupa. Jurišnici i lovci su, ispred boraca u prvim linijama, uništavali neprijateljeve tenkove, mitraljeska gnezda, otporne tačke i sve ono što im je smetalo u bržem i efikasnijem napredovanju...

Kadrovi Vazduhoplovstva NOVJ¹¹

General-pukovnik Stevan Roglić

Nastojanja i zamisao vrhovnog komandanta NOV i POJ, maršala Tita, i Centralnog komiteta KPJ, da NOV učine savremenijom, snažnijom i borbenijom, odnosno da se otpočne sa formiranjem Ratnog vazduhoplovstva, počeli su da se ostvaruju 21. maja 1942. godine, preletanjem pilota Kluza i Čajaveca na oslobođenu teritoriju.

Međutim, neophodnih kadrova vazduhoplovnotehničkih i drugih materijalnih sredstava za to, može se reći, skoro da nije bilo. Jer, ono malo čime se raspolagalo u tzv. partizanskoj avijaciji, koja je simbolično označila rađanje našeg novog Ratnog vazduhoplovstva, bilo je nedovoljno za tako krupan i ozbiljan poduhvat.

Ali, sve to nije mnogo smetalo smelim pionirima - stvaraocima našeg novog, Titovog vazduhoplovstva, da se odlučno prihvate i tog veoma složenog zadatka koji su pred njih postavili vrhovni komandant maršal Tito i CK KPJ. Jer, stalno živeći i boreći se u krajnje nepovoljnim, tako reći, potpuno nenormalnim uslovima, naši ljudi su shvatili, naučili i navikli da sve zadatke, pa i ovaj, izvršavaju sa puno uspeha, ne žaleći se pri tome na brojne tegobe i ne čekajući pomoć od bilo koga.

Bilo je pri tome jasno da kadrovi: komandno-štabni, letački, vazduhoplovnotehnički brojnih specijalnosti i drugi, pored, razume se, odgovarajuće materijalno-tehničke baze predstavljaju odlučujući faktor za osavremenjavanje Ratnog vazduhoplovstva NOV i POJ i njegov dalji i brži razvoj.

U vezi sa ovim, usiedili su novi naponi našeg najvišeg vojnog i političkog rukovodstva. Pored ostalih 16. septembra 1943. godine, formirano je, pri Vrhovnom štabu NOV i POJ, Vazduhoplovno odeljenje, koje je, kao najviši stručni organ, trebalo da rešava problematiku stvaranja vazduhoplovnog kadra, formiranja vazduhoplovnih jedinica, izgradnje aerodroma, prihvata savezničkih transportnih aviona, obezbeđenja dejstva njihove borbene avijacije na teritoriji naše zemlje i dr.

Istovremeno sa ovim, Vrhovni štab NOV i POJ naredio je štabovima korpusa i drugim njemu neposredno podređenim jedinicama i ustanovama da sve vazduhoplovne stručnjake - pilote, avio-mehaničare i druge iz bivše jugoslovenske vojske upute u širi rejon Livna, gde je, 14. oktobra 1943. godine, formirana 1. vazduhoplovna baza.

Devetog novembra 1943. godine. Vrhovni štab NOV i POJ upućuje preko radio-stanice »Slobodna Jugoslavija« poznati poziv vazduhoplovci-

¹¹ Preuzeto iz knjige: »Čuvari našeg neba«. Zemun, 1977. str. 90 - 97.

ma koji su se nalazili u zemlji i van nje, da se odmah opredele za NOP, pri čemu im je garantovan čin koji su tada imali.⁴¹

Ali, može se slobodno reći, najvažniji akt Vrhovnog štaba NOV i POJ na tom planu odnosio se na stvaranje brojnog, mladog, savremenog i perspektivnog kadra, koji je trebalo da predstavlja skelet i sigurnu osnovu za dalji i dugoročniji razvoj Ratnog vazduhoplovstva NOV i POJ. Taj akt usledio je negde krajem 1943. godine i, u vidu naređenja, upućen je svim operativnim jedinicama da, po predviđenom razrezu, izvrše izbor i upućivanje u rejon Glamoča i drugih mesta centralne Bosne, omladinke-komuniste i skojevce, prekaljene borce i istaknute rukovodioce naše revolucije, koji do tada nisu bili vazduhoplovci, radi obuke, odnosno sticanja osnovnih vazduhoplovnih znanja i zvanja u najsavremenijim vazduhoplovnim institucijama SSSR-a.

Ove, a i mnoge druge mere Vrhovnog štaba NOV i POJ pokazale su se kao izuzetno efikasne.

Tako je, ubrzo nakon izdavanja naređenja Vrhovnog štaba NOV i POJ, prikupljen u rejonu Livna i Bosanskog Petrovca, iz jedinica koje su deystvovalе na teritoriji Srbije, Vojvodine, Kosova, Sandžaka i Crne Gore, veći broj bivših vazduhoplovaca. U 1. vazduhoplovnoj bazi sakupilo se u to vreme, tj. do 14. novembra 1943. godine, oko 20 pilota, 7 izviđača, 23 mehaničara, 2 radio-telegrafista, 2 meteorologa i 1 bolničarka (kasnije, krajem februara 1944. godine, baza je imala oko 250 ljudi, od kojih: 60 pilota, 28 izviđača, 62 mehaničara, 31 vazduhoplovnog strelca i oko 69 raznih drugih specijalnosti.)⁴²

Izboru omladinaca za obuku u vazduhoplovnim školama bila je posvećena posebna pažnja. Morali su biti mladi - do najviše 22 godine, dobrog fizičkog izgleda i besprekomog zdravlja što je utvrđivala medicinska komisija po veoma oštrom kriterijumu. Obavezan uslov, sem toga, bio je da su odličnih moralno-političkih kvaliteta, tj. članovi KPJ i SKOJ-a, da su hrabri borci i dobri drugovi, kao i da imaju smisla i ljubavi za vazduhoplovstvo. Međutim, i pored zaista veoma oštrg kriterija pri izboru omladinaca za vazduhoplovno školovanje, kandidata-dobrovoljaca bilo je znatno više nego što je potrebno.

Omladinci, odabrani za školovanje, u neodoljivom zanosu što će postati piloti, skidali su šinjele, pištolje i drugo oružje i opremu koju su neobično voleli i brižno čuvali kao relikviju, vadili časovnike, rezerve duvana, pa i soli, i poklanjali ih svojim drugovima koji su ostali u zemlji.

Omladinci, njih oko 250⁴³ iz proslavljenih i širom naše zemlje, a i sveta poznatih proleterskih i drugih brigada - Prve proleterske, Trinaeste proleterske, Treće krajiške, Prve ličke. Druge primorsko-goranske, Šeste, Sedme, Devete, Jedanaeste i Trinaeste krajiške, iz crnogorskih i slovenačkih brigada - prikupili su se, aprila 1944. godine, pretežno u rejon Glamoča i Drvara. Odatle su, kao Omladinski vazduhoplovni bataljon, 1. maja iste godine, krenuli na dugi put koji ih je vodio u vazduhoplovstvo. Sem dužeg zadržavanja u Italiji i Egiptu, gde su omladinci proveli ukupno 134 dana, do 20. oktobra 1944. godine, kada su stigli u vazduhoplovne škole SSSR-a, bili su u stalnom pokretu. Pešice, ribarskim barkama na vesla,

⁴¹ Ova dokumenta dat je na str. 25, Zbornika dokumenata i podataka o

NOK-u jugoslovenskih naroda. X tom. knjiga I.

⁴² B. Lazarević: »Vazduhoplovstvo u NOR-u. VIZ. Beograd. 1972. godine, str. 62.

⁴³ Taj broj se ubrzo popeo na 324. Za vreme boravka u sevemjoj Africi priključio im se još

71. uglavnom, bivši avijatičar i iz 1. vb (29 pilota, 20 izviđača i 22 radio-telegrafista).

malim motornim i velikim preookeanskim brodovima, železnicom i automobilima, za 177 dana koliko je trajao njihov put do SSSR-a, prevalili su više hiljada kilometara preko nekoliko mora i velikih jezera, prostranih pustinja i visokih planinskih masiva kroz vrlo živopisne predele i istorijske gradove, prešavši veliki deo evropskog, afričkog i azijskog kontinenta.⁵¹

Na taj način bili su, uglavnom obezbeđeni osnovni kadrovi neophodni za obuku i dalji razvoj, odnosno stvaranje snažnijeg i savremenijeg Ratnog vazduhoplovstva NOV i POJ.

U međuvremenu, tj. u martu 1944. godine, Vrhovni štab NOV i POJ perfekuirao je obuku našeg ljudstva kod zapadnog⁶⁷ i istočnog⁷¹ saveznika. Dogovoreno je, naime, da se ljudstvo 1. vazduhoplovne baze uputi na do-obuku, odnosno preobuku u sevemu Afriku, a omladinci i deo bivših vazduhoplovaca na, uglavnom, osnovno školovanje u SSSR.

Neophodno je, međutim, u vezi sa ovim istaći da se pre ovih dogovora obuka naših vazduhoplovnih kadrova velikom inicijativom i izuzetnim zalaganjem ljudi izvodila isključivo u našoj zemlji svuda gde su i uvek kada su to uslovi omogućavali. Sem toga, ona se na pojedinim mestima izvodila istovremeno sa borbenim dejstvima.

Tako je, na primer, u partizanskoj hidroplanskoj stanici 4. operativne zone, koja je locirala u luci Segeta-Vranjica, kod Trogira, koja je u svom sastavu imala 11 pilota, tehničara i drugih, istovremeno sa izvršenjem borbenih i drugih zadataka (izviđanje i bombardovanje neprijatelja, bacanje letaka, prevoz putnika i dr.) izvršena preobuka šest pilota na hidroavionu »flit«, 1 u 1. vazduhoplovnoj bazi, sa pridošlim ljudstvom, izvođena je teoma nastava i praktično letenje. Teoma nastava izvođena je metodom referata od strane određenog nastavnika i debate o pojedinim pitanjima, a trenaža u letenju na avionima FL-3 sa pilotima kojima je trebalo vrlo malo da lete samostalno. Eskadrila 5. korpusa, koristeći zatišje na frontu, vršila je, takođe, obuku pilota. Izvođena je obuka ne samo pilotskog već i ostalog kadra - vazduhoplovnotehničkog i drugog u operativnim jedinicama, koja je imala više praktičan karakter.

Razumljivo je, međutim, da sve ovo nije ni izdaleka zadovoljavalo ogromne potrebe daljeg razvoja našeg RV. A za nešto iole ozbiljnije nije se raspolagalo, pre svega, dovoljnim brojem stručnih ljudi, avionima, rezervnim delovima, avioradionicama, pogonskim i ubojnim materijalom, lete-lištima - bezbednim od dejstva neprijatelja iz vazduha i sa zemlje, itd.

OBUKA NAŠIH VAZDUHOPLOVACA U INOSTRANSTVU

Kao što je već istaknuto, najsavremenija u to vreme a i sistematska obuka našeg ljudstva vršena je na dva mesta - na Srednjem istoku - na aerodromu Benina kod Bengazija u Libiji, i u više školskih institucija

U SSSR se, radi obuke, 20. avgusta 1944. iz Italije prebacilo sa 6 sovjetskih aviona i 133 avijatičara - vazduhoplovaca BJV (37 pilota, 27 učenika-pilota, 40 avio-mehaničara, 6 mehaničara-strelaca i 4 bombarderska strelca).

⁶¹ 12. marta 1944. postignut je sporazum između vrhovnog komandanta NOV i POJ, maršala Tita i šefa Vojne misije V. Britanije u Jugoslaviji, brigadira Maklina, i dopunom sporazuma od 29. marta iste godine, bilo je predviđeno, pored ostaloga, da se na teritoriji sev. Afrike, uz pomoć Britanskog kraljevskog vazduhoplovstva, školuje naše ljudstvo i formiraju dve jugoslovenske eskadrole - jedna lovačka i jedna lovačko-bombarderska - B. Lazarević: »Vazduhoplovstvo u NOR-u«, str. 122.

⁷¹ Zvaničan dokument u vezi sa ovim nije do sada pronađen.

SSSR-a: Krasnodar, Grozni, Engels i drugim. Obukom je bilo obuhvaćeno oko 500 ljudi iz sastava 1. vazduhoplovne baze i kraljevskog vazduhoplovstva,⁸¹ na Srednjem istoku i 589 ljudi u SSSR-u.

Interesantno je u vezi sa ovim istaći da su naši ljudi bili, zaista, primami u svakom pogledu. U učenju su bili pravi entuzijasti. Radili su mnogo i samopregomo - u učionici, na aerodromu i na drugim mestima, i to ne samo poslove koji su neposredno vezani za poziv avijatičara već i mnoge druge skopčane sa, na primer, obezbeđenjem aerodroma, skladišta i drugih objekata, uređenjem aerodroma i kasamskog kruga, održavanjem aviona i dr. Učili su, tako reći, bez predaha - i danju i noću. U SSSR-u je, na primer, program školovanja bio znatno obimniji i složeniji, a gro ljudstva bez ikakvog prethodnog vazduhoplovnog znanja i obrazovanja. I bez obzira na to što je 1944. godine vladala izrazito surova ruska zima, što su zbog ratnih prilika i ogromnih potreba fronta, bili loši smeštajni uslovi i ishrana, što ljudi nisu znali ruski jezik i bili različitog nivoa opšteg i stručnog obrazovanja - rezultati u obuci bili su iznad svakog očekivanja.

Složeno školsko gradivo - teorijsko i praktično (letenje, održavanje vazduhoplovnotehničkog materijala i dr.) savladivano je sa puno uspeha i bez nekih posebnih teškoća. Letelo se bez predaha - i danju i noću, pa i avionima otvorenih kabina (PO-2, UT-2) po velikom snegu (pomoću skija) i pri temperaturi od oko minus 35°C sa maskama na licu protiv zamrzavanja i u letačkom odelu i čizmama od kože sibirskih pasa (SSSR), a i pri temperaturama oko plus 40°C (Afrika).

Istovremeno sa obukom, sistematski je izvedeno intenzivno moralno-političko vaspitanje i društveno obrazovanje. Partijski rad bio je, takođe, vrlo intenzivan - održano je i više partijskih kurseva. Održavana su i redovna predavanja i informisanje sa debatama o aktuelnim zbivanjima u oblasti vojno-političke situacije na frontovima, posebno u Jugoslaviji.

Kultumo-prosvetni i propagandni rad bio je izrazito dobro organizovan i redovno izvođen. Posebni odbori, u čijem sastavu su se nalazili istaknuti komunisti, bili su nosioci te, inače, vrlo korisne aktivnosti. Date su brojne kultumo-zabavne i političko-propagandne priredbe u Italiji, Africi i Aziji za naše ranjenike, bolesnike i izbeglice, za ljude naših jedinica i meštane krajeva kroz koje smo prolazili.

I u tim prilikama, iako veoma udaljeni od domovine, kao i u surovim uslovima NOR-a u domovini, naši ljudi su stojički podnosili sve teškoće. I tu je došao do izražaja visok moral naših ljudi, koji su ispoljavali krajnje požrtvovanje, samoodricanje, drugarstvo i odvažnost, pa su takvim svojim ponašanjem, odnosom prema učenju i disciplinovanom izvršenjem svih zadataka, stekli puno poverenje, poštovanje, priznanje i pohvale svojih pretpostavljenih i nastavnika. Zelja da što pre, borbeno sposobni, polete svojim avionima u domovinu i kao piloti, mehaničari, oružari, vezisti, komandno-štabni i drugi vazduhoplovni stručnjaci uzmu učešće u završnim operacijama svoje armije za oslobodenje zemlje, bila je isto tako veoma važan faktor, koji je snažno uticao na elan, uspehe u učenju i radu i ponašanju naših ljudi, koje je uvek i u svim prilikama bilo primemo. Dobro su znali i nikada nisu izgubili iz vida veliku i trajno vrednu istinu da sricanjem znanja i radom ne stvaraju samo sebe vazduhoplovcima već da istovremeno stvaraju naše Ratno vazduhoplovstvo u kome predstavljaju osnovni faktor opšteg stanja i njegovog daljeg razvoja.

⁸¹ Njih više od 100 nije bilo uključeno u obuku.

Naši ljudi visoko su nosili zastavu revolucije. Bili su ponosni što su vojnici armije druga Tita i na svakom mestu dostojno reprezentovali našu novu socijalističku Jugoslaviju, šireći istinu o njoj.

Od školovanog kadra u tom periodu⁹¹ formirane su sledeće avijacijske jedinice koje su, pored onih koje su se nalazile u sastavu Grupe vazduhoplovnih divizija po svojoj organizaciji i formaciji, kadrovima, materijalno-tehničkim i drugim sredstvima, borbenim mogućnostima i dr. predstavljale savremene jedinice našeg RV i PVO:¹¹¹

- Prva (22. aprila 1944) i Druga (1. jula 1944) eskadrila u Africi, nazvane 352. i 351. YUGOSLAV SQUADRON RAF, koje su u svom sastavu imale 458 ljudi, od čega 64 oficira, 95 podoficira i 299 vojnika, i

- 554. jurišni (3. marta 1945) i 254. lovački avio-puk (1. maja iste godine) koji su pri formiranju u SSSR-u i dolasku u domovinu imali u svom sastavu oko 500, uglavnom, oficira i podoficira.

Međutim, na ovome se nije stalo. Jer, potrebe daljeg i bržeg razvoja i modernizovanja našeg mladog Ratnog vazduhoplovstva i još uvek nepostojanje odgovarajućih škola u zemlji uslovi su obuku novih, sada isključivo omladinaca u inostranim pilotskim, vazduhoplovnotehničkim, meteorološkim i drugim školama i učilištima. Istina, obuka našeg kadra kod zapadnih saveznika nije više vršena, dok je u SSSR-u ona bila i dalje vrlo intenzivna i svestrana, tj. odnosila se na vazduhoplovni kadar svih specijalnosti.

Tako je u SSSR pored navedene grupe upućeno još oko 900 ljudi koji su školovanje završili i u domovinu se vratili posle završetka rata.¹¹¹

Od izuzetne važnosti je, pa stoga i zaslužuje posebnu pažnju, stvaranje i borbeno aktivnost brojnog kadra obučenog u našoj zemlji u ratnom periodu uz neposrednu stručnu i materijalno-tehničku pomoć SSSR-a.¹²¹ Na originalan i jedinstven način, u složenim uslovnima naše revolucije i u vrlo kratkom periodu preobučeno je 6.765 ljudi, istina većina bivših vazduhoplovaca i dobrovoljaca koji su se nalazili u jedinicama NOV i POJ svih specijalnosti, od čega 453 oficira, 986 podoficira i 5.326 vojnika. Naime, obuka je u veoma surovim ratnim uslovima otpočela 28. novembra 1944, a već 17. januara 1945. godine ljudstvo je počelo sa borbenim dejstvima iz vazduha.

Od ovog ljudstva formirane su u međuvremenu, tj. još u fazi obuke dve kompletne vazduhoplovne divizije - 1. lovačka i 42. jurišna, 9. oblasna baza, kao i komanda Grupe vazduhoplovnih divizija u čijem sastavu su se one nalazile.

Stvaranje Grupe vazduhoplovnih divizija rezultat je realne politike KPJ i blagovremene odluke druga Tita. Visoki moral i želja da stvore

⁹¹ Ostalo ljudstvo vraća se iz Alžira u Jugoslaviju radi popune jedinica u sastavu Ratnog vazduhoplovstva.

¹¹¹¹ Treba u vezi sa ovim istaći da su pored ovih jedinica bile formirane od bivših vazduhoplovaca dve eskadrile:
- Eskadrila za vezu VŠ NOV i POJ:
- Eskadrila 5. korpusa.

¹¹¹ Neposredno posle rata upućeno je još oko 500 naših ljudi na školovanje u SSSR od kojih ga je većina završila, dok ga je izvestan broj, izlaskom poznate rezolucije IB-a 28. juna 1948. godine, prekinuo. Od tada se stvaranje kadrova svih specijalnosti neophodnih našem Ratnom vazduhoplovstvu vrši u našim školskim institucijama.

⁻¹ Do ovoga je došlo na osnovu ugovora koji je 16. 10. 1944. potpisan u Beloj Crkvi između vrhovnog komandanta NOV i POJ. maršala Tita. i komandanta 3. ukrajinskog fronta, maršala Sovjetskog Saveza Tolbuhina - B. Lazarević: »Vazduhoplovstvo u NOR-u« str. 187.

krupne, savremeno organizovane i opremljene vazduhoplovne jedinice i time maksimalno doprinesu opštoj borbi naših naroda za oslobodenje zemlje, bili su glavna pokretačka snaga ljudi.

Ljudi školovani u SSSR-u nisu, na žalost, imali prilike da se kao vazduhoplovci, bore u našem narodnooslobodilačkom ratu.¹⁵⁷ Međutim, ljudstvo 1. i 2. eskadrile i Grupe vazduhoplovnih divizija, kao i ono koje se nalazilo u jedinicama »Partizanske avijacije«, eskadrile za vezu Vrhovnog štaba NOV i POJ i eskadrile 5. korpusa, učestvovalo je u završnim operacijama naše armije za oslobodenje zemlje. Pri tome su ispoljili ne samo zaista veliko znanje, nevidenu hrabrost i spremnost na sve žrtve već i izuzetnu požrtvovanost i samoinicijativu. Neki podaci u vezi sa ovim mogu da ilustruju velike napore i žrtve koje je ovo ljudstvo podnelo i uspehe koje je pri tome postiglo u surovim okršajima naše armije sa okrutnim fašističkim trupama za konačno oslobodenje zemlje.

Malobrojna i veoma skromno opremljena »Partizanska avijacija« je u periodu svoga vrlo kratkog postojanja izvršila 88 borbenih i drugih zadataka danju i noću. Pri tome je uspešno, danju i noću, izvidala i dejstvovala po neprijatelju na kopnu i moru, bacala letke, prevozila rukovodioce i ranjenike, održavala vezu itd.

Hrabro i krajnje požrtvovano izvršavajući borbene zadatke, poginuli su Rudi Čajavec, Milutin-Miša Jazbec i M. Marasović - pripadnici »Partizanske avijacije«.

Ljudi Eskadrile za vezu Vrhovnog štaba NOV i POJ i Eskadrile 5. korpusa NOVJ, boreći se sa mnogim teškoćama i nedaćama na zemlji i u vazduhu, uspeali su krajnje požrtvovanim i predanim radom da izvrše sve zadatke koji su pred njih postavljeni. O tome najbolje svedoči i podatak da je Eskadrila za vezu, prevozeći rukovodioce, kurire, poštu pa i lakše terete, održavajući vezu, rasturajući letke i drugi propagandni materijal na teritoriji koju je neprijatelj bio privremeno poseo, izvršila ukupno 1.294 leta, a Eskadrila 5. korpusa, dejstvujući po neprijatelju 64 borbena leta.¹⁴¹

Postojanje i dejstvo »Partizanske avijacije« i Eskadrile za vezu VŠ NOV i POJ bilo je od ogromnog ne samo vojnog već i političko-propagandnog značaja. One su kod neprijatelja stvarale strah i nesamopouzdanje, a kod naših boraca samopouzdanost i visok borbeni moral. Jer, neprijatelj je shvatio da se naša armija modernizuje i neprekidno jača, da su njeni borci spremni i rešeni da pobede i da očekuju skoriju pobjedu. Sem toga, značaj ovih jedinica ogledao se i u tome što su materijalno-tehnička sredstva za svoju egzistenciju plenili isključivo od neprijatelja i što su se, u složenim uslovima naše revolucije, relativno veoma dugo održale na teritoriji koja nije imala oslonca na saveznike. To, bez sumnje, predstavlja jedinstven primer u istoriji narodnooslobodilačkih ratova.

Ljudstvo 1. i 2. eskadrile dalo je veliki doprinos stvaranju našeg Ratnog vazduhoplovstva, a time i pobjedi nad fašizmom. Sa borbenim dejstvima, koja su otpočela 18. avgusta 1944. godine, eskadrile nisu prestale sve do kraja rata. Izvršile su ukupno oko 2000 borbenih letova isključivo na teritoriji naše zemlje - Bosni i Hercegovini, Hrvatskoj, Sloveniji, Crnoj

^{1,1} Treba u vezi sa ovim istaći da su naši transportni piloti već posle dva meseca obuke u SSSR-u, zajedno sa posadama sovjetske transportne gardijske vazduhoplovne divizije, izvršili razne zadatke na frontu u oblasti severobaltičkih zemalja, gde su se vodile borbe za uništenje nemačke grupacije u okruženju, pri čemu su ispoljili veliko znanje i odvažnost.

¹⁴¹ Podatak prema knjizi B. Lazarevića »Vazduhoplovstvo u NOR-u«.

Gori, pri čemu su posebno bila karakteristična dejstva u našem priobalnom rubu Jadranskog mora.

Pri izvršavanju borbenih zadataka, poginulo je deset oficira, hrabrih pilota ovih eskadrila - svi, izuzev poručnika Luidija, od PAA neprijatelja. To su: majori Mieta Protić, Ratko Jovanović, Franjo Kluz i Aleksandar Popović, kapetan Leopold Ankon, poručnici Stanko Vouk, Aleksandar Vuković, Luidi Rudi i Nikola Vemić i zastavnik I. Pešić.

U završnim operacijama 1945. godine jedinice Grupe vazduhoplovnih divizija podržavale su sa oko 4600 borbenih letova 1, 2. i 3. Armiju JA na teritoriji Bosne i Hercegovine, Hrvatske i Slovenije i uspešno izvršile brojne zadatke na kopnu i moru.

Doprinoseći tako našoj pobedi nad fašizmom izgubili su živote šest hrabrih pilota i četiri avio-strelca: major Milan Malnarić, komandant 423. jurišnog puka, potporučnik V. Gojković, st. vodnik Košta Munjin, vodnici Aleksandar Janković, Josip Grabar i Sima Mihajlović, a mnogi ostali bez pojedinih vitalnih delova svoga tela, premrzlih ruku i nogu i si.

BORBENA SREDSTVA IMAJU STVARNU VREDNOST AKO SU U RUKAMA PRAVOG BORCA

Borbeno dejstvujući, jedinice našeg Ratnog vazduhoplovstva izvršile su ukupno oko 8500 borbenih letova. Na prvi pogled ova brojka, iza koje stoji velika umešnost i snalažljivost, natčovečanski naponi i proliveni znoj, pa i krv ljudi, možda i ne izgleda baš tako impozantna. Međutim, da bi se u vezi sa time dobila makar približno prava slika i dala realna ocena, moraju se imati u vidu stvarni, u prvom redu materijalno-tehnički i borbeni uslovi, a i vojno-politička situacija u kojoj su tada živeli, radili i borili se ljudi naše revolucije, a posebno našeg Ratnog vazduhoplovstva kao izrazito tehničkog roda, odnosno vida naših oružanih snaga.

To je zbog toga što se u nas nije moglo leteti, a naročito borbeno dejstvovati sa takvom lakoćom kao što se to činilo u bilo kom drugom ratnom vazduhoplovstvu koje je tada postojalo.

Da bi se, na primer, 1942. godine školski avion Franje Kluza »potez-25« pretvorio u borbeni, u njega je trebalo ugraditi naoružanje, u ovom slučaju nemački pešadijski puškomitraljez »šarac« i drugu neophodnu instalaciju. I, naši inicijativni i do kraja uporni borci su tu, zaista, složenu adaptaciju aviona izvršili vrlo brzo i uspešno.

Ali, time nije bilo obezbeđeno sve što je potrebno da bi se ovim avionom borbeno dejstvovalo iz vazduha. Trebalo je »još samo«, apstrahujući pri tome mnogo što-šta drugo, obezbediti ubojna sredstva, a pre svega avio-bombe. U improvizovanoj »avio-radionici« rudnika uglja - Ljubija, kojom je znački rukovodio inž. Mile Ljubičić, bombe su, po njegovoj konstrukciji, proizvedene od običnih vodovodnih cevi i eksploziva koji je vađen iz neeksploziranih avio-bombi, koje su fašistički piloti bacali na ne-dužne žitelje naših sela. A kad je bombardersko naoružanje otkazalo i izgledalo da je celi trud propao i sve izgubljeno, naši ljudi se nisu zbnili već su ove avio-bombe bacali rukama iz aviona na preplašenog i zbunjelog neprijatelja.

Sličnih, na prvi pogled i za sadašnje prilike nesavladivih teškoća, bilo je tada na pretek i u pogledu obezbeđenja »Partizanske avijacije« avio-go-

rivom i mazivom, rezervnim delovima i drugim što je bilo potrebno za njeno borbeno dejstvo.

Ali, našim ljudima ništa nije bilo teško. Sve su mogli i sve što su hteli postigli su. Predano radeći, savlađivali su ogromne teškoće i pri tome odbacivali sve štetne navike i krute šablone koji nisu odgovarali datoj situaciji i dobijenom zadatku. Znali su dobro da će najbolje i najbrže ukloniti sve ono što im u radu i životu smeta i ne valja ako tome pridu ozbiljno, uporno, iskreno i odvažno kao kada je bilo u pitanju izvršavanje borbenih zadataka. Sa samo njima svojstvenom lakoćom i brzinom uređivali su letišta, opravljali i maskirali avione i tako ih, u nedostatku PA sredstava, obezbeđivali od uvida i uništenja iz vazduha.

Zaplenjeno je od neprijatelja, 1943. godine, nekoliko neispravnih aviona različitih tipova: kod Divulja jedan školski hidroavion »flit« i na Grobničkom polju dva aviona - »kaproni« i »roda«. Međutim, naši ljudi su ih, zahvaljujući, pre svega, svom htenju, veštini i snalažljivosti, brzo doveli u stanje borbene upotrebljivosti.

Pri preletu na našu teritoriju, avioni Franje Kluza i Rudija Čajaveca odmah su maskirani granjem i drugim. Takođe su dosta verno i u prirodnoj veličini izrađene makete oba aviona koje su postavljene blizu poletno-sletne staze i tako maskirane da su se iz vazduha kroz granje diskretno mogli nazreti trupovi i drugi delovi aviona. Maskiranje aviona i obmana neprijatelja maketama bili su tako efikasni da mu je trebalo punih 45 dana da se obračuna sa ta dva partizanska aviona. A šta je to za njega značilo vidi se, pored ostaloga, i iz depeše koju je u vezi sa tim poslao glavni Generalštab domobranstva svim garnizonima i jedinicama na položajima: »VRLO HITNO - Poslednji partizanski zrakoplov uništen je.«¹¹

Herojski, ratni i drugi podvizi naših vrljih vazduhoplovaca - pilota, mehaničara i drugih, dobro su poznati, a toliko brojni da ih je teško sve opisati u jednom ovakvom napisu. Ipak, preko još nekoliko takvih podviga, podsetimo se na njih sa dužnom pažnjom i poštovanjem prema njihovim akterima.

Četvrtog juna 1942. godine, pri bacanju letaka u Banju Luku i bombardovanju aerodroma Zalužane, teško je ranjen Rudi Čajavec od neprijateljeve PA vatre, tako da nije više mogao da upravlja svojim avionom. Odlučio je stoga da sleti kod s. Kadinjana u kome su se nalazili četnici Draže Mihailovića. Opoljen od četnika, a da im ne bi pao živ u ruke, Čajavec je pištoljem izvršio samoubistvo.

Poznat je slučaj hrabrog držanja potporučnika Rudi Luidija, pilota 1. eskadrile NOVJ, koja je tada bazirala na Visu, 30. marta 1945. godine. Izvršavajući u sastavu odeljenja svoj 62. borbeni zadatak - dejstvo po nemačkom položaju u rejonu s. Babin Potok u Lici, Luidiju se, i pored svih pokušaja, nije otkočila jedna bomba. I pored uputstva komandira eskadrile da avion usmeri ka moru i iskoči padobranom, Luidi je po svaku cenu hteo da sačuva avion toliko potreban za dalja dejstva. Odlučio je stoga da sleti na aerodrom Vis sa aktiviranom bombom ispod krila aviona i preduzeo sve što je bilo u njegovoj moći. Na žalost, pri dodiru piste, bomba se otkočila, eksplodirala i raznela Luidija i njegov avion koji je iznad svega voleo i od koga nije hteo da se rastane ni u ovoj prilici.

U ranim jutarnjim časovima, 21. marta 1945. godine, poleteo je na čelu svoga odeljenja major Milan Malnarić. Pošto je uočio cilj - nemački

položaj, dao je razlaz grupi. Energično je preveo avion u obrušavanje i izbacio tovar bombi na neprijatelja. Pratioci su ga sledili u tome. U drugom napadu, tek što je lansirao rakete, njegov avion, pošto je bio pogođen od neprijatelja, srušio se, plamenom i crnim dimom obavijen, u duboku provaliju nedaleko od mesta Varada.

Sa hrabrim komandantom 423. jurišnog puka - majorom Malnarićem, poginuo je i njegov verni saborac - vazdušni strelac Stevan Abraham.

I brojni ratni izveštaji, pohvale i druga priznanja za uspešno izvršene borbene zadatke rečito govore o zalaganju, odvažnosti i doprinosu ljudstva jedinica našeg Ratnog vazduhoplovstva u oslobađanju zemlje od fašističkih okupatora i njihovih slugu.

Kao što se iz izloženog može videti, za sve ono što je u ratnom periodu stvoreno i činilo Ratno vazduhoplovstvo, kao i za sve što je ono, u sklopu JA, učinilo za oslobodenje naše zemlje od fašizma, zaslužan je isključivo naš čovek, koji pri tome nije znao ni za kakve prepreke i teškoće i koji je u sve to ugradio samoga sebe - svoju mladost, snagu i znanje, a često i svoj život.

Naša vojna i partijska rukovodstva i svi naši komunisti i skojevci uspeali su svojim, zaista, predanim, upornim i znalačkim radom da od, po mnogo čemu, heterogenog ljudstva stvore homogenu i snažnu kolektivu u kojima je vladalo međusobno poverenje i borbena-radna atmosfera i čija su se stremljenja i vera slivali u jedinstveno htenje i akciju koja je bivala krunisana uvek željenim uspehom.

I kao što je nekada, pre tridesetak godina, naš čovek znao, hteo i smogao snage da stvara sposobne kadrove, gradi i uspešno koristi aerodrome sa travnom PSS, da ima, održava i eksploatiše trofejne avione, avione JAK-3, IL-2 i slične, da konstruiše i proizvodi avio-bombe i pobeđuje snažnog neprijatelja od koga je strepeo ceo svet, tako isto i sada u, razume se, suštinski izmenjenim ali na svoj način opet složenim uslovima, sa još više elana i uspeha ume da stvara mlade, stručne, idejno-politički svesne i socijalizmu do kraja odane kadrove, da gradi najsavremenije aerodrome, konstruiše i proizvodi savremene avione, njihovo naoružanje i sve što je neophodno za opštenarodni odbrambeni rat.

Istovremeno, ljudi našeg RV i PVO pružaju, kao nekada Albaniji i Bugarskoj,¹⁶¹ veliku i svestranu pomoć arapskim i drugim nesvrstanim zemljama neophodnu za stvaranje, osamostaljenje ili razvoj njihovog RV i PVO.

Međutim, i sada kao uvek u prošlosti, u žiži pažnje i napora ostao je čovek, naša najveća vrednost, koji je znao da stvori Ratno vazduhoplovstvo i protivvazdušnu odbranu, da ih neprekidno razvija i održava na najvišem stepenu savremenosti i borbene gotovosti i da, istovremeno, bude aktivan borac za dalju izgradnju samoupravne socijalističke Jugoslavije ravnopravne zajednice svih naših naroda i narodnosti.

Može se slobodno reći da će naš čovek imati i ubuduće izvanredno veliki značaj i nezamenljivu ulogu u daljem razvoju RV i PVO, bez obzira što će u njegovom sastavu biti prisutna sve brojnija i savremenija borbena i druga tehnička sredstva i bogatija infrastruktura i uopšte materijalna

¹⁶¹ U periodu 1946-1948. godine ljudi RV i PVO, vaspitani i zadobijeni u duhu istinskog internacionalizma - uspeali su krajnjim naporima i mnogim samoodricanjima, tj. »odvajanjem od svojih usta« da svestrano obuču 25 albanskih i 31 bugarskog pilota, što je za ono (a i sadašnje) vreme predstavljalo veoma mnogo. I to ne samo u vojnom već i u drugom pogledu, a posebno na razvijanju dobrosusedskih odnosa.

baza. Jer, trajnu istinu do koje smo došli velikim žrtvama, ali i blistavim poredama u našoj revoluciji, po kojoj u borbi ne pobeđuje broj tenkova, topova, aviona, municije, već čovek koji je jedino sposoban i pozvan da svojim razumom i srcem upravlja njima u ime progresivnih ideja - nismo, niti ćemo ikada smetnuti sa uma. U tu nepobitnu istinu uverili smo se mnogo puta i u nedavnoj prošlosti drugih slobodarskih naroda, videvši da je mnoge bitke, pa i ratove u celini gubio, po pravilu i uvek, onaj ko je svoju snagu pri posezanju za tuđim merio samo brojem borbenih sredstava.

Borbena sredstva imaju, znači, svoju stvarnu vrednost samo onda kada su u rukama pravog borca, borca kakav je bio naš čovek u revoluciji i kakav će biti u opštenarodnom odbrambenom ratu, ako nam ga neko bude nametnuo, makar samo taknuvši u našu svetinju - slobodu, koju iznad svega cenimo i volimo.

KPJ i SKOJ u vazduhoplovnim jedinicama u toku NOR-a"

General-potpukovnik Ljubiša Čurgus

Prvna, veoma smela borbena dejstva partizanske avijacije NOV i POJ, započeta maja 1942. sa slobodne teritorije u Bosanskoj krajini protiv nemačko-kvislinških okupacionih snaga, nagovestila su pojavu novog vida oružanih snaga revolucije - Jugoslovensko ratno vazduhoplovstvo. U stvari, to je bio embrion čiji je razvoj išao postepeno, zavisno od niza faktora koji su taj njegov razvoj uslovljavali.

Odluka VK NOVJ druga Tita, od 14. oktobra 1943. godine, o formiranju 1. vazduhoplovne baze i osnovni zadaci koji su joj postavljeni proizilazi iz procene naših tadašnjih mogućnosti i potreba NOVJ. Drug Tito je u to vreme pokrenuo niz inicijativa kod saveznika za pomoć u opremanju i naoružanju, u školovanju vazduhoplovaca i tenkista, za prevoz, smeštaj i lečenje ranjenika i dr. I klima za postavljanje i realizaciju ovakvih zahteva postajala je sve bolja, jer su vojno-politički faktori savezničkih država sve više uvidali da je NOVJ jedina vojna snaga u okupiranoj Jugoslaviji, koja se već godinama pod izvanredno teškim uslovima bori protiv zajedničkog neprijatelja i kvislinških snaga koje su mu se stavile u službu.

Na slobodnoj teritoriji u Sloveniji, Hrvatskoj i Bosni, pored 1. vazduhoplovne baze, posle kapitulacije Italije oživela je vazduhoplovna aktivnost. Zaplenjeni i prebegli avioni upotrebljavani su za kurirsku službu, izviđanje i prevoz rukovodilaca, za bombardovanje pojedinih neprijateljevih uporišta u sadejstvu sa partizanskim jedinicama i dr.

PRVA VAZDUHOPLOVNA BAZA

Partijsko-politički rad u 1. vazduhoplovnoj bazi karakterišu tri perioda:

Prvi period - od 14. oktobra do kraja decembra 1943. godine;

Drugi period - januar-19. april 1944. godine, i

Treći period - 19. april-juni 1944. godine.

U prvom periodu, 1. vazduhoplovna baza se nalazila na oslobođenoj teritoriji u Livnu, u prvoj fazi formiranja. Već prvih dana u njoj je oformljena osnovna organizacija KPJ. Iz brigada, partizanskih odreda, divizija i glavnih štabova članovi KPJ, kandidati i članovi SKOJ-a, donosili su i

¹¹ Preuzelo iz knjige »Čuvari našeg neba«. Komanda RV i PVO. 1977. godine, str. 78 - 89. U ovoj knjizi se daju širi izvodi.

predavali političkom komesaru karakteristike, kao osnovni dokumenat ne samo svoje političke organizovanosti već i kao zvaničnu potvrdu o ispoljenim karakteristikim, idejno-političkim, borbenim i rukovodilačkim osobinama i sposobnostima ispoljenim u rat[^] Bili su to vrlo interesantni papiri ne toliko po formi koliko po sadržaju. Često, na običnom papiru, ko zna u kakvoj prilici i gde zaplenjenom, vrlo škrtim rečima vajani su likovi boraca i starešina onako kako su se oni iskazivali u proteklim teškim godinama NOR-a. U oceni karakternih osobina i ponašanja u situacijama težih ratnih okršaja a posebno ofanziva, nije bilo dvoumljenja ili alternative. Direktno i otvoreno iznošene su istine o drugu, tim pre što je o avijaciji u koju se upućuje vladalo veoma visoko mišljenje. Ove karakteristike bile su ujedno i poveznice za uključivanje u aktivan rad partije i SKOJ-a....

Problema je bilo iako je nakon mesec dana u vazduhoplovnoj bazi bilo svega 54 vazduhoplovca. Međutim, probleme nisu stvarali samo ljudi već su oni uglavnom nastajali kao posledica opštih uslova u kojima se vazduhoplovna baza formirala. Tako je, na primer, teorijska obuka pilota i mehaničara, koji su bili najbrojniji u VB (19 pilota i 18 mehaničara), zbog nedostatka udžbenika i nastavnika, bila toliko improvizovana da je od nje bilo malo koristi. Pa, ipak, interesovanje je bilo izvanredno veliko, jer su mnogi slušaoci više godina bili odvojeni od vazduhoplovstva pa, razume se, i od izučavanja njegove primene u ratu. A rat je doneo mnoge inovacije kako u vrsti naoružanja i u taktici njegove upotrebe, tako i u stručnoj terminologiji i dr.

Samo neki od pilota imali su prilike da na školskom avionu FL-3 izvrše nekoliko trenaznih letova. Obuka u letenju je prekinuta nakon pet dana, jer nije bilo goriva. Partija se bavila i tim problemima, kao i nizom drugih, jer su rezultirali iz zadataka baze i potreba njenog sastava.

Najintenzivniji rad partije zabeležen je u vremenu od polovine novembra 1943. godine do početka januara 1944. To je bio period pripreme specijalnog leta aviona Do-17, njegovog uništenja 27. novembra od strane neprijateljeve avijacije, pogibija Ive Lole Ribara i grupe pripadnika 1. vazduhoplovne baze sa političkim komesarom Kerkovićem na čelu, iznenadni prodor nemačkih oklopnih snaga u Livno 6. decembra i poznati masakr nad pripadnicima 1. VB kao i njen dvonedeljni marš od Livna ka Jadran-skom moru, preko Dinare i Svilaje, i dalje prema jugu Italije....

Drugi period - januar -19. april 1944 - karakterističan je po tome da su uslovi rada i aktivnosti političkih organa i partijske organizacije bili vrlo složeni. Na to su uticali mnogi objektivni razlozi. Pre svega, fizička iscrpljenost ljudi, kao posledica ratnih nedaća i napornog putovanja do Italije, sveže uspomene na žrtve pretrpljene u Livnu i Glamoču (27. novembra 1943. na aerodromu u Glamoču neprijatelj je uništio Do-17 kojom su prilikom, pored Ive Lole Ribara, poginula četiri pripadnika 1. vazduhoplovne baze, a pri napadu Nemaca na Livno, 6. decembra 1943, poginulo je ili nestalo 23 borca), teško privikavanje na potpuno izmenjene uslove života, odvojenost od domovine, kao i razne provokacije od strane fašističkih elemenata u Italiji, stvorili su ozbiljne probleme čije je rešenje zavisilo od sposobnosti i snalažljivosti komandi, političkih organa i komunisti. Svaka grupa novopridošlih vazduhoplovaca (Bosna, Hrvatska, Slovenija, bivši internirci i dr.) imala je svoje specifičnosti, svoje probleme pa i navike, i nije bilo lako, bar u početku zajedničkog života, uskladiti međusobne odnose i ponašati se po jedinstvenim kriterijima.

U cilju što bržeg zblizavanja i boljeg međusobnog upoznavanja ljudstva, u bazi je, posle razmeštaja u mestu Saveletri, otpočeto sa aktivnim i vrlo intenzivnim radom na vojno-stručnom, partijsko-političkom, kulturno-zabavnom i sportskom planu. Već prve sedmice kolektivnog rada i života unele su osetno osveženje među pripadnike baze. Stalno su nicali nove inicijative i predložili kako što bolje organizovati život i stvoriti povoljnije uslove za koristan rad pripadnika baze...

Radom partijskih organizacija u školama rukovodio je partijski biro škole. Sačinjavali su ga sekretari partijskih ćelija, rukovodilac SKOJ-a, politički komesar škole i njegov zamenik. Osim jednog člana, svi su došli u Prvu vazduhoplovnu bazu sa dužnosti političkih komesara četa i bataljona ili zamenika političkih komesara. Mnogi su na tim funkcijama proveli dve do tri ratne godine, raspoložuci bogatim iskustvom u partijskom radu i političkom vaspitanju ljudi. Uz to treba naglasiti da su mnogi u predratnom jugoslovenskom vazduhoplovstvu stekli određena stručna vazduhoplovna znanja, obavljali određene stručne poslove, služili kadrovski rok kao mehaničari i slično. Iznad svega, svi su oni bili potpuno motivisani da dalju borbu NOVJ nastave kao pripadnici našeg novog vazduhoplovstva. Sve je to davalo garanciju da će pri izboru partijskog rukovodstva, koji je vršen na osnovu donesenih karakteristika i ocena partijskih rukovodilaca brigada i divizijskih komiteta pa i glavnih nacionalnih štabova NOVJ, biti primenljiv kriterijum kadrovske politike KPJ poznate iz vremena NOR-a.

Na sastanku održanom 17. januara 1944. godine u Saveletriju za sekretara partijskog biroa vazduhoplovnih škola izabran je Ljubiša Čurgus, a za članove: Mile Rodić, Milan Zrilić, Henrih Di Batista, Edo Idaković i Pero Lukić...

Partijska organizacija u bazi bila je dosta jaka. Brojala je 50 članova i 18 kandidata za članove KPJ. Članova SKOJ-a bilo je 15. Ako se broj članova u KPJ i SKOJ (83) uporedi sa ukupnim brojem pripadnika Prve vazduhoplovne baze (222), onda se može konstatovati da je idejno-politički uticaj KPJ na život i rad u kolektivu vazduhoplovaca bio, zaista, veliki.

Upravo kada je sastavljan izveštaj CK KPJ i VŠ NOV i POJ, 31. januara 1944. godine, o organizacijskoj strukturi baze i partijsko-političkom radu u njoj, bilo je dosta onih komunista koji nisu raspolagali dokumentima pa nisu mogli biti uključeni u rad osnovnih partijskih i skojevskih organizacija.

Ako bi se na osnovu tadašnjih procena i ocena stanja davala opšta karakteristika tek oformljene partijske organizacije u novoj vojnoj organizacijskoj strukturi Prve vazduhoplovne baze, moglo bi se konstatovati da je ona imala relativno mlade komuniste, koji su u KPJ i SKOJ primljeni 1942. i 1943. godine, sa nedovoljnim marksističkim obrazovanjem i drugim znanjima i iskustvima iz revolucionarne borbe i u radu KPJ. Među komunistima posebno su se isticale razlike u shvatanjima o partijskoj disciplini i odgovornosti za preuzete obaveze i o liku komunista. Naime, demokratski principi na kojima se zasnivao rad KPJ nisu pravilno shvaćeni od strane nekih mladih komunista. To je u početku ometalo intenzivnu aktivnost osnovnih organizacija KPJ, jer su se umesto rešavanja svakodnevnih aktuelnih problema u kolektivu ponekad morale baviti raspravama o greškama svojih članova. Neki teži slučajevi su kažnjavani raznim partijskim kaznama, dok su blaži slučajevi povrede partijske discipline kriti-

kovani. Pa, ipak, sve je to pozitivno uticalo na jačanje i akcionu sposobnost partijskih organizacija.

Međutim, ovaj period uhadavanja vazduhoplovne baze i međusobnog bližeg upoznavanja njenih pripadnika trajao je vrlo kratko. U njemu su partijske ćelije, aktivni SKOJ-a i partijski biro vazduhoplovnih škola uspeli da se vrlo dobro organizuju, da razreše niz sitnih problema i slabosti i da zauzmu jedinstvene stavove koje su partijska i skojevska organizacija, kao i vojna struktura bili dužni da sprovedu u toku realizovanja zadataka koji su stajali pred Prvom vazduhoplovnom bazom...

Značajno je istaći da je ideološko-političkom uzdizanju kadrova poklonjena posebna pažnja. Pored redovne političke nastave, političkih konferencija i teorijskog rada u organizacijama KPJ i SKOJ-a, organizovan je i partijski kurs za izučavanje marksističke teorije (predavači: Prvoslav Vasiljević, Ljubiša Čurgus i Marko Vuletić), po programu po kome su održavani partijski kursevi pri CK KPJ 1943. godine u Jajcu. Jer, osetila se potreba da se rukovodećem partijskom, političkom i vojnom kadru, pored vojno-stručnih znanja, daju i potrebna teorijska znanja iz marksističko-lenjinstičke nauke. Bilo je i drugih razloga za to. Pre svega, treba imati u vidu da su 1. vazduhoplovnu bazu sačinjavale starešine i borci raznih nacionalnosti i narodnosti, ljudi raznih profesija, različitih stepena političke svesti, opšteg i kulturnog obrazovanja itd. Od tog, bez sumnje, vrlo složenog organizma trebalo je stvoriti idejno i politički čvrstu celinu za relativno kratko vreme u Italiji. A najizraslije komuniste, koji treba da budu nosioci tog zadatka, trebalo je prethodno idejno osposobiti. Jer, pretpostavljalo se da, kad otpočne intenzivna obuka u letenju, neće biti ni vremena a ni mogućnosti za takav rad.

Pored toga, komuniste koji su se sticajem okolnosti našli u inostranstvu, trebalo je osposobiti i pripremiti za aktivne tumače ciljeva NOP-a u Jugoslaviji. Trebalo je učiniti sve da istina o Jugoslaviji - o njenoj revoluciji, o drugu Titu, KPJ i uspesima NOVJ, jedinstvu jugoslovenskih naroda, s jedne strane, i izdajstva Draže Mihailovića sa izbegličkom vladom i kraljem na čelu, kao i propasti četničkog pokreta, s druge strane, prođe svuda dokle su naši ljudi mogli da stignu - od Alžira do Kavkaza, gde su ubrzo stacionirane naše vazduhoplovne jedinice i gde su upućivane pojedine grupe naših vazduhoplovaca na školovanje.

Kasniji tokovi događaja su potvrdili da se u tome potpuno uspelo. Teorijska marksistička znanja i bogata iskustva, koja su komunisti stekli radeći intenzivno puna tri i po meseca dok se baza nalazila u Italiji, bila su od izuzetne koristi ne samo za razvoj našeg novog ratnog vazduhoplovstva već i za naš NOP u celini. Jer, istina o NOB je preko naših ljudi prodirala na gotovo sve kontinente.

Partija je insistirala na uspostavljanju neposrednijih kontakata sa savezničkim vojnicima i narodom Italije. Sasvim nenametljivo, koristeći niz formi koje nam je pružala kultumo-zabavna i sportska aktivnost, ovi kontakti postajali su sve češći, neposredniji i čvršći. Ovo je, razume se, vrlo pozitivno delovalo na visok ugled i simpatije koje su naši vazduhoplovci kao pripadnici NOVJ uživali ne samo u Saveletriju i Karovinji već gotovo na celom jugu Italije.

Na kultumo-zabavnim priredbama i sportskim borilištima Italijani su zajedno sa našim borcima uzvikivali naše parole na srpskohrvatskom jeziku o Titu, KPJ, NOB-u i druge. Ne tako retko, našim štabovima su se

javljali dobrovoljci - Italijani, pa čak i anglo-američki vojnici, želeći da stupe u redove naše avijacije, jer simpatišu naš pokret i visoko cene odnose koji vladaju u našoj NOVJ. . .

Treći period - 19. april - juni 1944. godine. Prelazak preostalog dela

1. vazduhoplovne baze iz Italije u Egipat, a potom u Beninu kod Bengazija (Libija), u vremenu od 19. aprila do početka maja 1944. godine, izvršen je bez naročitih poteškoća. Vojne i partijsko-političke pripreme ljudstva izvršene su blagovremeno i potpuno. Starešinski i vojnički sastav prihvatio je preduzete mere i sprovodio ih sa puno odgovornosti i razumevanja. Činjenica da su perspektive za borbenu obuku bile otvorene, dala je takav moralni podsticaj ljudima da su sa lakoćom podnosili sve napore i poteškoće na koje se svakodnevno nailazilo.

Partijsko-politička i kulturno-zabavna aktivnost nije prestajala ni za vreme petodnevne plovidbe putničkim brodom »Princess Kathleen« preko Sredozemnog mora, ni u engleskim kampovima u Aleksandriji i Abukiru na teritoriji Egipta, kao ni na putu za Kirenaiku, tj. do savezničkog školskog centra kod Bengazija u Libiji.

Tako je, na primer, u toku plovidbe iz Italije za Aleksandriju, na brodu data jedna vrlo uspešna priredba sa bogatim programom. Pripremljen je i odštampan bilten, vršeno je redovno političko informisanje itd. U kampu kod Aleksandrije sa vojničkim i starešinskim sastavom vršene su vrlo intenzivne političke pripreme za agitaciono-propagandno delovanje i objašnjavanje ciljeva NOP-a u Jugoslaviji građanima Aleksandrije, iseljenicima iz Jugoslavije, kao i pripadnicima bivše jugoslovenske vojske koji su se nalazili na tom prostoru, bilo u sastavu savezničkih vojnih formacija bilo u jedinicama bivše kraljevske vojske. Postignuti rezultati opravdali su napore i vreme provedeno na pripremama. Baza, kao organizaciona vojna jedinica, počela je da gubi svoju samostalnost još 19. aprila 1944. godine u luci Taranto. Tu su britanski oficiri za vezu izdvojili oficire iz boračke mase i razmestili ih u komforne kabine na palubi putničkog prekookeanskog broda »Princess Kathleen«. Podoficire i vojnike, među kojima je bilo i partizanskih komandira i komesara četa, ali koji nisu imali propisane vojne činove (imali su partizanske oznake čina), smestili su u utrobu broda, u sale za zajednički smeštaj. To je unelo zabunu kod svih. Bilo je i negodovanja, jer na takvu podelu niko nije bio spreman. Major Simović, opunomoćeni oficir VS NOVJ i sekretar partijskog biroa Curgus, uticali su na smirivanje duhova...

Ova novonastala situacija zahtevala je od komunista preorijentaciju u radu, u prvom redu prelazak na novi metod rada i idejno-političkog delovanja. O tome je raspravljano i na dva sastanka partijskog biroa, na kojima je prisustvovao i drug Simović.

Vreme provedeno u sevemoj Africi kod Bengazija, od aprila do jula

1944. godine, iskorišćeno je za lekarsko-letačke preglede, formiranje i popunu 1. i 2. eksadrile, kao i pripremu nekoliko grupa raznih specijalnosti, koje su bile određene u odgovarajuće škole i kurseve u sastavu RAF-a, dok je jedna grupa kojoj je trebalo duže školovanje upućena na školovanje u SSSR. Vrlo značajnu ulogu u tom, a posebno u kasnijem periodu, na organizovanju i kadrovskoj popuni novih jedinica JRV, kao i u radu KPJ, odigrao je major-pilot Milan Simović Zeka, kao opunomoćenik VŠ NOVJ i CK KPJ u Egiptu i Sevemoj Africi.

Karakteristično je istaći da je političko—partijski rad bio vrlo konkretan i da se odvijao intenzivno. To su, uostalom, zahtevali uslovi u kojima smo se našli. U partijskoj i skojevskoj organizaciji u procesu formiranja 1. i 2. eskadrile izvršena je reorganizacija. Ona je bila uslovljena novom vojnom organizacijom, u prvom redu prerastanjem Prve vazduhoplovne baze u prve borbene jedinice vazduhoplovstva NOVJ.

Nove partijske organizacije i aktivni SKOJ-a formirani su u eskadrilama i u svim većim grupama koje su upućene u razne škole. Na poslednjem sastanku partijskog biroa vazduhoplovnih škola, održanom noću 23/24. maja u Benini, kome je prisustvovao Milan Simović Zeka, kao opunomoćenik Vrhovnog štaba i CK KPJ za rešavanje raznih problema oko školovanja i rukovođenja partijskom organizacijom u Africi, izabrani su sekretari: Nikola Rodić, Berce Sergej, Tišma Stevo, Boško Branko, Rudić Jakov i Stanoje ili Pero Lukić, za sve nove partijske organizacije i aktive SKOJ-a. Dogovoreno je da Partija i SKOJ pređu u strogu ilegalnost, a da se osnovna aktivnost komunista odvija preko legalnih formi rada (kultumo-prosvetni odbori, sportske organizacije i rukovodstvo vojne konferencije i si.).

Tako je juna 1944. godine, nakon punih osam meseci svog vrlo burnog aktivnog i plodnog rada. Prva vazduhoplovna baza NOVJ, jednim delom prerasla u prve borbene eskadrile NOVJ. Upravo zbog toga u istorijskim dokumentima, u Arhivu NOR-a, i ne postoji odluka o njenom rasformiranju.

GRUPA VAZDUHOPLOVNIH BATA LJ ON A U ALŽIRU

U Alžiru, gde je posle sporazuma Tito-Šubašić, u prisustvu predstavnika NOVJ, sproveden plebiscit među pripadnicima bivše Kraljevske jugoslovenske vojske, kao i u savezničkim zarobljeničkim logorima u kojima se nalazio veliki broj Slovenaca i Hrvata iz Istre, Slovenačkog i Hrvatskog primorja, koji su ranije pripadali specijalnim italijanskim radnim bataljonima, jula 1944. godine, formiran je vazduhoplovni detašman NOVJ.

Broj pripadnika ove jedinice naglo je porastao dolaskom grupe oficira iz 1. vazduhoplovne baze. Ovu grupu sačinjavali su: major Danilo Hubmajer, kapetan Ljubiša Čurgus, Mile Rodić, Rafael Perhauć, poručnik Milan Zrilić, Henrich Di Batista i Milan Renac, potporučnik inž. Zdenko Rupnik, Ivo Dragičević, Stevo Trtica, Zvonimir Kos i Anton Kaštele. Tako se za relativno kratak vremenski period taj broj od 322 popeo na oko 1300 vojnika i starešina. Svakako da to nije moglo da se ostvari bez velikih napora, u prvom redu, najodgovornijih komunista vazduhoplovnog detašmana. U vazduhoplovnom detašmanu, dolaskom grupe oficira iz 1. vazduhoplovne baze, oformljena je partijska organizacija čiji je rad morao da se odvija u uslovima stroge ilegalnosti. Rukovođenje idejno-političkim radom i organizacijom KPJ preuzeo je zamenik komandanta, odgovoran za red i disciplinu u logoru »Mezon Blanš«, vazduhoplovnotehnički oficir Ljubiša Čurgus, dotadašnji partijski rukovodilac u vazduhoplovnim školama. Ranije iskustvo, a posebno iskustvo u partijsko-političkom radu u 1. vazduhoplovnoj bazi, omogućilo je ovoj grupi naših oficira komunista da razviju vrlo intenzivan idejno-politički rad u jedinicama detašmana.

Starešine i vojnici raspoređeni na školovanje u savezničke vazduhoplovne remontne zavode i radionice, razvrstani po specijalnostima neophodnim našem budućem ratnom vazduhoplovstvu, sa kojima je izvedena vrlo solidna teorijsko-stručna i praktična obuka, ubrzo su po svom radu i ponašanju postali najzapaženija grupa među više hiljada engleskih, francuskih i alžirskih vazduhoplovnih stručnjaka.

Ljudstvo je raspoređeno po novoformiranim četama prema vazduhoplovnim specijalnostima. Izabrano je vojno rukovodstvo četa, vodova i desetina. Za komandni kadar birani su najbolji vojnici, da bi kasnije, pri završetku obuke, neposredno pred polazak za Jugoslaviju, formirali četiri bataljona i odredili rukovodeći kadar.

Već u avgustu 1944. godine formirane su dve partijske organizacije, jedna u Bufariku i jedna u Mezon Blanšu i izabrani njihovi sekretari (Mile Rodić i Ljubiša Čurgus). Partijske organizacije su bile relativno male. Često su se sastajale i radile su vrlo aktivno. Išlo se iz akcije u akciju gotovo bez predaha. Trebalo je veliki broj ljudi, za vrlo kratak period politički usmeriti i pripremiti za predstojeće zadatke u zemlji. Po direktivi CK KPJ partijski rad je, kao što je ranije rečeno, morao biti strogo ilegalan. Međutim, to nije uticalo na političku aktivnost ne samo u našim jedinicama već i u redovima saveznika, a posebno građana Alžira.

Može se bez preterivanja reći da su idejno-politički rad, kulturni život i sportska aktivnost bili tako organizovani i razvijeni kao retko u kome sličnom kolektivu. Iako je radno vreme u vazduhoplovnim radionicama i zavodima trajalo 9,30 časova a tri puta nedeljno i po 12 časova, posebni program dopunske stručne nastave, političkog vaspitanja, kulturno-zabavne i sportske aktivnosti, uspešno je realizovan u popodnevним časovima i nedeljom.

Program političkog obrazovanja i vaspitanja izrađen je na osnovu procene uslova i okolnosti pod kojima su ovi ljudi godinama živeli u fašističkoj Italiji i kasnije u toku rata pod uticajem raznih nama neprijateljskih propagandi. Pored ciklusa standardnih tema o KPJ, NOP-u i SSSR-u i dr., držana su redovna predavanja i informisanja o vojno-političkoj situaciji na savezničkim frontovima, a posebno u Jugoslaviji. Metod neposrednih razgovora sa vojnicima po grupama, u slobodno vreme, pokazao se vrlo koristan. Često se dešavalo da se do duboko u noć ostajalo na takvim, vrlo zanimljivim i korisnim političkim debatama bilo u šatorima ili pod vedrim nebom. To je iscrpljivalo starešine iako su ovaj posao sa zadovoljstvom obavljali.

Kultumo-prosvetni odbori bili su veoma efikasni u svojoj aktivnosti. Preko naše Vojne misije u Alžiru, kao i našeg neposrednog kontakta sa CK KPJ na Visu i Oblasnim rukovodstvima za Dalmaciju, povremeno je obezbeđivan potreban materijal, posebno za ovu vrstu delatnosti.

Treba istaći i to da je sva ova aktivnost usmeravana, podsticana i izvođena pod rukovodstvom ne tako velike grupe komunista. Samo sedam članova KPJ, raspoređenih u dve osnovne organizacije, uspeali su da kod 1300 ljudi stalno održavaju aktivnost, bilo prema stručnoj nastavi i praktičnoj obuci, bilo u moralno-političkom i kultumo-zabavnom vaspitanju.

Karakteristično je da za sve vreme obuke vazduhoplovaca u Alžiru partijska organizacija nije organizaciono ni brojno jačala. Naprotiv, od sedam oficira članova KPJ, jedan je isključen. Osnovni razlog ovom zatvaranju ili sektaštvu u KPJ bila je direktiva kojom je stavljena zabrana na

prijem. Međutim, to nije uticalo na pripremu ljudi za kasniji prijem u KPJ. Umesto u KPJ. najbolji i politički najaktivniji (oko 40 vojnika i pod-officira) izabrano je za komandire vodova i četa u procesu formiranja bataljona. Kasnije se pokazalo da su oni na vrlo napornom i teškom putu od Alžira do Beograda, novembra i decembra 1944. godine, uspešno položili ispit za prijem u KPJ, i to na komandnim funkcijama koje su im poverene.

Zanimljiv je, na primer, slučaj grupe španskih boraca koji su, na našu intervenciju, prebačeni iz logora interniraca u Maroku u Alžir, u sastav vazduhoplovne grupe. Oni su se u vreme plebiscita, zajedno sa nekoliko drugih Jugoslovena, izjasnili za NOP. Vazduhoplovci su ih toplo i sa velikim oduševljenjem prihvatili. Međutim, oni su se sporo adaptirali na nove uslove života. Zahtevali su isticanje crvene zastave u logoru, negodovali su na sporazum Tito-Šubašić itd. Prema njima se moralo imati puno razumevanja, jer im je nakon pet godina robovanja trebalo strpljivo i argumentovano razjasniti sve tokove događaja koji su se godinama odvijali van njih i uz vrlo oskudne informacije do kojih su kao logoraši dolazili. Nakon dosta solidne pripreme i saznanja o tokovima revolucije u zemlji, snagama koje su je vodile, pomagale i koje su joj se suprotstavljale u četvorogodišnjoj oružanoj borbi, ispraćeni su u Jugoslaviju, u koju su želeli da stignu pre njenog konačnog oslobođenja.

Svakodnevno i svestrano zalaganje članova KPJ. kapetana Mila Rodića i Rafaela Perhauca, poručnika Milana Zrilića, potporučnika Antona Kastelca, Steve Trtice i drugih, doprinelo je relativno brzom sređivanju stanja, izmeni međuljudskih odnosa i unošenju u vojni kolektiv novog, revolucionarnog duha. Posebno je mnogo urađeno na idejno-političkom usmeravanju i osposobljavanju vojnika i starešina na usvajanju političke platforme NOV, na njihovom političkom osposobljavanju da tu platformu tumače u praksi. To nije bio ni malo lak zadatak komunista, tim pre što je vojnika bilo mnogo, a uslovi za rad nisu bili najbolji. Uz to, bilo je dosta vojnika koji nisu bili zainteresovani za politiku. Na njih je vršen jak uticaj klera i savezničke antikomunističke propagande. Sve je to moralo biti prisutno, posebno pri oceni kakav metod i forme političkog rada odabrati i primenjivati. Pa, ipak, politički aktiv se uglavnom dobro snalazio, imao je dobar sadržaj političkog rada i brzo je reagovao na sve negativne pojave u kolektivu...

Dobro organizovana i politički usmerena jugoslovenska vazduhoplovna jedinica je uskoro postala uzorna i veoma popularna u Alžiru kako kod saveznika tako i u narodu. Njen hor »Maršal Tito« (po dolasku u Jugoslaviju postao je hor JA pod nazivom: Pevački hor »Srećko Kosovel«) sa 60 dobro uvežbanih pevača sa dirigentom Leopoldom Čerinogjem, imao je više nastupa u Alžiru i okolini. U studiju Radio-Alžira nastupao je svakih petnaest dana sa programom partizanskih i narodnih pesama. Prvi javni nastup imao je 14. jula 1944. godine u Alžiru, na dan francuskog nacionalnog praznika. Posle toga, saveznički propagandni organi snimili su više partizanskih pesama na ploče koje su odmah emitovali. Mnoge radio-stanice u svetu (Alžir, London, Slobodna Jugoslavija, Njujork i druge) često su započinjale svoje radio-emisije na srpskohrvatskom ili slovenačkom jeziku nekom od ovih poznatih partizanskih pesama: »Nabrusimo kose«, »Tito-Tito« i dr.

To su naše prve partizanske pesme koje su, sredinom 1944. godine, prodrle u svet preko radio-talasa, snimljene u improvizovanom Domu jugoslovenskih avijatičara u logoru Mezon Blanš kraj Alžira.

Nakon više uspešnih kultumo-zabavnih priredaba i sportskih susreta, naši vazduhoplovci stekli su velike simpatije kod alžirskih, francuskih, marokanskih, španskih i drugih radnika i građana mnogih alžirskih gradova i naselja, kao i kod savezničkih vojnika i starešina. O tome su govorili mnogi napisi u dnevnoj štampi, telegrami i pisma koja su stizala u naš logor na adresu komande »Titovih vazduhoplovaca«.

Svakako da je vredan pažnje jedan od događaja do koga je došlo sasvim neplanirano, a koji je doprineo brojnom jačanju grupe jugoslovenskih vazduhoplovaca u Alžiru. Kada je objavljena vest o oslobođenju Beograda, u rekreativnom centru na Atlasu za goste i izletnike, među kojima se našlo više od hiljadu Titovih vazduhoplovaca, naš kultumo-prosvetni odbor improvizovao je vrlo uspešnu priredbu. Osnovni cilj priredbe bio je da se pobudi osećaj patriotizma među vojnicima i starešinama jedino preostale organizovane jedinice Kraljevskog jugoslovenskog vazduhoplovstva, koja je locirala na aerodromu Blida u sastavu RAF-a. Njene starešine nisu dozvoljavale da se vojnici opredele za povratak u Jugoslaviju. U pitanju je bio bataljon od oko 250 vazduhoplovaca, koji su pripremani za odlazak u Grčku radi popune jedinica britanskog kraljevskog vazduhoplovstva. U toku izvođenja programa, oduševljena masa vojske i naroda zahtevala je da se neke od tačaka ponove. A kada je program završen, dve vojske su se izmešale i nastavile sa slavljem. Kada je pala komanda za pokret, nepregledna kolona kamiona krenula je niz serpentine Atlasa u kojima je odjekivala pesma. U mrkloj noći kolona je napravila kraći zastanak pored aerodroma Blida pod Atlasom. Zavedeni »kraljevci« iskrcavali su se iz partizanskih kamiona sa čvrstim obećanjima za prelazak u NOVJ. Noću, 15/16. novembra 1944. godine, ovo obećanje su ispunili (Knjiga »Nad svojom zemljom«, str. 104, podnaslov: »Pobuna na brodu«)...

VAZDUHOPLOVNI OMLADINSKI BATALJON

U prvom vazduhoplovnom omladinskom bataljonu koga je sačinjavalo oko 324 starešina i boraca iz: 1. proleterske, 1. i 2. ličke, 2. primorsko-goranske, 3, 6, 7, 8, 11. i 13. krajiške, 13. hrvatske i nekoliko slovenačkih i crnogorskih brigada NOV i POJ, kao i grupa od preko 70 pilota, izviđača i dr. iz 1. vazduhoplovne baze - partijsko-politički rad odvijao se gotovo u sličnim uslovima kao i u Prvoj vazduhoplovnoj bazi. Međutim, za razliku od Prve vazduhoplovne baze, omladinski bataljon imao je drukčiju strukturu kadrova. Naime, najveći broj njegovih pripadnika bili su mladi borci, dobrim delom prvoborci NOR-a, koji su odabirani po posebnim kriterijumima za vazduhoplovne škole. Osim retkih pojedinaca, to nisu bili vazduhoplovci već borci NOV i POJ odabrani za taj poziv uz, razume se, i njihov pristanak i želju za pozivom pilota.

Bataljon je formiran u Italiji, 26. maja 1944. godine, od prispelih grupa omladinaca. Ljudstvo je raspoređeno u četiri čete. Izabrano je vojno-političko rukovodstvo i pristupilo se organizovanom izučavanju grupe vazduhoplovnih predmeta, kao i engleskog i ruskog jezika.

U četama su formirane partijske ćelije i skojevski aktivni, a u bataljonu partijski biro kojim je rukovodio Milorad Bosnić (poginuo kao pukovnik RV i PVO 1965. godine u saobraćajnoj nesreći). S obzirom na kriterijume izbora omladinaca, pri kojima su moralno-politički kvaliteti i borbenost bili od posebnog značaja, broj članova KPJ, a posebno članova SKOJ-a, bio je dosta veliki. Težište rada partijske organizacije bilo je izraženo na dva osnovna zadatka: na idejno-političku izgradnju i vojno-stručnu obuku.

Do početka avgusta, tj. do polaska za SSSR, u bataljonu su izvršene temeljite vojne i političko-partijske pripreme tako da je kao dobro organizovana, moralno-politički čvrsta i kompaktna jedinica, krenuo na dugačak put od luke Taranto, u Italiji, do Teherana. Gotovo ceo septembar bataljon je proveo na Sueckom kanalu, u logoru u Haifi, čekajući na dalju organizaciju prevoza i prihvata u SSSR-u. Od Teherana do Groznog u SSSR-u bataljon je prevožen sredstvima sovjetskih vojnih vlasti.

Ni dugotrajno čekanje u Italiji, na Suecu i Haifi, ni zamoran i težak put, koji je sa čekanjima trajao 177 dana, nije imao, zahvaljujući solidno izvedenoj vojno-političkoj pripremi, bilo kakvih negativnih uticaja na moral i raspoloženje ljudstva u bataljonu.

Partijska organizacija i skojevski aktivni omladinskog vazduhoplovnog bataljona radili su, gotovo punih šest meseci, na idejno-političkoj izgradnji budućih pilota, mehaničara, oružara i drugih specijalista RV u čemu su postignuti zapaženi rezultati. Održavan je visok stepen MPS, jer je organizacija KPJ i SKOJ-a radila na zbližavanju ljudi, politički ih osposobljavala za život i rad u novim uslovima i za nove zadatke. Rasformiranjem bataljona, 15. oktobra 1944. u Grzonom (SSSR), raspuštena je i partijska organizacija. U novoformiranim pukovima (254 i 554), u grupi pilota bombarderske avijacije, i u školama u kojima su se školovali ostali pripadnici omladinskog bataljona, oformljene su nove organizacije KPJ i SKOJ-a.

PRVE ESKADRILE AVIJACIJE NOVJ

Krajem maja 1944, kada je partijski biro vazduhoplovnih škola prestao da radi, za sekretare osnovnih partijskih organizacija u 1. i 2. eskadrili određeni su drugovi Branko Bokša i Jakov Rudić. Mirko Dvornik, pored vojne funkcije koju je obavljao, bavio se organizacijom društveno-političkog rada. Kasnije je za sekretara partijske organizacije u 1. eskadrili izabran Franjo Kluz.

U obe eskadrile postojale su jake partijske organizacije i skojevski aktivni. Nema tačnih podataka, ali se, ipak, zna da je samo neznatan broj pilota bio neorganizovan. U vazduhoplovnotehničkom sastavu van KPJ i SKOJ-a bila je samo jedna grupa ljudi koja je na teritoriji Italije i Afrike došla u popunu 1. vazduhoplovne baze i kasnije ušla u sastav novoformiranih eskadrila.

Sve dok su eskadrile bile u sastavu RAF-a, rad Partije i SKOJ-a odvijao se u uslovima ilegalnosti. Međutim, zahvaljujući ranije stečenim iskustvima i već uhodanim formama rada, to ni najmanje nije uticalo na njihovu punu idejno-političku aktivnost. Radilo se vrlo intenzivno. Sastanci su često održavani. Na njima se raspravljalo gotovo o svim pitanjima, počev od reda i discipline do ispravnosti vazduhoplovne tehnike, ideološko-

političke i kulturno-prosvetne aktivnosti, obuke, pripreme i izvršavanja borbenih zadataka i dr. Kao i u 1. vazduhoplovnoj bazi, i ovde su kulturno-prosvetni odbori i njihove sekcije bile najpogodnije forme delovanja komunista i njihove idejno-političke aktivnosti.

Eskadrilske radne konferencije, koje su pripremale i njima rukovodile starešine odgovorne za partijsko-politički rad (Mirko Dvornik, Branko Bokša, Franjo Kluz, Jakov Rudić i dr.), predstavljale su nezamenjivu formu za sadržajan i uspešan idejno-politički rad na izgrađivanju komunista i vojnih ratnih kolektiva. Tu je negovana kritika i samokritika, raspravljani kako moralno-politički problemi i pojave, tako i sva druga pitanja međuljudskih odnosa, odnosa prema obavezama i zadacima i slično. Razume se, o svim važnijim problemima prethodno se raspravljalo na partijskim i skojevskim sastancima i zauzimani su stavovi.

Saveznici su pretpostavljali da u eskadrilama aktivno radi organizacija KPJ, ali se nisu usuđivali da se mešaju u unutrašnje odnose i lični život naših ljudi. Interesovalo ih je otkuda kod naših ljudi takvi podsticaji za izvanredan odnos prema zadacima, tehnici i kakvi su to metodi rada koji obezbeđuju razvoj takvih međusobnih drugarskih odnosa u našim jedinicama. Šta je to što održava tako visok borbeni moral ljudstva, posebno pilota. Bila im je neshvatljiva »jagma« pilota oko borbenih zadataka, pa i u situaciji kada su najbolji hrabro ginuli na frontu...

VAZD UHOPLOVNE DIVIZIJE

Kadrovski organ CK KPJ uputio je krajem 1944. i početkom 1945. jednu veću grupu partijsko-političkih radnika iz crnogorskih jedinica, a kadrovski organ Komande JRV odabrao je nekoliko starešina, uglavnom iz bivše Prve vazduhoplovne baze, iz Hrvatske, Srbije, Makedonije i Slovenije, i uputio ih vazduhoplovnim divizijama na ove dužnosti. Tako je do sredine januara 1945. izvršena samo delimična popuna upražnjenih mesta. Divizije, vazduhoplovni pukovi, eskadrile, bataljoni i čete bili su i dalje bez zamenika političkih komesara, a u Komandi JRV i u komandama vazduhoplovnih divizija, osim političkih komesara, drugih partijsko-političkih radnika nije bilo sve do kraja rata.

To se na samom početku stvaranja krupnih vazduhoplovnih jedinica moralo negativno odraziti na razvoj političke aktivnosti, na izgradnju i učvršćivanje vojnih kolektiva u osnovnim jedinicama. Zato su komesari divizija, pukova i bataljona, svojom aktivnošću i stalnim prisustvom u osnovnim jedinicama, morali da nadoknađuju odsustvo komesara i sekretara partijskih organizacija.

U decembru 1944. i u januaru 1945. eskadrilske, četne, bataljonske i pukovske osnovne partijske organizacije bile su malobrojne. U nekim komandama, u četama i eskadrilama sve do kraja januara nije postojala osnovna partijska organizacija. Skojevski aktivni bili su glavni nosioci političke aktivnosti u njima. Tako, na primer, 3. februara 1945. u 11. lovačkoj diviziji bilo je ukupno 18 članova KPJ, tri kandidata za člana Partije i 62 člana SKOJ-a. U štabu divizije bila su svega tri člana KPJ i jedan kandidat, u četi za vezu jedan član KPJ, na pilotskom trenažnom kursu tri člana KPJ, u 111. lovačkom puku četiri člana KPJ, jedan kandidat i 23 člana SKOJ-a; u 112. lovačkom puku tri člana KPJ i 22 člana SKOJ-a

itd. Ovakva situacija je bila odraz popune vazduhoplovnih jedinica, jer je ona vršena mobilizacijom avijatičara od strane vazduhoplovnih organa pri komandama divizija, korpusa i glavnih štabova NOVJ, kao i dolaskom grupe vazduhoplovnih bataljona sa školovanja iz severne Afrike, među kojima je bilo malo članova KPJ i SKOJ-a.

Iz ovih podataka se jasno vidi da su osnovne organizacije KPJ mogle biti formirane samo u puku, komandi divizije i na trenažnom pilotskom kursu, što znači da je oformljeno samo pet osnovnih organizacija KPJ u ovoj diviziji.

Ovakva situacija bila je i u 42. jurišnoj diviziji i 9. oblasnoj bazi. Komesari divizija i pukova bili su ujedno i partijski rukovodioci divizija i pukova i sekretari osnovnih partijskih organizacija (ćelija) u svojim komandama sve do februara-marta 1945, kada se situacija znatno izmenila.

Od sredine januara, kada su vazduhoplovni pukovi uglavnom bili popunjeni vazduhoplovno-tehničkim kadrovima, a prve grupe pilota otpočele sa dejstvima na frontu, situacija u jedinicama počela je postepeno da se menja. Izvršena je popuna komandnim kadrovima. Život je normalizovan. Ali teška zima i naporan rad, uz sveopštu oskudicu, počev od odeće, lošeg smeštaja na aerodromima, neredovne ishrane, siromaštva u sredstvima za opsluživanje, rezervnim delovima, alatu i opremi, stvarali su ozbiljne probleme u radu.

Upravo, tako složena situacija zahtevala je da se bez oklevanja pride intenzivnom političkom radu sa ljudima, posebno sa pilotima, koji su, uglavnom, tek 1944. pristupili u NOR. pa je među njima bilo najmanje članova Partije i SKOJ-a. Nije se smeo zanemariti ni politički rad sa vazduhoplovnotehničkim sastavom.

Već krajem januara 1945. vršena su prva čišćenja od pojedinaca koji su svojim držanjem i štetnim delovanjem narušavali moralno-političko jedinstvo jedinica. Ta mera se vrlo pozitivno odražavala na unutrašnje jedinstvo, moral i radnu sposobnost jedinica.

Krajem aprila 1945. u vreme najintenzivnijih dejstava naše avijacije, stanje u jedinicama bilo je izvanredno dobro. Tada su već uveliko vršene analize sopstvenih iskustava i dostignuća, kako u borbenim dejstvima na frontu, tako i na svim drugim sektorima rukovođenja, komandovanja, održavanja i opsluživanja vazduhoplovne tehnike, partijsko-političkog rada i drugim.

Intenzivna borbena dejstva i uspesi na frontu pozitivno su se odražavali na moralno-političko stanje i na opšte raspoloženje ljudi. Napori su bili i te kako veliki, češća prebaziranja (manevar jedinica) i uslovi života na novim aerodromima pricinjavali su različite poteškoće i poremećaje u smeštaju, ishrani, snabdevanju itd. Ali, moral ljudi nije opadao. Naprotiv, zadovoljstvo je raslo zbog krupnih rezultata u borbi i novih iskustava koja su sticana iz dana u dan.

Iz podataka sa sastanka koji je, 29. aprila 1945, održan u Komandi

11. lovačke divizije sa političkim komesarima pukova vidi se da je 111. lovački vazduhoplovni puk toga dana imao pet članova KPJ, četiri kandidata za članove KPJ, kao i 35 članova SKOJ-a; u 112. lovačkom vazduhoplovnom puku bilo je deset članova KPJ, četiri kandidata za članove KPJ i 33 člana SKOJ-a; u 113. lovačkom puku bilo je trinaest članova KPJ, tri kandidata za člana KPJ i 49 članova SKOJ-a; u Štabu divizije

- 12 članova KPJ, četiri kandidata za članove KPJ i devet članova

SKOJ-a. Dakle, u celoj diviziji partijska i skojevska organizacija brojala je ukupno 40 članova KPJ (68 početkom maja 1945), 15 kandidata za članove KPJ i 126 članova SKOJ-a.

Što se tiče socijalne strukture partijskog članstva, treba naglasiti da je ona odražavala ne samo socijalnu strukturu sastava jedinica već i ustaljene kriterijume koji su sprovedeni u partiji u toku rata. Tako su u KPJ bila 22 radnika, osam intelektualaca i deset profesionalnih vojnika (pet oficira i pet podoficira). Otuda se može objasniti što je od 129 pilota u diviziji (intelektualci, oficiri i podoficiri BJV) do tada svega 14 bilo organizovano, i to četiri u KPJ, pet kandidata i pet članova SKOJ-a. Kasnije, već početkom maja 1945, povećao se broj organizovanih pilota u KPJ i SKOJ-u s obzirom na dosta intenzivan ideološko-politički rad, borbene i moralno-političke kvalitete ispoljene u izvršavanju borbenih i drugih zadataka i aktivnosti u političkom životu.

Slično stanje u pogledu organizovanosti i rada partijske organizacije bilo je i u 42. jurišnoj diviziji i 9. vazduhoplovnoj oblasnoj bazi, mada se ne raspolaže potrebnim podacima. Partijski život odvijao se vrlo intenzivno. Osnovne organizacije KPJ i skojevski aktivisti mesečno su održavali od dva do četiri radna a isto toliko teorijskih sastanaka, na kojima je izučavana marksistička literatura i vođene debate.

Na ovako veliki broj sastanaka uticali su mnogi faktori. Pre svega, zimski i proletnji period i stalna pripravnost jedinica vezivala je ljudstvo za zatvoren prostor, a posebno u vreme odmora. Mnoštvo problema koji su tražili brza rešenja i akciju u prvom redu komunisti, kao i velika potreba za teorijskim uzdizanjem mladog partijskog i skojevskog članstva. Pogodovalo je i to što se do marksističke literature sve lakše i brže dolazilo. Većina radnih sastanaka kratko su trajali, jer su imali za cilj zauzimanje stavova ili upoznavanje sa novim direktivama i si.

Kritika i samokritika na partijskim sastanicama i u SKOJ-u bila je jako razvijena. Komunisti su bar u većini, otvoreno istupali ne prezajući ni od čega. To se vrlo pozitivno odražavalo na borbeni moral, drugarstvo i međusobne odnose uopšte, a posebno na opšte stanje u jedinicama. U jedinicama su povremeno održavane eskadrilske i pukovske tzv. radne konferencije, na kojima je učestvovao ceo sastav a raspravljalo se o svim problemima i pojavama koje je život nametao. Politički komesari a nekada komandiri ili starešine vazduhoplovnotehničke službe, zavisno od pitanja o kojima se raspravljalo, vršili su pripremu i rukovodili ovim konferencijama.

Po svom sadržaju, kritičkom pristupu diskutantata i samokritici, one se gotovo nisu razlikovale od partijskih ili skojevskih sastanaka. Odnosi vojne subordinacije uopšte nisu bili smetnja da vojnik komandantu a ovaj bilo kome otvoreno, oči u oči, iznese istinu, bez obzira na to koliko ona ponekad bila teška i neprijatna. Tako se izgrađivao i kalio lik pripadnika novog vazduhoplovstva, učvršćivalo unutrašnje jedinstvo i međusobni odnosi, bez čega je bilo nemoguće zamisliti kolektiv borbene vazduhoplovne jedinice.

Razvijen i veoma intenzivan kulturno-zabavni život, koji su organizovali i sprovodili kulturno-prosvetni odbori i njihove sekcije u eskadrilama i pukovima, unosio je osveženje i rasonodu posle zamornog a često i vrlo tegobnog i iscrpljujućeg rada na snegom zavejanim stajankama aviona, napornih borbenih letova i drugih ratnih tegoba.

Vazduhoplovna podrška jedinicama Kopnene vojske i Ratne mornarice"

Potpukovnik cfr Predrag Pejčić ¹

Jedinice Vazduhoplovstva NOVJ (JA), počev od 18. avgusta 1944. otpočinju da pružaju snažnu vazduhoplovnu podršku kopnenoj vojsci i ratnoj mornarici. Podrška je bila potrebna kao doprinos i neophodna u brzom slamanju neprijateljeve odbrane po njegovoj celoj dubini strategijskog rasporeda, izviđanja neprijatelja prilikom preuzimanja gonjenja od strane naših jedinica, a zatim i za uništavanje i potpomaganje prilikom njegovog zarobljavanja.

Vazduhoplovnu podršku pružale su 1. i 2. eskadrila NOVJ jedinicama 8. korpusa, odnosno kasnije 4. jugoslovenskoj armiji i RM počev od 18. avgusta 1944. i Grupa vazduhoplovnih divizija jedinicama. I, 2. i 3. jugoslovenske armije u završnim operacijama za oslobodenje zemlje.

VAZDUHOPLOVNA PODRŠKA U KNINSKOJ OPERACIJI

U operacijama za oslobodenje Dalmacije, koje su izvele jedinice 8. korpusa Narodnooslobodilačke vojske Jugoslavije, od 12. septembra do 9. decembra 1944. godine, učestvovala je i avijacija pružajući vazduhoplovnu podršku i zaštitu i izvršavajući i druge zadatke. Pod snažnim vazдушnim napadima našle su se neprijateljeve jedinice iz 15. brdskog i 5. SS brdskog korpusa, mornaričke snage, kao i ustaško-domobranske i četničke jedinice. Na području Dalmacije neprijatelj je bio jačine oko 62.000 vojnika.

U vremenu od 12. septembra do 9. decembra 1944. godine vazduhoplovna podrška izvođena je u tri etape: (a) vazduhoplovna priprema (12. septembar - 25. oktobar), (b) neposredna vazduhoplovna podrška (26. oktobar - 4. decembar) i (c) praćenje aktivnosti neprijatelja u odstupanju (5. - 9. decembra 1944).

Vazduhoplovnu podršku jedinicama 8. korpusa NOVJ (9. 19, 20. i 26. divizija i delovi 1. tenkovske brigade) pružale su sledeće avijacijske snage:

- I. eskadrila NOVJ, koja je u ovom periodu bazirala na aerodromu Kana u Italiji, odnosno imala detašman na viškom aerodromu;
- 2. eskadrila NOVJ, na istim aerodromima baziranja, odnosno držanja detašmana, i

¹* Prilog za knjigu »Vazduhoplovstvo u strategiji NOR-a«
² Glavni i odgovorni urednik lista »FRONT«

- 281. ving BAF,⁴¹ čiji su skvadroni bazirali na aerodromima u Italiji, Kana, Leverano, Brindizi, Leće i Bari (u kome je bio smešten Štab BAF-a,⁴¹ kao i na aerodromu Vis, u celi ni, ili sa delovima jedinica.

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

Vazduhoplovna priprema izvođena je u vremenu od 1. septembra do 25. oktobra i poklapa se sa zadacima koje je avijacija izvršavala u okviru operacija za oslobođenje Dalmacije, odnosno u oslobađanju srednjedalmatinskih ostrva (od 12. do 26. septembra) i u udaru iz unutrašnjosti Dalmacije na neprijateljeve snage u obalskom pojasu (od 1. oktobra do 3. novembra).

Prvi zadatak izvršen u vazduhoplovnoj pripremi operacija predstavlja, praktično, bombardovanje Marčetića, 20 km severozapadno od Knina, u jednom izlazu šestorke »spitfajera« 1. eskadrile NOVJ koja je poletela i sletela na viški aerodrom. Bombardovanjem vojnih ciljeva u Obrovcu, na komunikaciji prema Kninu, dolinom Zrmanje, avijacija je pokušala da osužeti kretanje neprijateljevih grupa. U tom cilju izvođeni su i izviđački zadaci, uz mitraljiranje železničke pruge Knin - Split.

Pored izviđanja komunikacije Gračac - Knin - Drniš, posade su bombardovale vojne ciljeve koji su se nalazili na njoj.⁴¹ U nameri da se saznaju eventualni pokreti neprijatelja, preduzimana je izviđanje i širih rejona, mada su, kao 9. septembra, izviđanju i snažnom mitraljiranju podlegli ciljevi na komunikaciji Benkovac - Obrovac - Otočac. Pokreti neprijatelja bili su praćeni i na pomorskim komunikacijama, kao u slučaju taktičkog izviđanja brodova od ušća Neretve do Splita, ili do Dugog otoka, odnosno do Zadra.

U zadacima taktičkog izviđanja, koje su izvođile posade 2. eskadrile, piloti 1. eskadrile su obično leteli u lovačkoj zaštiti, pošto se pretpostavljalo da će se neprijatelj pojaviti i u vazdušnom prostoru.

Na zadatku bombardovanja vojnih objekata u Omišu, 14. septembra poginuo je i pilot Franjo Kluz, prvi partizanski pilot.⁶¹

U nekoliko uzastopno izvršavanih zadataka, kao što su: napad na koncentracije Nemaca i četničkih grupa, protiv kojih su se na komunikaciji Otrić - Srpski klanac - Lapac uspešno borile jedinice 9. divizije; tak-

⁴¹ Broj letova, vrsta i broj zadataka, utrošak ubojnih sredstava i postignuti efekti za savezničku avijaciju još nisu detaljno istraženi. U ovom napisu obrađuje se samo učešće Vazduhoplovstva NOVJ, tj. 1. i 2. eskadrile.

⁴¹ Balkanske vazduhoplovne snage formirane su 7. juna 1944. radi dejstva na Balkanu. Podatke za dejstvo iznad naše teritorije BAF-u je dostavljao Vrhovni štab NOV i POJ. U sastavu ovog vinga nalazile su se i 1. i 2. eskadrila, pod savezničkim formacijskim oznakama, kao 352. i 351. Yugoslav fighter-bomber squadron (skvadron - ojačana eskadrila). Prva eskadrila je formirana 22. aprila, a Druga - 1. jula 1944. Posade su zakletvu položile vrhovnom komandantu NOV i POJ, maršalu Josipu Brozu Titu, a prema ugovoru, potpisanom sa saveznicima, naše eskadrile su bile obavezne da dejuvuju samo nad teritorijom Jugoslavije.

U kninskoj operaciji prvi slučaj pogibije pilota zabeležen je u izveštaju Komande 1. eskadrile: »Na putu između Gračaca i Knina bombardovane saobraćajne komunikacije, pošto se neprijatelj, nije kretao u zoni određenog zadatka. Pri povratku napali jedan voz koji je stajao u stanici Suhi Dolac. Vođa sekcije (zastavnik Aleksandar Vuković, p.a.) pogođen i oboren. Voz uništen«; Zbomik dokumenata NOR, tom. X, knj. 1. dok. 56.

⁶¹ U izveštaju piše: »Sve bombe pogođile cilj. Prilikom napada izgubljen kapetan Kluz. Pratioci su videli kako izvlači avion iz obrušavanja, te su ga izgubili iz vida u seni brda. Udar aviona u zemlju ili more pratioci nisu osmotrili«; op. cit. dok. 73.

tičko izvidanje komunikacije Knin - Bihać, ili bombardovanje kasarne u Sinju, Drnišu, itd. avijacija je zabeležila efikasan i snažan borbeni učinak, što je vidljivo i iz neprijateljevih dokumenata.⁷⁷ Posebno su dobri rezultati zabeleženi 19. septembra kada je odeljenje »spitfajera« iz 1. eskadrile NOVJ dejstvovalo na komunikaciji Knin - Bihać, poletajući sa aerodroma u Kani,⁸¹ iz Italije. U povratku sa bombardovanja objekata u Perušiću, četvorka iz 1. eskadrile je, 21. septembra, izvidala i komunikaciju Zadar - Šibenik. Uslovi za izvršavanje zadataka bili su, usled lošeg vremena, često presudni, kao u primeru bombardovanja kasarne u Sinju,⁹¹ izvršenog 26. septembra.

Ovaj period, od 1. do 26. septembra, praktično predstavlja i vazduhoplovnu podršku koju su našim jedinicama pružale 1. i 2. eskadrila NOVJ u borbama za oslobođenje srednjedalmatinskih ostrva. Objekti i rejonu dejstava nalazili su se na Pelješcu, u Gružu, Hvaru i Rabu.

Efikasna dejstva avijacije na Korčuli i Pelješcu doprinela su da se stvore izuzetno povoljni uslovi za iskrcavanje delova 26. divizije - na Korčulu 14, a na Pelješac 15. septembra.

Piloti 1. eskadrile su, isto tako, u okviru opštih potreba i zahteva koje je saveznicima dostavljao Vrhovni štab NOV i POJ, dejstvovali i u severnom Jadranu, zatim u dolini Neretve, leteći i do Sarajeva.

Posebno se ističe podrška koju je avijacija pružila 3. pomorskom obalskom sektoru (POS) 6. septembra. Tada su naše jedinice vodile borbe protiv 891. grenadirskog puka 264. divizije na Ugljanu i Pašmanu. Podržavajući pritisak 1. dalmatinske proleterske brigade na ostrvo Hvar avijacija je, zajedno sa savezničkim, pomorskim i vazduhoplovnim snagama dejstvovala po nemačkim konvojima koji su prevozili jedinice u povlačenju sa tog ostrva.

Desant na ostrvo Brač jedinice naše 26. divizije izvršile su 12. septembra, s ciljem da zauzmu ostrvo i preseku neprijatelju, odnosno delovima nemačke 188. lovačke divizije pomorsku i dužobalsku komunikaciju. Avijacija je dejstvovala i po objektima u pristaništu na Korčuli, kao i na nemačku kolonu na tom ostrvu.

Definitivnim oslobađanjem Hvara, u vremenu od 21. septembra završava se i vazduhoplovna podrška našim jedinicama za oslobođenje južnodalmatinskih ostrva. Avijacija tada svoja dejstva usmerava i na delove neprijateljskih divizija — 118. na obali i obalskom rubu, 264. na Šolti i 369. na Pelješcu, čime se, u stvari, završava prva faza za oslobođenje Dalmacije.

Drugu fazu u ovoj operaciji, jedinice 8. korpusa NOVJ izvele su u dve podfaze: prva, borbe kod Stona (od 1. do 17. oktobra) i druga, oslobađanje obale i priobalnog ruba (18. oktobar - 3. novembar 1944. godine), odnosno kada dolazi do oslobađanja južne Dalmacije, iskrcavanja 26. divizije na kopno i borbama za Split, Šibenik i Zadar.

Vazduhoplovna podrška u borbama kod Stona odvijala se u okviru vazduhoplovne pripreme (koja je, praktično, trajala samo tri dana i sa

⁷⁷ Detaljnije o ovome videti Zbornik, tom V. knj. 33. dok. 116 - 145. (ustaško-domobranski dokumenti).

Štab 35. divizije NOVJ, o ovom. kaže: »4 aviona u 08.00 časova bombardovala Gospić i Perušić. a zatim se vratili u svoje baze. Poslije toga u 09. časova otpočela je prva faza borbe«. Arhiv VII, reg. br. 2-1/6, k. 1234.

⁹¹ »Oblačnost 10/10 od 1200 do 5000 metara. Bombardovanje izvršeno kroz malu rupu u oblacima u blagom obrušavanju. Pogodaka nije bilo«. izveštaj komande 1. eskadrile od 24. septembra. Zbornik, tom X. knj. 1. dok. 90.

određenim brojem avio-poletanja), dok je neposredna vatrena podrška otpočela 12. oktobra sa sredenim dejstvom dve osmorke iz 1. eskadrile, koje su bombardovale Ston.¹¹⁰

To je, u stvari, bila vatrena podrška jedinicama 26. divizije, čije su se 1. i 11. brigada istog dana prebacile na Pelješac, kako bi narednog dana, 13. oktobra, bile spremne za izvršenje akcije.

Trinaestog oktobra dve grupe, takođe od po osam aviona, ponovo su bombardovale jaka uporišta u Stonu, kao i 14. kada su, na svoj drugi borbeni zadatak leteli i piloti 2. eskadrile. To su bila i prva sasređena dejstva 1. i 2. eskadrile NOVJ, od kojih je prva bombardovala, a druga je, pored raketiranja neprijateljevih uporišta, bila i u lovačkoj zaštiti.¹¹¹

Šesnaestog oktobra 14 aviona je ponovo bombardovalo Ston, a dva dana kasnije, 18. oktobra, razbijeni neprijatelj se predao našim jedinicama.

U akcijama od 15. septembra - 15. oktobra, prema operacijskom izveštaju Štaba 5. POS-a, delovi Lastovske dote održavali su vezu na izloženim i udaljenim tačkama. Akcije jedinica mornaričke pešadije, odnosno prevođenje delova 26. divizije, štitila je veoma uspešno avijacija, u okviru podrške u borbama za Ston.

Vazduhoplovna podrška u oslobađanju obale i priobalnog ruba (odnosno, oslobađanje južne Dalmacije - oslobađanje Dubrovnika, uništenje glavnine 369. legionarske divizije u rejonu Ston - Neum - Oštrikovac - Vukov klanac, kao i iskrcavanje delova 26. divizije s Brača na kopno, u rejonu Omiš - Baška Voda) predstavlja nastavak podrške akcijama koje su izvođene u to isto vreme kada i borbe za Ston i Vukov klanac.

Po oslobađanju Stona i nadiranja naših jedinica uz komunikaciju Dubrovnik - Metković, akcije Mornarice NOVJ, kao i dela Vazduhoplovstva NOVJ, odnosno 1. i 2. eskadrile, usmeravaju se, shodno zahtevima 8. korpusa, prema Šipanu i Lopudu.

Oslobađanje obale i priobalnog ruba naše jedinice izvele su u vremenu od 17. oktobra - 3. novembra. Sedamnaestog oktobra avijacija je dejstvovala po objektima na sevemoj strani Stonske prevlake, ali su na zadatke piloti upućivani i blizu Makarske. Posebno je tučena neprijateljeva kolona na putu Slano - Rudine, čime je pružana vazduhoplovna podrška jedinicama 26. divizije protiv nemačke 369. legionarske divizije koja se probijala ka Ošlju i Dužinama, na komunikaciji Dubrovnik - Metković.

Na traženje komande 5. POS-a avijacija je intenzivno dejstvovala 20. i 21. oktobra.¹²¹

Pripreme za napad na Split izvršene su od 21. do 23. oktobra, kada su jedinice 3. prekomorske brigade sa Visa, prebačene brodovima 4. POS-a na kopno, kod Brele i Baške Vode. Avijacija je tada usmerila dejstva na neprijateljeve objekte sevemo od Splita.¹²²

¹¹⁰ Iz izveštaja prve osmorke: »Sve bombe pale u grad. Druga četvorka osmotrila umerenu 20 mm p.a. vatra«. Zbornik, tom X, knj. 1, dok. 104.

Iz izveštaja druge osmorke: »Napad izvršen u 15.00 časova. Deset bombi palo u razne delove grada. Šest bombi promašilo i palo van grada. P.a. vatra 20 mm«; op.cit.

¹¹¹ Prvi borbeni zadatak 1. eskadrila je izvršila 18. avgusta. 2. eskadrila 13. oktobra, samo relativno kratko iza dopunske obuke koju su naši piloti izveli u Africi, na avionima britanske proizvodnje.

¹²¹ U letu 20. oktobra, pala je i treća žrtva: »Piloti su i ovom prilikom pokazali veliko poštovanje i hrabrost, napadajući cilj četiri puta i pored veoma intenzivne i tačne PA odbrane. Kod vršenja zadnjeg napada poginuo je potporučnik Vouk, voda formacije«. Zbornik tom X, knj. 1, dok. 115.

¹²² Klis je, na primer, žestoko tučen četiri puta 25. oktobra, sa 14 aviona; oko 10.00. 14.10. 15.25 i 18.00 časova. Klis su naše jedinice oslobodile 25/26. oktobra.

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

Vazduhoplovna podrška pri oslobađanju obale i priobalnog ruba, severno od Stonske prevlake sve do Zadra, završava se zadacima u rejonu Šibenika i na komunikacijama koje vode prema Drnišu i Kninu. Na tim komunikacijama avijacija je ometala povlačenje neprijatelja iz Šibenika.

Deo obale na odseku Stonska prevlaka - Herceg Novi oslobođen je do 19. oktobra. Međutim, u Perastu, u Boki Kotorskoj, i mestima u tom zalivu, još uvek su se nalazili delovi nemačke I 18. divizije.

Letovi izvršeni 11. i 13. novembra predstavljaju praćenje neprijateljske aktivnosti posle oslobađanja obale i priobalnog ruba. Jedanaestog novembra upućeno je jedno odeljenje »harikena« iz sastava 2. eskadrile NOVJ da bombarduje Risan, jako neprijateljevo uporište, ali zbog veoma loših meteoroloških uslova, ovaj zadatak nije potpuno uspeo. Trinaestog novembra jedno odeljenje iz iste eskadrile napalo je skladište municije u Tivtu i zadatak je, iako je vreme bilo nepovoljno, veoma uspešno izvršen.

Neposredna vazduhoplovna podrška ofanzive 8. korpusa nastavila se u vremenu od 25. oktobra do 4. decembra, a praćenje aktivnosti neprijatelja u odstupanju i od 5. do 9. decembra 1944, kada se i završava kninska operacija.

Vazduhoplovna podrška poklapa se sa ofanzivom za oslobađanje Dalmacije, ali prema vrsti i obimu izvršenih zadataka, dejstva avijacije u neposrednoj vazduhoplovnoj podršci odvijala su se u dva vremenska perioda: prvi, od 25. oktobra - 25. novembra, i drugi, od 26. novembra - 4. decembra.

Prvi vremenski period otpočinje, praktično, izdavanjem Direktive br. 3. Štaba 8. korpusa NOVJ, od 26. oktobra 1944. kojom je formulisana odluka i plan dalje ofanzive korpusa. Prema ovoj direktivi, dalja ofanziva je bila planirana da se izvede u tri etape i avijacija je pratila njihovo izvođenje, dejstvujući u širem rejonu koji je obuhvatao prostoriju: Šibenik - Knin - Sinj - Split.¹⁵¹ Na ovoj prostoriji je Štab 8. korpusa zamislio potpuno opkoljavanje i uništavanje neprijatelja.

(a) Dejstva avijacije, od 25. do 28. oktobra, kada su oslobođeni Sinj i Split, a onda i Imotski bila su, praktično, usmerena na izviđačke letove, kao i na žestoka tučenja utvrđenih neprijateljevih položaja u Klisu 25. oktobra.¹⁵² U Klisu su se nalazile nemačko-ustaške snage i napad na tvrđavu, kao i po komunikacijama koje vode ka Splitu, bio je veoma efikasan. U zgradama, za koje je posadama javljeno da su i slagališta municije, izbili su veliki požari, izazvani bombardovanjem i raketiranjem. Ovog dana - 25. oktobra - na Klis je letelo jedno odeljenje »spitfajera« iz 1. i 2. odeljenja »harikena« iz 2. eskadrile.

¹⁴¹ Direktiva Štaba 8. korpusa izdana 26. oktobra 1944. j u njoj se govori o borbama /a oslobađanje Splita i Sinja koji su već bili oslobođeni jer je direktiva ranije napisana ali kasno prihvaćena i doneta.

¹⁵¹ Operacija br. 6 Vis. 2. eskadrile: zadatak »Napasti raketama tvrđavu Klis u vezi sa operacijama jedinica NOV. Pratlja 2 Spitfire-a«; Operacija br. 7/Vis 2. eskadrile. zadatak: »Napasti raketama i bombama tvrđavu u Klisu u saradnji sa operacijama jedinica NOV. Pratlja 4 Spitfire-a. koji su ujedno određeni da bombarduju tvrđavu«; Arhiva VII. reg. br. 9/15^1. kut. 1450.

Dejstva I. i 2. eskadrile 25. oktobra predstavljaju pružanje neposredne vatrene podrške jedinicama 10. dalmatinske i 3. prekomorske brigade, koje su oslobodile Klis 25/26. oktobra.

Upravo u vreme odvijanja dejstava od 26. do 28. oktobra, avijacija nije dejstvovala zbog nepovoljnih vremenskih prilika, odnosno usled veoma niske oblačnosti nad ovim rejonom.

(b) Dejstva avijacije od 29. oktobra do 6. novembra, u vreme oslobađanja Šibenika i Vrljke i okruženja neprijatelja na području Knina izvođena su u veoma nepovoljnim meteorološkim uslovima. Tako su već 29. oktobra dva odeljenja iz 1. eskadrile morala da se vrata sa zadatka zbog niske oblačnosti, ali je zato avijacija idućeg dana, 30. oktobra, intenzivno dejstvovala po komunikaciji i u rejonu Drniš - Knin - Bihać. U taktičkom izviđanju odeljenja »harikena«, ciljevi su odmah uočeni kod mesta Sučević, kojom prilikom je napadnuta kolona motornih vozila, kao i na komunikaciji Vrpolje - Perković kojom se iz Šibenika kretala druga kolona od oko 30 motornih vozila.

U lovačkoj pratnji »harikena«, koji su veoma efikasno dejstvovali, nalazili su se lovci »spitfajer« iz 1. eskadrile, koji su 4 km sevemo od mesta Sučević uništili malu kolonu motornih vozila (3 transportna vozila i jedna limuzina). Međutim, u rejonu Marčetića nalazila se jaka protivavionska artiljerija, od koje je vođa »spitfajera« bio pogođen, a avion oštećen.

U prkos nepovoljnim meteorološkim uslovima koji su vladali idućeg dana, 31. oktobra, odeljenje lovaca iz 1. eskadrile, prilikom izviđanja puta Šibenik - Bihać, kod Donjeg Lapca napalo je i zaustavilo jednu kolonu od 30 vozila. Veći broj kamiona bio je uništen, ili oštećen.

Dejstva na komunikacijama Šibenik - Knin i Šibenik - Knin - Bihać nastavljena su i idućih dana. Prvog novembra, u tri izlaza deset »spitfajera« je letelo u lovačkoj pratnji osam »harikena«. S obzirom na veoma jaku protivavionsku artiljeriju, avioni su, leteći u brišućem letu, dejstvovali samo po komunikacijama i pri tom zabeležili vrlo dobre rezultate. U drugom izlazu, 4 lovca su napala kolonu od 25 vozila kod sela Zavolje; kolona je prepolovljena, a veći broj neprijateljskih vojnika je ubijen. U drugom izlazu, trojka »spitfajera« je uništila tri oklopna vozila i dva kamiona kod Donjeg Lapca. Pod udarima pilota iz 2. eskadrile našla se koncentracija neprijateljevih trupa i vozila u selu Skočaj. U svim izlazima avijacija je bila pod udarima protivavionske artiljerije 20 i 40 mm, koje su naročito bile jake u Kninu i Drnišu.

Prvi novembarški dani bili su veoma nepovoljni za dejstva avijacije, s obzirom da su rejoni i objekti dejstava bili ili ispod niže baze oblačnosti, ili pod oblacima. Ipak, 3. novembra nastavljeno je taktičko izviđanje komunikacije Knin - Bihać. Kod sela Pokrovnik, na putu Šibenik - Drniš napadnuta je nemačka kolona u probijanju iz Šibenika od oko 50 motornih vozila (sa desetak blindiranih) i oko 600 vojnika, koji su se kretali prema Drnišu i Kninu. Gubici nisu osmotreni, ali kako je koncentracija vozila u koloni bila gusta, jer se radilo o skoro bezglavom probijanju iz Šibenika, rezultati su svakako bili veliki.

Intenzivna dejstva nastavljena su 4. novembra, kada je 12 aviona iz 1. eskadrile letelo u taktičko izviđanje i lovačkoj zaštiti 6 aviona iz 2. eskadrile, koji su dejstvovali po ciljevima u Kninu i na komunikaciji koja

iz njega vodi ka Bihaću. Usled jake protivavionske vatre došlo je do novih gubitaka aviona.¹⁶¹

Sedmog novembra piloti 1. eskadrile leteli su iznad Splita, koji je već desetak dana bio oslobođen i koji je, ovog dana, obeležavao godišnjicu oktobarske revolucije. U tri izlaza, prvi od 7.45 - 9.35; drugi, od 9 - 11.15, i treći, od 14 - 16.40 piloti 1. eskadrile su kružili nad gradom i tako uveličali praznik. U trećem izlazu 1. eskadrila je obezbeđivala i vazdušni prostor do Sarajeva koga su, u dva napada, bombardovali saveznički avioni.¹⁷¹

Dejstva 1. i 2. eskadrile izvođena su prvih dana novembra prema planu kninske operacije, s obzirom na to da su jedinice 19. divizije dejstvovale jačim snagama na liniju Pađene - Zrmanja - Otrić, radi pripreme bočnog napada na neprijatelja prema Kninu. Tada su i jedinice 26. divizije pripremale, odnosno završile borbe za oslobođenje Šibenika i produžile svoja dejstva prema Drnišu i Kninu. Prema planu kninske operacije, jedinice 20. divizije završile su borbe za oslobođenje Vrličke doline, i izbile na liniju Štikovo - Biskupija, južno od Knina.

Pružajući neposrednu vatrenu podršku jedinicama 9. divizije NOVJ, avijacija je naročito 13. novembra, dejstvovala i po jednom samostanu u Duvnu, u kome su se nalazile utvrđene nemačko-ustaške jedinice.

Sva navedena dejstva odvijala su se u vremenu kada su naše jedinice oslobodile Šibenik i Vrljiku, odnosno kada su se posle razbijanja nemačke borbene grupe »Alerman«, pripremile i okružile neprijatelja na području Knina. Krajem oktobra i početkom novembra 19. divizija je dejstvovala na komunikaciji Knin - Zrmanja, dok je avijacija taktičkim izviđanjem pratila odstupanja neprijatelja, kao i eventualno dovlačenje novih snaga iz šireg područja severno od Knina. Naročito su intenzivna bila dejstva po komunikaciji Knin - Zrmanja - Donji Lapac - Bihać, jedinoj u to vreme kojom su Nemci vršili evakuaciju materijala i snaga iz Dalmacije. Ovo obezbeđenje je vršila kompletna nemačka 373. legionarska divizija, uz pomoć delova snaga Dinarske četničke oblasti.

Kada su naše jedinice presekle ovu komunikaciju kod rejon Prevljesa, nemačke trupe su došle u još teži položaj. Neprijatelj je upravo zbog uspeha naših jedinica, bio prinuđen da napusti Zadar i Drniš i bio sabijen na užem području Knina. A presecanjem komunikacija Knin - Zrmanja, nemačke snage su bile izolovane od unutrašnjosti, dok su jedinice 8. korpusa NOVJ došle u još bolji položaj.

Osim izviđanja komunikacija koje od Knina vode na sever, avijacija je pratila i bila spremna za dejstvo (gađanje, raketiranje, bombardovanje) ukoliko neprijatelj pokuša svoj prodor ovim, u to vreme, jedino pogodnim pravcem. Međutim, nemačke snage su u samom Kninu organizovale čvrstu odbranu, rešene da se brane do poslednjeg metka. Ovo je uticalo na dalji tok odvijanja dejstva u kninskoj operaciji.

Upravo u to vreme avijacija je svoja dejstva prenela na rejon Mostar - Sarajevo (od 18. novembra do 4. decembra), tako da je u periodu do 26. novembra, praktično desetak dana, avijacija na ovom području dejstvovala u ograničenom obimu.

¹⁶¹ U izveštaju Komande 2. eskadrile od 4. novembra piše: »Avion vode kap. Karića pogoden i bio viden od ostalih pilota kako je iskočio sa padobranom i trčao u zaklon, avion je udario u zemlju i zapalio se«. Zbornik, tom X. knj. 1, dok. 131.

¹⁷¹ Sarajevo je 7. novembra bombardovano dva puta od strane BAF-a: oko 13 h sa 140 aviona u tri talasa, i oko 16 h sa 128 aviona po železničkoj stanici i Ali-pašinom mostu. Detaljnije videti ustaško-domobranska dokumenta. Zbornik, tom V. knj. 35, dok. 119.

Tako je 19. novembra 1. eskadrila NOVJ vršila taktičko izvidanje na komunikaciji Knin - Bihać i uspešno dejstvovala, uprkos nepovoljnim meteorološkim uslovi ma, na jednu neprijateljevu kolonu 10 km severno od Knina.

Dvadeset i drugog novembra, na istoj komunikaciji, taktički su izvidali piloti obe eskadrile. Idućeg dana, 23. novembra, zabeležen je vredan uspeh¹⁸¹ dejstvujući po koloni tenkova i kamiona na komunikaciji Knin - Bihać. Ovim dejstvom od 23. novembra završava se učešće avijacije u uvodnim borbama kninske operacije.¹⁹¹

(c) Dejstva avijacije u kninskoj operaciji vršena su u okviru neposredne vatrene podrške i odvijala se u vremenu od 26. novembra do 4. decembra. Vatrene podrška se, međutim, odvijala u praćenju neprijateljske aktivnosti u odstupanju (4 - 9. decembra).

Avijacija je podržavala pokušaj 20. divizije da zauzme Knin, kao i koncentrični napad 20. i 19. divizije na neprijatelja koji se utvrdio u Kninu.

Neposredna vatrene podrška našim jedinicama odvijala se, međutim, u vrlo smanjenom obimu. Za napad na Knin Štab 8. korpusa je naredbom od 22. novembra utvrdio: za 20. diviziju - 25. novembar; za 26. i 19. diviziju - 26. novembar. Artiljerijska priprema je trebalo da otpočne prvog dana napada, u 6.30, a opšti napad u 7.30. Napad jedinica 26. divizije podržavali su i naši tenkovi.

U toku borbi za oslobođenje Knina, posle uspeha naših jedinica, neprijatelj je bio primoran, s obzirom na to da je doveden u vrlo tešku situaciju, da traži izlaz i da se povuče. Ovo povlačenje sprečavale su naše jedinice, nanoseći mu teške gubitke.

U to vreme u rejonu dejstava, kao i na aerodromu Vis, vladali su veoma nepovoljni meteorološki uslovi, sneg i velika hladnoća. Zbog veoma niske oblačnosti sa zadatka su se, 30. novembra, vratili i odeljenje »harken« i par »spitfajera«, koji je leteo u lovačkoj zaštiti. Inače, zadatak je bio taktičko izvidanje komunikacije Sučevići - Bihać. Izuzetno loši meteorološki uslovi vladali su 27. i 29. novembra i 1. decembra. Dvadeset i osmog novembra jedno odeljenje 1. eskadrile, koje je bilo upućeno u rejon Knina, bilo je opozvano sa zadatka i naredeno mu je da izvida Velebitski kanal, iznad kojeg su meteorološki uslovi bili povoljniji. Drugog decembra na komunikaciji Knin - Bihać bilo je upućeno odeljenje, ali je izvidanje bilo ometano zbog jake oblačnosti i padavina. Trećeg decembra poletela su dva odeljenja 1. eskadrile, ali su ona morala da se vrata. Njihovi zadaci su bili: prvo odeljenje - da bombarduje utvrđene neprijateljeve položaje u sevemom delu grada i železničku stanicu, a drugo odeljenje da bombarduje i mitraljira položaje u Otriću.

Posle oslobođenja Knina, 4. decembra, avijacija je svoja dejstva usmerila na praćenje aktivnosti neprijatelja u odstupanju i ovi letovi su, iako povremeni zbog neuslovne meteorološke situacije, trajali sve do 9. decembra, do konačnog oslobođenja Dalmacije.

Praćenja aktivnosti neprijatelja u odstupanju svodila su se na širi rejon i praktično su se prenela na neposrednu podršku jedinicama 13. i 35. di-

¹⁸¹ Iz izveštaja operacije br. 33/Vis 2. eskadrile: »Kod sela Doljane (W 1 6845) napali kolonu 6 kamiona, 2 tenka i 3 ambulanta kola, koja se kretala u pravcu severa. Uništiti: 1 tenk i 2 kamiona se zapalila i izbačena sa ceste«. Zbornik, tom X, knj. 1, dok. 153.

¹⁹¹ Detaljnije o drugim dejstvima avijacije videti (op. eit) dok. 156 - 161.

vizije, koje su vršile pritisak na komunikaciju Knin - Bihać i Knin - Gospić. Ove jedinice su sprečavale povlačenje nemačkih snaga iz Knina i napadale okolne okupatorsko-kvislinške garnizone. Tako je 6. decembra šestorka »harikena« raketirala utvrđene položaje u Gračacu, kao i raskrnicu u samom mestu.

Premda je kninska operacija završena 9. decembra oslobađanjem Knina i razbijanjem 264. divizije i delova 373. divizije, avijacija je, u širem rejonu, dejstvovala i 11. decembra, kada su dva aviona iz 1. i dva iz 2. eskadrile letela iznad komunikacije Otrić - Donji Lapac - Bihać i Otrić

- Gračac. Sevemo od Otrića napadnuta je i razbijena kolona od 20 kamiona; 10 kamiona je uništeno, a kolona je prepolovljena ušla u Donji Lapac, u kome je takođe bila napadnuta. S obzirom na to da su nepovoljni uslovi vladali i na viškom aerodromu, tek u popodnevnim časovima 12. decembra jedno odeljenje iz 2. i par aviona iz 1. eskadrile ponovo su tukli neprijateljev pokret na delu marš-rute od Donjeg Lapca prema Bihaću.

U Direktivi br. 3, od 26. oktobra 1944. godine koju je Štab 8. korpusa NOVJ izdao podređenim jedinicama, dejstvo avijacije - u smislu sadejstva sa trupama na zemlji - ne spominje se, premda su zadaci dati veoma precizno. Ovo je, donekle bilo i razumljivo s obzirom na to da je zadatke za dejstvo na našoj teritoriji savezničkim vazduhoplovnim komandama, odnosno Štabu BAF-a, upućivao Vrhovni štab NOV i POJ. Komanda BAF je, kako /a dejstva na Balkanskom poluostrvu, isto tako i nad Jugoslavijom, praktično sama određivala jedinice, odnosno broj avio-poletanja, vreme poletanja, odnosno broj izlaza, vrstu ubojnog kompleta, itd. Kako su se pod komandom 281. vinga BAF-a nalazile i 1. i 2. eskadrila NOVJ, to je i naš pilotski sastav, zadatke dobijao od njih.

O planiranim dejstvima avijacije, odnosno o mogućnostima saradnje jedinica sa dejstvima iz vazduha, takođe ne spominju ni Štab 20. divizije u svojoj zapovesti potčinjenim jedinicama od 24. novembra o napadu na Knin; niti Štab 19. divizije, u zapovesti od 25. novembra, kao ni Štab 26. divizije, u svojoj zapovesti, takođe od 25. novembra.

Ovo je i bilo razumljivo s obzirom na to da su 1. i 2. eskadrila NOVJ dobijale i druge zadatke, a ne samo letove u operaciji za oslobađanje Dalmacije.

Zanimljivo je, međutim, pitanje sadejstva koje se ne pojavljuje ni u izveštajima o rezultatima borbe za Knin, kao u primeru Štaba 19. divizije (od 7. decembra), Štaba 26. divizije (od 9. decembra),²⁰⁾ Štaba 9. divizije (od 12. decembra), Štaba 20. divizije u izveštaju (od 15. decembra) i Štaba 1. tenkofske brigade²¹⁾ (od 25. decembra).

Neposredna saradnja avijacije sa trupama na zemlji u kninskoj operaciji tek je utirala puteve sadejstvu kakvo je bilo potrebno. Ističe se da je nedostatak saradnje bio uslovljen različitim okolnostima, između kojih su: prvi, nedostatak vazduhoplovnog oficira za navođenje (VON) i radio-stanice za neposrednu vezu sa avionima u vazduhu; drugo, nepoznavanje meteorološke situacije na terenu pre poletanja sa matičnih aerodroma; treće, relativno i nedovoljno razvijena saradnja između pojedinih jedinica, na-

²⁰⁾ Nasuprot iskustvu iz ranijih akcija, potvrđuje se, kao pozitivna, saradnja između artiljerije i pešadije, uz kritičku opasku da još uvek ne zadovoljava kontinuitet u sadejstvu, a naročito slabo korišćenje rezultata artiljerijske pripreme.

²¹⁾ U zaključku i oceni piše: »Kninska operacija je po svom obimu, broju i učešću jedinica i sadejstva artiljerije i tenkova sa pešadijom jedna od zamašnih i velikih akcija naše vojske«, Zbornik, tom V, knj. 36, dok. 98.

ročito u ključnim momentima operacije, i četvrto, nemogućnost da se detaljnije prati dinamika boja od strane rukovodećih timova u Komandi BAF koja, u nekoliko ilustrativnih primera, nije imala dovoljno sluha za potrebe jedinica NOVJ. Zadar je, 31. oktobra, prvog dana svoje slobode, tučen od strane šest savezničkih bombardera. Pored razaranja već razorenog grada, ubijeni su i pripadnici jedinica NOVJ, kao i civili koji su inače, u proteklih 70 puta bombardovanog Zadra, mnogo stradali.

U jednoj depeši od 25. oktobra Štab 19. divizije izveštava Štab 8. korpusa:

»25. oktobra u 11.27 sati 4 engleska 'spitfajera' mitraljirali kod Žegara naša sanitetska kola i teže su ranili 3 ranjena druga i kapetana Colica. Za vreme akcije na Gračac, Englezi su bombardovali Ervenik, umes to Gračac. Redovito kada smo tražili bombardovanje, dolazilo je 5 dana kasnije, kada se situacija izmenila. Bombardovanje postaje suvišno. Na našem sektoru nismo imali koristi od avijacije, nego samo materijalnu i u ljudstvu štetu. Ovakvo bombardovanje ide u prilog neprijatelju. Molim vas da se avijaciji da zadatak isključivo kontrole ceste Šibenik - Drniš - Knin - Otarić - Srb. Na prostoru sev. Dalmacije bombardovati samo ono što mi tražimo i onoga dana kada je određeno. Veliki je revolt naših boraca na ovakve postupke.«²²¹

Komande 1. i 2. eskadrile su shvatale da potpuna operativna podređenost saveznicima prouzrokuje mnoge nevolje, te ističu svoj vrlo nepovoljan položaj:

»Nijedan let ne možemo da izvršimo bez odobrenja saveznika. U drugom pogledu slaba veza i slaba koordinacija između BAF-a i naših komandi očita je na svakom koraku. Radi toga moramo da izvršavamo zadatke koji su po našem mišljenju besmisleni. Ne znamo kakve su želje naših jedinica koje bi trebalo da potpomažemo. Ne znamo kakvi su rezultati našeg rada, ne dobivamo izveštaje o sudbini nestalih pilota, itd.«²²⁾

U nameri da se ispravi nedostatak uočen zbog nepoznavanja meteorološke situacije na terenu iznad kojeg dejstvuju, rukovodstvo 1. eskadrile predložilo je da se iz RAF-a ispišu tri meteorologa, koji raspolažu kompletnom opremom za meteorološku osmatračku stanicu, a koji se, međutim, nalaze u sastavu 281. vinga BAF-a.

Način komandovanja britanskog komandnog osoblja i ocena komandovanja i upotreba 1. eskadrile NOVJ od strane BAF-a daje potpunu sliku, kao i prikaz uslova koji su onemogućili sadejstvo na bolji način:

»Operativna komanda i izdavanje zadataka je bilo potpuno u rukama britanskih komandanata (komandant 281. Wing-a i komandant RAF Station Vis) prema naređenjima i obaveštenjima koje su oni dobijali od BAF-a.

Oni su naređivali sve pojedinosti, kao: cilj, broj aviona, vreme poletnja i način izvršenja zadataka, tj. sa bombama ili samo mitraljiranjem. Komandantu Prve eskadrile nije bilo dozvoljeno da vrši operacije po vlastitoj inicijativi.

Saradnja i veza sa jedinicama Jugoslovenske armije također je bila potpuno u rukama BAF. Vezu su održavali preko britanskih oficira za vezu pri štabovima naših jedinica. . .

--> Arhiv, reg. br. 11-9/2, kut. 523.

-> Iz izveštaja 1. eskadrile Štabu Vazduhoplovstva NOVJ, 24. decembra 1944, Zbornik, tom X, knj. I, dok. 177.

Mišljenja smo da eskadrila, kao ni čitav BAF, nije u dovoljnoj meri upotrebljena za direktnu saradnju i za pomaganje operacija Jugoslovenske armije. Veza između BAF-a i jedinica vojske nije bila dovoljno dobra.^{1)}*

I rukovodstvo 2. eskadrile NOVJ nailazilo je na iste probleme, navodeći da su operativna komanda i način izdavanja zadataka umnogome doprineli slaboj saradnji:

»Do neke uske i trajnije saradnje sa jedinicama naše armije nije dolazilo:

- 1) usled pomanjkanja sredstava za vezu;*
- 2) zato što je vezu sa BAF-om obavljalo britansko osoblje pri našim jedinicama, koje je prema obaveštenjima bilo prilično komotno tako da smo zadatke od njih primali ili prekasno, ili pak nikako;*
- 3) usled rezervisanosti sa kojom su neki naši komandanti posmatrali saradnju sa engleskom avijacijom, i*
- 4) usled potcenjivanja značaja i važnosti saradnje sa vazduhoplovstvom, koje su pokazivale neke komande.*

Suradnja, pak, i kada je bilo, bila je otežana nedovoljnim podacima o cilju i neprijatelju uopšte.¹⁻⁾

U vazduhoplovnoj podršci kninske operacije avijacija je dejstvovala po neprijateljevim garnizonima i koncentracijama trupa. Prilikom bombardovanja posade su retko dobijale tačno naznačen cilj, već su im zadaci dani uopšteni, na primer, da se bombarduje ceo grad, kao u slučaju sledećih mesta: Donji Lapac, Perušić, Ston, Gračac, Otrić, itd. Prilikom napada na komunikacije koje je koristio neprijatelj, uništavani su ciljevi: kompozicije vozova, motomehanizovane kolone, a rede mostovi, raskrsnice, itd. Većina zadataka u napadu na komunikacije izvršena je pod tzv. taktičkim izvidanjem.

Osim bombardovanja i napada na komunikacije, posade su, naročito iz 1. eskadrile, letele i u lovačkoj zaštiti aviona iz 2. eskadrile.

Piloti nisu znali za rezultate bombardovanja, s obzirom na to da su vršena u uslovima kada nije bila moguća tačna procena, koja je često bila i nesigurna. Ipak, rezultati su povremeno dostavljani s obzirom na to da su bili osmotreni od strane naših jedinica, kao u slučaju dobrog bombardovanja ciljeva u mestima: Vrlike, Donji Lapac, Gračac i Perušić.

Borbeni učinak u dejstvima po komunikacijama nije bio uvek veliki, s obzirom na to da su ciljevi uništavani u uslovima kada su se odista nalazili na njima. Ocenjeno je da je avijacija mogla da uništi daleko veći broj neprijateljevih ciljeva. Neprijatelj se kretao komunikacijama, većinom, noću, u uslovima niskih oblačnosti ili drugih nepovoljnih meteoroloških prilika. Kao veliki razlog manjem efektu, navodi se da su sve motomehanizovane kolone i koncentracije trupa bile branjene jakom protivavionskom artiljerijom, od čega su stradali i piloti i avioni. Prebaziranjem na ostrvo Vis sa italijanskog aerodroma Kane, odnosno držanje određenih detašmana na našem aerodromu, doprinelo je da piloti duže vreme provedu nad objektima dejstava, umesto ranijih letova preko Jadranskog mora i uvek sa dopunskim rezervoarima goriva, što je išlo na uštrb bojnog kompleta.

Kao jedan od opasnih protivnika u kninskoj operaciji bila je sve izraženija koncentracija protivavionskih oruđa, koja su se grupisala s obzi-

^{*)} Iz izveštaja 1. eskadrile Štabu Vazduhoplovstva JA od 19. maja 1945, Zbornik, tom X, knj. 2, dok. 197.

¹⁻⁾ Iz izveštaja 2. eskadrile Štabu Vazduhoplovstva JA od 30. maja 1945; Op. cit; dok. 206.

rom na koncentrisanje neprijateljevih snaga. Svi ciljevi su bili veoma jako branjeni.

Kninska operacija, izuzimajući prve dve etape operacija za oslobodjenje Dalmacije, odvijala se u veoma nepovoljnim meteorološkim uslovima koji su, bukvalno, onemogućavali pojavu avijacije nad objektima dejstava. Meteorološki podaci korišćeni su samo na osnovu sinoptičkih prognoza dobijenih na matičnom aerodromu.

Osim ovih poteškoća, piloti su nailazili i na druge. Avioni koji su bili u naoružanju 1. i 2. eskadrile²⁶⁷ pripadali su, donekle, već zastarelim tipovima, bar u odnosu na moderne tipove koji su bili u naoružanju ostalih skvadrona 281. vinga BAF ili drugih savezničkih vazduhoplovnih jedinica.

I stanja aerodroma nisu zadovoljavala osnovne potrebe. Kako su poletno-sletne staze imale neke manjkavosti, to je svako klizanje moglo da prouzrokuje lom aviona na letištu, koje je u kišnim danima bilo puno vode.

Uprkos brojnih poteškoća, od kojih i pogibija najboljih pilota, moral pilota naše avijacije bio je izvrstan.

Dejstva u kninskoj operaciji praktično su označila i sticanje prvih ratnih iskustava. Sa svakim letom, uprkos shvatanju da su u svakom zadatku mogli više da učine, sticana su potrebna taktička iskustva, koja će dobro doći u daljoj saradnji sa jedinicama 8. korpusa NOVJ, naročito prilikom izvođenja drugih dejstava i operacija.²⁷⁷ Napad je, najčešće, izvođen iz niskog leta, uprkos orografskom sklopu terena, s obzirom na to da je omogućavao maksimalno iznenađenje i precizno pogađanje, kao i napad iz obušavanja, pri čemu su odlučivali brzina i odlučnost u izvođenju napada.

Najveći borbeni učinak avijacija je ostvarila u vazduhoplovnoj pripremi kninske operacije, a manje tokom neposredne vatrene podrške, i to iz sledećih razloga: prvi, Štab 8. korpusa je detaljno razradio sadejstvo između potčinjenih jedinica (pešadija, tenkovi, artiljerija); drugo, u vremenu od 26. oktobra - 9. decembra avijacija je izvršila 39 borbenih zadataka, odnosno 131 avio-poletanje,²⁸¹ većinom ometanih nepovoljnom meteorološkom situacijom; treće, komanda BAF odbijala je da našu avijaciju češće upućuje na zadatke, podredila je opštoj potrebi da se neprijatelj neutrališe u širem rejonu (bilo uz pokušaj probijanja ili dobijanja pojačanja), i četvrto, BAF je svoje skvadrone, među njima i našu 1. i 2. eskadrilu NOVJ, koristio i prema vlastitom nađenju i nad drugim delovima Jugoslavije, na primer, za letove iznad Teslića i Sarajeva, Danilovgrada, severnog Jadrana, itd. kao i u kninskoj operaciji.

Ovo se naročito odnosilo na treću etapu vazduhoplovne podrške kada je neprijatelj praćen u odstupanju, s obzirom na njegovo usmerenje ka severu. Kontrolisan je i istok, s obzirom na to da je još ranije deo neprijateljevih snaga bio izvučen iz Dalmacije i prebačen na sremski front. Dak-

²⁶¹ »Spitfajer« (Supermarine Spitfire Vc) leteo je brzinom od 602 km/h do visine od 11.280 m; imao je 4 laka mitraljeza i 2 topa u krilima, kao i 2 bombe težine 113,5 kg. »Hariken« (Hawker Hurricane MK 11c) leteo je 520 km/h, do visine 11.000 metara, sa doletom od 640 km, imao je 2 topa, i 2 mitraljeza, a varijanta IV RP: 2 mitraljeza, 8 RZ od po 27,2 kg.

²⁷⁷ Mostarska, ličko-primorska i riječko-tršćanska; 1. i 2. eskadrila pružale su vazduhoplovnu podršku svim akcijama 8. korpusa NOVJ, odnosno 4. armije, kao i Mornarici NOVJ.

²⁸¹ Ili: od 26. oktobra - 4. decembra: 36 borbenih zadataka ili 119 avio-poletanja, a od 5 - 9. decembra: 3 ratna zadatka ili 12 avio-poletanja. U borbama za oslobodjenje Dalmacije,

1. i 2. eskadrila izvršile su: 62 ratna zadatka, ili 161 avio-poletanje. Detaljnije podatke o vrsti zadataka i rezultatima videti u Arhivu Vojnoistorijskog instituta, kut. 1450. sve reg. brojeve.

le, avijacija je izvršavala zadatke koji su daleko šire obuhvatali teritoriju Split - Šibenik - Knin - Sinj. Izostala je, međutim, neposredna vatrena podrška u kojoj bi avijacija, u ključnim momentima, pomogla slamanje spoljnih položaja oko Knina, koje je neprijatelj veoma dobro utvrdio.

U borbama za Knin komandni kadar 8. korpusa ocenio je da je doprinos 1. i 2. eskadrile NOVJ bio vrlo dragocen.

VAZDUHOPLOVNA PODRŠKA U MOSTARSKOJ OPERACIJI

U ovoj operaciji od avijacijskih jedinica učestvovala su:

- 1. eskadrila Narodnooslobodilačke vojske Jugoslavije (NOVJ), naoružana avionima »spitfajer«, britanske proizvodnje, koji su bazirali na aerodromu Vis;
- 2. eskadrila Narodnooslobodilačke vojske Jugoslavije (NOVJ), naoružana avionima »hariken«, koji su bazirali na aerodromu Kana (Italija) i jednim detašmanom na aerodromu Vis;
- 20. italijanska grupa 51. vinga BAF-a (Balcan Air Force - balkanske vazduhoplovne snage), naoružana avionima »spitfajer«, koja je dejstvovala takođe sa viškog aerodroma;
- 237. skadron 287. vinga BAF-a, naoružan avionima »spitfajer«, sa aerodroma Falkanora kraj Ankone,²⁹ i
- 1453. skadron 287. vinga BAF-a, takođe naoružanog avionima »spitfajer«, koji je isto tako dejstvovao sa aerodroma Falkanora.

Prema planu Štaba 8. korpusa NOVJ od 4. februara, mostarska operacija trebalo je, s otpočinjanjem dejstava 6. februara u 7 časova, da se odvija na sledeći način:

- glavne snage koje su činile 9. (sa juga) i 26. divizija NOVJ sa Artiljerijskom i Tenkovskom brigadom (sa zapada), uz podršku avijacije, napadaju Široki Brijeg, presecajući odstupnicu neprijatelju kod Knežpolja (sa severa) i sprečavaju intervenciju iz Mostara;
- napad na Mostar, posle pada Širokog Brijega, izvršiti kcentrično sa 19. divizijom NOVJ (ojačanom 12. brigadom 29. divizije), dejstvovati između Neretve i Mostarskog blata; 29. divizijom osloboditi Nevesinje, pa pravcem preko Blagaja za Mostar i Kljuna - Zimlje obuhvatiti Mostar s istočne strane i preseći neprijatelju odstupnicu, i
- 11. brigada 29. divizije na Prenju zatvara pravce Mostar - Konjic i Nevesinje - Konjic, a 3. brigada 26. divizije pravac Široki Brijeg - Rakitno.

U mostarskoj operaciji avijacija je učestvovala u: (a) vazduhoplovnoj pripremi (31. januar - 5. februar), (b) neposrednoj vazduhoplovnoj podršci (6—14. februar) i (c) u praćenju neprijateljske aktivnosti u odstupanju (15-17. februar).^{30*}

Vazduhoplovna priprema mostarske operacije praktično je otpočela 30. januara 1945. godine, odmah posle naređenja Vrhovnog štaba NOV i

^{-9*} »Pictorial History of the Mediterranean Air War«, SH. F. Shores, London. 1973.

^{-10*} O obimu učešća savezničke avijacije (broj letova, vrsta i broj zadataka, utrošak ubojnih sredstava i postignuti efekti) podaci još nisu detaljno istraženi, te se u ovom prilogu obrađuje učešće Vazduhoplovstva NOVJ, odnosno 1. i 2. eskadrile NOVJ.

POJ Štabu 8. korpusa da oslobodi Široki Brijeg, Mostar i Nevesinje, a odvijala se u vremenu od 31. januara - 6. februara.

U okviru vazduhoplovne pripreme avijacijske jedinice izvršavale su izviđačke zadatke i dejstva po objektima na zemlji (živa sila, komunikacije, borbena tehnika, kasarne, štabovi, uporišta, itd.).

Prvi ratni zadatak u ovoj operaciji izvršen je 31. januara, kada su dva odeljenja »harikena« iz 2. eskadrile NOVJ³¹⁾ izvršila napad na delove nemačkog 370. pešadijskog puka, 9. ustaške divizije (1. brdska i 9. pešadijska brigada) i »Crne legije«, stacionirane u Širokom Brijegu.

Istog dana, Štab 8. korpusa NOVJ pokrenuo je prema Širokom Brijegu i Mostaru 26. i 29. diviziju, kao i artiljerijsku i tenkovsku brigadu. Obe jedinice su prethodno iz rejonu Knina, Drniša i Zadra prebačene pomorskim i suvozemnim komunikacijama.

Prvog februara³²⁾ avijacija je (dva odeljenja »spitfajera« iz 1. i jedna šestorka »harikena« iz 2. eskadrile) izviđala komunikacije Široki Brijeg - Mostar i Mostar - Ljubuški, kao i neprijateljeve snage u Čitluku, Ljubuškom, Čapljini i Metkoviću. Uporedo sa izvidanjem, vršeno je i vatreno dejstvo po utvrđenim vojnim objektima u Ljubuškom i po samostanima u Širokom Brijegu i Humcu.

Izvidanje pomenutih komunikacija i mesta nastavljeno je 2. februara (četiri odeljenja), zatim 3. februara (dve šestorke sa aerodroma na Visu i jedna trojka sa aerodroma Kane), a 4. i 5. februara, pored izvidanja i vatrene dejstva po utvrđenim vojnim objektima u Širokom Brijegu i Čitluku, izvidan je i ceo rejon do Sarajeva.

S obzirom na to da je nepovoljna meteorološka situacija - magla se vemo od Mostara komunikacijom prema Sarajevu - sprečila prvu šestorku »harikena«, koja je sa viškog aerodroma poletela u 7.27, da leti do zadatih objekata, to je vođa ove grupe odlučio da se avioni vrata. S obzirom na to da su se upravo nalazili u rejonu dejstva, to su sa 24 rakete vazduh-zemlja tukli vojne ciljeve u Ljubuškom i Humcu.

Druga šestorka je poletela u 13.50, takode sa aerodroma na Visu. Ciljevi su se nalazili na komunikaciji Ljubuški - Mostar, kod Čitluka i u Širokom Brijegu. Zbog precizne protivavionske artiljerije dva aviona ove grupe bila su lako oštećena.

Treća šestorka »harikena« poletela je deset minuta ranije, u 13.40, ali sa aerodroma u Kani. Pedeset minuta kasnije, dok su kružili iznad Humca, sa jednog samostana otvorena je na njih snažna protivavionska vatra.

³¹⁾ Zadatak operacije br. 69: »Napasti nepr. štab, barake i skališta municije u Širokom Brijegu«; zadatak operacije br. 70 (avioni iz Italije, operisali sa Visa): »Napasti betonski sklop, verovatno bunker na Ciganskom Brdu!« Zbornik dokumenata NOR, tom X, knj. 1, dok. 221.

³²⁾ Izveštaj Komande 2. eskadrile NOVJ, operacija br. 26 (iz Italije, sa aerodroma Kana) glasi: »Sekcija sa vodom kap. Cenićem započela izvidanje u 14.40 čas. kod Širokog Brijega. Pronašli jedan kamion na putu južno od Mostara, koji je pogođen od mit. vatre. Nekoliko minuta kasnije opazili oko 50-100 neprijateljskih vojnika koji su se kretali cestom u južnom pravcu, počeli bežati u zaklon, ali su bili mitraljirani i nanosili im gubici. Zatim izvršili raketni napad na samostan u Humcu gde je po podacima Štab 118. nemačke divizije, postigli 8-9 direktnih pogodaka u zgradu, zgrada zapaljena i teško oštećena. Sleteli u Canne u 15.55 čas. Sekcija por. Majcena je započela izvidanje kod Ljubuškog u 14.45 čas. Nisu osmotrili nikakvo kretanje na putu Ljubuški - Mostar- Široki Brijeg, pa su napali samostan u Širokom Brijegu: 8 direktnih pogodaka u samostan, 4 u jednu zgradu blizu samostana. Velike vatre sa stubovima dima izbile posle napada i piloti izjavljuju da je samostan teško oštećen. Vreme je bilo lepo, sumaglica na moru na 3000 stopa«. Op. cit. dok. 226.

S obzirom na to da su 4. februara¹³¹ jedinice 9. divizije oslobodile Ljubuški, avijacija je izvidala i napadala neprijatelja pri njegovom povlačenju ka Mostaru. Sem izviđačkih zadataka, 5. februara, jedan par i četiri odeljenja, bombardovali su neprijateljska uporišta u samostanu i fabriku duvana u Širokom Brijegu, u kojima su se nalazili delovi »Crne legije« i nemačkog 370. pešadijskog puka.

Neposredna vazduhoplovna podrška mostarske operacije otpočela je 6. februara. Dva dana ranije, 4. februara, Štab 8. korpusa NOVJ razradio je plan operacije koji je, ukratko, sadržavao sledeće zadatke: napasti i osloboditi Široki Brijeg; napasti i osloboditi Mostar, uz presecanje odstupnice prema Sarajevu.

U skladu sa ovim planom bili su izdati i zadaci avijacije, pa su 4. februara jedinice 8. korpusa otpočele da nastupaju prema objektima i rejonima napada.

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

Prva etapa, avijacija je 6. februara izvršila četiri izlaza: prvo odeljenje »spitfajera« sa viškog aerodroma poletelo je u 7.10 sa zadatkom da bombarduje utvrđeni položaj u samostanu u Širokom Brijegu; druga četvorka je takođe bombardovala ciljeve u ovom mestu; u trećem izlazu, par aviona je izvršio taktičko izviđanje komunikacije Mostar - Široki Brijeg; u 7.05 takođe sa aerodroma na Visu potetela je i šestorka »harikena« iz 2. eskadrile NOVJ. Zadatak ove grupe bio je da pruža blisku vatrenu podršku jedinicama 8. korpusa koje su izvodile akcije u Širokom Brijegu. Samo u ovom, četvrtom izlazu 6. februara, šestorka »harikena« je ispalila 24 raketna zrna vazduh-zemlja i 950 mitraljeskih metaka. Rezultati su bili vrlo efikasni, s obzirom na to da je usled preciznog raketiranja pogoden protivtenkovski neprijateljski položaj, koji je dominirao u rejonu cilja.

Sedmog februara avijacija nije intenzivno letela: dva »spitfajera«, koja su poletela u 7 časova radi izviđanja vremena, javila su da je nad celim rejonom dejstava oblačnost 9/10, a da je donja baza oblaka nad Mostarom 300, a nad Širokim Brijegom 150 metara. Ipak, doneta je odluka da u

10.20 poleti jedna četvorka radi bombardovanja kasarne u Mostaru. Nad ciljem su se pojavila samo dva aviona, s obzirom na to da su se druga dva vratila zbog kvara koji je nastao posle poletanja.

Druga etapa, avijacija je dejstvovala 8, 9. i 10. februara.¹⁴¹ Osmog februara u tri izlaza nad ciljem su dejstvovala tri grupe »spitfajera«, odnosno 12 aviona; devetog - takođe u tri izlaza 10 »spitfajera«, a 10. februara, u četiri izlaza, 8 »spitfajera« i 7 »harikena«. Ova etapa karakteriše se velikim borbenim učinkom.

Treća etapa, avijacija je 13. februara u manjim grupama izvela 5 izlaza avionima »spitfajer« i jedan »harikena«.¹⁵⁷ Piloti 1. eskadrile tukli su železničku prugu Mostar - Sarajevo, bombardovali vojni cilj u Raštanima,

¹³¹ U izveštaju operacije br. 246. I. eskadrile NOVJ piše: »Svi pogoci u označene ciljeve. Posle bombardovanja 3 napada topovima i mitraljezima. Jaka 20 mm p.a. vatra. Voda dobio pogodak u stabilizator! Arhiva VII. reg. br. 8/54-4, k. 1450.

¹⁴¹ Od 10. februara, u jeku II etape, 2. eskadrila NOVJ počela je da koristi i aerodrom Prkos kod Zemunika, na kojem će, počev od 2. marta, stalno imati 12 aviona.

¹⁵⁷ Trinaestog februara 2. eskadrila je letela vrlo intenzivno, ukupno 14 avio-poletanja. Međutim, osim navedenog jednog izlaza 4 »harikena«, eskadrila je izvršavala zadatke u rejonu ostrva Krka, kraj rta Lošinj prema rtu Mrlera ispod Pule, kao i nad drugim severnim ostrvima.

Cimu, Kazanu i Iličima, a 14. februara, zbog uspešno izvođenih akcija na zemlji, sa jednim odeljenjem »spitfajera« izvidala je i bombardovala komunikaciju Mostar - Sarajevo, kao i ciljeve kod Rodoča i kote Hum.

Oslobađanjem Mostara, 14. februara do 19 časova, završena je i neposredna vazduhoplovna podrška našim snagama u mostarskoj operaciji.

U ovoj fazi operacije naše vazduhoplovne snage izvršile su ukupno 127 letova i utrošile 186 avio-bombi od 115 kg težine, 106 RZ raznog kalibra i 67.410 topovsko-mitraljeskih zrna (TMZ). Većina letova (99), sve bombe (186) i 58.000 TMZ odnosi se na 1. eskadrilu NOVJ, dok je ostalo: 28 letova, sva raketna zrna (106) i 9.410 TMZ izvela, odnosno utrošila 2. eskadrila.

Avijacija je nekoliko dana posle oslobodenja Mostara (6 letova 1. eskadrila i 2 leta 2. eskadrila) pratila neprijateljevo odstupanje. Kao što je poznato, deo nemačkih snaga koje su branile Mostar i okolna uporišta, povukao se ka Konjicu i Ivan-sedlu.

U vremenu od 15. do 17. februara (treći deo vazduhoplovne podrške u mostarskoj operaciji) avijacija je izvidala saobraćajne komunikacije Konjic - Sarajevo i severno od Sarajeva. Time se završava učešće avijacije u ovoj operaciji u kojoj su 1. i 2. eskadrila NOVJ izvršile ukupno 173 leta i utrošile 202 bombe, 225 RZ i 74.260 TMZ. Dalja dejstva naše avijacije odnose se na podršku jedinica 5. korpusa NOVJ koje su vodile uspešne borbe protiv nemačkog 21. brdskog korpusa i zloglasne 7. SS »Princ Eugen« divizije, kao i jedinicama 11. korpusa NOVJ u borbama za oslobodenje ostrva u severnom Jadranu.

Meteorološki uslovi bili su, uglavnom, povoljni za dejstva. Prilikom izvršavanja borbenih zadataka poteškoće su stvarali objekti, komunikacije i naseljena mesta koja su bila pokrivena snegom. Bilo je dana, međutim, kada avijacija uopšte nije mogla da poleti, kao 3. ili 7. februara, kada je oblačnost iznosila 9/10, dok je donja baza oblaka bila veoma niska, čak i ispod 150 metara. Zbog veoma slabe vidljivosti sa zadatka se, 12. februara, morala vratiti jedna šestorka »spitfajera« sa punim bojevim kompletom.

Objekti po kojima je avijacija dejstvovala u mostarskoj operaciji bili su: živa sila, komunikacije, utvrđeni objekti i zgrade; zatim saobraćajnice, železnički i automobilski saobraćaj; skladišta, štabovi i kasarne; artiljerijska uporišta i mitraljeska gnezda; rovovi, itd. Mostarski aerodrom nije bio objekat dejstava, s obzirom na to da na njemu nije bazirala neprijateljeva avijacija, kao i zbog čuvanja aerodromske infrastrukture i budućeg našeg korišćenja.

Iako rezultati dejstava nisu mogli da se sagledaju neposredno posle izvršenja zadataka, svi objekti su pronalazeni i po njima je dejstvovano po planu.

U rubrici »neprijateljski gubici«, koji su vođeni u operacijskim dnevnicima 1. i 2. eskadrile NOVJ, ukoliko nisu upisivani brojevi ili opisni pokazatelji, najčešće je stavljano da je cilj pogođen, a rezultati dejstava neosmotreni ili nepoznati.

Od svih akcija ističe se nekoliko: 9. februara, na primer, kada je na železničkoj stanici u Mostaru uništena kompozicija od 15 natovarenih vagona. O tome je 11. februara javio Obaveštajni odsek Štaba 8. korpusa NOVJ sledeće:

»Bombardovanjem Mostara od strane naših aviona pogođena je železnička stanica u momentu kada su se nalazili na stanici vagoni sa vojskom i oštećeno je i zapaljeno nekoliko kamiona koji su prevozili materijal za vojsku.«¹⁶¹

Prilikom bombardovanja ciljeva u Blagaju, 10. februara, samo jedan par aviona usmratio je 67 neprijateljevih vojnika. Prostorija Ljubuški - Široki Brijeg - Mostar tučena je više od 30 puta.

Iz mnogih neprijateljevih dokumenata, a naročito ustaško-domobranskih, bez obzira na njihovu pristrasnost, mogu da se sagledaju rezultati dejstava avijacije. U dnevnim izveštajima Stožera 9. ustaškog stajaćeg zdruga izneti su mnogi detalji. Tako, u dnevnom izveštaju za 2. februar, piše:

»U 7.30 neprijateljski zrakoplovi bacili 2 bombe u blizini stožera 2. bojne o.z. (Duvanjski odred). Od 14 do 15 sati avioni neprijateljskih zrakoplova ponovo napali Ljubuški i Humac, tukli strojničkom vatrom i bacili bombe da bi omogućili prelaz partizanima preko Trebižata.«¹⁷⁷

U dnevnom izveštaju za 3. februar ove ustaške komande, zapisano je:

»Oko 11.00 sati žestoko je mitraljiran i napadnut bombama Stožer zdruga u samostanu u Čitluku, zbog čega je Stožer oko 14.00 sati premešten u kulu u samom Čitluku.«¹⁸¹

I u izveštajima Glavnog stožera ministarstva oružanih snaga, tzv. NDH, zabeležene su sve akcije naše avijacije.

Pored materijalnih efekata, moralni je, takođe, bio veoma značajan. O tome je, izmeđuostalog, pisao i Štab 26. divizije u izveštajima o borbama za oslobođenje Širokog Brijega:

»Pojava avijacije uveliko je podigla moral kod boraca. Njeno dejstvo je bilo dosta efikasno!«¹⁹⁷

Prilikom izvršavanja ratnih zadataka objekti su bili branjeni protivavionskom artiljerijom od 20 i 40 mm, pa je dolazilo do oštećenja aviona. Pri bombardovanju ciljeva u Širokom Brijegu, 4. februara, vođa odeljenja je dobio direktan pogodak u stabilizator aviona, pa je pri povratku na aerodrom morao prinudno da sleti. Zbog preciznog gađanja piloti su izvršavali zadatke i na visinama ispod dozvoljene, tako da je od sopstvene eksplozije oštećeno pet aviona. Četiri aviona su morala da se vrata sa zadatka zbog kvarova u motorskoj instalaciji, dok su dva, pošto su pogođeni, izgubljena, ali su piloti ostali živi.

Pored zadataka u mostarskoj operaciji, naše dve avijacijske jedinice izvršavale su i druge letove.⁴⁰⁷ Na primer, u okviru vazduhoplovne podrške jedinicama 5. i 11. korpusa NOVJ; zatim, traženje neprijateljevih plovnih objekata u podgorskom kanalu; traganje i spasavanje nestalih savezničkih posada; dejstva po ostrvima u sevemom Jadranu, itd.

Prilikom izvršavanja zadataka jedan od glavnih problema, koji se odmah pokazao, bilo je pitanje saradnje između avijacije i naših snaga. Kao što je poznato, u Kazerti je, avgusta 1944, razrađen zajednički plan saradnje savezničke avijacije i NOVJ. Štabovi naših jedinica, među njima i 8. korpus, koji je izveo mostarsku operaciju, zahtevale za dejstva avijacije RAF (Royal Air Force - Britansko ratno vazduhoplovstvo) slali su preko savezničkih oficira za vezu. Razume se, to je znatno otežavalo rad.

¹⁶¹ Operacijski dnevnik Štaba 8. korpusa NOVJ. Arhiv VII.

¹⁷⁷ Zbornik dokumenata NOR. tom IV, knjiga 33. dok. 165.

¹⁸¹ Ibid. dok. 167.

¹⁹⁷ Operacijski dnevnik Štaba 8. korpusa NOVJ.

< ⁴⁰¹ Detaljnije o ovome videti operacijske dnevnik I. i 2. eskadrile NOVJ u Zborniku dokumenta NOR. tom X, knj. I.

Komanda 1. eskadrile NOVJ je, još 1. februara 1945, istakla potrebu tešnje saradnje. O tome ima više podataka u obaveštenjima koja je Štab Mornarice NOVJ, 3. februara, uputio ovoj eskadrili. U njemu se, između ostalog, iznosi da svoje zahteve za dejstva avijacije Štab Mornarice šalje preko sopstvene radio-stanice na Visu, kao i da bi preko nje jedinice 2. i 8. korpusa NOVJ mogle ubuduće da dostavljaju sve depeše u kojima se zahteva brzo angažovanje avijacije.

Ocenjujući bitku kod Mostara, Štab 8. korpusa je u izveštaju Vrhovnom štabu 25. februara, između ostalog, naveo i neke elemente međusobne saradnje:

»U toku bitke za Mostar pokazalo se da je saradnja između pojedinih rodova vojske bila dobra, no još uvijek ne na poželjnoj visini..

Prilikom sadejstva avijacije i pešadije, štabovi divizija nisu shvatili da svako traženje lučenja neprijateljskih ciljeva treba da sadrži potrebne podatke bez kojih avijacija ne može pristupiti zadatku."*

Zbog nedovoljne koordinacije dejstava između avijacije i jedinica na zemlji, 6. februara je jedno odeljenje iz drugog izlaza, koje je upućeno da bombarduje Široki Brijeg, moralo da bude opozvano sa zadatka, a sav ubojni materijal (bombe) bačen u more. Vazduhoplovci nisu znali dostignutu liniju naših jedinica na zemlji, pa je u 10,30, tj. 1 čas i 30 minuta po sletanju opozvanog odeljenja, jedan par poslat u taktičko izviđanje komunikacije Široki Brijeg - Mostar. Po povratku sa zadatka, posade su podnele sledeći izveštaj:

»Osmotrena jaka neprijateljska vatra iz Širokog Brijega u pravcu naših položaja. Neprijateljskih kretanja nije bilo.«⁴²⁾

O dejstvima 6. februara, u izveštaju o saradnji na sektoru Mostar, pored ostalog, piše:

»Toga dana ujutro BAF je naredio da napadnemo Široki Brijeg, Knežpolje i komunikaciju prema Mostaru. U 07.45 časova prvih 12 (osam naših i četiri engleska) aviona izvršilo je napad na Široki Brijeg. U 08.15 primljena je vaša depeša da se u toku dana ne smije napadati Široki Brijeg. U zadnji čas smo uspjeli da vratimo preko radiotelefonijske druge talas aviona i prekinemo daljnje operacije.

Sem pomenutog slučaja, koji se desio 6. februara, još u dva maha došlo je do nesporazuma. Komanda 1. eskadrile je 7. februara od Štaba 8. korpusa primila dve depeše:

»5. februara vaši avioni mitraljirali naše jedinice južno od Čitluka. Zapalili jedan teretni i jedan putnički automobil. Mitraljirali položaj naše XII brigade jugoistočno od Širokog Brijega. 7. februara naši avioni napali dva puta štab brigade u Čitluku. Molim skrenite pažnju drugovima da rade tačno po uputstvima i traženjima 8. korpusa.«⁴³⁾

Posle sprovedene istrage utvrđeno je da ove propuste nisu učinili naši piloti. Petog februara naša avijacija nije dejstvovala kod Čitluka, ali su u dva izlaza dve petorke i jedno odeljenje bombardovali fabriku duvana i neke zgrade s obzirom na to da na komunikaciji Mostar - Široki Brijeg,

*⁴¹⁾ Operacijski dnevnik Štaba 8. korpusa NOVJ, Arhiv VII.

⁴²⁾ Zbornik, tom X, knj. I, dok. 241.

⁴³⁾ Izveštaj Komande 1. eskadrile NOVJ od 20. februara 1945. Štabu 8. korpusa NOVJ o uočenim slabostima sadejstva avijacije i kopnenih snaga u mostarskoj operaciji i predlozi za uspešniju saradnju u narednim borbenim dejstvima. Arhiv VII, ree. br. 16/2. k. 1460 B.

⁴⁴⁾ Ibid.

što je bio zadatak, nisu uočeni ciljevi. Tom prilikom bilo je više direktnih pogodaka po okolnim kućama i barakama fabrike duvana.

Komanda 1. eskadrile ističe da svi piloti odriču da su izvršili navedene napade, ali se pretpostavlja mogućnost greške u navigaciji, pa i u nedisciplini pilota. Istog dana kada su primljene depeše, od Štaba 8. korpusa zatraženo je šire obrazloženje i detaljniji podaci o tačnom vremenu napada, broju aviona, oznakama, tipu aviona, itd. ali odgovor nije dobijen. Štab 8. korpusa nije mogao da dostavi ove podatke, pa je u izveštaju Komande 1. eskadrile, navedeno:

»Na osnovu ovih depeša proveli smo istragu među pilotima obe eskadrile. Rezultat istrage je bio, da naši avioni nisu napadali naše kolone, automobile niti štab brigade, a što se vidi iz sledećeg:

1) Pri polasku na zadatke piloti dobivaju tačno određene zadatke - ciljeve. Iz priloženog pregleda vidi se da nije naređen napad na mesta navedena u gornjim depešama. Napominjemo da je već 4. februara pilotima izričito bilo naređeno da napadaju na putu Mostar - Široki Brijeg.

2) Svi piloti odriču da su izvršili gore navedene napade.

Postoji vjerovatnoća da su te napade izvršili saveznički avioni (u prvom redu neka od italijanskih eskadrila, u sastavu RAF-a). Zato smo upozorili saveznike na taj slučaj, i preporučili im da ne napadaju ciljeve u neposrednoj blizini fronta.

Ovo gledište potvrđuje slučaj koji se desio 6. februara.«⁴⁵

Komanda 1. eskadrile, napominje dalje, želi da se ovaj slučaj raščisti, kako bi se izvukle pouke za budući rad, kao i da bi odugovlačenje, ili nezvanično prepričavanje, bez sumnje delovalo štetno u svakom pogledu.

Iskustva u zajedničkim akcijama u mostarskoj operaciji pokazala su rukovodstvu 1. i 2. eskadrile NOVJ, još u toku samih dejstava, da je potrebno preduzeti neke izmene. Između ostalih, one se odnose na sledeće: prvo, naše avijacijske jedinice dobile su potpunu slobodu od RAF⁴⁶¹ za koordinaciju sa našim trupama i po vlastitom nahodjenju; drugo, uspostavljena je direktna radio-veza, koja se pokazala daleko efikasnijom od prethodne, kada se kontaktiralo preko radio-veze RAF-a; treće, detaljnije poznavanje terena, savesnost, kao i veće zalaganje naših pilota, garantuje bolje izvršavanje zadataka, nego što je slučaj, kako piše u ovom delu izveštaja »sa savezničkim eskadrilama, a naročito italijanske eskadrile u sastavu RAF.«

Zbog svega rečenog, rukovodstvo naših avijacijskih jedinica u »Predlogu za budući rad« i u »Mogućnostima dobivanja pomoći vazduhoplovstva«, predlaže:

a) Štab 8. korpusa da se po mogućstvu poveže i organizuje radio-vezu između naše stanice i 2, 5. i 10. korpusa.

b) Zahtjeve za akcije vazduhoplovstva u neposrednoj blizini fronta i u slučaju za specijalne akcije, gdje je potrebna pažnja, savesnost i dobro poznavanje terena, dostavljali prvenstveno našim eskadrilama.

⁴⁵ Ibid, deo »Slučaj napada naših aviona na naše jedinice«.

⁴⁶¹ 1. i 2. eskadrila NOVJ formirane su od našeg ljudstva i bile su u sastavu RAF-a, prema njihovim normama. Pripadale su formacijski 231. vingu BAF-a, pod nazivom 352. i 351. Yugoslav lighter-bomber Squadron (lovačko-bombarderski skvadron; skvadron je ojačana eskadrila). Prilikom formiranja 22. aprila, odnosno 1. jula 1944. u Africi, ljudstvo je položilo zakletvu maršalu Titu. imalo je jugoslovenske oznake na avionima i uniformama, svoj rukovodeći sastav, itd. Jedna od klauzula ranijih sporazuma između Vrhovnog štaba NOV i POJ i savezničkih komandi, precizirala je da jugoslovenske eskadrile dejstvuju samo nad našom teritorijom.

c) *Od saveznika tražiti izvršenje akcija u pozadini neprijateljskog fronta i u slučaju kada je potreban jači bombarderski napad.«³¹⁾*

S obzirom na to da je konstatovano da dostavljeni uput za saradnju nije dovoljno proučen, greške su bile sledeće: prva, vremenski podaci nisu uredno, niti redovno javljani; druga, podaci o ciljevima su često bili nepotpuni,⁴⁸⁾ i treća, zbog brže dinamike dejstava, avijaciji nisu pravovremeno dostavljene izmene o napredovanju naših jedinica i zauzetim objektima ili rejonima.

Radi daljih sadejstava i koordinacije, Štabu 8. korpusa upućena je jedna radio-stanica. U priloženom uputstvu se predlaže i mesto na koje treba postaviti radio-stanicu, radi efikasnije veze sa avionima. U delu u kome se govori o navođenju, pored ostalog, piše:

»Radio-telegrafskim putem zatražiti da u određeno vreme bude izvestan broj aviona nad bojištem. Cilj koji će avioni tući određiće se radio-telefonskim putem od strane komandanta koji rukovodi operacijama.

Primer: 'Imate iznad mostarske zone četiri aviona (koji vam stoje na raspoloženju). Naše su linije Buna - Blagaj - Podvelež, itd. Naređenje avionima: tucite puteve koji vode od Blagaja - Buna - Podveleža, itd. ka Mostaru. Ili: kružite iznad naših i neprijateljevih položaja, dok mi vršimo napad'.

*Vodite računa o promeni zadataka u vazduhu i ne služiti se koordinatama za označavanje ciljeva. Piloti - lovci vrlo teško pronalaze ciljeve sitne razmere na sekciji pomoću koordinata, jer je njihova komocija u pilotskom sedištu vrlo skućena. Također voditi računa da naš lovački avion ostaje u vazduhu oko 2.20 časova, te prema tome, ne držati ih dugo iznad bojišta.«^{*1)}*

Ovaj mali priručnik, kako su ga piloti nazvali, praktično predstavlja i prvi uput vazduhoplovnom oficiru za navođenje (VON) pripremljenog u toku narodnooslobodilačkog rata.

Vazduhoplovna podrška u mostarskoj operaciji dobila je isključivi karakter neposredne vatrene podrške, jer je avijacija dejstvovala po živoj sili, saobraćajnicama, neprijateljskim garnizonima, kasarnama, štabovima, rezervama, itd. Izvodena je po zahtevima Vrhovnog štaba, a prema planu dejstava BAF.

Učešćem u mostarskoj operaciji došlo se do dragocenih iskustava u zajedničkim akcijama. Obe strane su shvatile da su osnovni preduslovi za uspešnu saradnju da jedinice kopnene vojske dobro poznaju taktiku borbe, taktičko-tehničke osobine aviona, naoružanje, način održavanja veze, navođenje, itd., odnosno sastav i taktiku borbe, naročito na izraženim orografskim terenima, jedinica kojima se pruža neposredna vazduhoplovna podrška itd.

Rezultati dejstava i neke inicijative komande 1. eskadrile NOVJ u vezi sa uspostavljanjem boljih veza sa sadejstvjućim jedinicama, doveli su do toga da 1. i 2. eskadrila od RAF-a dobiju potpunu slobodu u sadejstvu sa 8. korpusom NOVJ. Tokom dejstava ističe se vidno zalaganje posada, što je doprinelo efikasnom borbenom učinku.

Težište dejstava avijacije prenošeno je shodno napredovanju jedinica 8. korpusa Narodnooslobodilačke vojske.

⁴⁷⁾ Zbornik, tom X, knj. I, dok. 272.

⁴⁸⁾ Komanda 1. eskadrile je jednu dobijenu depešu Č. J. od 8. februara: »Tokom 8. februara u Mostaru tucite sve ulice! ovako komentarisala: »Napadnite 8. februara, u 13.00 časova u Mostaru ustaški štab u Franjevačkom samostanu; njemački štab u hotelu 'Neretva', ili kasarnu preko puta duhanske stanice (fabrika) i dodati koordinate ciljeva!«

⁴⁹⁾ Arhiv VII. reg. br. 15/2. kut. 1460-B.

VAZDUHOPLOVNA PODRŠKA 2. JUGO SLOVENSKOJ ARMII

U februaru i martu 1945. jedinice 2. jugoslovenske armije su vodile teške borbe protiv nemačke 22. divizije iz 34. armijskog korpusa. Ove borbe su vođene u periodu od 31. januara - 26. marta, dok je vazduhoplovna podrška, koju su pružale jedinice naših vazduhoplovnih divizija, izvođena u tri etape.

Prva etapa obuhvata period od 31. januara - 14. februara. Glavni ciljevi avijacije su bili: uništavanje žive sile i tehnike opkoljenog neprijatelja u rejonu: Vlasenica - Srebrenica - Ljubovija - Drinjača - Sopotnik - Nova Kasaba. U ovom rejonu delovi nemačke 22. divizije su uspeli da drže sve glavne komunikacije.

Prvi zadatak u ovoj etapi su dejstva avijacije po neprijateljevoj koloni koja se kretala komunikacijom Nova Kasaba - Drinjača. Zadatak je uspešno izvršen, a kolona sastavljena od žive sile i 100 vozila, koja se ovom komunikacijom probijala ka Bijeljini, - potpuno uništena.

Dejstva po nemačkoj 22. diviziji nastavljena su i 1. februara kada su jedanaest »11-2« izvršila 24 a/p. Avijacija je dejstvovala po istoj komunikaciji. Četvrtog februara avijacija je podržavala dejstva jedinica 2. armije protiv nemačke 104. lovačke divizije u rejonu Bijeljina.

Uz vazduhoplovnu podršku, u odsudnim borbama 17. i 27. divizija uspele su da, 9. februara, razbiju nemačku 22. diviziju na odseku između r. Kamenica i r. Jošanica na komunikaciji Vlasenica - Zvomik. Tom prilikom uništeno je: 15 automobila i osam kola sa ljudstvom i opremom, a učutkana dva topa poljske i tri topa PAA. Potpomognute dejstvom avijacije, jedinice 2. armije uspele su da, 11. februara, izvrše rasecanje nemačke 22. divizije između ušća r. Kamenice i sela Šamani, a da, 13. februara, nanesu osetne gubitke neprijatelju kod Kozluka i Šepka.

Druga etapa obuhvata period od 14-18. februara. Tada je avijacija dejstvovala po opkoljenim neprijateljevim trupama u rejonu Novo Selo - Zvomik - Jadran - s. Čelopek, a 15. februara po delovima jedinica 22. divizije i 734. puka koji je iz Bijeljine nadirao ka Kozluku.

Dejstva avijacije su bila naročito efikasna u napadima na motomehanizovane kolone. U izveštaju Štaba Južne operativne grupe NOVJ, od 17. februara, o borbama u dolini r. Drina, odnosno uspešnim dejstvima avijacije, između ostalog, stoji:

Naša avijacija je vrlo uspešno sadejstvovala u svim ovim borbama, nanoseći neprijatelju velike gubitke, naročito u motorizaciji.⁵⁰¹

Toga dana su borbena dejstva avijacije bila veoma uspešna: uništeno je 65 automobila i 14 kola sa opremom i materijalom, tri topa brdske artiljerije, oštećen je most na r. Savi kod Brčkog, izazvano sedam požara u koloni automobila i izbačeno iz stroja 70 neprijateljevih vojnika.

Treća etapa je vremenski najduža i obuhvata period od 19. februara do 26. marta, odnosno do otpočinjanja priprema za dejstva i proboj sremskog fronta. Naročito intenzivna dejstva avijacije bila su u vremenu od 19-25. februara, s obzirom da je 22. divizija uspela da se probije preko Zvomika i da se 18/19. februara, kod s. Šepak, spoji sa 734 pukom. Zbog toga probijanja avijacija je dejstvovala u rejonima: Bijeljina i Brčko i po komunikacijama Janja - Bijeljina - Brčko.

⁵⁰> Arhiva Vojnoistorijskog instituta, kut. br. 21 A, reg. br. 19/1.

Intenzitet dejstva avijacije u zoni 2. armije opao je u martu, s obzirom da je u vremenu od 6-21. marta težište podrške preneto na jedinice 3. armije, koje su vodile borbe na dravskom mostobranu.

U periodu od 20. marta kada su otpočele završne operacije, avijacija je dejstvovala u rejonima Bijeljina, Brčko i Janja i po ciljevima koji su se nalazili ispred fronta 1. i 3. armije. Tako je, 3. marta avijacija dejstvovala po nemačkim i ustaškim snagama u rejonu Brčko - Bijeljina - Tovamik - Vinkovci - Osijek, a 4. i 5. marta na pravcu od Brčkog do Donjeg Miholjca.

VA ZD UHO P LO VN A PODRŠKA 3. JUGOSLO VENSKOJ ARMIJI

Neprijateljeve snage uspostavile su dravski mostobran kod Valpova i Donjeg Miholjca u sklopu plana nemačke ofanzive grupe armija JUG kod Blatnog jezera.⁵¹⁾ Cilj ove ofanzive (6-22. marta) bio je da se 3. ukrajinski front odbaci nazad na r. Dunav. Njegovo levo krilo trebalo je da napadnu nemačke jedinice iz 91. armijskog korpusa koje bi, iz Jugoslavije, forsirale r. Dravu i prešle na levu obalu. Tako im je 5/6. marta uspelo da kod Valpova prošire mostobran do 8 km, sa dubinom od 6-8, a kod Donjeg Miholjca dublje do 10 km.

Borbe na dravskom mostobranu jedinice naše 3. armije izvodile su od 6-21. marta, uz vazduhoplovnu podršku avijacije Grupe vazduhoplovnih divizija.

Avijacijski pukovi izvršili su u ovom periodu aerodromski manevar i bazirali na aerodromima:

- u Novom Sadu: Štab GVD i Štab 42. divizije, 422. i 111. puk;
- u Rumi: Štab 11. divizije i 423. puk - do 10. marta, a posle toga u Gospodincima;
- u Bačkom Brestovcu: 421. puk;
- u Nadalju: 112. i 113. puk.

Prvi zadaci u okviru vazduhoplovne podrške 3. armije u borbama na dravskom mostobranu svodili su se pretežno na izviđačke letove, iznad rejonu r. Drava od Osijeka, uzvodno do Donjeg Miholjca.

Dejstvo avijacije 6. marta bilo je intenzivno po komunikacijama koje su izvodile prema Osijeku, Valpovu i Donjem Miholjcu, a naročito na prilazima na r. Drava koje su forsirale snage nemačkog 91. armijskog korpusa. O efikasnosti ovih dejstava avijacije, u Operativnom izveštaju Štaba 3. armije, između ostalog, stoji:

»Naša avijacija u većim formacijama učestvovala je u borbi, naročito na dravskom području D. Miholjac, tukući neprijateljske prelaze.

U toku dana naša avijacija bombardovala je i mitraljirala obe obale Drave u rejonu mostobrana, kao i prelaze, no nije došlo do tešnjeg njenog sadejstva sa našim jedinicama prve linije.«⁵²⁾

⁵¹⁾ Za podršku ove ofanzive Nemci su upotrebili 1000 aviona svoje 4. vazduhoplovne flote, a isto toliko aviona imala je i sovjetska 17. vazduhoplovna armija 2. ukrajinskog fronta. Avioni 4. flote pojavljivali su se i na jugoslovenskom delu fronta, što je uslovalo da jurišni pukovi budu u lovačkoj pratnji - Z. Ulepić: »Ratno vazduhoplovstvo u drugom svetskom ratu«, Beograd, 1974.

⁵²⁾ Izveštaj od 11. marta. Arhiva VII. kut. 21. A. reg. br. 24/1.

Dejstva su nastavljena 7. marta, kada je avijacija mitraljirala i bombardovala živu silu i tehniku u rejonima: Donji Miholjac. Petrijevcu, kota 93. i prelaze preko r. Drave severoistočno od Miholjca.

Osmog marta nepovoljni meteorološki uslovi omeli su avijaciju da nastavi dejstva. Sutradan, iako je 11. nemačka divizija zauzela Baranjsko Petrovo Selo na valpovačkom mostobranu, avijacija je dejstvovala nanevši neprijatelju teže gubitke u živoj sili i tehnici.

Desetog marta dejstva avijacije se nastavljaju još boljim rezultatima od prethodnog dana.

Trinaestog marta zbog nedostatka benzina letovi su bili ograničeni. Ipak, pružena je uspešna podrška 16. diviziji 3. armije koja je kod Majške Međe vodila borbu protiv delova 11. nemačke poljske divizije.

U želji da olakša položaj svojih grupa na donjomiholjačkom mostobranu, neprijatelj je preduzeo ofanzivna dejstva 17. marta na valpovačkom mostobranu kod s. Torjanci. Osamnaestog marta avijacija je izvršila 103 a/p, a idućeg dana, 19. marta intenzivno je napadala ciljeve u rejonima Donji Miholjac - Valpovo - Belišće - Repnjak - Novi Bezdán - Bolman

- Nard. Time su omogućene pripreme jedinica 3. jugoslovenske armije i sovjetskog 133. streljačkog korpusa u cilju likvidacije mostobrana kod Donjeg Miholjca.

Posle mostobrana kod Donjeg Miholjca, likvidiran je, 21. marta, i valpovački. Toga dana avijacija je izvršila 103 a/p. Jedinice 3. armije krenule su u gonjenje delova neprijatelja koji se povlačio sa mostobrana, i 22. marta izbile na levu obalu r. Drave. Posle toga je avijacija, sve do 26. marta, nastavila da izviđa neprijatelja koji je odstupao.

U izveštaju Operativnom štabu GVD, od 24. marta, ističe se:

»Prilikom izvođenja operacija na dravskom mostobranu, na severnoj obali Drave - severno od Valpova, u cilju konačne likvidacije mostobrana i prebacivanja neprijatelja na južnu obalu Drave, naša avijacija je potpuno koordinirala svoj rad sa trupama na zemlji i uspešno je pomagala za sve vreme operacija borbu i rad naših jedinica.

Naša avijacija je vršila veoma veliko dejstvo po neprijatelju: mitraljirajući i bombardujući neprijateljske položaje, kolone i komunikacije, slagališta, itd. pri čemu su uvek prouzrokovani požari i rušenja.

Zajednička i uspešna saradnja svih rodova oružja, prilikom izvođenja operacija na dravskom mostobranu, pešadije i najmodernije artiljerije (kacuša) avijacije i drugih ratnih tehničkih sredstava umnogome je doprinela da se neprijatelju nanesu teški gubici i brzo likvidira mostobran, a naši mladi hrabri borci da se upoznaju sa tehnikom savremenog ratovanja.«⁵⁴¹

Podatke o rezultatima dejstva naše avijacije nalazimo i u ustaško-domobranskim dokumentima. Tako u izveštaju Glavnog stožera Ministarstva oružanih snaga NDH stoji:⁵⁴¹

»7. III nepr. zrakoplovi bombardirali su D. Miholjac. Pojednosti nisu poznate.

⁵⁴¹) Zbornik dokumenata NOR, tom X. knjiga 2. dok. 66.

⁵⁴¹) Sva ustaško-domobranska dokumenta koja se navode korišćena su iz Zbornika dokumenata NOR, tom. IV. knj. 34. dok. 180-203.

Š T A B
III JUGOSLOVENSKE ARMIIJE
Br.135
dana 24. marta 1945. godine

OPERATIVNOM ŠTABU GRUPE VAZDUHOPLOVNIH DIVIZIJA

Za vreme izvođenja operacija na Dravskom mostobranu severno od Valspova u vremenu od 6. do 22. marta 1945. godine, uzela je vidnog učešća naša avijacija koja je svojim uspešnim dejstvom veoma mnogo doprinela da se spreči dalje neprijateljsko nadiranje i potpuno razbije neprijateljski mostobran, a desetkovani neprijatelj prebaci natrag preko Drave.

Vešni hrabri avijatičari izvršavali su sve zadatke, ne prezaajući ni od kakve opasnosti bez obzira na neprijateljsku protivavionsku odbranu, a nekoliko od njih su za vreme izvršenja zadataka i herojski poginuli.

Sadejstvo avijacije sa našim jedinicama bilo je vrlo efikasno; pored stvarnih rezultata demoralisalo je neprijateljsku odbranu, dok je sa druge strane našim borcima uzdizalo borbeni moral. Ovo je utoliko važnije, što je to bila prva prilika da naši mladi borci i rukovodioci jurišaju na neprijatelja uz stalnu podršku iz vazduha.

U ime boraca i rukovodilaca III Jugoslovenske armije, izražavamo svoju zahvalnost i priznanje svima avijatičarima-učesnicima u bici za uništenje neprijateljskog mostobrana na Dravi, i vama lično, sa željom da i dalje produžite vaš slavan put u zajedničkoj koordinaciji sa ostalim rodovima vojske do konačnog uništenja morskog neprijatelja, Hitlerove Nemačke i fašizma uopšte.

Slava palim avijatičarima.

Smrt fašizmu - Sloboda narodu!

Pečelnik štaba
Pukovnik
Vuk. Subotić, s.r.

K O M A N D A N T
General-Logtman,
Kosta Nađ, s.r.

Pohvata štabu 3. JA Grupe vazduhoplovnih divizija u vreme operacija na dravskom mostobranu

Živahna nepr. zrakoplovna djelatnost na Srijemskom odsjeku. Bombama i strojničkom vatrom napadnuti su Vukovar i Vrpolje.

8. III nepr. zrakoplovi napali su Petrijevce (12 km. s. z. Osijeka). Više kuća je oštećeno.

18. III 16 nepr. zrakoplova napalo je Osijek bombama i strojničkom vatrom. Pogodeni su gornji grad i zapadni kolodvor. Ima štete i žrtava.

19. III 9. nepr. zrakoplova napali su bombama i strojničkom vatrom SI. Brod i mostove na Savi. Želj. most je srušen, a drveni oštećen. Istog dana 57. nepr. zrakoplova napalo je u četiri vala bombama srednje težine kod Donjeg Miholjca.

Po direktivi Generalštaba JA, od 9. aprila, o prelasku u opštu ofanzivu za oslobodenje zemlje, 2. armija i Sarajevska operativna grupa dobili su zadatak da likvidiraju sva uporišta u dolini r. Bosna do Bosanskog Broda i Dervente. Avijacija je naročito uspešno dejstvovala po železničkom saobraćaju i železničkim stanicama Rudanka kod Doboja, Blažuj kod Sarajeva i Komarica, između Dervente i Doboja, koje su bile teško oštećene. Posle 6. aprila, kada je oslobođeno Sarajevo, avijacija iz sastava GVD dejstvovala je po ostalim železničkim objektima u dolini r. Bosna.

Jedinice Južne operativne grupe 1. armije, uz pomoć avijacije, 7. aprila oslobodile su Brčko, Visoko i Gračanicu. Dejstva avijacije bila su usmerena po živoj sili i tehnici u rejonu Derventa, Modriča i Doboja i u pružanju vazduhoplovne podrške Sarajevskoj operativnoj grupi i jedinicama 2. armije za oslobodenje istočne Bosne.

VAZDUHOPLOVNA PODRŠKA U PROBOJU SREMSKOG FRONTA

Sremski front je za neprijatelja imao dvostruki značaj: prvi da se završi savsko-panonski pravac i time spreči prodor u jugoistočne oblasti Rajha i, drugi, da se, sprečavanjem pristupa Slavonskom Brodu, omogući nesmetano izvlačenje svojih snaga iz Bosne, komunikacijama na sever.

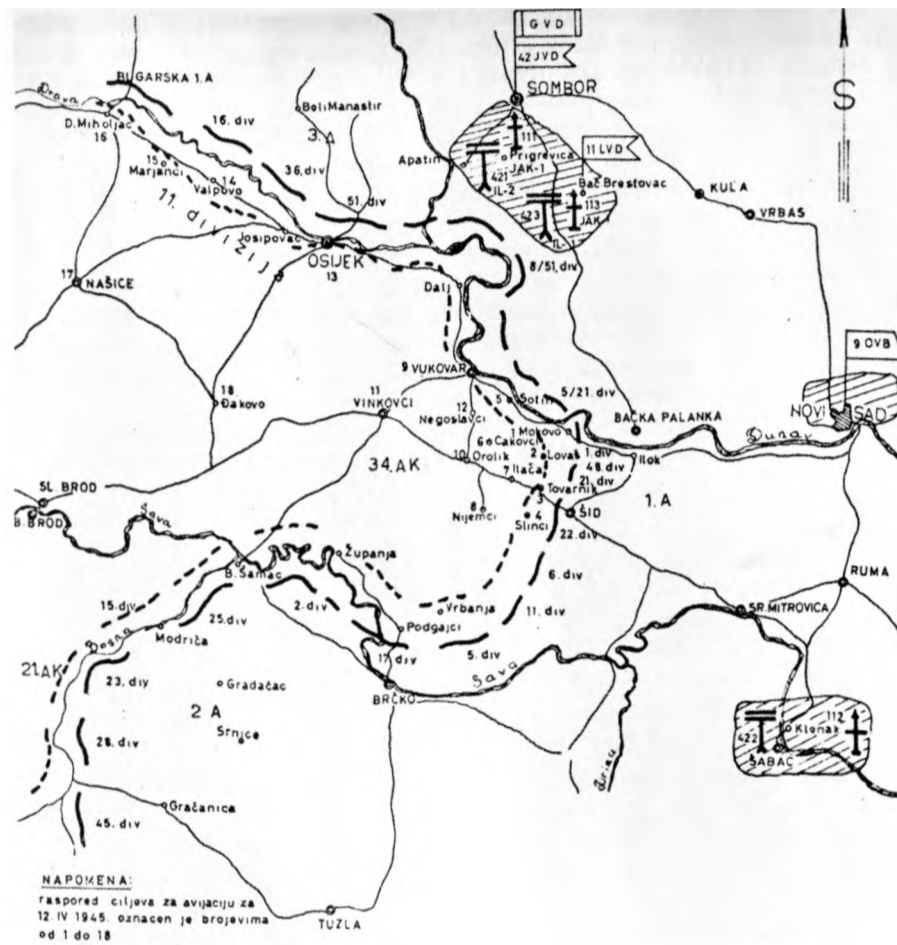
Vazduhoplovnu podršku na sremskom frontu pružale su jedinice GVD u vazduhoplovnoj pripremi operacije od 26. marta do 9. aprila i u neposrednoj vatrenoj podršci proboja od 12-14. aprila.

Prva etapa vazduhoplovne pripreme proboja sremskog fronta trajala je od 26. marta do 9. aprila. Tada je avijacija izvršavala izviđačke zadatke u rejonima Brčko, Županja, Bosanski Samac, Modriča, Doboj, Gračanica, Gradačac, Sotin, Vukovar, Donji Miholjac, Našice, Đakovo, Striživojna, Brid, Vinkovci i Tovarnik. Ovo izviđanje vršeno je u sklopu opštih priprema 1. i 3. armije za proboj sremskog fronta kako bi se prikupili što tačniji podaci o borbenom rasporedu neprijatelja u njegovoj taktičkoj i operativnoj dubini.

Izviđački letovi izvršavani su i 27. marta, a u periodu od 29. marta do 9. aprila avijacija je izvršila niz izviđačkih zadataka i jurišnih dejstava neposredno ispred linije fronta 1. i 3. armije i u taktičkoj i operativnoj dubini neprijatelja. Dnevni prosek iznosio je 15-30 a/p, a trećeg aprila izvršeno je 44 a/p. Petog aprila je izvršeno 57, a šestog aprila 76 a/p. U ovom periodu avijacija je izvidala i izvršavala zadatke podrške u širem rejonu od Vinkovaca do Zenice. Osmog aprila izvršeno je 85 a/p dejstvom po neprijateljevim snagama u zahvatu komunikacija od Osijeka do Doboja pri čemu je uništeno: 22 automobila, četiri lokomotive* 18 vagona, zapaljena jedna železnička kompozicija, uništeno sedam kola sa ljudstvom i izbačeno iz stroja 120 neprijateljevih oficira i vojnika.

Druga etapa vazduhoplovne pripreme trajala je tri dana (9, 10. i 11. aprila). Po Direktivi Generalštaba JA od 9. aprila, predviđeno je da sve jedinice pređu u opštu ofanzivu za oslobodenje zemlje. Avijaciji su tada dati sledeći zadaci:

»Avijacija: Navedene operacije potporna gaće grupa pukova u Šapcu i grupa pukova u Brčkom.



Ierodromi haziranja Grupe vazduhoplovnih divizija i raspored ciljeva za avijaciju na dan proboja sremska Ironia

Treća armija zadatke za avijaciju dostavljaće preko avij. oficira grupe » Vitruk« koji je sada kod Hl armije, a I armija preko oficira koji je sada u štabu Istočnog sektora, a za južnu grupu preko naše radio-veze sa Šapcem.

U toku 11. ov.m. po danu, a naročito pred mrak nužno je da avijacija što žešće napada sve važnije punktove na mestima proboja, pa čak i obične rovove. Stoga avijaciji na vreme postaviti zadaću.

Obe armije da traže od avijacije dalju izviđačku službu ka Sloveniji. <>»

Štab 3. armije, u zapovesti od 10. aprila, precizirao je zadatke avijacije. Po ovoj zapovesti zadaci avijacije bili su da 11. aprila, tuče rejone Đakovo i Našice, kao i komunikacije koje vode od Osijeka ka njima i da in-

⁵⁵> Zbornik dokumenata NOR, tom X. knj. 2. dok. 126.

tenzivno izviđa prostoriju na južnoj obali r. Drave. U toku 12. aprila predviđeno je da avijacija izviđa i tuče prostoriju Osijek - Valpovo - Donji Miholjac - Našice - Osijek - Đakovo - Vukovar. Od prvorazrednog su značaja bili: prilazi ka mostobranu, komunikacije i artiljerijski položaji.

Štabovi 422. i 112. puka koji su činili Vazduhoplovnu operativnu grupu (južnu avio-grupu), formiranu 1. aprila na aerodromu Klenak radi bolje organizacije veza i koordinacije, dobili su naredenje za borbena dejstva na dan 12. aprila:

»1) 12.4.45.g. dovesti u borbenu gotovost do 06.40 časova sav sposobni borbeni i materijalni sastav.

2) Prvi udar jurišnim avionima, po ciljevima naneti 12. 4. 45. u vremenu od 07.30-07,40 č.

3) Prvi udar lovcima, po ciljevima naneti 12. aprila 1945. god. u vremenu od 07.45-07,55 č.

Naprezanje borbenog rada biće 12. IV 45. po 4 uzleta na 1 ispravan avion.

5) Štab 910 BAS-a obezbediće rad 422. i 112. vazd. puka za 12.4 45. gorivom, mazivom i municijom, računajući po 4 uzleta na 1 ispravan avion. «-^

Štab GVD dostavio je svim lovačkim i jurišnim pukovima raspored ciljeva sa napomenom da će se vreme udara dostaviti kasnije, kao i znake raspoznavanja, prvu liniju u zoni 1. i 3. armije.

Dejstva avijacije u toku 9, 10. i 11. aprila izvođena suu sklopu prethodne pripreme za proboj sremskog fronta. Devetog aprila izvršeno je 13 izviđačkih zadataka i vatrenih udara, a 10. aprila - 67 a/p. Jedanaestog aprila bombardovani su i mitraljirani živa sila i neprijateljeva tehnika u rejonima Vukovar - Osijek - Valpovo - Donji Miholjac - Vinkovci - Brod - Županja. Izvršeno je ukupno 56 a/p.

O ovim dejstvima piše i u ustaško-domobranskim dokumentima:

»11.4. 5 nepr. lovaca napalo je bombama i strojničkom vatrom Osijek, Jedna je osoba poginula, 5 ih je ranjeno.

Živahna nepr. zrakoplovna djelatnost u području Drežnikgrada, zatim u dolini r. Bosne, gde je 9. nepr. zrakoplova bombardovalo Zenicu i napalo želj. ciljeve u području Doboj - Derventa. Živahna nepr. zrakoplovna djelatnost na Sremskoj fronti«.

Uoči proboja sremskog fronta avijacijske jedinice bazirale su na aerodromima Prigrevica Sv. Ivan kod Apatina, Kupusina kod Sombora, Klenak kod Šapca i Bački Brestovac.

Neposredna vatrena podrška u probou otpočela je avijacijskom pripremom napada, a nastavila se dejstvom 12. aprila, prvog dana proboja, kao i 13. i 14. aprila.

Avijacijska priprema napada, zajedno sa artiljerijskom, 12. aprila u 05,00 čas., usklađena je sa glavnim udarom 1. armije na frontu od 6 km između r. Dunav i k. 141. opštim pravcem Lovas-Vinkovci.

Posle artiljerijske pripreme, jedinice prvog ešalona krenule su u juriš i za kratko vreme zauzele glavni odbrambeni pojas neprijatelja. Uz pomoć ostalih jedinica, slomljen je neprijateljov otpor po dubini, pa su do kraja dana, pored drugih mesta, oslobođeni Vukovar, Borovo, Negoslavci i Svinjarevci. Uspeh je ostvaren i na pomoćnom pravcu napada, takođe uz za-

>↳ Ibid. dok. 132.

uzimanje mnogih mesta, kao: Ilača, Šidski Banovci, Ilinci i Tovamik. Prvog dana proboja naše snage prodrle su u prošeku do 20 km.

U toku prvog dana proboja, 12. aprila, avijacija je dejstvovala po živoj sili i tehnici neprijatelja u rejonima: Sotin, Vukovar, D. Miholjac, Tovarnik, Vinkovci, Striživojna, Našice, Otok i Županja. Štabovi armija održavali su stalne veze sa avijacijom, što se vidi iz depeša koje su dostavljali štabovi GVD u kojima su postavljali zahteve za dejstva. Tako je Štab 1. armije, u depeši koja je poslata u 09,25 časova, zahtevao:

»Što pre naneti udar po inestinta Oriolok, Negoslavci, Vukovar. Kao glavne ciljeve računati prva dva mesta. Nad pojedinim ciljem raditi najmanje 20 minuta. Obratiti pažnju, jer naši tenkovi kreću napred«.

U depeši od 09,55 od avijacije se zahtevalo:

»Naneti masovni udar na Ilaču, Šidske Banovce, Tovamik i Sotin gde ima neprijateljske artiljerije«.

Radi uspešnog nadiranja i ostvarivanja planova, Štab 1. armije je, depešom od 14,00 čas. zatražio da avijacija dejstvuje u rejonima Bošnjaci, Županja i po komunikaciji Županja - Cerna - Vinkovci.

Zahteve za dejstva avijacije tražio je i Štab 2. armije. Tako u depeši od 14.00 čas. stoji:

»Pored javljenih ciljeva 12.4 45 treba tući komunikaciju desnom obalom Bosne, od Maglaja do ušća Pak lenite (Đukanova meh).

Noćas, desnom obalom Bosne od Maglaja za Doboj prolazi oko 300 neprijateljskih motornih vozila i jaka kolona pešadije sa artiljerijom«.¹⁾

U toku 12. aprila izvršeno je 250 a/p lovaca i jurišnika. Navedeni ciljevi su bombardovani veoma uspešno i tom prilikom je uništeno i 67 automobila, 75 kola sa ljudstvom i materijalom, dve lokomotive, 24 vagona i deset topova.

Sutradan, 13. aprila, jedinice 1. armije nastavile su da napreduju i do 19 časova zauzele su Vinkovce, a neprijatelja prisilile da se povuče ka Đakovu i Striživojni.

Toga dana avijacija je dejstvovala od ranih jutarnjih časova. Objekti dejstva nalazili su se u rejonima naznačenih mesta, a i šire - na sever do Osijeka, na jug do Županje i na zapad, u pravcu napredovanja do Slavenskog Broda i Našica. U toku 13. aprila od 06,25 do 17,40 čas. avijacija je izvršila 78 a/p. Rezultati su bili sledeći: uništeno 34 automobila, četiri lokomotive i 16 vagona, 33 kola sa ljudstvom i materijalom i dva PAA topa, izazvano je devet velikih požara i četiri velike eksplozije u kolonama automobila i kompozicijama vagona, a izbačeno je iz stroja 215 neprijateljskih oficira i vojnika.

Pred naletom naših jedinica, neprijatelj se, uz osetne gubitke, povukao na zapad, obrazujući novu liniju kod Striživajne.

Dejstva avijacije, 14. aprila, ograničena su bila na tučenje objekata u rejonima Striživojna - Đakovo - Našice - Slavonski Brod. U toku dana, zbog loših meteoroloških uslova intenzitet dejstva avijacije bio je manji za polovinu od prethodnog, svega 40 a/p. Ali je i tom prilikom uništeno: 32 automobila, 13 vagona, oko 50 kola sa ljudstvom i materijalom i jedan PAA top, a ubijeno oko 200 vojnika i oficira. 14. aprila vršeni su i izviđački zadaci, dva puta u toku dana, da bi se pratilo odstupanje neprijatelja.

¹⁾ Arhiva VII, k. 1460 (depeše), reg. br. 92/3, 94/3 i 95/3.

Komandanti 1, 2. i 3. armije istakli su značajne rezultate dejstva naše avijacije. Tako je u depeši od 11. aprila, komandant 2. armije istakao da je »naša avijacija 10. aprila, na železničkoj stanici Doboj uništila železničku kompoziciju od 35 vagona sa ljudstvom i materijalom.« I komandant

1. armije, 10. aprila, izneo je da je naša avijacija dejstvovala uspešno »tako da je dezorganizovala protivniku odbranu i olakšala prelaz preko r. Save našoj vojsci«. U kasnijoj pohvali, komandant 1. armije istakao je da je »oko 100 naših aviona paralizovalo neprijateljevu odbranu na sektoru Mohovo - Lovaš - Tovamak - Ilinci i Lipovac.«

Posle proboja sremskog fronta avijacija je nastavila da pruža vazduhoplovnu podršku 1, 2. i 3. armiji koje su, od 15. aprila do 15. maja, gonile neprijateljske snage.

U ovom vremenu naše armije produžile su napredovanje na pravcima nastupanja i izvršavale sledeće zadatke:

- od 16-26. aprila: 1. i 3. armija ovladale su linijom r. Drava - Bilo Gora - Ilova - donji tok r. Una, a jedinice 2. armije su, od 10-24. aprila, nastupale pravcem Doboj - Derventa i desnom obalom r. Sava radi izbijanja u donji tok r. Una;

- posle 26. aprila vođene su žestoke borbe na liniji r. Drava - Bilo Gora - r. Ilova - donji tok r. Una;

- od 1-7. maja: trajale su borbe za oslobođenje Karlovca;
- produženo gonjenje neprijatelja do konačnog uništenja i oslobođenja zemlje.

Vazduhoplovna podrška u borbama do izbijanja na liniju r. Drava - Bilo Gora - r. Ilova - donji tok r. Una jedinicama 1. i 3. armije trajala je sedam dana, od 15-21. aprila. Avijacija je dejstvovala u rejonima: Našice, Čačinci, Slavonska Požega, Đakovo, Striživojna i Slavonski Brod. Uz efikasnu pomoć avijacije, jedinice 3. armije uspele su da 16. aprila oslobode Našice.

U toku 19. aprila avijacija je dejstvovala u rejonu Slavonski Brod, kao i po komunikacijama koje od njega vode na zapad, do Nove Gradiške. To je bila podrška jedinicama koje su sutradan, 20. aprila, oslobodile Slavonski Brod. U operativnom izveštaju za 19. april navodi se daje izvidanjem iz vazduha od 12,25 - 13,30 čas. sa visine 100-600 m ustanovljeno:

»U Brodu pojedinačno kretanje automobila i kola,

Na želj. stanici Brod 5. želj. kompozicija po 30-40 vagona, bez lokomotive, jedna lokomotiva od njih je odvojena.

Na ulicama Broda neprijatelj postavlja barikade, a na aerodromu voda. Na želj. stanici Batina oko 300-500 vagona i četiri lokomotive odvojeno od njih.

U mestu Batina 40 automobila i do čete pešadije.

Na želj. stanici St. Godišnjak dve želj. kompozicije po 30-40 vagona, jedna od njih sa lokomotivom prema zapadu. Mesto Pleternica gori.«^{51,1}

U dejstvima od 15-21. aprila avijacija je izvršila 260 a/p i pri tom uništila: 163 automobila, 152 kola, sedam lokomotiva i 29 vagona, 23 brdska i sedam PA A topova, izazvala osam požara i eksplozija i ubila 375 neprijateljeva oficira i vojnika.

Najmanji broj a/p izvršen je 20. aprila, svega 17.

Od 22. aprila jedinice 1, 2. i 3. armije ostale su bez podrške avijacije, koja više nije imala goriva i maziva, a 2. armija je još od 15. aprila bila van taktičkog radijusa avijacije što je onemogućavalo izvršavanje zadataka.

^{51,1} Arhiva VII. kut. 22. reg. br. 1-4.

Posle oslobođenja Slavenskog Broda (20. aprila) i jedinice 1. i 3. armije bile su, takođe, na ivici taktičkog radijusa od aerodroma Bački Brestovac (za 423. i 113. puk) i Kupusina (za 421. i 111. puk).

Pri borbama na liniji: r. Drava - Bilo Gora - r. Ilova tok r. Una avijacija nije sadejstvovala zbog nestašice benzina i udaljenosti aerodroma baziranja od linije fronta.

Vazduhoplovna podrška pri napadu na Karlovac (napad na Karlovac izvele su jedinice 2. armije i Karlovačka operativna grupa u vremenu od 1-7. maja) pružena je samo u dva poslednja dana, 6. i 7. maja. Podršku ovim jedinicama vršila je GVD, koja je prebazirala svoje snage na aerodrom Mađarmečka, a kasnije na aerodrom Pleso.

Šestog maja avijacija je dejstvovala na komunikaciji Karlovac - Jastrebarsko - Sombor, po dvema automobilskim kolonama od po 30 automobila, od kojih je jedna ulazila u Jastrebarsko, kao i po komunikaciji Jastrebarsko - Klinča Selo - Zagreb, a zatim i na jednu železničku kompoziciju od šest vagona na pruzi Donja Zdenčina - Jastrebarsko.

U operativnom izveštaju Štaba 10. jurišne vazduhoplovne divizije, od 6. maja, o dejstvima jedinica GVD na pravcu Varaždin - Zagreb - Karlovac, zabeleženo je sledeće:

» U rejonu Dugo Selo - Zagreb, na drumu Karlovac - Jastrebarsko - Samobor; Ludbreg - Varaždin; Sv. Petar - Orahovac; Sisak; Lekenik i drum Jastrebarsko - Klinče Selo - Zagreb, uništeno je 35 kamiona, 38 kola sa ljudstvom i materijalom, tri protivavionska topa i prouzrokovano nekoliko eksplozija i požara. Ubijeno i ranjeno oko 150 neprijateljevih vojnika i oficira«.

U borbama koje su preduzele naše jedinice 6. maja avijacija je dejstvovala i po LPA baterijama, koje su se nalazile u rejonu Karlovca i branile grad.

Dejstvo avijacije pri gonjenju neprijatelja otpočelo je 4. maja kada je avijacija izvršavala izviđačke zadatke u vremenu od 13,20 - 14,05 časova na pravcu Koprivnica - Varaždin, zatim komunikacije Koprivnice - Križevci i železničku prugu Sisak - Klinča - Greda. Uspešno je dejstvovala po neprijateljevim snagama u širem rejonu Zagreba.

U toku 5, 6. i 7. maja, uz sadejstvo sa avijacijom, naše trupe oslobodile su niz manjih mesta i približile se Zagrebu.

Sem izviđačkih zadataka i jurišnih dejstava, avijacija je vršila i blokadu aeročvorova Zagreb, sa deset a/p.⁵⁹¹ O baziranju neprijateljeve avijacije na aerodromima Pleso, Lučko i Borongaj, izvidanjem su prikupljeni sledeći podaci:

»U vremenu od 12.02 do 13.26 na visini 1000-4000 metara: na jugozapadnoj ivici aerodroma u Zagrebu jedan avion. Na drugim aerodromima (Pleso i Lučkoj nema aviona.

U vremenu od 12,38-14,10 na visini 3000-1000 metara; na jugozapadnoj ivici aerodroma Zagreb jedan dvomotorni avion i dva lovca Me-109.

U vremenu od 15.25 - 17.10 na visini 3000-1000 metara: na jugozapadnoj ivici aerodroma Zagreb četiri aviona. Prikupljanje vojske nije zapažano«.

⁵⁹¹ Prema izveštaju Štaba GVD o radu izviđačke obaveštajne aktivnosti na aerodromima u okolini Zagreba, aprila 1945. baziralo je nekoliko eskadrila NDH naoružanih avionima »fijata«, »Me-109«, »domie«, »kaproni«, »FL-3« i »sajmani« i nekoliko nepotpunih eskadrila Luftvafe čije su snage prebazirale na aerodrome kraj Graca, Klagenfurta i Vajcelsdorfa.

Osmog maja u Zagreb su ušle naše prve jedinice, pa je avijacija izvršavala zadatke u rejonu grada i u rejonu Zagreb - Krapina - Brestovac. Na komunikacijama Zagreb - Sombor - Brežice, Zabok -Krapina i Marija Bistrica - Dol. Brestovec.

Za uspešno izvršene zadatke u borbama za oslobođenje Zagreba i dejstva u dane 4-8. maja, Štab 11. divizije pohvalio je celokupno osoblje Operativne grupe 11. divizije, 112. i 422. puka, 11. i 42. samostalne čete za vezu i delove bataljonske aerodromske službe (BAS) koji su vršili borbeno, vazduhoplovnotehničko i materijalno obezbeđenje dejstva avijacije.

Petnaestog maja, poslednjeg dana neprijateljevog pružanja otpora našim snagama, 113. puk izvršio je deset a/p u cilju izviđanja neprijateljeve žive sile i tehnike u rejonima Celja, Sv. Petra, Dravograda, Celovca, Crne, Solčave, Slovengradeca, Leša, Blajburga, Felkermarketa (Volkermarket), Ebemsdorfa, Pergera i Vršnika.

VAZDUHOPLOVNA PODRŠKA 4. JUG OSLO VENSKOJ ARMIJI

Vazduhoplovnu podršku jedinicama 4. armije pružale su 1. i 2. vazduhoplovna eskadrila NOVJ, kao i jedinice 281. vinga BAF sa svojim 6, 73, 253. i 352. skvadronima.⁶⁻⁹⁾

Svoj pobedonosni pohod jedinice 4. armije otpočele su 20. marta i do kraja rata izvele su:

- ličko-primorsku operaciju (20. marta do 15. aprila 1945.) i tom prilikom oslobodile istočnu Liku i Bihać, zatim zapadnu Liku i Hrvatsko primorje;
- riječku operaciju (16. aprila do 2. maja 1945),
- tršćansku operaciju (29. aprila do 3. maja 1945) kada su konačno oslobođeni Trst, Istra i Slovenačko primorje.

Ličko primorsku operaciju, koja je trajala od 20. marta do 15. aprila 1945, jedinice 4. armije izvele su u dve etape:

- oslobodenje istočne Like i Bihaća od 20. do 28. marta,
- oslobodenje zapadne Like i Hrvatskog primorja, od 4. do 14. aprila.

Dejstva avijacije u ovoj operaciji izvodila su se u okviru vazduhoplovne pripreme operacije i neposredno vazduhoplovne podrške u toku njenog izvođenja.

Vazduhoplovna priprema operacije otpočela je 10. marta 1945. kada je avijacija bombardovala i mitraljirala neprijateljeve položaje u selu Bunići i Udbini.

U okviru pripreme, avijacija je dejstvovala 13. i 14. marta. To je bilo taktičko izviđanje područja Gospić - Otočac - Bihać, bombardovanje neprijateljevih štabova u Nebljusima i Donjem Lapcu i izviđanje reiona Gospić - Ogulin - Bihać.

Najintenzivnija dejstva u okviru vazduhoplovne pripreme izvršena su dan uoči otpočinjanja ličko-primorske operacije. Devetnaestog marta avi-

M» Početkom aprila na a. Škabmje i Prkos, kraj Zadra, nalazio se kompletan 281. ving u čiji sastav su ulazili i 351. skvadron (2. eskadrila NOVJ - Prkos) i 352. skvadron (1. eskadrila NOVJ - Škabmje). To prebaziranje sa italijanskih aerodroma Bari, Kana, Leverano, Bifemo, Brindizi i Lece, kao i sa aerodroma Vis, saveznici su izveli pod nazivom »Operacija bingham« - »Picforial History of the Mediterranean Air War«, Sh. F. Chores. London. 1959.

javila je izvršila sledeće zadatke: borbenu izvidanje komunikacije Gospić - Otočac i Donji Lapac - Bihać - Bosanski Novi - Babin potok, uspešno dejstvujući po delovima 392. nemačke divizije u Gospiću. Tom prilikom je uništena zgrada štaba neprijateljeve divizije i više skladišta ubojnog materijala.

Neposredna vazduhoplovna podrška u ličko-primorskoj operaciji odvijala se u periodu od 20. do 28. marta kada su jedinice 4. armije oslobodile Bihać.

U odbrani Bihaća neprijatelj je angažovao delove 373. legionarske divizije i borbenu grupu KNACKFUKSS (delove 10. ustaško-domobranske divizije i druge manje jedinice). Odbrana je bila organizovana na ranije utvrđenoj liniji u polukrugu, koji je 4. armiji zatvarao prilaz Bihaću iz istočne Like.

Glavne snage koje je naša 4. armija angažovala u napadu na Bihać bile su: s juga 26. divizija (ojačana sa tri bataljona 1. tenkovske brigade i armijskom artiljerijom), s jugoistoka 8. brigada 20. divizije i sa severozapada 7. i 8. divizija 4. korpusa.

Vazduhoplovna priprema napada na Bihać trajala je dva dana: 20. i 21. marta. Avijacija je izvodila dejstva prema zahtevu Štaba 4. armije. U izveštaju ovog štaba, od 20. marta, stoji:

»10. ov. mj. zatraženo da saveznička avijacija dejstvuje:

1. Izviđanje komunikacija i napad svih ciljeva na istima i to: B. Novi, Gospić - Otočac - Ogulin, Otočac - Vrhovine - Babin potok.

2. Bombardovanje i mitraljiranje radi uznemiravanja željezničkih stanica Slunja, Kostajnica, Sisak, Karlovac, Otočac, Ogulin i vojnih objekata prema datoj skici u Gospiću, Bilaju i Ličkom Osiku. Bombardovanje radi uništenja fortifikacijskih objekata: V. Skočaj, Zavalje, Ripak, Golubić, Orljane i Pokoj.

Patroliranje na frontu Nebljusi - Korenica - Gospić radi zaštite naših jedinica«.

Vazduhoplovna podrška otpočela je 22. marta, prvog dana napada na Bihać. Avijacija je poletela iz Zemunika vrlo rano, u 07,10 čas. i raketirala i mitraljirala ciljeve u selima Žegar i Pokoj, južno i severo od Bihaća. To je, praktično, bila vazduhoplovna podrška jedinicama 7. i 8. divizije u borbama za Bihać.

Sutradan, 23. marta, avijacija je raketirala i mitraljirala ciljeve u s. Založje i Vince, severoistočno od Bihaća, nanoseći znatne gubitke neprijatelju.

U sledeća dva dana, dok su jedinice 4. armije već prodrle u zapadni deo Bihaća avijacija je, zbog loše meteorološke situacije, izvršavala zadatke u Kvarnerskom zalivu i bila u lovačkoj pratnji savezničkih transportnih aviona koji su prevozili ranjenike iz rejona Metlika (Slovenija) u Italiju.

S obzirom da je 26. marta Bihać za neprijatelja bio izgubljen, avijacija je upućena da dejstvuje po delovima nemačkog puka i 4. policijskog puka i delova 13. ustaško-domobranske divizije, koji su iz Karlovca upućeni u pomoć opkoljenim nemačkim snagama u Bihaću. Toga dana je avijacija raketirala ciljeve u rejonu Slunj u prepodnevnom časovima, a u popodnevnom (posle poletanja iz Zemunika u 13.30 časova) piloti su raketirali najveću zgradu u Bihaću koja je, u stvari, bila zadnja utvrđena pozicija neprijatelja u gradu. Jer, 26. marta u 06,00 čas. 1. brigada 26. divizije oslo-

bodila je veći deo Bihaća, a zajedno sa 1. i 2. brigadom 8. divizije opkolila Nemce i ustaše u rejonu oko gimnazije, bolnice i železničke stanice.

Idućeg dana, 27. marta piloti su se vratili sa zadatka neobavljena posla: most na reci Mrežnici kod Primišlja, koji je trebalo da unište, već su bili srušili partizanski diverzanti.

Pod naletom jedinica 4. armije, neprijateljeve snage su morale da se povuku iz Bihaća, koji je oslobođen 28. marta, oko 05,00 časova.

Druga etapa u ličko-primorskoj operaciji, koja je trajala od 4. do 15. aprila, predstavlja oslobođenje zapadne Like i Hrvatskog primorja. I u ovoj etapi, vazduhoplovne jedinice vršile su vazduhoplovnu pripremu i neposrednu vazduhoplovnu podršku.

Vazduhoplovna priprema druge etape ličko-pomorske operacije odvijala se od 29. marta do 3. aprila. Po oslobođenju Bihaća neprijateljeve snage koje su se bile povukle u Brekovice i na Alibegića Kosu. bile su izložene žestokim napadima avijacije koja je, 29. marta, raketirala neprijateljeve položaje u selima Brekovicima. Spahići i Prošići. Idućeg dana, 30. marta, dejstva avijacije bila su još snažnija - jedno odeljenje i jedna desetorka aviona tukli su utvrđene tačke, položaje artiljerije i mesta koncentracije neprijatelja sevemo od Bihaća, zatim kod Cazina i Ostrošca.

Dejstva su nastavljena i 2. i 3. aprila, kada su bombardovani položaji kod Čudinog klanca i Babinog potoka (Plitvička jezera) i mitraljirana neprijateljeva uporišta u selima: Perušić, Crna Vlast i Čudin klanac.

Vazduhoplovna podrška u drugoj etapi ličko-primorske operacije otpočela je 4. i trajala je do 15. aprila. Za vazduhoplovnu podršku u ovom periodu interesantna su dva detalja:

- od 7. do 15. aprila avijacijske snage su pretežno dejstvovala po ostrvima i moru, i

- od 9. do 15. aprila 1. lovačka eskadrila NOVJ nije upućivana na zadatke, jer se u tom periodu sa Visa prebazirala na aerodrom Prkos, kraj Zadra. Prema tome, veći deo izvršenih zadataka u drugoj etapi ličko-primorske operacije, odnosi se na neposrednu vazduhoplovnu podršku našim mornaričkim jedinicama.

Neposredno pred otpočinjanje druge etape, štab 4. armije postavio je obimne zadatke savezničkoj avijaciji i našim dvema eskadrilama. U zapovesti ovog štaba od 2. aprila 1945. avijacija je dobila sledeće zadatke:

»U pripremnoj fazi:

Izviđa komunikacije pred frontom Armije zaključno do linije Rijeka

- Zagreb u cilju kontrole postojećih i prikupljanja novih podataka o životu i vrsti saobraćaja na istima. Naročitu pažnju obratiti na komunikacije Zagreb - Karlovac - Ogulin i Lička Jesenica.

Izviđa i fotografiše neprijateljske položaje na pravcima napada Armije za potrebe štaba i upotrebu bombarderske avijacije, a naročito na odsjeku Gospića i prostoru Široka Kula - Perušić.

Napada radi uništenja ili samo uznemirenja neprijateljska uporišta i garnizone na prostoru Gospić - Ogulin, te utvrđene položaje na odsjeku Gospića i Perušića. Radi prikriivanja naših namjera uznemirava neprijatelja na pravcu Vrhovi na.

Štiti patroliranjem na frontu razvoja i raspored naših grupa.

U prvoj fazi:

Izviđa pred frontom Armije u cilju otkrivanja pokreta i prikupljanja neprijateljskih rezervi, artiljerije, a naročito dovlačenje motorizacije iz

pravca Karlovac - Ogulin. Izviđa i osmatra neprijateljske prednje položaje i prikuplja podatke radi dejstva bombarderskih snaga.

Napada neprijateljska uporišta na prostoru Gospić - Perušić i razara fortifikacijski sistem Gospića i Ličkog Osika. Potpomaže vatrom iz raketnih oružja proboj i zauzimanje neprijateljskih položaja na odsjeku Gospića

- Ličkog Osika i Perušića.

Štiti raspored trupe na prostoriji Gračac - Korenica - Gospić.«

Četvrtog aprila, tj. prvog dana dejstva avijacija je raketirala i mitraljirala ciljeve u selima Čudin Klanac, Vrhovine i Zalužnice. Idućeg dana šestorka se ponovo obrela nad Babinim potokom, a 5. aprila otpočinju i dejstva po utvrđenim objektima na ostrvima Pagu, Krku, Rabu, Lošinju, Cresu, Sušaku, Plavniku, Premudi, Iloviku, Olibu i jadranskoj obali, pružajući neposrednu vazduhoplovnu podršku i snagama Pomorske komande severnog Jadrana.

Dejstva po utvrđenim položajima i objektima na ostrvu avijacija je izvodila pretežno u odeljenjima i parovima.

Najznačajnija pomoć koju je, 5. aprila, pružila 2. eskadrila NOVJ, zajedno sa jednim skvadronom 281. vinga, jeste vazduhoplovna podrška desanta na Pag koji su izvele i oslobodile jedinice 3. brigade 9. divizije. Sedmog aprila avijacija je dejstvovala po neprijateljevim brodovima u severnom Jadranu, zatim izvidala položaje na ostrvu Rabu i dejstvovala kod Jablanca (Senje). Idućeg dana avijacija nije dejstvovala zbog nepovoljnih meteoroloških uslova, a 9. aprila dejstva su nastavljena izvršavanjem zadataka taktičkog izviđanja protiv neprijateljevih brodova u severnom Jadranu i napadom na brodove u luci Crikvenica. Pored ovih zadataka u severnom Jadranu, avijacija je povremeno izvršavala zadatke i u zapadnoj Lici.

Tokom celog dana 11. aprila, vršena su intenzivna dejstva što je omogućilo jedinicama 9. divizije da uspešno izvrše desant i na ostrvo Rab i da ga oslobode 12. aprila.

U ličko-primorskoj operaciji 1. i 2. vazduhoplovna eskadrila izvršile su 249 letova sa aerodroma Vis i Prkos.

Dejstva avijacije u riječkoj operaciji nastavljena su posle uspešnog dejstva u ličko-primorskoj operaciji. Kada su razbile nemački 15. brdski armijski korpus, jedinice 4. armije su, 16. aprila, izbile pred neprijatelj prednji položaj Delnice - Kraljevica i spremile se da, u duhu Direktive Generalštaba JA od 14. aprila, prodru u Istru, oslobode Trst, a zatim da nastupe ka Soči i Štajerskoj. Da bi onemogućio uspešno izvršenje ovih zadataka, neprijatelj 97. armijski korpus, potpomognut i kvislinškim snagama (dva puka Nedićevog Dobrovoljačkog korpusa, I. četnički korpus Đujićeve Dinarske divizije, itd.) zaposeo je utvrđene položaje na liniji Snežnik - Klana - izvorni deo Rečine, do njenog ušća kod Sušaka, ispred kojih je bilo, takođe, nekoliko odbrambenih položaja.

Riječku bitku jedinice 4. armije su izvele u dva dela:

- od 16-22. aprila 1945. koji predstavlja podilaženje jedinica 4. jugoslovenske armije Rijeci i prvi napad na položaje kod Klane, i

- od 23. aprila do 2. maja 1945, koji je označavao drugi napad kod Klane i obilazni manevar 4. armije.

Prvi zadatak koji je naša avijacija izvršila u okviru prvog dela riječke bitke - pri podilaženju i prvom napadu kod Klana - bilo je izviđanje komunikacija Bakovac - Karlovac, kao i Sv. Petar - Postojna - Cerknica -

Čabar, zatim napad na utvrđene položaje u neposrednoj blizini komunikacije Slunj - Cetingrad i, s obzirom da je predstojao desant na Krk, koji su 17. aprila oslobodile naše snage, traženje mina oko ostrva Raba i Krka.

U okviru ovih akcija najveći intenzitet dejstva bio je 18. aprila, kada je u 25 izlaza avijacija izvršila sledeće zadatke: traženje mina oko ostrva Cres; napad na utvrđeni položaj kod Klinča (selo na komunikaciji Zagreb - Karlovac); napad na željezničku kompoziciju natovarenu municijom na južnoj strani severoistočno od Opatije, raketiranje sela Gerovo u Beloj Krajini; traženje mina sevemo i istočno od Malog Lošinja i oko ostrva Trstenika (između Cresa i Raba); izviđanje brodova u sevemom Jadranu (po maršruti Planinski kanal - Rijeka - Cres - Arsa kanal); izviđanje neprijateljevih brodova oko Cresa; i napad na utvrđenje neprijateljevih položaja blizu Sušaka.

Tog dana jedinice 4. armije izbile su na liniju Bakar - Učevac - Kamenjak - Plašak.

U toku noći 19/20. aprila jedinice 9 divizije i Kvarnerskog odreda mornaričke pešadije, formirane u tri desantne grupe uspešno su izvele desant na ostrva Lošinj i Cres. Potpomognute dejstvima avijacije koja je, 20. aprila, bombardovala artiljerijske vatrene položaje na ostrvu Lošinj, naše jedinice oslobodile su Lošinj 20, a Cres 21. aprila.

U skladu sa naredjenjem Generalštaba od 20. aprila, da jedinice 4. armije ubrzaju prodor prema Trstu, i avijacija je svoja dejstva usmerila u tom pravcu. S obzirom da je bio planiran i proboj neprijateljevog fronta na odseku Rijeka, a zatim da sa ostrva Cres i Lošinj izvrše desant na Istru, avijacija je odmah sutradan, 21. aprila, izviđala i bombardovala komunikaciju Rijeka - Lipa - Bijeka i izvršila borbeno izviđanje neprijateljevih brodova u području Pula - Brioni - rt Salvatore.

Toga dana otpočele su i borbe na glavnom neprijateljevom položaju Ingrid i pokušaji da jedinice 4. armije zauzmu Klanu. Avijacija je 22. aprila dejstvovala u području rt Kamenjak (kod Pule) - Rijeka i rt Promentore - rt Umago.

Drugi napad kod Klane i zaobilazni manevar jedinica 4. armije odigrao se u vremenu od 23. aprila do 2. maja 1945. Prema planovima Štaba 4. armije avijacija je u prvom periodu svoja dejstva usmerila na izviđanje i bombardovanje komunikacija Rijeka - Trst - Sv. Petar - Rijeka; bombardovanje neprijateljevih uporišta u selima Luban i Saršoni kod Rijeke. Time je pružila neposrednu vatrenu podršku jedinicama 19. divizije koje su vodile borbe na prilazima Rijeke.

Intenzivna dejstva su nastavljena i 24. aprila kada su izvršeni sledeći zadaci: bombardovanje položaja kod sela Luban i Saršoni, borbeno izviđanje komunikacija Novo Mesto - Ljubljana, borbeno izviđanje područja oko istarskog poluostrva od Rijeke do rta Umago, traženje mina u rejonu Crikvenica - Kraljevica i izviđanje brodova u priobalnom području od Rijeke do Poreča.

U borbama protiv opkoljenih snaga nemačkog 97. armijskog korpusa sevemo od Rijeke i kod Klane, avijacija je pružila neposrednu vatrenu podršku i bombardovala utvrđena uporišta u selima Saršoni i Sveti Rok kod Klane.

Naša avijacija je sadejstvovala i sa jedinicama 9. divizije i Kvarnerskog odreda mornaričke pešadije koje su se 25. aprila iskrcale kod Brešeća, Mošćanice i Plomina. Tada su 14 aviona iz 2. eskadrile NOVJ bili u

lovačkoj zaštiti konvoja koji je plovio prema Istri. Smena prilikom ovog konvoiranja (pratnje) vršila se u vazduhu, prema utvrđenom planu, a trajala je od 08,50 do 18,20 čas. Dvadeset šestog aprila 1. lovačka eskadrila bombardovala je sela Sv. Matej i Saršoni, a 2. eskadrila izvršavala zadatke borbenog izvidanja kanala Arse - rt Promentora i bombardovala brodove u području Rijeka - Poreč - Piran, a takođe zgrade i barake u blizini Rijeke. Dejstva su nastavljena 27. aprila, patrolnim izvidanjem područja sevemo od Rijeke i Klane i raketiranjem neprijateljevih brodova u porečkoj luci.

Jedinice 4. armije nastavile su svoje akcije i uspele da sabiju snage 97. nemačkog korpusa na malom prostoru kod Ilirske Bistrice i da ga 7. maja potpuno razoružaju.

VAZDUHOPLOVNA PODRŠKA RATNOJ MORNARICI

Vazduhoplovnu podršku naše avijacijske jedinice pružale su jedinicama Mornarice NOVJ, odnosno Jugoslovenskoj mornarici na moru, ostrvima i priobalnom pojasu.

Dejstva avijacije, odnosno 1. i 2. eskadrile NOVJ, s obzirom na vreme kada su izvođena, oblast - pomorsko vojište - koje su obuhvatale, intenzitet letova i karakter akcija i operacije koje su izvodile jedinice 8. korpusa NOVJ (do 1. marta 1945), odnosno jedinice 4. jugoslovenske armije i jedinice Mornarice NOVJ, odnosno Jugoslovenske mornarice (od 1. marta), obuhvataju vazduhoplovnu podršku pri: - operaciji za oslobodenje Dalmacije, od 1. septembra do 9. decembra 1944; - dejstvima u sevemom Jadranu, od 16. januara do 9. marta 1945. godine, i - završnim operacijama za oslobodenje zemlje, od 20. marta do 9. maja 1945.

Od 1. septembra do 9. decembra 1944. jedinice 8. korpusa NOVJ izvodile su operaciju za oslobodenje Dalmacije. Avijacija NOVJ je pružala vazduhoplovnu podršku jedinicama Mornarice NOVJ u većini akcija, naročito u dejstvima po ostrvima, priobalnom pojasu, ali, isto tako, i u dalmatinskom zaleđu, počev od Bokokotorskog zaliva do Ravnih kotara.

Dejstva avijacije izvođena su saobrazno sa fazama ove operacije, odnosno vazduhoplovnu podršku 1. i 2. eskadrile NOVJ pružale su pri: oslobađanju srednjodalmatinskih ostrva, od 1. do 26. septembra 1944. godine; udaru sa ostrva i iz unutrašnjosti Dalmacije na neprijateljeve snage u obalskom pojasu, od 1. oktobra do 3. novembra 1944, i u kninskoj operaciji, od 26. novembra do 4. decembra, odnosno u operaciji za konačno oslobodenje Dalmacije, od 4. novembra do 9. decembra 1944.

Vazduhoplovstvo NOVJ je u ovom periodu dejstvovalo po objektima na moru i kopnu. Zbog specifičnosti ove operacije, etape podrške nisu mogle da budu tačno vremenski određene, niti razgraničene po objektima dejstava. Zato se vazduhoplovna podrška - sa stanovišta pružanja zaštite iz vazduha Mornarici NOVJ - odvijala samo u dva dela:

- u borbama za oslobađanje srednjodalmatinskih ostrva, od 18. avgusta do 26. septembra 1944, i

- u borbama za oslobađanje obalskog pojasa, od 1. oktobra - 3. novembra 1944.

Prvi ratni zadatak posle formiranja, 1. eskadrila NOVJ je izvršila 18. avgusta 1944. kada je otpočela da učestvuje u vazduhoplovnoj podršci dej-

Nikom po neprijateljevim ciljevima na Pelješcu, u Gružu, na Hvaru i Rabu, u čijim je rejonima izvidala i otkrivala minska polja koja su Nemci sve češće polagali.

Dvadeset i sedmog avgusta izvedena su vrlo intenzivna dejstva po objektima na Korčuli i Pelješcu, što je stvorilo povoljne uslove za iskrcavanje delova 26. divizije na Korčulu, 14. septembra, a na Pelješac dan kasnije, tj. 15. septembra.

Tom prilikom jugoslovenske posade pružale su i lovačku zaštitu lovacu-bombardera savezničke avijacije, koja je bombardovala neprijateljeve ciljeve u sevemom Jadranu, kao i u dolini reke Neretva i duž železničke komunikacije do Sarajeva.

Neposredna vatrena podrška snaga 3. pomorskog obalskog sektora (POS), koje su vodile borbu protiv 891. grenadirskog puka 264. nemačke divizije na Ugljanu i Pašmanu pružana je 6. septembra. Podržavajući pritisak 1. dalmatinske brigade na ostrvo Hvar, avijacija je zajedno sa savezničkim pomorskim i vazduhoplovnim snagama, dejstvovala po nemačkom konvoju, koji je prevezio jedinice koje su se povlačile sa Hvara.

Dvanaestog septembra jedinice 26. divizije izvršile su desant na ostrvo Brač s ciljem da zauzmu ovo ostrvo i preseku neprijatelju, odnosno delovima 1 18. nemačke lovačke divizije, pomorsku i dužobalsku komunikaciju.

Avijacija je toga dana svoja dejstva usmerila na pristanište Uš na Korčuli, kao i na nemačku kolonu na tom ostrvu.

Do 23. septembra - kada se definitivnim oslobađanjem Hvara završava vazduhoplovna podrška našim jedinicama za oslobađanje južnodalmatinskih ostrva - avijacija dejstva usmerava na objekte u lukama, na neprijateljeve brodove i konvoje, kao i na uporišta na ostrvima i na delove neprijateljevih divizija - 118. na Braču i Hvaru, 264. na Šolti i 369. na Pelješcu, kao i na plovne objekte nemačke ratne mornarice u ovom delu Jadrana.

Sedamnaestog septembra, u jeku borbi za ostrva, avijacija je štitila i konvoje Mornarice NOVJ, koji su se kretali od Sumartina kroz Hvarski kanal, a 18. septembra i od ostrva Šćedra do Visa.

Druga faza operacije za oslobađanje Dalmacije jedinica 8. korpusa i Mornarice NOVJ imala je dve podfaze: operacija kod Stona, od 1. do 17. oktobra 1944, i oslobađanje obale i priobalnog ruba, od 18. oktobra do 3. novembra 1944. godine.

Vazduhoplovna podrška u operaciji kod Stona, osim neposredne pripreme - koja se, praktično, odvijala u tri dana sa određenim brojem avio-poletanja - otpočela je 12. oktobra sasređenim dejstvom dve grupe od po osam aviona, koje su bombardovale Ston. To je bila vatrena podrška jedinicama 26. divizije, čije su 1. i 11. brigada, istog dana prešle na Pelješac, da bi idućeg dana, 13. oktobra, bile spremne za akcije.

Trinaestog oktobra dve grupe od po osam aviona ponovo su bombardovale jaka uporišta u Stonu, kao i sutradan kada su, pored pilota 1. eskadrile NOVJ, leteli i piloti 2. eskadrile.

To je, u stvari, bio drugi borbeni zadatak pilota 2. eskadrile NOVJ posle formiranja i završetka borbene obuke. Ujedno, to su bila i prva sasređena dejstva obe eskadrile od kojih je prva bombardovala, a druga, pored raketiranja neprijateljevih uporišta, vršila i lovačku zaštitu.

Ston je ponovo bombardovan 16. oktobra sasređenim dejstvom četrnaest aviona, pa se dva dana kasnije razbijeni neprijatelj kompletno predao.

Prema Operacijskom izveštaju Štaba 5. POS-a izvršenim zadacima u vremenu od 15. septembra do 15. oktobra, delovi Lastovske flotile su održavali vezu na izloženim i udaljenim tačkama. Avijacija je u tom periodu štitila akcije mornaričke pešadije, odnosno prevoženje delova 26. divizije u okviru vazduhoplovne podrške u stonskoj operaciji.

Podrška u oslobađanju obale i priobalnog ruba predstavlja nastavak vazduhoplovne podrške u stonskoj operaciji. Jer, posle oslobađanja Stona i nadiranja naših jedinica uz komunikaciju Dubrovnik - Metković, sve akcije Mornarice NOVJ, kao i 1. i 2. eskadrole, sve se više usmeravaju prema Šipanu i Lopudu.

Ujutru 17. oktobra avijacija žestoko tuče objekte na sevemoj strani Stonske prevlake. Toga dana su posade letele i blizu Makarske, a naročito je bila izložena sasređenom dejstvu komunikacija Slano - Rudine.

Na traženje komandanta 5. POS-a avijacija je nastavila intenzivna dejstva i 20. i 21. oktobra, upravo u vreme kada je glavni grad Jugoslavije bio oslobođen.

Veoma složeni ratni zadaci za avijaciju bili su zaštita konvoja koji je prevezio jedinice 3. prekomorske i 12. brigade sa Visa - da bi 21-23. oktobra izvršile desant na kopno, kod Baške Vode, čime su, u stvari, izvršene pripreme za napad na Split, kada avijacija usmerava dejstva na neprijateljeve objekte sevemo od Splita.

Dvadeset i drugog oktobra izvršeno je izviđanje Zadarskog i Podgorškog kanala, a 23. i do Jablanca, kao i komunikacije Split - Šibenik i Split - Drniš. Na ovim komunikacijama neprijatelj je povlačio svoje snage koje su ranije držale Split, Sinj, Kaštela i Trogir.

Vazduhoplovnom podrškom pri oslobađanju obale i priobalnog pojasa sevemo od Stonske prevlake, sve do Zadra, kao i intenzivnim izviđanjem u rejonu Šibenika završava se druga faza neposredne vatrene zaštite iz vazduha. Avijacija je, zatim, pratila aktivnost neprijatelja, koji se povlačio komunikacijama Šibenik - Drniš i svoja dejstva prenela na kopno, u kninsku operaciju.

Ovo je bilo vreme intenzivnog dejstva avijacije, uprkos složenim meteorološkim uslovima. Osim dejstava u ovom delu naše obale i mora, 1. i 2. eskadrila NOVJ su dejstvovala i po zaostalim delovima nemačke 118. divizije i ratne mornarice u Bokotorskom zalivu i nekim drugim mestima. Tako je 11. novembra avijacija NOVJ bombardovala jako neprijateljsko uporište u Risnu, iako je još 19. oktobra oslobođen deo obale na odseku Stonska prevlaka - Herceg Novi. Nastao je period složene meteorološke situacije koji je omeo kako dejstva avijacije, u kninskoj operaciji tako i bombardovanje arsenala u Tivtu, koji je, međutim, 13. novembra, pretrpeo teška oštećenja.

Sve do grupisanja naših snaga i otpočinjanja završnih operacija, odnosno posle uspešno okončane operacije za oslobodjenje Dalmacije, 1. i 2. eskadrila NOVJ dejstvovala su i po nemačkim mornaričkim snagama koje su se nalazile u sevemom Jadranu. To su bili eskortni razarači i torpedni čamci u Tršćanskom i Kvarnerskom zalivu, grupe džepnih podmornica i

transportna flotila u području Pule, kao i mornarička obalska artiljerija na prostoru Gradež, Trst, Pula, Rijeka i Kvarnerska ostrva.

Utvrđene neprijateljeve snage nalazile su se na ostrvima Pag, Rab, Krk, Lošinj i Cres. One su postavile gusta minska polja i organizovale čvrstu odbranu ovih ostrva.

Avijacija NOVJ, odnosno 1. i 2. eskadrila su, u prvoj polovini januara 1945, sadejstvovala našim jedinicama koje su dejstvovala u okviru zimskih operacija 1944/45. u centralnom delu zemlje, odnosno u širem rejonu Mostara, Sarajeva i Zenice. Šesnaestog i sedamnaestog januara, iako ometani lošim meteorološkim uslovima, piloti izvršavaju borbene zadatke, naročito u zalivu Zavrtnica kod Jablanca.

U ovom zalivu su bili koncentrisani nemački ratni brodovi, odnosno torpedni čamci i transportna prevozna sredstva. Prema podacima dobijenim od Štaba Mornarice NOVJ, avijacija je 19. januara ponovo napala luku u Jablancu, a izvidala je i Podgorski kanal, Rab i Krk. Položaji na Rabu napadnuti su i 22. januara, a 23. bombardovani su zaliv kod Jablanca i brodovi u toj luci.

Vreme do kraja januara 1945. avijacija je iskoristila za svoje tri faze vazduhoplovne podrške u mostarskoj operaciji: vazduhoplovna priprema od 30. januara do 6. februara; neposredna vazduhoplovna podrška od 6 do 14. februara, i praćenje neprijateljeve aktivnosti u odstupanju, od 14 do 17. februara 1945.

Iako je delom bila angažovana u mostarskoj operaciji, avijacija NOVJ je štitila i konvoje Mornarice NOVJ koji su prebacivali deo snaga naših divizija iz rejonu Zadar u rejon Mostar. Istovremeno neprekidno su izvidali neprijateljeve desantne brodove.

Intenzivnim dejstvom 5. februara uništena je grupa desantnih brodova u luci Crikvenica, a 6. i 7. tog meseca i brodovi u Baškanovoj, na Krku i na Pagu. Devetog februara jedno odeljenje »spitfajera« mitraljiralo je luku na Rabu, koji je ponovo, u dva izlaza, napadnut i 9. februara.

Piloti 2. eskadrile NOVJ dejstvovali su 19. februara po brodovima u Selcu, i tragali za eksplozivnim motornim čamcima u području Žirje - Drvenik - Komat.

Jedan od najintenzivnijih dana, u pogledu borbenog učinka i broja avio-poletanja, smatra se 13. februar. Tada je avijacija, pored dejstava po objektima na komunikaciji Mostar - Sarajevo, izvidala i napadala utvrđene položaje na Krku; tragala za neprijateljevim motornim torpiljerkama u oblasti Lošinj - rt Mrlera, na jugu Istre, kod Pule, kao i izvidala severna jadranska ostrva i Senj. Izviđanje je 18. februara vršeno istom marš-rutom, ali sve do Raškog kanala u Istri.

Tri dana kasnije, 21. februara, napadnuti su utvrđeni položaji delova 392. legionarske divizije na Krku, u mestima Krk, Baškastara, Baškanova, Aleksandrovo (danas Punat) i Malinska.

Žestokom mitraljesko-raketnom vatrom napadnuta je, 23. februara, baza eksplozivnih čamaca u luci Čikat na Lošinju. Od borbenih zadataka u februaru izdvajaju se i dejstva avijacije 24 - 26.

Dvadeset i četvrtog februara avijacija je u tri izlaza (prvi: od 06.45 - 07.20 časova, drugi: 11,15 - 12,25 i treći, od 14.35 - 15.15 časova) pružala neposrednu vatrenu podršku jedinicama 2. POS-a prilikom desantnog pre-

pada na ostrvo Pag. Dejstva su bila usmerena na osmatračku stanicu na Pagu, kao i na niz utvrđenih topovskih položaja.

Kako se neprijateljeva aktivnost u odstupanju posle mostarske operacije više nije pratila, to je avijacija - kada su dozvoljavali meteorološki uslovi - sve češće dejstvovala po objektima i ostrvima u sevnom Jadranu.

Tako su 25. februara, u sedam izlaza, ukupno dejstvovala 32 aviona po objektima u Gradcu kod Novog Vinodola; po artiljerijskim položajima obalske odbrane kod Vidovca, južno od Karlobaga; izviđan je pravac Lošinj - Senj - Podgorski kanal, a pružena je i neposredna vatrena podrška jedinicama NOVJ južno od grada Pag i u luci Pag.

Avijacija je tog dana patrolirala nad ostrvom Pag, radi napada eventualnih ciljeva u tom području. O ovom zadatku, u izveštaju komande 2. eskadrile NOVJ, stoji:

»Doleteli nad otok Pag u 15,05 čas. Nije bilo osmotreno nikakvo kretanje, a sve brodovlje u hici već potopljeno. Sa 32 rakete napali sumnjiva mesta u području oko samostana jugoistočno od grada, 32 rakete ispaljene i u more. Vremenske prilike dobre.«⁶¹⁾

Posle žestokih napada mornaričke pešadije NOVJ, 26. februara, kao i flotile Kvarnerskog pomorskog sastava, koja je povremeno dejstvovala sa Ista, i usled dejstava 1. i 2. eskadrile NOVJ, nemačke snage su se povukle sa ostrva Pag. Ovo ostrvo je, tada, predstavljalo isturenu tačku na utvrđenoj liniji minskih zapreka od ostrva Silba, preko Lošinja do Raba.

Neprijateljevi objekti u Malinskoj, na Krku, tučeni su 28. februara. Ovi ciljevi su napadnuti i 1. marta 1945, a u Baškanovoj i 3. marta. Zgrade u Lošinju su raketirane 5, 6. i 7. marta s obzirom da su, prema podacima dobijenim od Jugoslovenske mornarice, služile kao skladišta obalskih topova, zatim kao artiljerijski položaji. U zgradi u Karlobagu bio je smešten nemački štab, te su ti ciljevi ovde tučeni i u vremenu od 8-12. marta.

Od 10. marta 1945. dejstva 1. i 2. eskadrile NOVJ prenose se na vazduhoplovnu pripremu i neposrednu vatrenu podršku u ličko-primorskoj operaciji, na levom krilu jedinstvenog fronta naše 1, 2, 3. i 4. jugoslovenske armije.

U martu 1945. neprijatelj je držao obalu Istre i Hrvatskog primorja, kao i ostrva Cres, Lošinj, Krk, Rab i Pag. Na tim ostrvima bili su stacionirani delovi nemačke 392. divizije. U njihovim rukama bile su i istočna i zapadna Lika.

Pošto je oslobodila Bihać 28. marta 4. JA nastavlja operacije, a avijacija svoja dejstva usmerava na objekte na mom.

U izveštaju 2. eskadrile NOVJ o napadu na zgradu nemačkog štaba u Baškanovoj, na Krku, stoji:

»Napali cilj oko 08,40 časova sa oko 48 raketa, od kojih su 24 bili direktni pogoci, a 16 u području cilja. Slagalište benzina napadnuto sa nekoliko raketa i mitraljeskom vatrom i zapaljeno.«⁶²⁾

Vazduhoplovna podrška pri oslobađanju zapadne Like i Hrvatskog primorja otpočela je 28. marta. Toga dana je avijacija dejstvovala po nemačkim desantnim brodovima u zalivu Spasovac, južno od Senja.

⁶¹⁾ Zbornik dokumenata NOR, tom X, knj. 1, dok. 285.

⁶²⁾ Arhiv Vojnoistorijskog instituta, rcg. br. 9/71. k. 1450.

Podatke o ovim ciljevima avijacija je dobila od komande 2. POS-a, o čemu u izveštaju 2. eskadrile stoji:

»Napad je bio izvršen u 17,45 časova, postignuto je 18-20 raketnih pogodaka. što je prouzročilo velike eksplozije sa sluhovima plamena i crnog dima - pretpostavlja se da su pomenuli brodovi bili krcati municijom, ili benzinom ili nekim sličnim materijalom. Vođa i pilot izjavljuju da su pomenuti brodovi uništeni i potopljeni a i kasniji izveštaj od Mornarice i GŠ (Hrvatske, prim, autora) to potvrđuje.«¹¹

Neposredna vatrena podrška jedinicama Jugoslovenske mornarice odnosi se na drugu etapu operacija. Petog aprila otpočinju dejstva i po utvrđenim objektima na ostrvima Pag, Krk, Rab, Veliki i Mali Lošinj, Cres, Sušak i na jadranskoj obali u okviru neposredne vatrene podrške snagama Pomorske komande severnog Jadrana.

Najznačajniju pomoć koju je 2. eskadrila NOVJ pružila jeste vatrena podrška desantu na Pag, koji su izvele snage 9. divizije i mornaričke pešadije, kada je Pag i oslobođen.

O dejstvima avijacije u izveštaju Pomorske komande severnog Jadrana od 9. aprila, o prevoženju jedinica 3. udarne brigade i mornaričke pešadije, stoji:

»Četvrtog IV u 07,00 sati: 5 »spitfajera« kružilo iznad položaja oko Paga. Jedan avion bacio zapaljivu bombu na Gradac, ostali mitraljirali. Vremenske prilike bile vrlo slabe, izvid slab. Maglovito i stalna kiša.

14,00 sali: 5 Spitfajera bombardovalo položaje oko grada Paga i pred-eo između grada i groblja. Vremenske prilike dobre. Sunce, vedro. Jedan aparat oštećen od neprijateljske vatre prisilno se spustio iznad Košljuna. Pilot sasvim lako ogreben.

Petog IV u 14.00: bombardovanje neprijateljskih položaja između grada i groblja. Mitraljiranje položaja.

15.45: 5 Spitfajera ponovo baca rakete na položaje oko grada i na bunkere.«¹⁴¹

U prvom od četiri izlaza avijacija je, 13. aprila - kako stoji u izveštaju - naišla na žestok otpor neprijatelja:

»Posle ulaska u Bakarski zaliv primetili neprijateljski konvoj koji se sastojao iz jedne motorne torpiljerke tipa »E« (30 - 33 met. dugačka) i tri broda tipa »F« krcatu vojnicima. . . 8 direktnih pogodaka. Posle napada osmotrene eksplozija i vatra; brod je viden kako je potonuo... Sa svih brodova otvorena jaka i precizna vatra p.a. počev od 88 mm, 40 i 20 mm i mitraljeska vatra. Dva aviona teško oštećena u repne površine, komande, propeler i hladnjak, ali su se ipak vratila u bazu.«¹¹

Do 14. aprila avijacija je izvidala položaje na ostrvima Rab, Krk, Cres i Lošinj i dejstvovala po otpornim tačkama u Senju, Jablancu, Kraljevici, Crikvenici i Bakru.

Nemačke snage na ostrvu Rab činili su: tri baterije, mornarički i tvrdavski pioniri, kao i znatni delovi pešadije. Na Rab su se, 11/12. aprila, pod zaštitom flote le naoružanih brodova i flotile patrolnih čamaca iskrcali delovi 9. divizije i Kvarnerski odred mornaričke pešadije.

S obzirom na karakter dejstava, 12. aprila avijacija nije napadala, jer, kako je rečeno u izveštaju Komande severnog Jadrana od 17. aprila,

¹¹ Ibid. rog. br. 9 82. k. 1450.

¹⁴¹ Zbornik dokumenata NOR. tom VIII. knj. 3. dok. 158. Arhiv VII. rog. br. 9/96. k. 1450.

»svrha operacije bila je: likvidacija neprijateljskog uporišta na otoku Rabu. Radi što brže likvidacije bile su angažovane naša i saveznička avijacija i tri saveznička LCG. Radi brzog napredovanja naših snaga na sam dan borbe nije stupila u dejstvo avijacija.«⁶⁶

Dejstva avijacije u drugoj etapi ličko-primorske operacije (oslobađanje zapadne Like i Hrvatskog primorja) bila su vrlo raznovrsna, jer su i ciljevi bili raznovrsniji.

U ovom delu operacije avijacija je dejstvovala po podmornicama, torpiljerkama, neprijateljevim konvojima, a izvršavani su, takođe i drugi zadaci, na primer traženje mina.

U prvom delu riječke operacije oslobođeni su ostrvo Krk i mesta na kvarnerskoj obali - Crikvenica i Kraljevica.

U jeku vazduhoplovne podrške jedinicama Jugoslovenske mornarice i sadejstvjućim kopnenim snagama, najveći intenzitet dejstava bio je 18. aprila. Toga dana je avijacija, u 25 izlaza, vršila sledeće zadatke: traženje mina oko ostrva Cres, sevemo i istočno od Malog Lošinja i oko ostrva Trstenik (između Cresa i Raba); izvidanje brodova u severnom Jadranu (po maršruti: Planinski kanal - Rijeka - Cres - Raški kanal) i oko Cresa, kao i napad na utvrđene položaje blizu Sušaka.

Avijacija je u isto vreme tukla i ciljeve na zemlji, u zoni operacija 4. jugoslovenske armije.

Neposredna vatrena podrška, međutim, izostala je u akcijama za oslobađanje Krka od strane Kvarnerskog odreda i Kvarnerskog pomorskog sastava jer se - prema izveštaju Pomorske komande severnog Jadrana, predviđalo da »avijacija bombardira garnizone od 06,00 do 08,00 sati. Međutim, avijacija na osnovu zahteva IV armije nije učestvovala.«⁶⁷

Noću, 19/20. aprila, od jedinica 9. divizije i Kvarnerskog odreda mornaričke pešadije formirane su tri desantne grupe koje su uspešno izvele desant na ostrva Cres i Lošinj. Potpomognute dejstvima avijacije, koja je 20. aprila bombardovala artiljerijske položaje na ostrvu Lošinj, naše jedinice su oslobodile Lošinj 20, a Cres 21. aprila.

Budući da je bio planiran i proboj neprijateljevog fronta na odseku Rijeka, a zatim da se sa ostrva Cres i Lošinj izvrši desant na Istru, avijacija je 21. aprila izvidala i bombardovala objekte na komunikaciji Rijeka - Lipa. U isto vreme, izvidano je i neprijateljevo brodovlje u području Pula, Brioni, rt Salvatore. Toga dana su otpočele i borbe na glavnom neprijateljevom položaju Ingrid, kao i pokušaji jedinice 4. armije da zauzmu Klanu.

Dvadeset i drugog aprila avijacija je dejstvovala u području rt Kamenjar kod Pule - Rijeka - rt Promantore - rt Umago.

Za vreme desanta na Istru i čuvenog marša desantnog konvoja Jugoslovenske mornarice kroz minske prepreke, 24/25. aprila, o zaštiti ovog konvoja motornih torpiljerki i brodova za iskrcavanje, u izveštaju komande 2. eskadrile NOVJ, stoji:

»Operacije u toku 25/4/45 obuhvatile su i pratnju, odnosno konvoiranje sopstvenog konvoja u svrhu iskrcavanja naših trupa na istarski

⁶⁶ Zbornik, tom VIII, knj. 3, dok. 165.

⁶⁷ Ibid. dok. 168.

poluotok. U njemu je učestvovalo 14 aviona, smena se vršila u vazduhu prema utvrđenom planu i dogovoru ugovorenim signalima. Zadaci su izvršavani uspešno i tačno, sva opažanja javljena na nadležno mesto, naročito u pogledu mina. Kasnije je bita primljena depeša sa zahvalom za uspešnu saradnju».^m

Sadejstvo sa jedinicama 9. divizije i Kvarnerskog odreda mornaričke pešadije, odnosno zaštita konvoja, trajala je neprekidno, od 08,50 do 18,20 časova.

Dvadeset i šestog aprila piloti 1. eskadrile NOVJ su bombardovali ciljeve u selu Sv. Matej i Saršoni, a 2. eskadrile - izviđali i bombardovali neprijateljeve brodove u području Rijeke, Poreča i Pirana, kao i vojne zgrade i barake u blizini Rijeke.

Dejstva su nastavljena i 27. aprila patrolnim izviđanjem područja severo od Rijeke i Klane i raketiranjem neprijateljevih brodova u porečkoj luci.

Dejstva avijacije u tršćanskoj operaciji delom se poklapaju sa drugom etapom riječke operacije. Saobrazno Direktivi Generalštaba JA da 4. armija prođe u Istru i oslobodi Trst, avijacija je prvi put - u jeku borbe za oslobađanje Hrvatskog primorja - 11. aprila izviđala Trst, luku i zalede, kao i podmornice koje su se nalazile u blizini ostrva Sušak.

U to vreme je izvršeno prebaziranje 2. eskadrile NOVJ sa aerodroma na Visu na aerodrom Prkos što je, donekle, umanjilo intenzitet letova operacije u tršćanskoj operaciji.

Dvadeset i trećeg aprila izviđani su i bombardovani ciljevi na komunikaciji Rijeka - Trst, a dan ranije i neprijateljevi brodovi južno od Trsta, kod Umaga, Poreča i Rovinja.

U to vreme 4. armija je vodila borbe na prilazima Rijeke, pa je zato i avijacija bila angažovana u neposrednoj vatrenoj podršci u zoni dejstava. Rede su, međutim, vršena izviđanja Trsta, luke i zaleđa, kao i dela Jadranskog mora, južno od grada.

Dvadeset i četvrtog aprila u šest izlaza dejstvovalo je 26 aviona. Tada je detaljno izviđana i pretražena obala Istre, počev od Rijeke, preko rta Kamenjaka južno od Pule, do Umaga.

Ovi letovi i dejstva avijacije označavali su vazduhoplovnu pripremu tršćanske operacije. Ali, od 27. do 29. aprila, kada je otpočela operacija i kada se 29. aprila očekivala neposredna vatrena podrška, komanda 281. vinga BAF-a nije slala na ratne zadatke 1. eskadrilu NOVJ, već svoje druge skvadrone, a naročito u rejon Trsta.

Piloti 2. eskadrile NOVJ nisu, međutim, dejstvovali ni u riječkoj operaciji, budući da se vremenski poklapa sa tršćanskom, pa je poslednji ratni zadatak izvršila 28. aprila 1945. godine kada je izviđala neprijateljeve brodove na marš-ruti Rijeka - rt Promontore - rt Umago.

U okviru vazduhoplovne podrške Jugoslovenskoj mornarici avijacija je izvršavala sledeće zadatke: izviđanje iz vazduha; gađanje, raketiranje i bombardovanje neprijateljevih luka, brodova, kasarni, štabova, artiljerijskih položaja, slagališta, žive sile, itd.; dejstvo po neprijateljevom saobraćaju (pomorskom i kopnenom); lovačka zaštita drugih vrsta avijacije (lovača-bombardera i transportnih aviona) i konvoja ratne mornarice; traga-

nje za podmornicama; traženje mina i spašavanje nestalih posada i nestalih aviona i brodova, i dr.

Brojčani podaci o borbenom učinku i rezultatima dejstava avijacije u vazduhoplovnoj podršci jedinicama Jugoslovenske mornarice u toku narodnooslobodilačkog rata još nisu precizirani i to iz više razloga:

- vazduhoplovnu podršku nije pružala samo naša, već i saveznička avijacija, čija su dejstva nad jugoslovenskom teritorijom nedovoljno poznata;

- rezultati dejstava 1. i 2. eskadrile NOVJ bazirani su na osmatranju koje su piloti vršili u toku dejstava neposredno nad ciljem, uz napomenu da posebni letovi za osmatranje rezultata dejstava nisu vršeni;

- rezultati osmotreni od strane pripadnika Jugoslovenske mornarice ili drugih jedinica više su govorili o efektu dejstava posmatranog sa stanovišta moralnog činioca i potvrde da se zajedničkim snagama ostvaruju planirana borbena dejstva.

Broj operativnih zadataka, odnosno operativnih izlazaka 1. i 2. eskadrile NOVJ, od 18. avgusta 1944. do kraja rata, iznose:

- u operacijama za oslobodenje Dalmacije: 302/1009,
- pri dejstvima u severnom Jadranu: 132/610, i
- u završnim operacijama za oslobodenje zemlje: 159/661.

Od 18. avgusta 1944. do kraja rata 1. eskadrila NOVJ je 21 put dejstvovala po neprijateljevim lukama i bazama, 25 puta po brodovima na moru, sedam puta izviđala i napadala obalske baterije na ostrvima, a tri puta radarske stanice, četiri puta je konvoirala, a potopila ili oštetila devet brodova.

Piloti 2. eskadrile NOVJ su 221 put dejstvovali po brodovima i lukama, 100 puta leteli u taktičko izviđanje, 18 puta tražili mine i 14 puta konvoirali pomorske objekte, a pogodili 42 raznovrsna neprijateljeva plovna sredstva.

Ukupan broj borbenih letova: 1. eskadrile - 1.310, a Druge 970, ili zajedno 2.280 samo je prividno manji od 4.538 borbenih letova koje su izveli piloti 18 eskadrila dveju vazduhoplovnih divizija u podršci 1, 2. i 3. JA, u vremenu od 17. januara do 25. maja 1945.

Borbeni učinak pre svega sa stanovišta koliko su dejstva avijacije na moru bila snažna podrška i koliko su u masi postavljenih zadataka uticala na moral pripadnika Jugoslovenske mornarice. U dokumentima Mornarice NOVJ navode se mnogi primeri uspešnog sadejstva.

U izveštaju Štaba 3. POS-a, od 26. septembra 1944, o dejstvima floti le naoružanih brodova govori se o jačini neprijateljevih garnizona u Preku i Stonu, kao i da »likvidacija pomenutih garnizona bez sadejstva avijacije, ili upotrebe težeg oružja, za sada je nemoguća!""⁷⁰¹

U knjizi depeša Mornarice NOVJ, primljenih od štabova 1, 3. i 5. POS-a, stoji:

*»Potrebno redovno bombardovanje, na primer, garnizona uz obalu našeg sektora«.*⁷⁰¹

Zahtevi za bombardovanje, odnosno vazduhoplovnu podršku u mnogim slučajevima su bili precizniji u pogledu objekata, vremena i mesta

Red. br. 52. 6/IX. 11.00. III POS
⁷⁰¹ Op. cit. od 12.00 časova. IM POS

udara. Tako, na primer, u zahtevu Štaba Mornarice NOVJ za napad na Tkon stoji:

» Treba bombardovati prvo izvidnice i gornje selo oko Kalvarije, a kao zadnje bunkere uz more. Vrijeme napada nam odgovara.«⁷¹

S obzirom da prva dejstva nisu bila efikasna, pri traženju ponovnog bombardovanja Tkona, zahtev je postavljen preciznije:

»15. sept. u 07,00 sati 6 bombardera u jednom naletu bombardirali Ston. Bombe pale na obalu, unutar žice. Nisu tukli označene ciljeve... Treba još jednom bombardirati Slon, gornje selo. Bombardirajte sutra, ili prekosutra u 07,00.«⁷²

U zahtevima za dejstvo avijacije ponekad nije preciziran čas udara, već samo dan, kao što je slučaj u sledećoj depeši:

»Molimo da se svakako osmog i devetog ov. mj. tuče avijacijom baterija Karlobag. Potrebno radi akcije na Pag, pošto se tu Nijemci sve više učvršćuju. Molimo izvestite da li možemo računati na avijaciju?«⁷³

Zbog slabosti ispoljenih u mostarskoj operaciji, kada je došlo i do zamene ciljeva, tj. kada su neki skvadroni 281. vinga BAF-a tukli po našim snagama, komanda 1. eskadrile NOVJ je 30. januara preko Štaba Mornarice NOVJ dostavila 8. korpusu predloge za uspešnije sadejstvo u narednim borbenim dejstvima.

Operativna komanda i izdavanje zadataka bili su, međutim, u potpunoj nadležnosti britanskih komandanata (281. Wing RAF Station Vis, Detachment Zemunik - Škabrnje), a prema narednjima i obaveštenjima koje su oni dobijali od BAF-a. Pri izdavanju zadataka oni su određivali cilj, broj aviona, vreme poletanja, vrstu naoružanja, itd. Vezu sa jedinicama naših armija i mornaricom održavali su, takođe, britanski oficiri za vezu pri našim štabovima.

Komande 1. i 2. eskadrile NOVJ uzroke nedovoljne saradnje i sadejstva videli su u nedostatku dobrih sredstava veze, u izvesnoj komotnosti britanskog osoblja prema obaveštenjima koja su dobijali od naših štabova, pa i u rezervisanosti sa kojom su neki naši komandanti gledali na saradnju sa savezničkom avijacijom, a i isto tako i u njihovom potcenjivanju značaja sadejstva mornarice i avijacije.

Tako se o potrebi tešnje saradnje, u obaveštenju 1. eskadrile Štabu Mornarice NOVJ, uočava sledeće:

- prvo, od jedinica Jugoslovenske mornarice jedino je 2. POS održavao vezu sa RAF-om preko saveznika u Zadru. Dejstva avijacije tražena su preko radio-stanice Mornarice NOVJ na Visu. Međutim, iako se predlaže da ovaj sistem i dalje zadrži, Štab smatra da treba pronaći mogućnost za još brže delovanje na temelju obaveštavanja koje dostavlja mornarica;

- drugo, preko radio-stanice na Visu treba i dalje dostavljati depeše koje se odnose na brzo dejstvovanje, »s obzirom da smo u mogućnosti dosta brzo saznati za stanje na liniji fronta i za potrebe učestvovanja vazduhoplovstva«⁷⁴

⁷¹ Op. dl. red. br. 45. 13/IX. 12.30. III POS

⁷² Op. cit. red. br. 74. 16. IX. 15.10. III POS

⁷³ Op. cit. red. br. 51. 7/IX. 17.00. III POS

⁷⁴ O problemima saradnje između Vazduhoplovstva NOVJ i RM videti izveštaje I. eskadrile NOVJ. od 14. 20. i 25. februara 1945. Štabu Vazduhoplovstva NOVJ. Zbornik dokumenta NOR. tom X. knj. I. dok. 259. 272. i 282.

- treće, referent za vezu Štaba Mornarice NOVJ treba da razradi plan za vezu;

- četvrto, za rezultate dejstava i o saradnji stoji: »Saradnja je bila prilično nestabilna i retka. Rezultate nam nije uvek moguće dobiti. Ovo naročito važi za udaljenija mesta napada«;

- peto, »mornaričkoj radio-stanici na Visu bilo je naređeno da se premešta bliže aerodromu, a vazduhoplovnim radio-telegrafistima odobreno da koriste radio-stanicu radi trenaže«.⁷⁵¹

⁷⁵¹ Podaci o ukupno izvršenom broju borbenih i drugih letova Vazduhoplovstva NOVJ (JA) u toku NOR-a još nisu precizno utvrđeni. U Zborniku dokumenata NOR. tom X. knjiga 1. i 2. (dokumenti Ratnog vazduhoplovstva) nisu dati sumarni izveštaji. Umesto letova naših posada u II. i 42. vazduhoplovnoj diviziji u završnim operacijama za oslobodenje zemlje izneti su izveštaji sovjetske 10. jurišne vazduhoplovne divizije. Ovo je bilo podvrgnuto kritičkoj analizi na simpozijumu »Jugoslovensko ratno vazduhoplovstvo u narodnooslobodilačkom ratu« 2. i 3. decembra 1980. u organizaciji Komande RV i PVO. Tom prilikom je predloženo da se svi vazduhoplovni izveštaji, kojih ima i u drugim tomovima Zbornika dokumenata NOR, kao i izveštaji naših posada, unesu u novi tom X. što još nije urađeno.

Prema još neutvrđenim podacima, naše ratno vazduhoplovstvo u toku narodnooslobodilačkog rata je naletelo:

- Grupa vazduhoplovnih divizija (odnosno II. lovačka i 42. jurišna divizija) od 17. januara - 25. maja 1945. - 4568 letova; (od toga sovjetske posade - 3123, a jugoslovenske - 1445);
- I. i 2. eskadrila NOVJ; 1. eskadrila - od 18. avgusta 1944 - 25. maja 1945. ukupno 1508, a 2. eskadrila - od 13. oktobra 1944 - 25. maja 1945. ukupno 1105 (ovde su uračunati i letovi 1. lovačkog puka, koji je formiran od ove dve eskadrile, ali ne i letovi koje su naše posade izvele tokom obuke u severnoj Africi);
- Partizanska avijacija. Eskadrila za vezu Vrhovnog štaba. Transportna grupa i Operativna grupa GVD - 1923 leta (pod Partizanskom avijacijom računaju se letovi izvedeni u Bosanskoj krajini. Lici. Hrvatskom primorju, Sloveniji, od strane Mostarske eskadrile i eskadrila 5. korpusa NOVJ), i
- saveznička avijacija: broj letova neutvrđen.

Istraživanje rezultata letачke obuke"

General-potpukovnik Borivoj Petkov²¹

Sadržaj mog saopštenja je vezan za letачku obuku (LO), sistematizaciju ove materije i neka osnovna iskustva iz obuke u toku NOR-a. Želim, pre svega, da iznesem mišljenje u vezi sa daljom razradom sadržaja teme koju razradujemo i analiziramo, a koja se sastoji u sledećem:

- prvo, do sada je težište davano na istraživanjima iz istorije RV i tu su postignuti vredni rezultati. Relativno dovoljno je osvetljena osnovna materija i date su globalne ocene koje omogućuju brže i kvalitetnije prodore u razmatranju i analizi detalja, oblasti od interesa, i

- drugo, nedovoljno su, međutim, razrađeni i uopštavani odgovarajući sadržaji i iskustva od praktičnog značaja za naše RV i PVO. Mislim na područja kao što su: organizacija obuke i upotrebe RV i obezbeđenja sa naglaskom na izvršavanju zadataka puka, kojih ima dosta, korisnih za dogradnju sistema obuke i upotrebe RV i PVO u oblicima oružane borbe, posebno u kombinovanom i partizanskom obliku oružane borbe - definisanim našom strategijom oružane borbe. Znači, materiju koju obradujemo treba dalje istraživati po dubini, u narodnooslobodilačkom ratu, kao još jednu veoma značajnu i korisnu dimenziju za naš sadašnji i budući rad.

Kada je reč o metodici i izvodenju letачke obuke, iskustva koja nam daje period razvoja našeg RV nisu dovoljno izanalizirana i uopštena. To je naša sadašnja i buduća obaveza. Zato je metodski postupak u ovom saopštenju početni profesionalni pokušaj analize ove obuke. Da pokušamo sagledati opšta iskustva u svetu i kod nas u ovoj oblasti.

Sa aspekta istorije, razvoj letачke obuke ne karakteriše dug period, ali je zato bio izuzetan tempo razvoja koji je išao paralelno sa razvojem nauke i tehnike. To je uslovalo buran, brz razvoj RV i PVO, posebno u periodu drugog svetskog rata.

Razvoj letачke obuke bio je uslovljen razvojem: avijacije i njenim mestom u oružanim snagama, zatim teorije vojnog vaspitanja i obrazovanja i teorije vojne obuke, kao i nivoa pedagoško-metodičke spremljenja kadrova u RV i PVO.

Tehnički razvoj avijacije (aviona, sistema oružja i dr) presudno je uticao na razvoj i usloznavanje metoda i postupka u obuci, a razvoj avijacije kao roda - na razvoj letачke obuke.

Sa stanovišta metodike i ciljeva obuke, razvoj letачke obuke možemo globalno i uslovno podeliti na četiri etape:

Rasprava na okruglom stolu 21. marta 1985.
-> Sada general-potpukovnik u penziji

- *prva*, koja se uslovno može staviti u vremenske okvire od 1903. do kraja prvog svetskog rata, predstavlja period obučavanja i sticanja elementarnih teorijskih znanja, sa težištem na zanatskim veštinama;

- *druga*, koja se vremenski poklapa sa periodom između dva rata. To bi bila etapa istovremenog obučavanja i sticanja znanja i složenih mehaničkih i intelektualnih veština. Posle prvog svetskog rata opšte performanse aviona su naglo poboljšane. Nagli rast vazduhoplovne tehnike je nastupio posle 1930. Na svim poljima vazduhoplovne delatnosti ostvaren je veliki napredak. Pojavljivale su se ne samo nove aerodinamičke koncepcije nego i sasvim nova konstruktivna rešenja i savremena oprema aviona. Gotovo da nije bilo ni jednog otkrića na naučnom i tehničkom polju koje nije našlo primenu u vazduhoplovstvu. Sve su više isticani zahtevi za najefikasnije korišćenje aviona kao ratnog sredstva. To je nesumljivo imalo suštinski uticaj i na letačku obuku. Pred letački kadar su postavljani veliki zahtevi - visok lični standard, velika znanja i veština i dr. Odgovore na ove zahteve mogla je da pruži samo kvalitetna obuka i vaspitanje i selekcija;

- *treća etapa*, drugi svetski rat koji je stavio na surovu proveru vrednosti dotadašnjih gledišta o obuci, upotrebi vazduhoplova i o tehnici i naružanju. Samo deo gledišta pokazao se ispravnim. Strane u sukobu naglo razvijaju i proizvode nove savremene tipove aviona, motore, avionsku i zemaljsku opremu, ubojna sredstva i dr, što, takođe, izuzetno intenzivira letačku obuku. Njena opšta karakteristika tokom drugog svetskog rata je kratkoća obuke i relativno niski standardi kvaliteta obuke. Za ovo su postojale i objektivne okolnosti. Ovakav značaj avijacije, gledajući u celini tu etapu, objektivno se odrazio i na metodiku LO, pri čemu su bila dominantna tri zahteva:

- prvi, sticanje solidnih teorijskih znanja (tehnika, taktika, matematika, fizika, teorija letenja, navigacija i dr.), i

- drugi, savlađivanje složenijih i komplikovanijih veština i praktičnog obučavanja, adekvatno mogućnostima savremene tehnike i opreme u naružanju vazduhoplovstva, i

- treći zahtev korelativno obučavanje u sticanju složenih intelektualnih veština i postepene dominacije mentalnih sposobnosti; i

- *četvrta etapa*, koja je uslovna (nije do danas dobila zvaničnu verifikaciju) a obuhvata period posle drugog svetskog rata.

Očigledno da nas najviše interesuje stanje i iskustva iz letačke obuke do kojih se može doći analizom druge etape razvoja letačke obuke i njene metodike, a posebno period nastanka i razvoja RV u toku NOR-a.

Sa stanovišta letačke obuke, ovaj period karakterišu dve faze:

- prva, od formiranja do avgusta 1944. tj. do upućivanja prvih grupa na školovanje u SSSR. Letačka obuka se u ovom periodu u zemlji gotovo nije ni provodila, sem izvršavanja određenog broja borbenih zadataka.³¹ Zato se o metodici LO ne može ni govoriti, već samo o metodici pripreme i izvršavanja borbenih zadataka.

Očigledno da se, kada je bila u pitanju metodika pripreme i izvođenja borbenih zadataka, letačka obuka oslanjala na različite prilaze i iskustva, uglavnom praktična, na osnovu iskustava letača i letačkih starešina iz RV bivše Jugoslavije, tzv. NDH i RAF-a; i

³¹⁾ L' ovoj fazi je organizovana i preobuka naših pilota u sastavu RAF-a po metodskim i organizacijskim principima važećim za RAF u tom periodu.

- druga faza, koja obuhvata period do završetka drugog svetskog rata. Ova faza se karakteriše početnim i ozbiljnim zahvatima u pravcu organizovane letačke obuke u zemlji i SSSR-u. Formirani su kursevi za preobuku u Vojvodini, a 14. marta 1945. i Pilotska škola u Zemunik. Letačka obuka u SSSR-u i na kursovima preobuke u Vojvodini izvodila se po sovjetskom, odnosno po programima RV BJV i RAF-a.

Opšta karakteristika druge faze je prakticističko-zanatski prilaz LO i metodici, kao rezultat: potreba za što većim brojem pilota i iz toga zahtev za brzim - kratkim preobukama, školovanjem nedostatka dovoljnog broja obučanih nastavnika; nepostojanja metodike LO (nedovoljno kvalitetnih osnovnih metodskih uputstava za izvođenje vežbi po programima LO sa neujednačenim gledištima i individualnim prilazima u primeni nedovoljno stroge selekcije i slabo razrađenih kriterijuma. gotovo ispod dozvoljenih, neizdiferenciranog odnosa subjekta obuke - pilot i nastavnik letenja; neujednačenosti grupe, sa velikim razlikama u socijalnoj strukturi, školskoj spremi, kulturnom nivou, navikama, stručnoj spremi, itd).

Za naše potrebe su veoma značajna, poučna i zanimljiva iskustva u vezi sa preobukom pilota. Analiza suštinskih pokazatelja kvaliteta LO sa težištem na naletu i sadržaju naleta, udesima - strukturi udesa i gubitaka, i na izvršenim zadacima može da pruži ocenu kvaliteta obuke i korisne zaključke i iskustva.

Preobuka pilota (i drugih struktura) vršena je za potrebe lovačke i avijacije za podršku (jurišne). Preobuka je vršena u zemlji i u okviru RAF-a u Libiji za avione tipa: »jak«, »11-2«, »hariken« i »spitfajer« - savremene tipove aviona - nosioce borbenih dejstava RV u čijem su se naoružanju nalazili. Preobuka je trajala oko tri meseca, a sastojala se iz teorijske i praktične obuke.

Teorijska obuka je obuhvatala: eksploataciju aviona i motora, naoružanje, opremu, navigaciju, GRB. teoriju letenja, taktiku i dr. Prema postojećim podacima, specijalistička obuka na kursu preobuke lovca obuhvatala je 733 sata. a na kursu preobuke jurišnika 641 sat što ukazuje da je obuka bila dosta obimna. Dakle, po sadržaju i obimu obezbeđivala je minimum osnovnih zahteva preobuke. Kvalitet je teže detaljnije oceniti, ali se može sagledati iz ukupnih krajnjih rezultata preobuke.

Praktična obuka je obuhvatala letenje školskim i borbenim avionom; osnove tehnike pilotiranja (zona, školski krug); navigacijsko i grupno letenje i GRB.

Što se tiče broja slušalaca, preobuku za LA je započelo 186 kandidata, a uspešno završilo 134 pilota. U toku preobuke otpala su 52 slušaoca ili 28 posto; na kursu je izvršeno 10.810 letova sa 2037 časova, od toga: na školskim avionima - 5031 let za 621 čas; na borbenim avionima 5787 letova, za 1416 časova. Odnos školskih i borbenih: u letovima 46,5 prema 53,5 odsto, a u časovima 30,4 prema 69,6 odsto u korist borbenih aviona; prosečan nalet po pilotu iznosio je 80 časova za 15,2 sata od toga oko 25 letova na školskim, a 55 letova na borbenom avionu; u toku preobuke desila se jedna katastrofa u kojoj su poginula dva pilota.

Preobuku za jurišnike otpočelo je 187 kandidata, a završilo 126 pilota (14 pilota nastavilo preobuku u operativnim jedinicama); otpad iznosi 32,5 odsto; završilo preobuku 67,5 odsto. Na kursu je izvršeno 9252 leta za 1496 časova ili prosečno 75 leta za 12 časova po pilotu.

Sa stanovišta iskustva, zanimljivo je istaći grupu od 23 pilota (starih, iskusnih letaća) koja je preobuku završila sa 3-5 letova na »duploj komandi«, sa minimalnom teorijskom obukom. Njihova preobuka je trajala 33 dana. Sa stanovišta obima naleta, to iskustvo se poklapa sa posleratnim iskustvima u preobuci na avionima »tanderbolt« i na dozvučno mlaznoj avijaciji sa odgovarajućom kategorijom pilota.

Preobuka pilota 1. i 2. eskadrile NOVJ u sevemoj Africi obuhvatila je 23 pilota po eskadrili. Nalet je iznosio oko 5100 časova, a prosečan nalet po pilotu oko 100 časova, od čega 3-6 letova školskim avionom »harward«. U toku preobuke desile su se dve katastrofe, a poginula tri pilota.

U toku preobuke (sevema Afrika i centri u zemlji) ukupno je izvršeno 7650 sati naleta, a osposobljeno - preobučeno oko 300 pilota. Poginulo je pet pilota i uništeno deset borbenih aviona. Nalet po katastrofi je iznosio 1530 časova.

Pri ocenjivanju kvaliteta letačke obuke, od značaja je i izvršenje zadataka nakon završene preobuke i bezbednost letenja. Do kraja rata izvršeno je 3500 borbenih letova sa 5600 časova naleta sa vrlo dobrim kvalitetom izvršenja zadatka mereno putem efekta izvršenih zadataka. U ovom periodu je poginulo 16 pilota, a uništeno 32 aviona. Međutim, ovde je značajno da se sagledaju oni gubici koji su indirektno vezani za obučnost, tj. greške posada kada je reč o gubicima,⁴¹ kao što su: gubljenje orijentacije (izgubljeno tri aviona i dva pilota); sudari u vazduhu (izgubljeno dva pilota, a 12 aviona oštećeno) i udesi usled vlastitih eksplozija (oštećeno šest aviona), ili ukupno: 18 udesa oštećenja aviona ili jedan udes na 312 sati naleta; sedam udesa uništenja aviona ili jedan udes na 800 sati naleta i tri katastrofe ili jedna katastrofa na 1866 sati naleta.

Može se konstatovati da je bezbednost letenja, u poređenju sa današnjim kriterijima bila niska. Međutim, s obzirom na opšte stanje u toku preobuke (letački sastav, nastavnički kadar, materijalno obezbeđenje, vreme preobuke i dr) može se smatrati zadovoljavajućim.

Pri ocenjivanju borbenih dejstava sa stanovišta bezbednosti i obuke na osnovu pokazatelja - broja izvršenih zadataka - 3500 borbenih letova sa 32 izgubljena aviona i 16 poginulih pilota, proizilazi da gubici aviona iznose 0,914 odsto (ili ispod 1), a pilota 0,5 odsto, što je znatno ispod iskustva drugog svetskog rata, koja su iznosila negde oko tri odsto. Ovde moramo imati u vidu operativni ambijent za period⁴¹ koji razmatramo, a koji je, sa stanovišta dejstva neposredne PVO objekata, bio u osnovi kriterijuma drugog svetskog rata, a sa stanovišta radarskog obezbeđenja i angažovanja lovačke avijacije ispod njegovog kriterijuma.

Kvalitet letačke obuke se može pozitivno oceniti. Međutim, za naše današnje potrebe, kao iskustvo se može izvući da dozvoljeni minimum kvaliteta preobuke mora biti viši (teorijski i praktički sadržaj preobuke su uglavnom zadovoljavajući, ali je nalet, posebno u centrima u zemlji, bio mali) a mora biti veći i kvalitet organizacije, nastavničkog kadra, metodike, posebno programski sadržaji i kvaliteti borbene i taktičke obuke. Ipak su organizacija i izvođenje LO u RV tokom narodnooslobodilačkog rata bili u okvirima zakonitih kretanja u ovoj delatnosti u svetu, uz odgovarajuće specifičnosti karakteristične za drugu etapu razvoja. Dobro organi-

⁴¹ Podaci se odnose samo na 1. i 2. eskadrilu NOVJ

■* Partizanska avijacija je izvršila 152 leta. oko 140 sati naleta; uništeno je 5 aviona, tj. gubici iznose 3.3 odsto.

zovana i metodički dobro vođena LO dala je pozitivne rezultate. Za organizovanje i izvođenje letačke obuke tokom rata suštinski problem je u realnom određivanju minimalno dopuštenih kriterijuma kvaliteta za brzo, ekonomično i bezbedno izvođenje ove obuke.

Neophodna su, međutim, i dalja istraživanja i analize letačke obuke iz perioda NOR-a, izvlačenje iskustava, njihovo uopštavanje, prilagođavanje savremenim potrebama i korišćenje u koncipiranju programa obuke po vrstama avijacije, tj. za tekuće potrebe, kao i za organizovanje izvođenja letačke obuke u eventualnom opštenarodnom odbrambenom ratu u okviru svih oblika oružane borbe.

*Prva i druga
eskadrila NOVJ*

Komandni sastav 1. i 2. eskadrile NOVJ

1. ESKADRILA NOVJ

Komandir - poručnik Hinko Šoić*
Komandir A odeljenja major Đuro Ivanišević**
Zamenik - poručnik Milan Srdanović
Komandir B odeljenja - kapetan Nedjeljko Pajić
Zamenik - poručnik Milan Delie
Pomoćnik komandira eskadrile - major Franjo Kluz
Inženjer eskadrile - kapetan Franjo Lolić

2. ESKADRILA NOVJ

Komandir kapetan Aleksandar Cenić***
Komandir A odeljenja - kapetan Miloš Marinović
Zamenik - kapetan Girilo Zdrajveski
Komandir B odeljenja - poručnik Branivoj Majcen
Zamenik - kapetan Franjo Jež
Inženjer eskadrile - major Danilo Hubmajer

Prvi komandir 1. eskadrile bio je major Mileta Protić, koji je poginuo na ratnom zadatku 19. decembra 1944; komandiri odeljenja su bili: kapetan Aleksandar Marković (poginuo 3. maja 1944), major Ratko Jovanović (poginuo 4. oktobra 1944) i major Arkadije Popov (poginuo 16. oktobra 1944. godine)
18. maja 1945. od 1. i 2. eskadrile NOVJ je formiran 1. lovački avijacijski puk, za komandanta puka je postavljen major Đuro Ivanišević
Dužnost zamenika komandira eskadrile obavljao je kapetan Miloš Marinović, s obzirom daje 3. maja 1945. komandir, kapetan Aleksandar Cenić nestao na preletu Zemun - Zemunik

Hrabri piloti 1. eskadrile NOVJ⁰

Pukovnik Đuro Ivanisević²¹

Najzad, posle dugog čekanja, jednog prijatnog aprilskog dana mi pripadnici Prve vazduhoplovne baze NOVJ iskrcasmo se na tie Afrike - u pristanište Abukir, a odatle neko kamionima a neko vozom, stigismo u britansku vazduhoplovnu bazu na aerodromu Benina, u Libiji. Tu se sretosmo sa našim drugovima »pučistima«, tj. sa oficirima sa Srednjeg istoka koji su, 1. januara 1944. otkazali poslušnost kralju Petru i priključili se NOVJ.

Nas nekolicina željni »atmosfera stajanke« dođosmo na aerodrom. Pažnju nam odmah privukoše »harikeni« sa nekim čudnim oznakama crvene četvorokrake zvezde. Objašnjenje ubrzo dobismo od britanskog oficira: »Ovi su avioni prvobitno namenjeni Turskoj, ali pošto Turci neće da se bore, to ih je kralj Đorđe dodelio Titu«. Na naše pitanje zašto su na avionima crvene četvorokrake zvezde - odgovorio je da je svejedno da li su četvorokrake ili višekrake, samo da su crvene. Nama to ne beše svejedno, pa su već sutradan sve zvezde bile - crvene petokrake. Naravno, bili smo oduševljeni, radosni i ponosni.

Već se govorilo o brzom formiranju jedne naše eskadrile. U opštem raspoloženju i oduševljenju trojica drugova sa Srednjeg istoka Marković, Islamović i Srdanović, sedošu u avione i vinuše se u vazduh. Ali, avaj, sudar iznad samog aerodroma! Poginuli su Marković i Islamović. Marković je zajedno sa Ratkom Jovanovićem bio voda »pučista«. Divan momak. Istog dana vrši se izbor pilota za Prvu jugoslovensku eskadrilu (skvadron). Prvi je i najglavniji uslov-iskustvo u letenju savremenim avionima. I šta sad? Većina, sa izuzetkom nekolicine drugova sa Srednjeg istoka, nije letela savremenim avionima, niti raspolagala bogatijim letačkim iskustvom. Ali svi hoće u 1. eskadrilu. Ne može! Nasta ljutnja i negodovanje. Franjo Kluz izjavljuje da se odmah vraća u zemlju. Milan Simović - Zeka mora da »gasi vatru« i sve ispada kako treba - većina je zadovoljna, te 22. aprila bi formirana 1. eskadrila NOVJ. Sutradan - lekarski pregled: svi su sposobni za letenje iako jedan gluv 50 odsto (Arkadiju Popovu ustaše su razbile bubnu opnu), a jedan 50 odsto invalid (Ciril Vrabič pretrpeo je težak udes sa zaplenjenim hidroavionom posle kapitulacije Italije). Hoćeš da se tučeš, nema problema, govori lekar Britanac. Istine radi, moram da napomenem da beše i iskusnijih pilota koji se ne otimahu da uđu u sastav eskadrile. Rat je bio, nije se čuditi.

Sa tehničkim sastavom nije bilo problema, jer većina mehaničara, vezista i ostalih imali su višegodišnje ratno iskustvo na različitim tipovima

²¹ Rasprava na okruglom stolu »Vazduhoplovstvo u strategiji NOR«, 21. marta 1985, Zemun
⁰ Major, komandir A odeljenja 1. eskadrile NOVJ, sada pukovnik u penziji

aviona. Sastav eskadrile činili su: 27 pilota, 126 specijalista vazduhoplovnotehničke službe i 91 specijalista ostalih službi. Bila je naoružana sa 16 lovačko-bombarderskih aviona i 60 vozila različite namene.

U novoformiranoj eskadrili na aerodromu Lete, kraj Benine, odmah otpoče nov-pravi avijatičarski život. Svakodnevno se intenzivno leti, 3-4 poletanja dnevno. U julu 1944. naleteli smo preko 1000 časova i u tom pogledu bili prvi među savezničkim eskadrilama.

Obuka beše poodmakla, letimo dobro. Jednog dana zove Englez-instruktor komandira Miletu Protića i mene i kaže: »Uzmite avione i idite u Aleksandriju na dva-tri dana! Oho, pomislih u sebi, to mu ispade kao neka nagrada. Slećemo prvo na jedan aerodrom kod Tobruka. Čekajući Mileta koji je otišao u menzu na doručak, jedan britanski oficir začuđeno me posmatra; imao sam na glavi titovku sa petokrakom. Posle nekog vremena upita me ko sam i kada mu rekoh da sam pilot Titove avijacije, njegovom čuđenju kao da ne beše kraja. Kaže da je čuo da su neki partizani stigli pre kratkog vremena na Srednji istok, a da već lete kao piloti. Bravo!

Program obuke obuhvatio je isključivo praktične zadatke: akrobacije, navigacijski letovi, grupno letenje, vazdušna borba, bombardovanje i gađanje, brišući let. Teorijska obuka je gotovo zanemarljiva, posebno iz oblasti taktike što će nam kasnije nedostajati. Istine radi, moram reći da saveznici ne žale truda ni materijalnih sredstava da nas što bolje obuču. Hoćeš da gađaš? Izvoli, napuni topove i mitraljeze pa raspali po jednoj plutači na obali Sredozemnog mora (vežba u gađanju ciljeva sa preticanjem). Hoćeš da bombarduješ? Na jednom kraju aerodroma ucrtan je krug, uzimaš cementne bombe i vežbaš dok ti ne bude dosta... Kontrole nema, sve je ostavljeno savesti pilota, volji i nahodjenju. Ako ti nešto nije jasno, tu je instruktor, stari borac i vrstan pilot, dobar drugar i naš dobar prijatelj, komandant puka Proktor. Pomogao nam je mnogo, bio je primljen i kod maršala Tita, ali otišao je od nas prilično nezadovoljan, jer ga naši nisu odlikovali.

Odmah na početku obuke je za nas organizovan poseban kurs za učenje engleskog jezika. I već posle drugog časa gundanje: šta će nam engleski jezik? I kurs preta da radi. Kakva šteta! Mogli smo dosta da naučimo i to bi mnogima bilo vrlo korisno u kasnijem životu i radu.

Kada je već reč o saveznicima i o njihovom odnosu prema nama partizanima, moram da kažem nešto i o sledećem periodu našeg života i rada. Otok Vis. Oktobar 1944, lep i sunčan. Nas četvorica pilota dežuramo. Hranimo se zajedno sa Britancima u njihovoj menzi, odmaramo se zajedno u istoj zgradi. Pravo ratno drugarstvo. Jednog podneva vidim pred menzom četiri mlada čoveka, sede na nekom kamenjaru. Dobili su i oni avione od saveznika i izvršavaju neke zadatke nad našom zemljom. Pitam ih šta rade tu? Odgovaraju da su hteli da ručaju, ali im Britanci ne daju u menzu. A mi Jugosloveni uvek sentimentalno bolećivi! Idem u menzu da intervišem kod šefa menze ali on je kategoričan: ne, i ne! Opet ću ja: »A, kako mi, Jugosloveni?« - To je sasvim nešto drugo, vi ste naši saveznici, a oni to nisu«. Bez obzira što je bio u pravu otišao sam u kuhinju i zamolio kuvara da im iznese nešto za jelo. Uveče, traže me oni Italijani, nemaju prenočište. Preko mesnog odbora našao sam im prenočište.

Na aerodrom Foda u Italiji došao sam radi preleta nekog aviona. Ne daleko je neka američka menza, pa idem tamo da večeram. Ne može, menza je samo za Amerikance! Hvala saveznicima? Dosta daleko je štab bri-

tanske vazduhoplovne baze. Ipak, odlazim tamo. U štabu adutant, mlad poručnik, vrlo ljubazan. Nudi me odmah šoljom čaja i kaže mi da je večera u osam časova i da će me upoznati sa komandantom i oficirima štaba. I tako je bilo. Skoro svi oficiri štaba vrlo ljubazni trude se da samnom izmene bar nekoliko reči.

Jednog jutra, na Visu bilo je mračno, sumorno i miriše na kišu. Neprorizni beličasti oblaci, što je ovde retko prekrili su celo ostrvo. Ipak, naše komšije, dva Britanca, poleteše na izviđanje vremena. Ali, pri probijanju oblaka, jedan se sunovrati i nestade u moru. I sada, komandant aerodroma, neki mrzovoljni major, valjda ozlojeđen zbog gubitka svog pilota, naređuje da naša četvorka odmah poleti i mitraljira baterije na zapadnoj ivici Banja Luke. Skrećem mu pažnju na lošu meteorološku situaciju i nepreciznost zadatka, ali - badava. Letimo drugovi, pa kako bude! Probismo se nekako kroz oblake, ali se drugi par odvoji. Nismo više u vizuelnoj, ali ostajemo u radio-vezi i letimo prema cilju po kursu i vremenu. Iznad nas sija sunce, a ispod je kompaktna oblačna, neprozirna masa. Penjemo se sve više, uporedo sa oblačnom masom, sve do 6.000 metara. Na 7.000 metara treba da smo nad ciljem. Naravno, od cilja ni pomena. Užasno je hladno. Za pakost, kabinu aviona ne mogu potpuno da zatvorim. Vraćamo se i nekako smandrljasmo na aerodrom. Na stajnici nas sačekuje »spaj« (obaveštajni oficir komandanta aerodroma) i pomalo ožalošćena lica kao da se izvinjava: žalim, bila je greška. Šta da mu kažem? Ništa.

Mnogo godina kasnije čitajući neke materijale o narodnooslobodilačkom ratu pade mi u oči neki napis o jednoj kritičnoj situaciji pri napadu naših jedinica na Banja Luku. Vidim, datum potpuno odgovara vremenu izvršenja našeg zadatka i zaključujem: možda je Britanac bio u pravu, dobio je poziv za dejstvo i jednostavno ga prosledio našoj eskadrili, bez imalo razmišljanja. Moram reći da je bilo puno ovakvih nelogičnih poziva, s obzirom na slabo ili nikakvo poznavanje mogućnosti avijacije od strane onih koji su slali takve pozive.

Još dok smo bili u Africi imali smo dosta alkoholnih pića, a naročito viskija ali ih slabo ko konzumira. Dakle, živi se dobro i obuka uspešno napreduje. Ali oseća se izvestan zamor kod pojedinaca. Pilot Klokac (Klokočovnik), osetivši jednog momenta u toku leta izvestan zamor i malaksalost, sleteo je na neku zaravan u pustinji i zaspao u kabini. Nije više mogao da ostane u eskadrili. Nešto kasnije primljen je, na sopstveno navljanje u našu 2. eskadrilu i bio odličan borac do kraja rata.

Priznajem da sam i ja tih dana bio u izvesnoj meri dekoncentrisan. Jednog dana instruktor Proktor objašnjava silazak aviona na PSS sa jednim izvučenim točkom. Govori Proktor, ali moje misli su ko zna gde... Instruktor primećuje moju odsutnost i traži da ponovim, a ja samo mucam. I pade rigorozna kazna da sa padobranom na leđima oprčim ceo aerodrom, a on veći nego naša Batajnica! Afričko sunce nemilosrdno prži... Ljut instruktor ode negde, a ja razmišljam nekoliko trenutaka šta da radim. Viđeci me u nedoumici prilazi mi Franjo Kluz i sugeriše: uzmi padobran i otrči do prve ivice aerodroma i lezi dok Proktora ne prođe ljutina. Tako sam i uradio i sve je bilo u redu. Ali sam ubuduće bio uvek koncentrisan.

Najzad, krajem juna obuka na »harikenu« je završena. Kraći odmor u jednom savezničkom odmaralištu na obali Sredozemnog mora. Neki neće da idu, govore da nisu umorni i da im ne treba nikakav odmor, da

treba požuriti da bi se što pre poletelo na ratni zadatak. Partijska organizacija se ne slaže sa ovakvim stavovima. Odmor je i te kako potreban. Pravilno!

Dobismo novi tip aviona »spitfajer Vc«. Obuka se produžava. To je već dosta zastareo tip aviona. Posmatramo ga radoznali. Izgleda starački u odnosu na »spitfajer VIII« i »spitfajer IX«, koje imaju Britanci. Čujemo da je Tito tražio »spitfajer IX«. Ali, ne mari: u rukama Mandušića Vuka biće svaka puška ubojita. Idemo dalje i opet intenzivno letenje po istom

- prethodnom programu. Treba dobro ovladati novom mašinom, kaže naš instruktor. Mi pak smatramo, s pravom, da nam ne bi mnogo trebalo da potpuno ovladamo mašinom, jer smo stekli potrebnu rutinu u tehnici pilotiranja. Naravno, opet sletanje i poletanje, akrobacije, gađanje, bombardovanje, itd. I sve opet po onoj nesnosnoj afričkoj vrućini. Ali, raspoloženje je dobro. Međusobni odnosi ne mogu biti bolji. Istina tu i tamo vrčne po neki sitni i bezazleni ekces. Jedan drug sleće sa nešto većom brzinom, a komandir Mileta ga pita:

- Gledaš li ti brzinomer pri sletanju? Jesi li siguran u njegov položaj u odnosu na ostale instrumente u kabini?

- Gledam, družo komandire, i mogu ga pokazati i sa zatvorenim očima!

Mileta ne bude lenj, postavi ga u kabinu, stavi mu maramicu na oči i reče: »Pokaži«! A drug prstom pravo na - visinomer. Nasta opšti smeh.

Obuka se nekako oteгла, vreme sporo odmiče i sve postaje, monotono i dosadno. Sve češće se čuje: dokle će ovo da traje, kada ćemo na front...

Krajem jula obuka je završena - osposobljena su 22 pilota i 217 ljudi ostalog sastava. Svi su prezadovoljni - idemo na front. I posle završenih priprema za prebaziranje - let po marš-ruti: Bengazi - Marbl - Arč - Kaštel Benito - Malta - Katanija - Bari - aerodrom Kane (Italija). U Bariju izlazimo iz aviona, a neko povika: »Eno maršala Tita«. I, zaista, preko aerodroma prolazi kolona džipova i mi jasno prepoznajemo našeg Maršala. Pozdravljamo ga mahanjem, on nam otpozdravlja rukom. Tog dana maršal Tito je odlazio u Napulj na razgovor sa Čerčilom.

Aerodrom Kane je mali, nalazi se na samoj obali Jadranskog mora. Ima lep položaj. Istina, stajanke su podaleko, biće malo problem pri rulanju kada je blato ili velika vrućina.

Osvanuo je 18. avgust 1944. lep, sunčan dan. Prvi borbeni zadatak eskadrile: dejstvo po neprijatelju na komunikaciji Trebinje - Bileća. Uzbudjenje. Mileta saopštava imena posada. Određeni su najiskusniji. I odjednom oštra reakcija, svi se ljute svi bi da lete na ovaj, prvi borbeni zadatak 1. eskadrile NOVJ. Izgleda daje Mileta očekivao ovakvu reakciju i pokušava mirnim tonom da stiša duhove, ali opet gundanje. Istupa sekretar partijske organizacije Franjo Kluz i govori, u prilog komandirove odluke da nije zgodno da se kao deca svađamo oko jednog zadatka i da ćemo svi stići da se pokažemo.

Očekujemo svi povratak šestorice drugova. Uzbudjenje se sasvim stišalo, ali s vremenom raste radoznalost. I, najzad, povratak u potpunom redu. Pljušte pitanja - kako je bilo? Izgleda da drugovi nisu našli na putu, značajniji »ratni plen«, pa odgovaraju nekako mrzovoljno.

Možda će ovakav postupak pilota nekima izgledati kao akt nediscipline. Međutim, ovim drugovima se moglo prigovoriti za sve drugo, ali za nedisciplinu nikako. Treba shvatiti da su sjajni uspesi Narodnooslobodi-

lačke vojske podizali borbeni duh i moral. Moral slavnih proleterskih i udarnih brigada i divizija NOVJ postao je i naš moral. Zbog toga postupak pilota treba shvatiti kao spontanu reakciju na prigušivanu želju da se što pre stupi u borbu.

Nastadoše borbeni dani 1. eskadrile, dani očekivani, puni događaja, napora, uspeha i zadovoljstva, ali i žalosti za izgubljenim drugovima. Redaju se svakodnevno novi i različiti zadaci: dejstvo po saobraćaju na kopnu i moru; po manjim grupacijama trupa i tehnike; štabovima; lukama i pristaništima i drugim stacionarnim objektima; zadaci zaštite objekata i vrsta avijacije; izviđanje; neutralisanje PAA; neposredna podrška naših jedinica na kopnu. Zadaci se izvršavaju nad Jugoslavijom sa težištem dejstva na priobalnom pojasu i centralnom delu zemlje. Objekti dejstva su u većini slučajeva znatno udaljeni od mesta baziranja, tako da je za pojedine zadatke potrebno po nekoliko časova letenja, što predstavlja veliki napor za posade, posebno u uslovima složenije meteorološke situacije. Povoljna je okolnost što saveznička avijacija ima potpunu nadmoćnost u vazduhu. Ali, Nemci imaju vrlo efikasnu PAA, od koje će 1. eskadrila imati gubitke. Evo nekih primera kako su se izvršavali zadaci.

Napad na trupe i tehniku u šumi kod s. Vrljice (nedaleko od Knina) bio je jedan od prvih naših zadataka. Grupa od šest aviona stigla je na cilj bez problema. Međutim, nema nikakvih znakova o prisutnosti neprijatelja u pomenutoj šumi. Vođa pravi jedan krug, pa drugi i, odjednom nečiji glas kroz mikrofon: »Šta čekaš, vođo«! Vođa komandova napad i svih šest aviona u besprekornom poretku obrušavaju se prema sredini šume, odbacuju bombe, koje tačno padaju na cilj. Iz šume počeo da jure ljudi i vozila, oglasi se i PAA, ali nekako smušeno i nesigurno. Idealna situacija za napad topovsko-mitraljeskom vatrom, ali vođa komanduje povratak na aerodrom. Izričito mu je naređen samo jedan napad, jer većini posada to je vatreno krštenje. Pravilno!

U Dubrovniku u hotelu »Imperijal« bio je smešten neprijateljev štab. Grupa od šest aviona nadleće s mora, brzo se prestrojava u levi stepen i odmah obrušava na cilj. Sve se odvija munjevitom brzinom. Bombe padaju pored samog hotela i na zgradu pošte, a daleko od cilja vide se dva oblaci dima - neko je, verovatno, prerano otkačio bombe. Iza grupe rasprskavaju se protivavionske granate u vidu tamnoblakih oblaka. Očigledno - Nemci su zakasnili.

Na putu Kupres - Travnik jedan aviona traži protivnika i nailazi na dva kamiona. U prvom napadu Švabe se ne predaju u drugom pogodeni kamion sleće s puta i prevrće se.

Iznad plovne rute Vis-Mljet par aviona obezbeđuje saobraćaj nekih naših brodova. Zadatak veoma prost i bezopasan, ali monoton-stalno se vrti po krugu ili nekoj osmici i po dva časa. No, takvi zadaci su dosta retki.

I tako eskadrila prolazi dosta uspešno kroz vatreno krštenje. Ali, krajem avgusta, pade kod Drniša Aleksandar Vuković u napadu na železnički saobraćaj. Veoma omiljen među drugovima. Za vreme obuke bio je žestoki zagovornik da se ide što pre u borbu, a eto, pao je na svom trećem zadatku.

Drugog septembra 1944. eskadrila polete u dve grupe za doček vrhovnog komandanta, maršala Tita. Piloti i mehaničari su izuzetno raspoloženi. Kako i ne bi: Maršalova poseta bila je za eskadrilu posebna čast i veliki

dogadjaj; najveći deo ljudi sreće ga prvi put. Njegove reči: »Drugovi piloti, vaš je zadatak da ne dozvolite nijednom neprijateljskom vojniku da nekažnjeno izađe iz naše zemlje« biće nov i veoma značajan podsticaj za predstojeća dejstva eskadrile.

Krenusmo u borbu sa novim elanom. Već smo stekli izvesno, mada skromno, ratno iskustvo. Borbena dejstva postaju intezivnija i efikasnija. Svakodnevno se dolazi do novih saznanja. Postajemo smeliji i drskiji. Nema više one treme i neizvesnosti pred izvršenje zadataka, kao u prvim danima borbe. Duboko smo svesni činjenice da svaki naš uspešno izvršeni zadatak doprinosi, makar u malom, narodnooslobodilačkoj borbi, pa otuda ponekad i nastojanje da se zadatak izvrši i po cenu znatnog rizika.

Osmog septembra trebalo je tući saobraćaj na putu Tuzla - Brčko. A kad tamo, put na celoj dužini pokriven niskim oblacima. Tu i tamo ima poneka »rupa«, a kroz nju vidi se jasno kako promiču kamioni. Veliki izazov za vođu grupe i on se sam sunovraćuje. Nakon nekoliko minuta iskoči iz oblaka i kaže: »Sredio sam bar dvojicu! Ali, bilo je gadno, mogao sam lako 'poljubiti' zemlju«.

Dvadeset petog septembra loše vreme, a treba tući neprijateljeve baterije u rejonu Ljubuškog. Javlja se Leopold Ankon za vođu para i - ne vraća se. Njegov pratilac nije mogao ništa određeno da kaže, jer se odvojio od vođe pri ulasku u oblake. I tako pade hrabri Slovenac Ankon. Tužno je, ali - šta da se radi?

U oktobru dejstva pomalo jenjavaju zbog slabih meteoroloških uslova. Ali, za 1. eskadrilu ovaj mesec je »crni oktobar«. Za nepune dve sedmice eskadrila je izgubila tri vrsna druga i rukovodioca: padoše jedan za drugim: Ratko Jovanović, Franjo Kluz i Arkadije Popov.

Četvrtog oktobra prepodne lije kiša kao iz kabla. Poslepodne prestade i vreme se prolepša, ali stajanke i rulne staze pune blata. Zove me komandir odeljenja Ratko Jovanović i kaže:

- Mogli bismo da poletimo u neki »slobodan lov«, biće sigurno Švaba na putevima i železničkim prugama.

- Mogli bismo - odgovaram ali kako dorulati do piste (pista je pokrivena gvozdanim rešetkama).

- To će srediti drugovi mehaničari, odgovara Ratko.

I, zaista, mehaničari doguraše na rukama četiri aviona na pistu i četiri dobrovoljca poleteše prema Bosni. Letimo tako na 2000 m, ispod nas pro-makne po koji oblačić, ali vreme je kao poručeno za zadatak. Izbismo u dolinu reke Bosne poviše Kaknja. Nedaleko od nas promiče brzo prema jugu nekakav vez. Kažem Ratku da moj pratilac i ja pogledamo kakav je voz. Ratko se slaže, pa se nas dvojica brzo obrušismo prema vozu, ali nas na 1000 metara dočeka kiša raznih projektila. Ratko odmah naređuje povratak u postroj. Letimo dalje na sever, postepeno se snižavajući i, najednput iza neke okuke pojavi se teretni voz. Ovaj je naš, govori Ratko. Situacija za napad, takoreći, idealna, možemo da napadamo iz brišućeg leta i u najvećoj meri izbegnemo protivionsku vatru. I kao na poligonu redamo napade: prvi, drugi, treći, četvrti. Pljušte naše male topovske grante kao kiša po lokomotivi i vagonima. Tu i tamo bljesne plamen na vagonima. I voz stade. Protivavionske vatre kao da nema, ili je nemoćna, jer smo se mi foirmalno »zalepili« za zemlju. Prekid napada, vraćamo se. Ispred Teslića Ratko nas obaveštava da je voz ponovo krenuo, ali se kreće veoma sporo i verovatno, iznerviran pomalo, odlazi sam u peti napad. Na

žalost dobija pun pogodak u motor, pokušava da se prizemlji, ali je teren goli kamenjar, i gine. Tako je pao Ratko Jovanović, primeran starešina, drug i borac, besprekomo pošten i hrabar. Čudan je bio epilog ovoga napada. Kratko vreme posle napada taj voz je zarobila jedna naša jedinica i u lokomotivi našla vozovodu i ložača izrešetane našim topovskim i mitraljeskim mecima.

Četrnaestog oktobra pao je i Franjo Kluz. Toga dana vreme je bilo toplo i tiho. Pod snažnim udarcima Narodnooslobodilačke vojske Nemci se užurbano povlače i danju i noću duž naše jadranske obale. Imaju snažnu protivavionsku odbranu; osetili smo to prethodnih dana. Pomenutog dana eskadrila je u poslepodnevnim časovima imala dva odeljenja u pripravnosti - Franje Kluza i moje. U očekivanju poziva za dejstvo, u dogovoru sa Franjom, udaljili se na kratko vreme sa aerodroma. Kada se ubrzo vratili, Franjo je bio već spreman za poletanje. Na moju primedbu da sam ja po redosledu letenja prvi, odgovorio je: »Nije važno ko je prvi na redu, glavno je da ih tučemo«. I odleteo je da tuče nemačku kolonu na putu Omiš - Split. Prišao je oprezno cilju, ali je već u prvom naletu srušen.

Po mnogo čemu Franjo je bio izuzetan čovek. Bio je prvi ratni pilot NOVJ i neustrašivi borac, odan do srži Partiji, veoma blizak ljudima i uvek staložen. O visokim kvalitetima Franje Kluza svedoče donekle i reči komandira eskadrile Milete Protića: »Kada bi svi bili kao Franjo Kluz, lako bi bilo komandovati eskadrilom«.

Franjina smrt me je duboko pogodila. Sa njim sam se upoznao daleke 1937. Bili smo mladi piloti i leteli zajedno u jednoj trenažnoj eskadrili. Prilikom dolaska u partizane imao sam sreću da se prvo sretнем sa njim. Kakav je to srdačan susret bio! Ostali smo bliski do kraja njegovog života.

Jugoslovenski partizani su bili veoma ponosni ljudi. Pojmovi - jugoslovenski partizan i Tito, bili su dobro poznati saveznicima. Mi iz 1. eskadrile bili smo duboko svesni toga i, naravno, nastojali smo da očuvamo tako visoki renome.

Neposredno posle pogibije Ratka Jovanovića došao je u eskadrilu pomoćnik komandanta vinga u čijem je sastavu bila i naša eskadrila, da bi nam povodom prethodnih gubitaka, skrenuo pažnju da budemo obazriviji i strogo se pridržavali pravila. Britanac je izrazio želju da učestvuje u našem narednom zadatku. I već sutradan potetela je četvorka u slobodan lov, na čelu sa Arkašom Popovim, a s njim na začelju pomoćnik komandanta vinga. Na putu Gospić - Otočac, četvorka je napala kolonu kamiona, ali je već u prvom naletu Britanac dobio pogodak u rep aviona te je odmah izvestio vođu da je pogođen i da napušta borbu. Kružio je na 2000 m i osmatrao. Grupa je još tri puta naletela i na poprištu borbe ostale su samo olupine od desetak kamiona. I vođa je dobio nekoliko pogodaka u krila. Po povratku na aerodrom Britanac je odao priznanje na efikasnosti dejstva, ali je oštro zamerio za broj naleta.

- Arkaša, zašto komplikuješ odnose sa saveznicima - pomalo u šali upitao je vođu četvorke jedan drug.

- Pa, morao sam da pokažem Britancu kako se bore jugoslovenski partizani - odgovorio je hrabri Arkaš.

Dva dana posle pogibije Franje Kluza, stradao je i Arkadij Popov. Dosta rano ujutro poletela je četvorka da bombarduje Ston i izvidi pravac Zaton - Ošlje i da eventualno napadne topovsko-mitraljeskom vatrom na-

deni cilj. Na pomenutom pravcu ova grupa nije uočila nikakvu aktivnost protivnika. Dva časa kasnije na isti zadatak poletela je četvorka, na čelu sa Popovim, u rejonu Zaton - Ošlje dočekana je uraganskom vatrom PAA. Popov je pogođen pao u more, a grupa potpuno razbijena. Prokleti Švabo! Ujutru se pritajio da bi sledeću grupu potpuno iznenadio. Tako je poginuo Arkaša Popov. Čestit čovek, ali kao da se celog svog života hrvao sa svojom zlom sudbinom. U bivšoj jugoslovenskoj mornarici, kao veoma sposoban oficir, relativno je rano dobio visok položaj, komandanta hidroplanske grupe. Zbog simpatija prema komunistima ubrzo je penzionisan. Stupio je u Vazduhoplovstvo NDH u nameri da se u sastavu jedne »skupine« prebaci na istočni front, a odatle prebегne na sovjetsku teritoriju. Ubrzo je otkriven, potkazan, te je osuđen na smrt, pa pomilovan, ali strahovito isprebijan. U oktobru 1943. uspeo je da se dokopa aviona, prebaci u Italiju, gde se odmah priključio partizanima. Bio je omiljen drug, odličan pilot i rukovodilac.

Teški gubici postaviće sada na dnevni red preispitivanje našeg stanja i naših borbenih postupaka. Gubitkom petorice drugova i odlaskom dvojice pilota iz eskadrile zbog bolesti - nastaje problem popune. Pokušaj da se dvojica novodošlih pilota osposobe za ratne zadatke nije uspeo, tako da je formacijsko stanje pilota palo ispod dozvoljenog nivoa: 15 pilota, a 16 aviona. Postavio je imperativ: pošto nema popune, smanjiti gubitke, ali ne po cenu borbene efikasnosti eskadrile. No, lako je to reći, ali teško izvršiti. Kasnijim gubicima problem će se probuditi, no eskadrila će preživeti.

Možda će neko pomisliti da je posle pomenutih gubitaka moral pilota opao. Ali, to se nije desilo. Većina je bila svesna da u našoj zemlji ginu desetine, stotine i hiljade hrabrih boraca, koji često gladni i iznureni, nezadrživo jurišaju na protivnika. Ne tako retko kroz naše misli defiluju imena - legende: Neretva, Sutjeska, Ljubin grob i dr. Dolaze drugovi iz zemlje, hrabre, savetuju. I tako nastavljamo borbeni put eskadrile. Letimo na Bihać, Knin, Višegrad, Sarajevo, Travnik, Nevesinje, Danilovgrad, Zagreb... Pronalazimo ciljeve - lokomotive, vozove, kolone automobila, štabove, fabrike, manje grupacije neprijatelja u naseljenim mestima, tehniku na položajima.

Jednog poslepodneva u novembru komandir Mileta Protić dolazi iz britanskog štaba i saopštava da je jak saobraćaj na pruzi Zagreb - Slavonški Brod. Treba dejstvovati. Kad treba - nije teško. I tako Mileta i ja uputismo se prema Zagrebu sa svojim pratiocima, koje ubrzo izgubismo, probijajući se između nekih »krpa«. Kod Zagreba čisto nebo i neka čudna slika: iznad samog grada juri velikom brzinom »foke-vulf« ili »meseršmit« a na 2000 m u neposrednoj blizini lete osam savezničkih »mustanga«.

Posmatramo i ubrzo shvatamo: neprijateljev lovac »foke-vulf« je običan »mamac«. Izaziva savezničke lovce da krenu na njega; on će brzo klisnuti, a oni će se naći u pravoj uraganskoj vatri PAA. Mileta i ja odlećemo duž pruge. Mileta vodi. I uskoro vidimo ispred sebe kako juri neka dugačka kompozicija. Napadamo bočno, u sredini voza. Ne valja! Treba tući lokomotivu. Ponavljamo napad na lokomotivu. Flakovi bljuju smrtonosnu vatru, a voz juri kao da nije ništa bilo. Idemo dalje, i opet kompozicija u pokretu. I opet, prvi pa drugi napad, i opet snažno protivdejstvo. Letimo i dalje duž pruge, a ispred nas podaleko kompozicija ulazi u stanicu. Idemo u napad, ali nas odjednom dočeka pravi vatromet svih

mogućih boja. Ne pomaže tu nikakav protivavionski manevar. Prekidamo napad. Nismo učinili mnogo, a dobili smo pogotke. Moraće avioni na oporavak u radionicu.

Devetnaestog decembra 1944. pao je Mileta Protić, glava eskadrile. U ponovnom naletu na jednu jaku nemačku kolonu kod Doboja, smrtno pogođen, zario se usred kolone. Mlad, naočit, inteligentan, pomalo brz, ali veoma hrabar. Nije bio komunista, ali je bio vatreni patriota i primer neustrašivog borca.

Smrću druga Mileta Protića nastupila je kraća moralna kriza u našoj eskadrili. Nestade veselosti. Tih dana desi se i nekoliko havarija aviona pri sletanju. Prestade skoro svaki kultumo-prosvetm politički rad. Loše vreme krajem decembra i u celom januaru svede broj zadataka na poneko dejstvo po komunikacijama, izvidanje i trenažno letenje.

Početak februara 1945. eskadrila je prebazirana na Vis i situacija se bitno izmenila: ljudi odjednom živnuše, postadoše raspoloženiji, traže da se otpočne odmah sa zadacima... Oživeše i politički i kultumo-prosvetni rad. Organizuje se nastava - politička i vojnostručna. Štampa se list »Prva eskadrila NOVJ«. Sve u svemu, eskadrila se preporodila. A i kako i ne bi - na svojoj zemlji. A situacija na bojištima Jugoslavije sve povoljnija, počinje uveliko konačan obračun sa okupatorom i domaćim izdajnicima. Ceo februar je u intenzivnom izvršenju zadataka, najvećim delom u neposrednoj vezi sa dejstvima naših jedinica za oslobodenje Mostara i okolnih mesta. Katkad pojedine posade izvršavaju po dva zadatka dnevno. Ali, niko se ne žali na preopterećenost, niko ne oseća zamor.

Nekako tih dana jedna naša četvorka, na sredokračij putu Sarajevo-Zenica, obori u prvom naletu jedan nemački izviđački avion - »henšel«. Prva i jedina vazдушna pobeda. Kratko vreme posle toga jedna naša osmorka, koja je obezbeđivala vazdušni transport naših ranjenika i bolesnika u Italiju, uspešno će odbiti pokušaj napada trojke neprijateljevih lovaca.

Tridesetog marta 1945. pade i poslednja ratna žrtva naše eskadrile. Pogibe najmlađi pilot eskadrile Luidi Rudi. Preleteo je 1943. iz Italije na našu slobodnu teritoriju i izjavio da hoće da se, kao rođeni Zadrani, uključi u borbu protiv fašizma. Na njegovo uporno insistiranje, uključen je u 1. eskadrilu i časno i hrabro se borio do svoje smrti. Poginuo je pri sletanju na aerodrom od sopstvene bombe, koju nije mogao da odbaci dok je još bio u vazduhu.

Dvanaestog aprila eskadrila se prebazirala na aerodrom Škabrnje kod Zadra, odakle je, takođe uspešno dejstvovala po objektima u zapadnoj Bosni, obezbeđivala savezničke transportne avione pri snabdevanju borbenim materijalom naših jedinica u zemlji i evakuaciji naših ranjenika i neposredno podržavala trupe 4. armije u borbama za konačno oslobodenje naše zemlje. Pred kraj aprila saveznici su nam zabranili sva borbena dejstva. Bilo je to vreme trščanske operacije 4. armije. Ali, na našu sreću, rat se ubrzo završi, saveznici se brzo evakuisaše, a mi ostadosmo na sopstvenoj zemlji, presrećni u slobodi.

Danas, kada se, skoro posle pola veka, prisećam pomenutih događaja, moram reći da se osećam veoma ponosnim što sam pripadao jednom kolektivu vrsnih rodoljuba, entuzijasta, dobrih ljudi, strastvenih avijatičara i hrabrih letaća. Bili smo iz svih krajeva naše zemlje, ali je izgledalo kao da smo iz jednog kraja ili jednog grada, uvek jedinstveni u poimanju jugoslovenstva i ciljeva narodnooslobodilačke borbe. To je upravo, bio svetli primer bratstva i jedinstva.

Uspešna dejstva 2. eskadrile NOVJ¹

Pukovnik Miloš Marinović²

T .1 udstvo 2. eskadrile došlo je sa raznih strana - iz jedinica NOV

J—/J u zemlji, iz redova kraljevskog vazduhoplovstva izbeglog na Srednji istok i iz redova primorskih Slovenaca zarobljenih sa italijanskim jedinicama u Libiji, koji su pristupili kao dobrovoljci, najpre u kraljevsku vojsku, a posle u NOVJ.

Uprkos takvom različitom sastavu, čitavu eskadrilu, sve njene pripadnike, karakterisali su čvrsto jedinstvo, izvanredna motivisanost, homogenost i drugarstvo, neumorno pregalaštvo i silna želja da se što pre osposobe za borbena dejstva i pođu na front. Te osobine, kako letaća tako i zemaljskog osoblja, ostale su mi u trajnoj uspomeni. One su se ispoljile i u obuci u Libiji i na Sueckom kanalu, gde se radilo bez predaha u uslovima pustinjskih vrućina i vrelih vetrova hamsina, i kasnije u ratnim operacijama iz Kane u Italiji, sa Visa i iz Škabrnja.

To se duboko dojmilo i britanskih instruktora koji su, ne često, isticali da su ponosni na našu eskadrilu. Izražavali su divljenje ne samo borbenom duhu i preduzimljivosti naših ljudi nego i međuljudskim odnosima i kulturnim aktivnostima u jedinici. Smatrali su da se naša eskadrila može s pravom porediti sa svakim skvadronom u RAF-u.

Druga lovačka eskadrila počela je operacije 13. oktobra 1944. sa aerodroma Kane, iz Italije. Samo pet dana kasnije, operacije su već izvođene i sa aerodroma na Visu, na kome je od tog datuma stalno boravio detašman od 4 do 8 aviona, sa odgovarajućim brojem letaća i tehničkog osoblja. Od 10. februara 1945. korišćen je i aerodrom Prkos u Škabrnjama kod Zadra, gde je, početkom aprila, prebazirana cela jedinica.

U vreme našeg dolaska u Kane, nemačka grupa armija »E«, našavši se u opasnosti da bude odsečena i uništena, povlačila se iz Grčke i Albanije usiljenim tempom i svim raspoloživim komunikacijama. Tih dana su komunikacijom Dubrovnik - Metković odstupale jedinice nemačke 369. legionarske divizije, protiv kojih su jedinice naše 26. divizije vodile žestoke borbe.

Naše dve eskadrile su efikasno učestvovala u napadima na neprijatelja u povlačenju, koji je organizovao niz jakih uporišta u Stonu, Ošlju, Vukovom klancu i drugde. Drugi, treći i četvrti ratni zadatak iz Kane, kao i drugi i četvrti sa Visa i to veoma uspeli vođeni su protiv tih jedinica.

U drugom ratnom zadatku sa Visa napali smo (četvorka - Vouk, Purčić, Marinović i Pepel) nemačku mehanizovanu kolonu sastavljenu od ten-

¹ Rasprava na okruglom stolu »Vazduhoplovstvo u strategiji NOR«, 21. mart 1985, Zemun

² Kapetan, komandir A odeljenja 2. eskadrile NOVJ, sada pukovnik u penziji

kova, oklopnih kola i motorizacije. U brišućem letu izvršili smo četiri uzastopna naleta, od kojih su prva dva bila na deo kolone koji je još bio u kretanju, a preostali na njen stacionirani deo, razmešten s obe strane puta prema Rudinama. Piloti dva »spitfajera«, koji su nas, kružeći visoko iznad cilja, štitili od eventualnog napada neprijateljevih lovaca, javili su nam radiom da su sve rakete pogodile cilj - motorizaciju i trupe. Videli su eksploziju jednog petotonskog kamiona, verovatno natovarenog municijom. Broj uništenih vozila i pobijenih vojnika, koji je, sudeći po razmeštaju palih raketa, morao biti znatan, nije bilo moguće utvrditi.

Neprijatelj se branio vrlo snažnom dobro organizovanom i tačnom PA vatrom, pošto je prethodno bio alarmiran pojavom »spitfajera«, koji su leteli na velikoj visini. Ako se zna da su rakete iz naših »harikena« ispaljivane tek sa udaljenosti od 360 metara od mete, onda će biti jasno kakvim su se opasnostima izlagali piloti. No, način kako je izvršen napad i dužina njegovog trajanja (četiri naleta) svedoče ne samo o entuzijazmu i borbenosti pilota, nego i o njihovom neiskustvu i potcenjivanju neprijateljeve odbrane. Nedovoljna opreznost plaćena je gubitkom jednog aviona. U četvrtom naletu oboren je vođa četvorke, komandir »A« odelenja potporučnik Stanislav Vouk. Pao je kod sela Đunta-Doli, gde je i sahranjen.

Sledećeg dana, trojka - Marinović, Rebula i Pepel - (četvrti avion, sa pilotom Purićem, kraksirao je pri poletanju zbog kvara motora) ponovo je napala tu kolonu, ovog puta u blizini Ošlja. Poučeni iskustvom iz prethodnog dana, a i iskustvima Prve eskadrile NOVJ, odlučili smo se za samo jedan nalet, ispalivši svaki po četiri rakete sa bojevom glavom od 30 kg, praćene vatrom iz naših mitraljeza.

Još na Visu smo se dogovorili da mi napadnemo prvi, a da nas pratnja obavesti o mestu gde se nalazi neprijatelj. Tako je i bilo. »Spitfajeri« (četvorka - Pajić, Radulović, Gavrilović, Vrabič) izvestili su nas da je kolona razmeštena na potezu Oštrikovac - Radež, iza jednog ćuvika, s obe strane puta za Metković. Leteli su visoko i privlačili pažnju neprijatelja, kome smo se mi približavali neopaženi.

Čim smo izbili iza ćuvika, pred nama se ukazao neprijatelj koji je, upozoren pojavom »spitfajera«, bio pripremljen za odbranu. Zahvaljujući tome što smo vatri bili izloženi samo kraće vreme, jer smo se odmah po napadu sklanjali iza ćuvika, prošli smo bez gubitaka. Rebula je javljao da mu je avion pogođen, da se iz njega pojavio dim, ali da mu motor radi dobro. Rekao sam mu da »hvata« visinu i leti pravo na Vis, a Pepel i ja smo ga ubrzo sustigli i zajedno s njim vratili se u bazu. Moj avion je bio neoštećen, dok je Rebulin imao 15, a Pepelov 18 pogodaka, srećom bez ozbiljnijih posledica.

Još u toku napada, vođa pratnje, poručnik Nedeljko Pajić, javio je radio-vezom da su sve rakete pogodile cilj, a zatim su se i »spitfajeri« obrušili na kolonu, gađajući je iz svojih topova i mitraljeza. Piloti »spitfajera« su kasnije saopštili da je kolona posle našeg napada, dok su se oni obrušavali na nju, »ličila na pravi pakao« i da su unezvereni nemački vojnici jurili na sve strane, tražeći zaklon.

Posle ovog našeg kombinovanog napada, jedinice 26. divizije potpuno su uništile tu kolonu i zaplenile motorizaciju.

Učešće 2. eskadrile NOVJ u mostarskoj operaciji takođe je bio primer uspešne saradnje sa kopnenim jedinicama NOVJ. U periodu pripremanja operacije avioni eskadrile su vršili oružana izviđanja komunikacija na

pravcu Mostar - Sarajevo - Zenica, napadajući neprijateljeve kolone i vozove, te kasarne u Nevesinju, gde je pobijeno oko 100 Nemaca. U toku operacije eskadrila je napadala štabove, vojničke zgrade, skladišta municije i artiljerijske i mitraljeske položaje u Širokom Brijegu (sa okolnim selima), u Humcu, Čitluku i Ljubuškom, kao i prilazne komunikacije ka Mostaru. U letovima izgubljena su dva aviona, ali su se piloti bezbedno spustili na oslobođenu teritoriju.

Eskadrila je uspešno sadejstvovala sa jedinicama naše 4. armije i Ratne mornarice u oslobađanju severnog primorja i ostrva, zatim u oslobađanju Bihaća i Like i područja Rijeke i Istre.

Od 13. oktobra 1944. do 30. aprila 1945. eskadrila je izvela 970 operacijskih izlazaka (letova). Rezultati su bili iznad očekivanja, s obzirom na tip aviona i njegovo naoružanje.

Tačan broj uništenih i oštećenih neprijateljevih objekata teško je utvrditi bez uvida u odgovarajuću dokumentaciju. Dosad su iskazani samo oni gubici neprijatelja koji su sigurno utvrđeni, a to je, uglavnom, bilo kad su primećeni direktni pogoci. U većini slučajeva pak, pravi opseg štete nanesene neprijatelju ostao je nepoznat, a njegovi stvarni gubici, koji su morali biti znatno veći, nisu uračunati, jer nisu mogli biti pouzdano utvrđeni.

Napadi su po pravilu vršeni iz veoma niskog leta, katkad na visini od svega desetak metara dok je udaljenost sa koje su rakete ispaljivane bila obično oko 360 metara. Pošto je postojala velika opasnost da avion bude zahvaćen eksplozijom sopstvenih raketa, a i radi izbegavanja dejstva neprijateljeve PA vatre, napadnuto područje moralo se što pre napustiti. Pored toga, veliki dim i prašina izazvani eksplozijom raketa takođe su sprečavali tačno osmatranje postignutih rezultata. Uobičajena naknadna proveravanja od strane komande vinga, nakon kojih su često sledila priznanja i pohvale, kao i naknadne depeše koje su ponekad stizale od jedinica NOVJ sa kojima smo sadejstvovali (8. korpus, 4. armija i Ratna mornarica), potvrđivali su da je neprijatelj pretrpeo veće gubitke od onih koje su piloti naveli po povratku sa zadataka, što je dokaz više o tačnom i uspešnom izvršavanju zadataka. Uništeno je ili oštećeno: 42 broda, šlepa, trabakule i drugih plovnih objekata; 70 oklopnih i motornih vozila, benzinskih cisterni i si.; 10 lokomotiva; 42 železnička vagona; 83 zgrade; električna centrala; radio-stanica i dva mosta. Pored navedenog, uništen je veći broj topovskih položaja, mitraljeskih gnezda, skladišta municije i benzina, osmatračkih stanica, železničkih stanica i pruga.

Želim još da istaknem da su uspešne operacije 2. eskadrile NOVJ bile rezultat zajedničkih napora kako letaćkog tako i zemaljskog sastava. Avioni su se iz operacija često vraćali pogodeni PA vatrom, neki i sa teškim oštećenjima na trupu, krilima i repnim površinama, kao i na motoru, elisi, hladnjaku, rezervoarima... Sva ta oštećenja sanirana su u najkraćem roku. Naš tehnički pilot radio je u otežanim uslovima, na otvorenom prostoru, po svakom vremenu, a kad je trebalo i bez odmora, po ceo dan i noć. Zahvaljujući tome, eskadrila je sve vreme održavala visok stepen borbene gotovosti, a operacije su ometali samo loše vreme i, u nekoliko slučajeva, nedostatak raketa.

Na krilima »harikena«

Potpukovnik Tugomir Prebeg²¹

Ovo je sećanje na samo jedan od mnogih borbenih zadataka koje smo izvršavali pre četiri decenije, jer svaki je za sebe bio poseban, delikatan i specifičan, u zavisnosti od vremena u kome smo dejstvovali i operacija u kojima smo učestvovali. U stvari želja mi je da podsetimo na jedan od zadataka koje smo izvršavali podražavajući i krčeći put jedinicama naše vojske i mornarice za konačno oslobođenje otadžbine - Titove Jugoslavije. Ali ovaj, koji ću opisati pamtim ne samo po tome što se u njemu manifestovao snažno drugarstvo, zajednička međusobna sloga i briga, već i izuzetan borbeni moral pilota, odnosno vazduhoplovnih jedinica Narodnooslobodilačke vojske Jugoslavije.

Desetog aprila 1945. komandir 2. eskadrole NOVJ saopštio je zadatak: »Vođa odeljenja poručnik-pilot Branivoj Majcen, pratioci vodnik-pilot Tugomir Prebeg i vodnik - pilot Ljubomir Dvorski, odeljenjem sa tri »harikena« izvršiti napad raketama i mitraljeskom vatrom na motomehanizovanu kolonu u okolini mesta Ličko Petrovo Selo«!

Razrada zadatka, kratka priprema i pošli smo prema avionima. Dan je bio prolećni - sve je odisalo svežinom kada smo sa aerodroma Prkos

- Škabrnje poleteli na izvršenje borbenog zadatka.

Po poletanju zadržali smo ugao penjanja do 3.000 fita, odnosno do visine sa koje treba samo da preskočimo krajnje vrhove Velebita. Znali smo da Nemci imaju veoma dobro organizovanu i jaku trupnu PAO - sa tlakovima, firinzima, a pogotovo dobro organizovanu službu za vazdušno osmatranje i javljanje.

Čim smo preleteli liniju fronta, začuli smo vođu odeljenja Majcena kako komanduje: »Uključi naoružanje«!

Približavali smo se cilju, neprekidno osmatrajući, proveravao sam i mrežicu na nišanu. Ispred nas smo ugledali jedno mesto - prema karti bilo je to Ličko Petrovo Selo. Prenuli su nas jaki potresi aviona - eksplozija granata flakova i trase firilinga koje su bile uperene prema nama. Tako jaku PA vatru nismo očekivali.

Ispred nas, na komunikaciji u pravcu Karlovca, protezala se motomehanizovana kolona. Vođa odeljenja je opet komandovao:

»Zaokret udesno! Napadamo serijom od po dve rakete«!

Pošao sam u zaokret udesno i, na jednom brdašcu pored puta osmotrio PAA. Obavestio sam vođu odeljenja o položaju i kalibar PAA. U slušalicama mi je odjeknuo vođin glas:

»Napadni ih«!

¹¹ Rasprava na okruglom stolu

²¹ Zastavnik, pilot 2. eskadrole NOVJ, sada potpukovnik u penziji

Visina 2.400 fita uveo sam u manevar za napad, postavio avion u borbeni kurs i odmah otvorio mitraljesku vatru.

Kad su nemački artiljerci videli da pikiram na njih, otvorili su uragansku vatru. Nisam skidao oko sa nišana, a ruku sa okidača za rakete. Osećao sam se kao da kiša od metaka leti na mene.

Na visini od 1.800 fita dobio sam takav udar u prednju ivicu krila na spoju za trup da sam se iznenada okrenuo na leđa. Teško sam uspeo da vratim avion u normalan položaj - da ga postavim ponovo u borbeni kurs za napad i ispalim seriju raketa po neprijateljevim položajima PAA.

Visina na kojoj sam leteo iznad terena iznosila je oko 120 do 150 fita. Dok sam napadao, lepo sam video flakove ukopane u okrugle rovove, ali sada ni oni, ni firlinzi, niti mitraljezi nisu pucali - sve je bilo tiho.

Osetio sam da moj »hariken« nije više tako poslušan kao pre napada: sve se više tresao, a sve je manje bio upravljiv. Osetio sam da hladan vazduh sa desne strane ulazi u kabinu. Pogledao sam i video da je flak napravio veliku rupu na sponi između krila i trupa. Avion sam usmerio prema Bihaću - pre nekoliko dana na ovaj grad smo dejstvovali po neprijateljevim otpornim vatrenim tačkama. Sada je Bihać bio deo i moje slobode. Nisam želio da se spustim iza neprijateljevih položaja. Laktom ruke sam proverio i uverio se da mi je o pojasu revolver. Među nama pilotima bio je dogovor da se živi ne damo neprijatelju u ruke.

Odlučio sam: izvršiću prinudno sletanje na slobodnoj teritoriji - sa koje se mogu vratiti u svoju jedinicu. Radio sam tačno kako su me učili da postupam u vanrednim slučajevima. Obavestio sam vođu o oštećenju od PAA i odluci za prinudno spuštanje na slobodnoj teritoriji u rejonu Bihaća.

»Penji - prekontroliši instrumente! Penji!« - odjeknuo je odlučan vodin glas. Osetio sam onu toplinu i uverljivost koju sam doživljavao uvek kad se radilo o brizi za čoveka.

Okrenem se u kabini - vidim s moje leve strane vodin avion. Prati me. Prati me i drug Ljubo.

»Penji! Polako Penji! Pratimo te!« - ponovio je voda.

Sve sam uradio kako mi je naredeno, ali sam tek tada uspeo da odgovorim da penjem.

»Idemo kući - kurs 160°... Penji!« - Ponovo je odzvonio glas u slušalicama druga Brane.

Borio sam se sa avionom koji se neverovatno tresao, a levu nogu sam dao sasvim napred. Palicu sam jedva uspevao da držim i to obema rukama.

Preleteli smo obronke Plješevice i ispred nas je puklo Krbavsko polje. Drugovi me i dalje prate i neće da se odvoje od mene. Avion nenasno tresu i desnom nogom potpomažem otklon leve noge, a obema rukama otklon palice u stranu da bi se još kako-tako održao u vazduhu.

»Proveri instrumente, Tugo!« - savetuje me Brana.

Brzo sam odgovorio da je u redu - motor ispravno radi, ali se avion nenasno tresu.

Preleteli smo istočne obronke Velebita i ugledali Obrovac i Ravne kotare. Polako snižavanje! Vojin glas često se čuo u mojim slušalicama i značilo mi je mnogo. Ponirali smo do aerodroma, ali moji drugovi me nisu napuštali do sletanja. Sleteo sam i izrulao sa piste - da i njihovi avioni mogu da slete.

Kada je tehnički sastav pregledao mog »harikena«, sa čuđenjem su me gledali, a njihova konstatacija je bila: krakovi elise teško oštećeni, rupa na desnom krilu kraj trupa, veličine oko 60 cm, teško oštećenje prednje ramenjače - desno krilo trebalo je zameniti, repne površine i trup trebalo je popraviti, a i zameniti neke sajle.

Naši neumorni tehničari su za nekoliko dana, doveli avion u borbenu ispravnost, radeći udarnički.

Tog aprilskog dana bili smo veseli, jer su se svi drugovi vratili sa uspešno izvršenih zadataka. Posebno sam ja bio ponosan jer sam uništio bateriju flakova, ali nije to bilo moje glavno osećanje. Zapravo, sve vreme sam razmišljao samo o našem velikom drugarstvu i brizi za ljude našeg komandira Brane. Znao sam ga kao odličnog pilota i starešinu koji je u komandovanju donosio nepogrešive odluke. U ovom letu on, kao i drug Ljubo, demonstrirali su i izvanredno ratno drugarstvo, koje je inače, bilo okosnica svih naših ratnih uspeha.

*Kolona u plamenu*¹¹

Potpukovnik Živorad Gavrilović²⁷

Poslednjih dana novembra 1944. godine odeljenje od 4 »Harikena«, sa vođom Cenićem, doletelo je na ostrvo Vis. Trebalo je napasti neprijateljske kolone na putu Knin-Bihać.

Kao zaštita »Harikena« poleteli smo Vrabić i ja.

Vreme je bilo veoma promenljivo. Već odmah po poletanju uleteli smo u kišu.

Kod Drniša smo morali da skrenemo udesno zbog protivavionske odbrane. Zaobišli smo planinu Hum, pa smo zbog kiše morali da zaobidemo i Knin. Na visoravni jugozapadno od Knina, opet smo naleteli na dejstvo PAA. Zbog toga smo morali da zauzmemo razmaknuti borbeni poradak i opet smo uleteli u kišu.

Izbijamo iz kiše severno od Knina i opet u kišu. Trebalo je biti veoma oprezan da se ne bi uletelo u brda koja su nam bila i sa jedne i druge strane iznad visine leta. Tek tada sam čuo vođu odeljenja, koji je davao svoju poziciju i pozivao na prikupljanje. Dao sam svoju poziciju i rekao da produžavam po zadanom kursu i da ću ih čekati čim izađem iz kiše.

Vrlo teško sam se probijao kroz kišu i izašao tek iznad sela Sučevići na raskrsnici puta Knin - Gračac i Knin - Bihać. Odmah sam ugledao kolonu od tridesetak motornih vozila.

Izvršio sam direktan napad. Kako se kolona kretala u pravcu mog naleta nemački vojnici su me primetili i počeli da iskaču iz vozila. Iz kabine prvog kamiona iskočila su dvojica. Trebalo je samo da pritisnem dugme, jer mi je vozilo već bilo u nišanu. I iz ostalih vozila počeli su da iskaču, a ja sam samo produžio sa rafalom niz celu kolonu. Kako su prošli, lako je zamisliti, jer su ih sa 400 metara kosila 4 mitraljeza i 2 topa od 20 mm. Padali su kao snoplje. Odmah sam prešao u napad sa druge strane.

U drugom naletu još je po neko iskakao iz vozila, dok su preživeli bežali i krili se u zaklone. U ovom naletu sam zapalio jedno vozilo.

U trećem napadu otkrio sam jednu limuzinu, i okomio se na nju da je zapalim. Taman sam hteo da pritisnem okidač i primetih crveno svetlo - signal da je oslabio pritisak goriva. Kako sam bio na visini oko 200 metara, našao sam se u vrlo neugodnoj situaciji. Odmah sam prebacio potrošnju goriva na glavni rezervoar. Nisam znao kada se upalilo crveno svetlo, jer od tog momenta, motor može da radi samo oko pola minuta. Nisam smeo ni gas da dodam da ne bi povećao potrošnju goriva, već sam

*> Preuzeto iz knjige »Vazduhoplovstvo u NOR-u Jugoslavije«, Zemun, 1965, str. 207-210.

2> Potporučnik, pilot 1. eskadrile NOVJ, sada potpukovnik u penziji

napravio blagi zaokret, i produžio u horizontalnom letu. Nisam smeo ni da mislim o tome šta bi bilo da motor stane. Da sletim na ovakav kamenit teren, to je sigurna smrt, da skačem padobranom visina je mala. A ukoliko bih i sleteo, srećno, Nemci bi me uhvatili.

Bio je to samo jedan, za mene dugi, trenutak i crveno svetlo se ugasisilo, što je značilo da je počela potrošnja goriva iz glavnog rezervoara.

Osetio sam se ponovo sigurnim i zaželeo da opet napadam kolonu. Ali, iskreno rečeno, nisam više tražio onu »maleroznu« limuzinu. Zapalio sam još nekoliko kamiona i onda mi je nestalo municije.

Sećam se i interesantnog slučaja sa jednim čobaninom. Na putu koji vodi za Gračac - Gospić šetao se jedan čobanin, a pokraj puta paslo je njegovo stado. Kako sam ja vršio napade po dužini kolone, jer je tako efikasnije dejstvo oružja, to je većina napada išlo preko njega i njegovog stada. Mada je bio udaljen oko 500 metara, ipak je postojala opasnost rikošetiranja metaka koji bi mogli da ga pogode. Međutim, on se mimo šetao zaturivši svoj štap preko vrata, a obe ruke preko štapa. Videvši petokraku zvezdu na avionu, svakako je zaključio, da je to naš, i da neće u njega gdati, ili ko zna kakve je još zaključke donosio u svojoj naivnoj glavi i ne znajući koliko je bio blizu smrti.

Još dok sam vršio napade na kolonu, čuo sam da je Cenić prikupio svoje odeljenje i pitao gde sam i da li može da se probije do mene. Dao sam mu poziciju, izvestio da je vreme dosta loše, ali da se malo poboljšava, kao i da sam pronašao kolonu motornih vozila i da je napadam.

Bez obzira na izveštaj o vremenu, dao je naređenje odeljenju za smaknuti postroj i izvestio me da odmah dolazi.

Pošto mi je već nestalo municije, a i vreme je počelo da se raščiščava izvestio sam ih da im idem u susret. Susreli smo se, i poveo sam ih ka cilju.

Ispod same raskrsnice puteva u jednoj dolini nalazi se selo Sučevići. Preleteo sam ga dva puta i niko ni metka nije opalio na mene, pa sam preko njega bezbrižno leteo. Međutim, ovoga puta čekalo me je iznenađenje. Bio sam dosta ispred formacije. Sučevići su mi bili levo, a avioni desno. Zbog oblačnosti leteli smo na maloj visini, oko 500 metara, što je vrlo dobra meta za PAA. Kad smo bili na samom prilazu sela, protivavionska artiljerija neprijatelja tako nas je zasula da je sevalo na sve strane, a pogotovo oko mene, zasipali su me sa svih strana. Trebalo je brzo doneti odluku. Pravilno bi bilo skrenuti udesno i udaljavati se od sela i PA odbrane. Međutim, odmah sam ocenio da je na toj strani gušća vatra - baraž. Verovatno da su očekivali da ću skrenuti na tu stranu, a na toj strani su bili i drugi avioni, pa ukoliko uzmu veliku popravku postoji verovatnoća da pogode neki drugi avion a i ja da naletim na baraž. Međutim, ja sam se naglim zaokretom ulevo u blagom »pikeu« vratio natrag i odmah primetio da sam izbegao iz »flaka«. Ostali avioni su brzim skretanjem udesno izbegli protivavionsku odbranu i produžili ka cilju. Zatim sam napravio veliki luk oko sela i izbegao zonu PA odbrane. Stigao sam odeljenje baš u momentu kada su i oni stigli iznad kolone.

Voda odeljenja je odmah naredio poredak za napad u koju se uključio i Vrabčić sa svojim »Spitfajerom«. Ja sam uzeo visinu i krstario iznad njih.

209

Lepo je bilo posmatrati kako »Harikeni« sa raketama jedno po jedno vozilo bacaju u vazduh kao neku igračku, a poneko tek bukne u plamen. Vrabić je najviše vozila pretvorio u plamen, jer čim bi se prosulo gorivo i mazivo, njemu je bilo lako da ga i kraćim rafalom zapali.

Posle nekoliko napada sve je bilo razoreno, ili gorelo u plamenu.

Vođa odeljenja je naredio prekid napada i zauzimanje postroja za povratak u bazu. Vrabić i ja smo se pridružili.

Po povratku u bazu izveštaj je glasio: »Kolona od trideset motornih vozila uništena«.

Izveštaj tehničke službe: »Živrin »Spitfajer« pogoden na sedam mesta«.

Drugarstvo na stajanci¹¹

Pukovnik Franjo Lolić²¹

Upotreba borbenih aviona ne može se zamisliti bez potpuno rešenog vazduhoplovnotehničkog obezbeđenja. A i kada postoji infrastruktura sa krupnim elementima vazduhoplovnotehničkog održavanja, upotreba borbenih aviona ne dolazi u obzir ukoliko nema organa sposobnih da uredno snabdevaju, odnosno dobro organizovane vazduhoplovne industrije. Čim su u toku narodnoslobodilačke borbe oslobođeni pogodni delovi teritorije i time stvoreni uslovi za delimičan prihvat borbene avijacije, preko saveznika su tražene mogućnosti punog vazduhoplovnotehničkog obezbeđenja.

Prva i 2. eskadrila NOVJ imale su po 10 lovačko-bombarderskih aviona »spitfajer-Vc«, odnosno »hariken-IVRP«, organizovanih u po dva odeljenja (A i B flajt) od po osam aviona, podržavanih eskadrilom-odeljenjem za održavanje (M flajt-radionica). Svaka eskadrila imala je ukupno 230 do 245 ljudi od kojih 130 vazduhoplovnih mehaničara specijalista. Raspolagala je i sa oko 55 opštih i posebnih vozila (od motocikla, kamiona, cisterni do goniometra). Borbeni kapacitet tako organizovane eskadrile je (450-500 avio-poletanja mesečno) uz normalnu popunu pilota, borbenih aviona i ostalog materijala, sa maksimalnim naprezanjem od pet avio-poletanja po avionu dnevno ili tri avio-poletanja po avionu dnevno u trajanju od sedam dana. U posebnim slučajevima borbeni kapacitet mogao je da se premaši za 50 odsto vrednosti.

Vazduhoplovnotehničko obezbeđenje unutar samih eskadrila vršeno je preko VT sastava »A« i »B« letaćkih odeljenja koja su u svom sastavu imala oko 35-40 mehaničara i specijalista i »M« odeljenje za održavanje radionica, koja je u svom sastavu imala oko 55 mehaničara i specijalista; 40 mehaničara opštetehničke službe i veze nalazila su se u mototransportnoj sekciji i signalnoj sekciji. Komandiri letaćkih odeljenja bili su odgovorni za rad službe, a inženjer eskadrile bio je ujedno i komandir tehničkog odeljenja radionice. U letaćkim odeljenjima vršilo se opsluživanje i priprema aviona za borbena dejstva, a održavanje u II i delimično u III stepenu u odeljenju za održavanje. Vazduhoplovnotehnička služba pratila je uzroke oštećenja i pokušavala da putem predloga modifikacija konstrukcije ili upotrebe aviona poboljša njegovu efikasnost.

Borbeni avioni tipa »spitfajer-Vc«, brzine oko 575 km/h, i »hariken-IVRP«, brzine oko 500 km/h, zbog razvoja aviona u poslednjim godinama rata i prevlasti saveznika na ratištu i u vazduhu, izgubili su deo

¹¹ Rasprava na okruglom stolu

²¹ Tehnički oficir 1. eskadrile NOVJ, sada pukovnik u penziji

svoje primarne namene i adaptacijom su osposobljeni za bombarderska dejstva (na našem terenu bilo je pogodnije za upotrebu naoružanje »harikena-IVRP« od 4 ili 8 raketa, kalibra 27 kg nego bombardersko naoružanje »spitfajera-Vc«). U to vreme Britanci su u naoružanju imali moderniji, četiri puta jače naoružan lovačko-bombarderski avion tipa »tajfun« (tempest-II) brzine preko 700 km, koji je bio naoružan sa četiri topa, dve bombe po 450-500 kg ili 24 rakete. Vrhovni komandant drug Tito lično je zbog toga izrazio nezadovoljstvo komandantu BAF-a, tražeći da i naše vazduhoplovstvo dobije modernije avione.

Poslednjih dana rata dobili smo, preko 281. vinga, četiri neispravna »spitfajera-IX, koje smo sami osposobili. Naoružanje ovog aviona je bilo isto kao i »spitfajera-Vc«, ali je avion bio bolji za lovačka dejstva zbog brzine od oko 640 km/h.

Radeći na avionima »spitfajera-Vc« i »harikena-IVRP«, došli smo u kontakt sa elementima radarske tehnike preko radar-identifikatora, a u »harikenu« i sa balističkom raketom za dejstvo iz vazduha protiv ciljeva na kopnu i moru.

Na letelištu Leta podignut je logor za baziranje najpre 1, a posle i 2. eskadrile NOVJ. Organizovani su svi elementi vazduhoplovnotehničkog održavanja. Obuka, rad i dopunska predavanja sa prevodenjem, dali su odlične rezultate, tako da su obe eskadrile vrlo brzo letele veoma sigurno. Veliku motivisanost boraca NOVJ za direktnu borbu protiv neprijatelja, bilo je kod pilota lako preočiti u borbena dejstva aviona iz vazduha, ali kod tehničkog sastava, to je trebalo da bude disciplina u izvršavanju određenih tehničkih radnji, uredno i kvalitetno od kojih je zavisio život pilota i izvršenje borbenog zadatka eskadrile. Saznanje da se na ovaj način doprinosi pobjedi i idejama naše revolucije, još više je motivisalo na rad.

U toku pripremnog perioda posebne teškoće izazivale su velike vrućine afričkog podneblja u julu i avgustu koje su nedovoljno adaptirani piloti i tehnički sastav teže podnosili. Dolazilo je do pregrevanja motora i naravno težih otkaza, tako da smo izgubili jednog pilota, zbog požara prilikom sletanja »harikena-IIc«. Teškoće su se pojavljivale i prilikom uvežbavanja napada na objekte dejstva na zemlji. Ravni peščani tereni nisu pilotima mogli da dočaraju brdovitost terena naše domovine i naše obale.

Nije bilo teškoća oko postizavanja traženih maksimalnih kapaciteta od 1000 sati naleta mesečno po eskadrili. Uspešno su izvršeni školski preleti u zonu Sueckog kanala, gde je 2. eskadrila zamenila tipove aviona i gađanje raketama na poligonu. Piloti su posebno pokazali svoju uvežbanost prilikom preleta na aerodrom Kane.

Ovaj aerodrom bio je pravi ratni, bez čvrstih građevina, sa poletno-sletnom i rulnim stazama i stajankama od čeličnih bušenih ploča. Avioni i oprema smešteni su u improvizovane metalne barake ili šatore, a održavanje se vodilo pod vedrim nebom. Ljudstvo je bilo, uglavnom, smešteno u šatorima u logoru kod mesta Kampo-Marino. Prva eskadrila je počela borbeno da dejstvuje 18. avgusta, a Druga - 13. oktobra 1944. Posle izvesnog vremena skraćena je dužina radijusa dejstva, prebacivanjem ešalona aviona i VTS na Vis, slobodni deo naše domovine.

U toku borbenih dejstava 1. eskadrila NOVJ izvršila je 1200 borbenih zadataka, 2500 sati, a 2. eskadrila oko 800 borbenih zadataka ili 1500 sati. Vazduhoplovnotehnička služba je uspešno obezbeđivala izvršenje ovog naleta putem opsluživanja i pripreme za borbena dejstva; izvršavanje propi-

sanih kontrolnih radova; otklanjanja kvarova na motorima i zamene motora izvan mogućnosti opravke u jedinici; otklanjanja kvarova i zamena oružja, kao i putem opravke oštećenih aviona od PAA.

Od posebnih kvarova koji su ometali ponekad normalno izvršavanje borbenih zadataka navodim tzv. proriv gasa motora, klasičan kvar za motore »merlin« oba tipa, kao i pucanje guma i oštećenje stajnog trapa »spit-fajera« i to zbog poletnosletnih staza sa čeličnim probušenim pločama. Sve to je stvaralo teškoće, posebno i zbog oštećenja od dejstva PAA. No, i u tim prilikama dolazilo je do punog izražaja veliko angažovanje našeg čoveka, uvek spremnog na sve žrtve.

Vazduhoplovnotehničko obezbeđenje na Visu obavljano je kao i ranije preko jedinica za održavanje i snabdevanje RAF-a u Italiji, a gorivo i ubojna sredstva preko organa kopnene vojske na Visu (skladišta). Detašman jedinice za održavanje i snabdevanje RAF-a na Visu bavio se samo izvlačenjem i spašavanjem oštećenih aviona američkog ili britanskog porekla usled prisilnog pristajanja.

Prebaziranjem u Zadar svih eskadrila 281. vinga znatno je ojačano skladište avionskih rezervnih delova i popunjenost tehničke eskadrile, što je doprinelo boljem VT obezbeđenju.

Mislim da je poučno posebno prikazati naše gubitke i oštećenja od PAA i od udesa ili drugih slučajeva za obe eskadrile:

a) na ukupno 2000 borbenih letova, ili 4000 časova letenja, bilo je 74 oštećenja (21 + 53) ili 3,7 odsto.

b) protivvazдушna odbrana (PAA) pogodila je 46 aviona (13 + 33) ili 2,3 odsto, izgubljeno je deset aviona (7 + 3) ili 0,5 odsto i poginulo je sedam pilota (5 + 2) ili 0,35 odsto;

c) od PAA je oštećeno 34 aviona i šest od sopstvenih raketa; avioni su se uspešno vratili u bazu i uglavnom su popravljeni;

d) zbog drugih uzroka bilo je 28 slučajeva (9 + 19); izgubljeno je deset aviona (3 + 7) ili 0,5 odsto, a tri pilota (2 + 1) poginulo. Uspešno je opravljeno 15 aviona, i

e) u toku borbenih dejstava ukupno je izgubljeno 20, a uspešno opravljeno 55 borbenih aviona.

Svi zadaci u toku pripreme i borbenih dejstava uspešno su izvršeni i, praktično nije bilo otkaza ili teškoća krivicom vazduhoplovnotehničke službe. Stečeno je veliko iskustvo u radu dobro organizovanog sistema, u kojem svako izvršava dosta uske zadatke, ali je ukupna efikasnost velika i dobro kontrolisana.

Ukupno je kroz eskadrile prošlo (u pripremnom periodu i periodu borbenih dejstava) oko 180 aviona, pet tipova koji su nateteli oko 10.800 sati, a izgubljeno je 25 borbenih aviona. Potrebno je istaći veliki doprinos u izvršavanju borbenih zadataka i letenja uopšte, požrtvovanje mehaničara i specijalista koji su kao senke pratili pilote. Oni su uvek bili u blizini aviona, po vrućini, vetru, kiši i snegu, danju i noću - uporno radili na stajanci, bili spremni da žrtvuju sve za pobedu nad fašizmom i pobedu svoje revolucije.

Takođe treba istaći da je za sve naše uspehe od odlučujućeg značaja bila izuzetna motivisanost svakog pojedinca, svakog borca, a sve se postizalo pravilnim usmeravanjem i prikazivanjem ciljeva naše borbe. Iako je KPJ u eskadrilama radila u specifičnim uslovima, a to praktično znači prikriveno, uticaj Partije je bio ogroman i ona je najviše doprinela da se svi

zadaci vazduhoplovnotehničkog obezbeđenja uspešno izvrše i u najtežim uslovima, kad je to izgledalo nemoguće.

Pored uspeha u podršci naših jedinica u završnim operacijama protiv neprijatelja, stečeno je veliko iskustvo i u organizovanju vazduhoplovnotehničkog obezbeđenja novim sredstvima vazduhoplovne tehnike; posebno je bilo korisno što je vrhovni komandant, drug Tito, doneo odluku da nam u tome pomognu saveznici.

Prvog septembra na aerodromu Kane u Italiji, dobiveno je naređenje da već narednog dana 1. eskadrila NOVJ, sa svih 16 aviona »spitfajer-Vc« i ešelonom transportnih aviona »Dc-3« i ljudstvom jedinice, preleti za Vis, na slobodno ostrvo naše domovine.

Prelet preko Jadrana bio je doživljaj za sve nas. Odmah po sletanju na aerodrom Vis, postrojili smo se ispred svojih borbenih aviona »spitfajer«, na platformi za iskrcavanje tereta, na početku PSS. Čekali smo smotru vrhovnog komandanta NOVJ, maršala Tita.

Tačno u devet sati 2. septembra 1944. čula se komanda, a zatim raport komandira eskadrile majora Milete Protić. Čvrst pozdrav vrhovnog komandanta NOVJ sa »smrt fašizmu« i gromki odgovor »sloboda narodu«! - odjeknulo je aerodromom.

Vrhovni komandant maršal Tito obišao je postrojene avione i pilote, a zatim stroj cele jedinice, pozdravivši se sa svakim pilotom i sa svakim pripadnikom eskadrile posebno. Zaželeo je svakom uspešno izvršenje borbenih dejstava. Interesovao se za borbene mogućnosti aviona, a ja kao inženjer-oficir eskadrile morao sam brzo da odgovoram, jer se videlo da drug Tito dobro poznaje problematiku vazduhoplovstva, pa čak i svojstva pojedinih tipova aviona.

Posle obilaska stroja, drug Tito je održao govor i još jednom nam zaželeo uspeh u radu i borbi i upozorio da izbegavamo nepotrebne žrtve. Tada je izgovorio i poznate reči, koje zapravo označavaju početak naše borbe iz vazduha: »Drugovi piloti, vaš je zadatak da ne dozvolite nijednom neprijateljskom vojniku da nekažnjeno izađe iz naše zemlje«!

Sve ovo bilo je vrlo vojnički, ali i prisno. Bili smo srećni i ponosni što smo doživeli ovaj veliki trenutak. Pred nama je bila velika odgovornost, odgovornost pred svim našim borcima, našim narodima i pred Vrhovnim komandantom NOVJ i generalnim sekretarom KPJ.

Posle smotre maršal Tito je pozvao delegaciju 1. eskadrile NOVJ (u delegaciji sam bio i ja) da zajedno s njim budemo gosti na ručku kod komandanta BAF-a, maršala Eliota.

Drug Tito se interesovao za naše školovanje u Africi, gubitke i teškoće. Pošto smo ga upoznali sa stanjem u eskadrili, posebno istaknuvši slabosti aviona tipa »spitfajer-Vc«. Videlo se da je bio upoznat sa ovim problemom, jer je već urgirao kod Britanaca.

Maršal Tito je istakao veliki značaj borbenih dejstava 1. eskadrile NOVJ, kao pomoć borcima na zemlji.

Posle toga nam je drug Tito govorio da su velika razaranja u vazduhoplovnoj industriji i posebno streljanje radnika u Kraljevu skoro do temelja uništili sve što smo pre rata stvorili, tako da će se vazduhoplovna industrija morati što pre da obnovi. Težište treba staviti na školovanje vazduhoplovne omladine, koristeći vojne i civilne škole. Već i sada, naglasio je, treba za vazduhoplovstvo angažovati što više kadra, kako bi se kroz praksu sticalo potrebno znanje.

Maršal Tito je upozorio da treba voditi računa da gubici budu što manji. Interesovao se kako je poginuo pilot Aleksandar Vuković. Ponovo je naglasio da je potrebno odmah po oslobođenju da se u vazduhoplovnoj industriji osamostalimo, ali da idemo postupno i izvesno je da ćemo u početku komplikovanije borbene avione morati nabavljati iz inostranstva, ali da i to moramo iskoristiti za osposobljavanje naših stručnjaka.

Posle dužeg vremena, kada je došao komandant BAF-a maršal Eliot, drug Tito mu je izneo svoje lično zadovoljstvo zbog uspešno završenog školovanja 1. eskadrile. Eliot je pohvalio ljudstvo eskadrila istakavši i da je to najbolji »tim« u BAF-u. Tom prilikom vrhovni komandant NOVJ je, ipak, dodao da avioni »spitfajer-Vc« i »hariken-IC« ne odgovaraju potpuno uslovima našeg ratišta, već da bi nama, svakako, bolje poslužili lovačko-bombarderski avioni tipa »tajfun«. Komandant BAF-a je to prihvatio, ali i dodao da postoje teškoće oko snabdevanja na ovom prostoru, gde nije predviđen taj tip aviona. Ipak je zaključio da će prigovor prosiediti pretpostavljenima.

Ručak je prošao u srdačnoj atmosferi, uz želje za srećne ratne zadatke i stvaranje što snažnijeg Vazduhoplovstva NOVJ. Posle odlaska komandanta BAF-a, drug Tito je zadržao delegaciju da se zajedno popije još jedna kafa, malo popriča i zatim nas je otpratio do izlaza i još jednom zaželeo mnogo uspeha.

Tek po povratku u jedinicu shvatili smo pravi značaj događaja. Shvatili smo da čast ne pripada samo našoj eskadrili, već i drugima. Ova vojnička smotra samo je naglasila početak toliko očekivane vazduhoplovne podrške našim jedinicama, koja će se postupno povećavati.

Vojna parada na Visu "

General-major Ante Biočić²⁾

Sticajem okolnosti upoznat sam sa tokom stvaranja i dejstva 1. i 2. eskadrile NOVJ, kao i Eskadrile za vezu VŠ, o kojoj, doduše, znam samo neke detalje. Dobro su mi poznate teškoće i problemi sa kojima su se naše rukovodstvo, posebno drug Tito morali boriti od druge polovine 1943. i nadalje da bi ostvarili, naizgled, potpuno jasne stvari: morali smo da dokazujemo svoja prava, koja smo već oružjem izborili. Ne znam koliko je u Ratnom vazduhoplovstvu obrađeno i sagledano pitanje prikupljanja, popune, školovanja kadrova i komandovanja. Znam da su se borci 8. korpusa NOVJ, odnosno 4. JA i svi koji su bili bliže vazduhoplovcima divili njihovim akcijama.

Trebalo je biti tih avgustovskih dana 1944. na Visu kada su počeli da sleću na aerodrom, pa videti kako su borci obilazili avione, gledali ih, prosto hteli da ih dodirnu i pomiluju kao svoje najrođenije. Jure Katić, koji je bio komandir obezbeđenja aerodroma, došao je jednog dana i raportirao mi da borci 26. divizije, tenkovske i artiljerijske brigade žele da razgovaraju sa našim pilotima.

Na Visu, tom isturenom ostrvu, naša avijacija je prkosila Nemcima, čuvala deo Jadrana.

Prva i 2. eskadrila NOVJ su najpre sadejstvovale sa jedinicama 8. korpusa, a zatim 4. JA i Jugoslovenskom mornaricom. U to vreme Vis je imao snažnu PVO aerodroma.

Došao sam na Vis u drugoj dekadi marta 1944. Upravo te noći Vis je bombardovan, kada je ranjen i politički komesar 1. dalmatinske brigade Mirko Novović. Negde oko 1. juna, kada su na Vis došli konačari da pripreme sve za dolazak druga Tita na Vis, i kada smo bili na koti iznad pećine, objašnjavao sam organizaciju odbrane ostrva, a u sklopu nje i protivavionsku zaštitu. Jedan od drugova me je pitao kako smo zaštićeni od bombardovanja. I baš kad sam mu govorio da za ova dva meseca, od kad sam na Visu, avione nisam ni video, tog momenta doleteo je jedan nemački lovac i zasuo nas mitraljeskim rafalom. Srećom, pojavila su se i dva engleska lovca i oborila ga. Pre toga sam, da napomenem, uveravao članove VŠ da organizacijom i snagama kojim branimo Vis, jamčim sigurnost VŠ za najmanje osam dana. Jasno, posle naleta aviona, ponovo u šali, pomalo u zbilji spomenusmo ovaj avion. »Avion je oboren, a napadač će biti potopljen i uništen« - rekao sam. Posle 7-8 dana, drug Tito je došao sa VŠ.

U novembru 1943. razmišljali smo o gradnji aerodroma na Visu. Komanda mesta predložila je teren kod Velog Polja. Nivelacija je otpočela u

Rasprava na okruglom stolu, 21. mart 1985.

2) Načelnik štaba 8. korpusa NOVJ u ratu. Sada general-major u penziji

martu 1944. Tokom marta i aprila često smo bili svedoci teških udesa američkih »tvrđava«, a ponekad i teških ljudskih žrtava. Mnogo takvih letelica, teško oštećenih pri izvršavanju zadataka u Rumuniji, Bugarskoj ili u Mađarskoj i Austriji, vraćajući se na aerodrom, padnu u more ponekad i dalje od obale. To su bili vrlo teški prizori. Naravno, bilo je i ratne sreće - jednom se jedan avion spustio oštećen, ali se nije zapalio.

Posebno bih hteo da istaknem pogodan položaj aerodroma za savezničku avijaciju. Sve do kraja rata tu su sletali avioni BAF-a i američke 15. vazduhoplovne armije. Nas je veselilo i danas nam je drago što je spaseno oko 4000 savezničkih avijatičara. Drago nam je i što je tu, našlo spas i oko 3000 savezničkih četvoromotornih velikih bombardera, od kojih su za svega tri meseca - jul, avgust, septembar - 204 opravljena i vraćena, ili odletela u svoje baze.

Pamtim jedan detalj o Titovoj posebnoj brizi za avijatičare. Početom septembra pripremali smo paradu na Visu. Branko Obradović je brinuo o celokupnom protokolu i rasporedu zvanica, a ja pripremao jedinice. Završili smo plan i otpočeli da uvežbavamo starešine, jer jedino smo njih mogli da povučemo sa položaja.

I mornarica je bila u našem planu, ali smo i o avijaciji razgovarali. Pripreme su savesno obavljene pa su, 12. septembra 1944, naši avioni nadletali svečanu paradu u savršenom redu i poretku.

Sa avijatičarima smo drugovali, postali vrlo bliski i detaljno se dogovorili kako da nam pomognu u našim budućim akcijama za oslobodjenje pojedinih ostrva i prilikom iskrcavanja na kopno, a zatim u operacijama šireg obima za oslobađanje Knina i Mostara.

Sa Visa smo stalno vodili akcije i oslobodili susedna ostrva na kojima je neprijatelj bio dobro utvrđen u bunkerima, otpornim tačkama i miniran. Zapravo naša avijacija je imala puno inicijative i omogućila nam da tučemo neprijatelja i zauzimamo ova utvrđena uporišta. Izvršili smo i desant na Korčulu, Mljet, Pelješac i Hvar. Sve ove akcije su bile važne, sa gledišta punog sadejstva sva tri vida oružanih snaga - KoV, Ratne mornarice i Ratnog vazduhoplovstva. Avijacija je sa Visa i Italije, pored zaštite dejstva 26. divizije, tukla i komunikacije u priobalnom rubu. Posebnu pomoć i podršku naši avijatičari su nam pružili pri desantu na kopno i pri borbama kod Vukovog klanca.

Zbog povoljne situacije u sevemoj i srednjoj Dalmaciji, kao i u Hercegovini, VŠ je doneo odluku da se preduzmu operacije za oslobodjenje južne Dalmacije u kojem bi učestvovala 29. hercegovačka i 26. dalmatinska divizija. Naša avijacija je već u napadima na Ston bila vrlo aktivna; avioni su u niskom letu efikasno tukli neprijateljevu kolonu. Zarobili smo 369. legionarsku diviziju. Evo, šta general Ler, između ostalog, kaže o ovoj borbi: »369. divizija je teško potučena. Ona je pri tome izgubila skoro celokupno teško naoružanje«.

A general Najd Kold, komandant 369. divizije: »Posle četvorodnevne borbe i napada neprijatelja s kopna, mora i vazduha bila su uništena sva vozila i svi konji... «.

Mornaričke i avijacijske snage štatile su nam i obezbeđivale mostobrane prilikom iskrcavanja u rejonu Omiša i Makarske, a posebno u kninskoj i mostarskoj operaciji, gde smo stekli dragoceno iskustvo. KoV se na delu uverio o mogućnostima i vrednostima naše avijacije i stekao puno

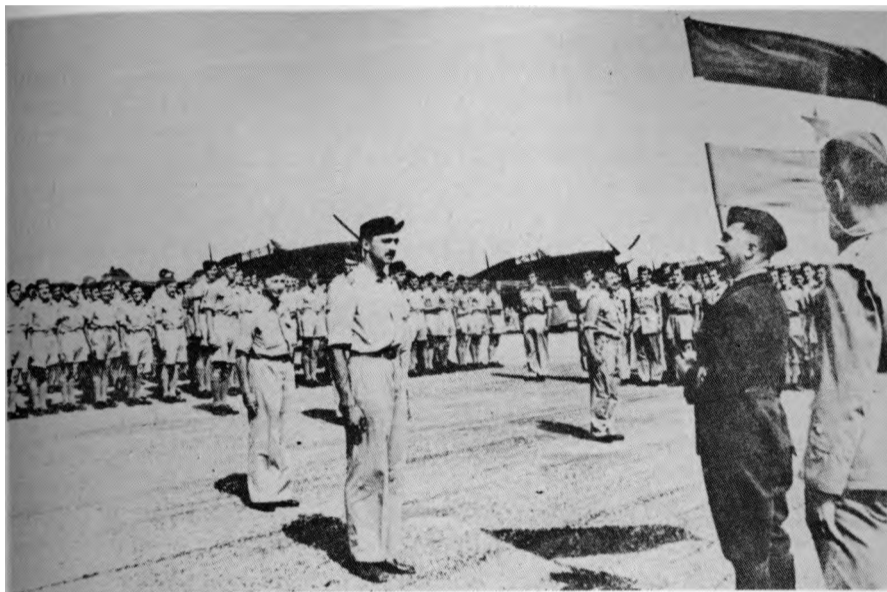
poverenja u njenu podršku. Upravo to iskustvo i međusobno poverenje dobro nam je došlo u završnim operacijama 4. armije.

Zadatak postavljen 4. armiji - razbiti neprijatelja na frontu između Une i mora i kroz Liku, Hrvatsko primorje, Gorski kotar, Istru i Slovenačko primorje izbiti na Soču i Korušku i zatvoriti odstupnicu neprijatelju iz naše zemlje - određivao je i njenu operativnu zonu, sa granicom: more na jugu, a na severu: Una, Plješevica, Mala Kapela, Kupa, Cerknjska kotlina i Julijske Alpe, Koruška i Soča. Operativni pravci na ovom području u osnovi su planinskog karaktera, pogodni za odbranu, ali i za zaprečavanje i rušenje sa kopna i vazduha. Ceo kraj je siromašan i u ratu do kraja iscrpen i zavisio je od snabdevanja. Neprijatelj je u celini bio dva puta brojno jači (oko 140.000) od snaga 4. JA (oko 65.000). Zato je saobraćaj morao što jače da se ometa diverzantskim i vazдушnim putem. S jedne strane trebalo je sprečiti potpomaganje jedinica u toku vođenja operacije a, s druge strane, sprečiti povlačenje neprijateljevih delova po dubini, jer bi se na taj način našli u završnici sa znatno nadmoćnijim protivnikom. Tu je avijacija, takođe, mnogo učinila dejstvom na širem rejonu, naročito do riječke operacije, tj. do druge polovine aprila. Posle niza naših uspeha i brzog približavanja Trstu, podrška iz vazduha se smanjivala da bi pet dana pred oslobodenje Trsta i sasvim prestala. Naše kolone, koje su hitale prema Trstu (20. divizija i 1. tenkovska brigada) bile su tučene iz vazduha od strane britanskog vazduhoplovstva.

Na svom pobedonosnom pohodu od Knina do Trsta, 4. armija je uništila više od 140.000 neprijateljevih vojnika. Za sebe je vezala ceo 97. nemački korpus, inače u sastavu snaga koje su se borile u Italiji.

Verujem da je 1. i 2. eskadrila NOVJ mogla i više da učini da je bilo više razumevanja od saveznika. Sve ovo iznosim, jer se u inostranstvu počelo, u analizi operacija prošlog rata, sve više govoriti da su 4. armiji u završnim operacijama morali da pomažu savetnici saveznika. A mi, s pravom možemo reći da smo kraj završnih operacija, oslobodenje Trsta i uništenje 97. nemačkog korpusa izveli sami. Pomoć koju nam je pružao 281. ving BAF-a, bila je bez sumnje, korisna, ali nije bila presudna. Najznačajniju podršku pružali su nam naši piloti.

Četvrta armija je za svoje uspešne operacije pohvaljena od Vrhovnog komandanta. Pohvaljeni su svi - komandanti i komesari armije, korpusa i divizije, i artiljerci, i tenkisti i pozadinci. Mislim da je tu učinjena velika nepravda prema našim avijatičarima. Priznajem da smo pogrešili, jer nismo bolje sagledali doprinos vazduhoplovaca. To je verovatno, zbog toga što nisu imali predstavnika u Štabu 4. armije. Ali, danas je jasno da im treba odati priznanje zbog zalaganja, elana, hrabrosti, njihovog izuzetno teškog puta od formiranja do poslednjeg ratnog zadatka.



Na aerodromu Lete (Severna Afrika - Libija), maja 1944. pripadnici Prve lovačke eskadrile NOVJ položili su zakletvu pred opunomoćenim predstavnikom maršala Tita, pukovnikom Franjom Pireom.

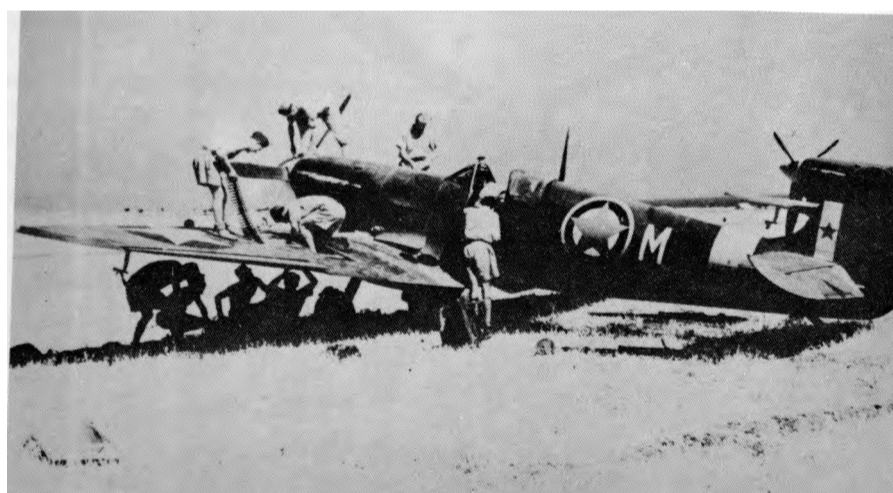
Piloti Prve lovačke eskadrile NO VJ sa rukovodiocima, poste položene zakletve na aerodromu Lete maja 1944.





Pripreme »spitfajera Vc« za poletanje na prve borbene zadatke - aerodrom Kane 18 aveusl 1944.

Pregled i postavljanje ubojnih sredstava na avionu »spitfajer Vc«





Oružari Franjo Bakić i Alojz Kotnik postavljaju upaljače na bombe - aerodrom Kane

Vrhovni komandant NOV i POJ, maršal Tito, 2. septembra 1944. obišao je aerodrom Vis i izvršio smotru Prve lovačke eskadrile NOVJ.





Aerodrom Vis, 1945 (sleva): Rudi Luidi, Marjan Semolić, Šime Fabijanović i Đura Tomšić.

Komandir odeljenja, major-pilot Đura Ivanišević proučava marš-rutu i dogovara taktiku napada na cilj sa pilotima.





Na stajnici aviona Prve lovačke eskadrole NOVJ

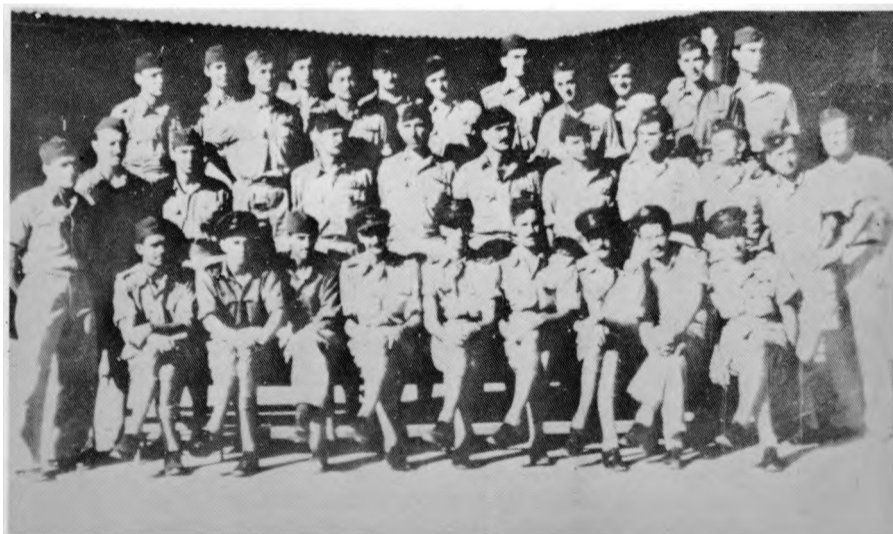
Ispred stroja pilota Eskadrole za vezu VŠ NO V i POJ





Avioni »spitfajer Vc« na povratku sa zadatka iznad aerodroma Skabrnje aprila 1945.

Piloti Druge eskadrile NO VJ posle završenog raketno-bombarderskog kursa u Salufi septembra 1944.

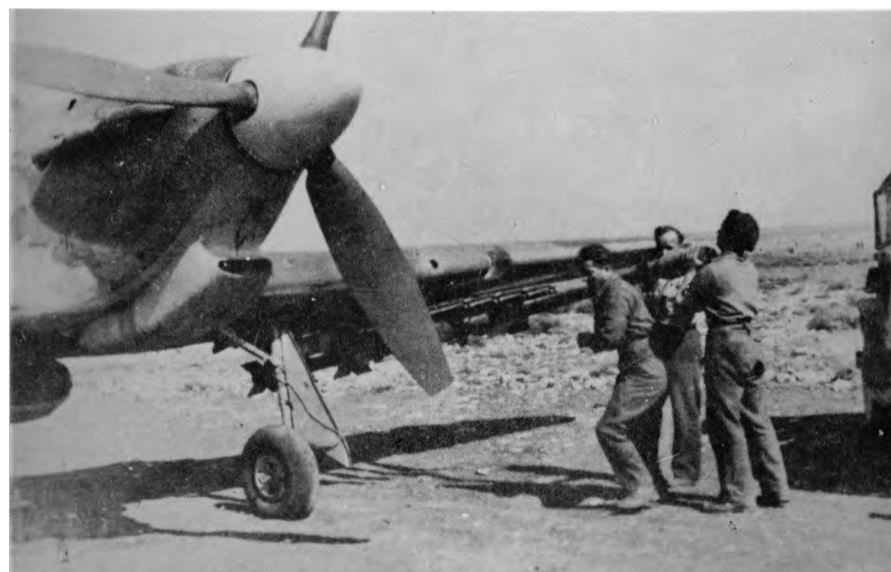


/



Oružari prenose rakete »vazduh-zemlja« do aviona »hariken MK-IV«, aerodrom Kane, oktobar 1944.

Postavljanje raketa »vazduh-zemlja« na avion »hariken MK-IV« - aerodrom Škahrnje, 1945.





Avioni »hariken MK-IV« Druge eskadrije NOVJ rulaju pred polelanje na zadatak - aerodrom Skabrnje, 1945.

Priprema pilota Druge eskadrije NOVJ za zadatak





Poletanje odeljenja »hariken MK-IV« na borbeni zadatak sa aerodroma Škabrnje. 1945.

Piloti pred zadatak: napad na neprijateljevi! artiljeriju na Sušaku - aerodrom Skabrnje, 1945.



*Jedanaesta
vazduhoplovna
lovačka divizija*

*Komandni sastav 11. vazduhoplovne
lovačke divizije*

KOMANDA DIVIZIJE

*Komandant - major Arsen Boljević
Komesar - kapetan Ljubiša Čurgus
Načelnik štaba - kapetan Ibro Sijerčić*

111. VAZDUHOPLOVNI LOVAČKI PUK

*Komandant - kapetan Ljubomir Popadić
Komesar - kapetan Milan Zrilić
Načelnik štaba - poručnik Đorđe Fratucan
Šturman puka - poručnik Trajko Basekić
Inženjer puka - kapetan inž. Borivoje Marković*

KOMANDIRI ESKADRILA

*Stariji vodnik Đorđe Đuričić
Potporučnik Radovan Daković
Vodnik Aleksandar Brajević*

KOMESARI ESKADRILA

*Poručnik Sava Andrić
Kapetan Ivan Brosnjak*

112. VAZDUHOPLOVNI LOVAČKI PUK

*Komandant - kapetan Savo Poljanec
Komesar - kapetan Mile Rodić
Načelnik štaba - poručnik Janko Divljakinja
Šturman puka - potporučnik Nestor Gabrovšek
Inženjer puka - borac inž. Đorđe Blagojević*

KOMANDIRI ESKADRILA

***Potporučnik Svetozar Petrović
Mladi vodnik Franc Perdan
Mladi vodnik Josip Križaj***

KOMESARI ESKADRILA

***Poručnik Milan Tintor
Zastavnik Ignac Barčan***

113. VAZDUHOPLOVNI LOVAČKI PUK

***Komandant - kapetan Miljenko Lipovščak
Komesar - poručnik Drago Đuričković
Načelnik štaba - Zvonko Kucelj
Šturman puka - zastavnik Ivan Štromar
Inženjer puka - potporučnik inž. Milorad Spasić***

KOMANDIRI ESKADRILA

***Potporučnik Andrija Arapović
Stariji vodnik Stojan Markičević
Poručnik Spašen Zarevski***

KOMESARI ESKADRILA

***Potporučnik Ivan Svet
Mladi vodnik Stanislav Frletić***

Od Livna, preko Libije, do sremskog fronta"

Pukovnik Milan Zrilić²⁾

Posle pete neprijateljeve ofanzive došao je kod mene komesar bataljona Nikola Jončić Koča sa Miloradom Bosnićem i reče mi da mi je doveo smenu. Začudio sam se zašto me smenjuju mada sam znao da je prateći vod, u kome je Milorad bio delegat voda, rasformiran i da je on tražio da dođe u našu četvu. Jončić mi je objasnio da postoji naredba druga Tita da, gde god je moguće, treba povući iz borbenih prvih redova profesionalce, jer oni mahom izginuše, a taj će kadar biti vrlo potreban.

Nerado sam napustio svoju četvu i društvo sa kojim sam skoro tri godine delio i zlo i dobro. Postali smo kao braća, jedan za drugog bili smo spremni i život da damo. Nisam se lako mirio s tim da odem iz čete, pa sam uporno pokušavao da ostanem. No, kao vazduhoplovac više puta ranjavan, a uz to i dosta iscrpljen, bio sam prinuđen da prihvatim dužnost obaveštajnog oficira u bataljonu.

Posle odlaska Jončića na novu dužnost, postao sam komesar bataljona i jednog dana, negde kod Bugojna, navratio je u naš bataljon Milentije Popović, interesujući se za politički rad i moralno-političko stanje u bataljonu. Tom prilikom me upitao što sam po profesiji i kada sam mu rekao da sam aviomehaničar i da sam radio u fabrici aviona u Zemunu, rekao mi je da drug Tito namerava da uskoro sve vazduhoplovce okupi.

Tada sam prvi put čuo da se radi na okupljanju vazduhoplovaca, a uskoro je usledila i naredba.

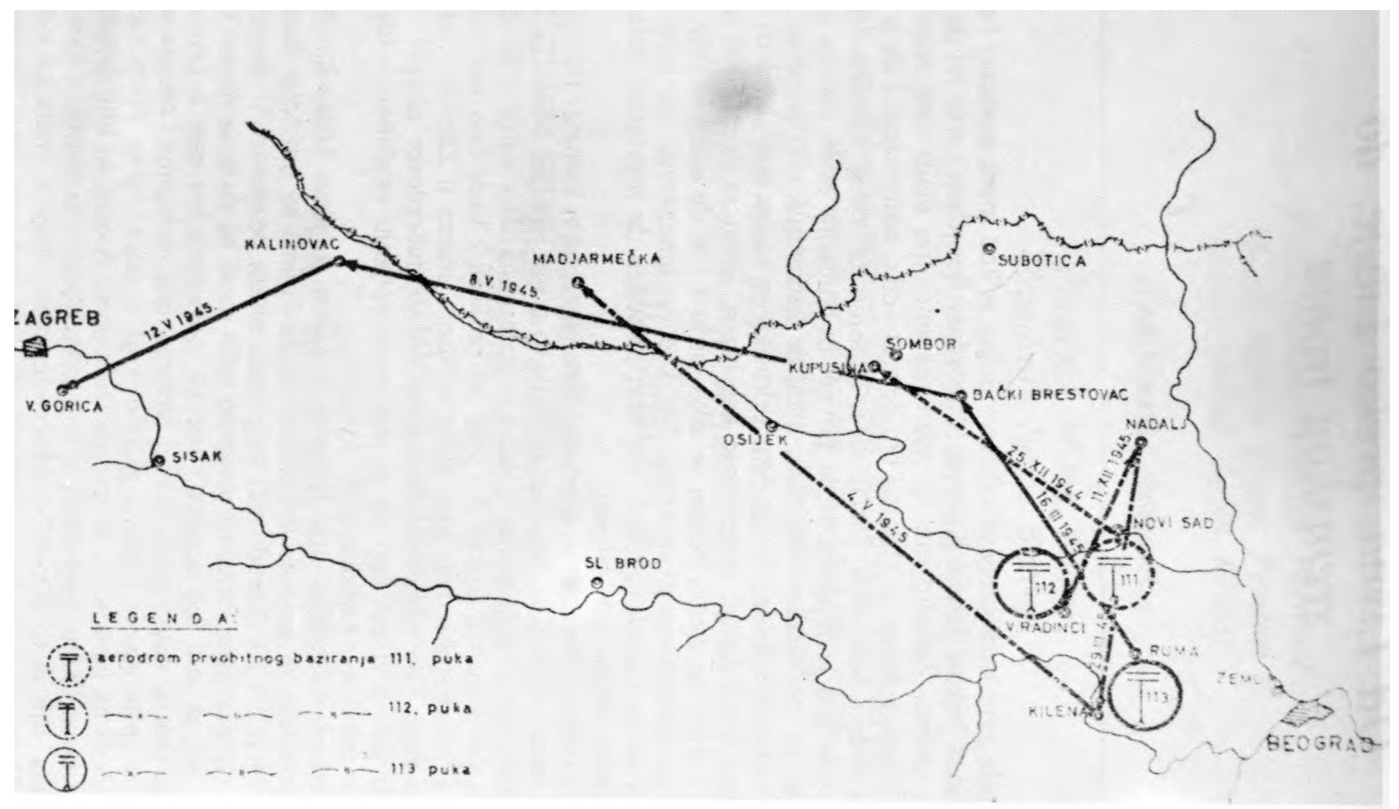
Početkom novembra, kraj Kupresa je prošao kapetan Milan Simović Zeka kamionom sa grupom avijatičara, među kojima su bili Mile Rodić, Đura Zeljković i još desetak njih koje onda nisam poznavao. U Bugojnu su mi pretpostavljene starešine otvoreno rekli da se ne slažu sa mojim odlaskom. Ali, ja sam bio uporan i već 19. novembra bio sam u Livnu.

Ovde sam se našao među svojim Drvarčanima, kolegama i drugovima. Nastalo je opšte veselje i gužva, galama, koja je dugo trajala. Posle ručka su me odveli na aerodrom, da mi pokažu avione. Avioni su bili zavučeni u neku vrbovu šikaru, tako da ih je bilo teško otkriti i sa zemlje, a kamoli iz vazduha. Bili su to »Do-17« i »Biker Jugman«. Baza je imala još jedan avion, »FL3«, ali je on bio i Glamoču. Avione su čuvali Petar Ercigonja i Vinko Putarek, a Džemil Bukovac, Krunislav Kulišić i Viktor Tabaković bi povremeno samo navraćali.³⁾

¹⁾ Rasprava na okruglom stolu

²⁾ Kapetan, politički komesar 111. vazduhoplovnog puka, sada pukovnik u penziji

³⁾ Džemil Bukovac, potporučnik pilot na »Do-17« i izviđači kapetan Krunislav Kulišić i potporučnik Viktor Tabaković, mehaničar Petar Ercigonja, Vinko Putarek, podnarednik Jure Grgić. kao i strelac Džemil Kadžinić prebegli su, 13. novembra 1943, iz NDH sa aerodroma Mostar u Livno.



Pregled baziranja, pravaca i datuma preleta lovačkih pukova II. vazduhoplovne divizije

Pošto smo razvrstani u vodove od 20 do 25 ljudi, Mile Rodić, Đura Zeljković, Nikola Rodić i ja raspoređeni smo u isti vod.

Moralno-političko stanje je bilo samo kako se poželeti može, cigareta je išla od usta do usta - sve se delilo drugarski. Bilo je mnogo šale i humora na račun nezavisne Paveličeve države. Saznavali smo za nove oslobođene teritorije i podvige naših brigada i divizija, a vazduhoplovci koji su pristizali donosili su biltene i časopise naših bataljona, brigada, divizija i Vrhovnog štaba. Tu nam je bilo, zaista lepo, ali nije dugo trajalo.

Jednog dana drug Zeka mi je saopštio da se spremim za Glamoč, jer tamo postoji saveznička meteorološka stanica u kojoj su engleski oficiri i jedan naš čovek; oni mnogo švrljaju i rade šta hoće, te da ih moram sprečiti. Obezbeđenje su činili petnaest vojnika i jedan desetar. Nisam baš rado prihvatio ovo naređenje, jer sam 1942. u Glamoču bio ranjen i jedva ostao živ, a osim toga, teško mi se bilo rastati od društva.

NA GLAMOČKOM AERODROMU

U Glamoču sam našao Rada Letića, bravara sa kojim sam radio u železničkoj radionici u Duvnu, i hemijskog inženjera Rekvenija (imena mu se ne sećam), koji je nekada radio u Drvaru u fabrici celuloze i papira, odakle sam ga i poznavao. Prilikom ustanka u Drvaru najžešći otpor su pružili baš nekoliko činovnika ove fabrike i njihov direktor, inženjer Karamen; zasipali su nas žestokom mitraljeskom vatrom sa fabričkog tornja. Drvar je već bio zauzet, predao se vojni garnizon, a oni su još dva dana pružali otpor. Mislio sam da je i Rekveni poginuo, a sad ga vidim ovde, u Glamoču.

Rekveni je dobro znao engleski i brzo se sprijateljio sa Englezima, čak sa nama nije ni jeo, nego sa njima hranu koju su britanski piloti spuštali padobranima. Englezi su imali uza se radio-stanicu radi slanja meteoroloških podataka i održavanja veze sa svojim pri VŠ. Rekveni je ovu radio-stanicu koristio kao svoju, zvao nas je da slušamo vesti. Često sam išao u prostoriju u kojoj je bila smeštena radio-stanica, te sam shvatio da pored meteo-podataka može da je koristi i za druge stvari, jer su Englezi imali u njega veliko poverenje.

Krajem novembra pripremala se naša vojna delegacija za Kairo, koja je trebalo da reši neka pitanja, kao: naša obuka na savezničkoj teritoriji, formiranje eskadrila i pukova, kao i dodelu niza drugih materijalnih sredstava potrebnih našoj NOVJ. Trebalo je da polete za Kairo sa glamočkog aerodroma, avionom naše baze »Do-17«, 27. novembra 1943. Na čelu delegacije bio je Ivo Lola Ribar, član VŠ i sekretar CK SKOJ. U 08.30 časova motor aviona bio je zagrejan i spreman da poleti, a delegati su bili skoro svi ukrcani. U tom trenutku iznenada se pojavio nemački avion »henšel«, osuo vatru bombama i mitraljezom.

Tada su poginuli Ivo Lola Ribar, komesar baze Sava Kerković, Petar Kuzimić, Božo, Uršić, potpukovnik Donald Najf i major Robin Uederli. Mehaničar-strelac Perica Ercigonja, pucao je iz avionskog mitraljeza ali kako je bio u mrtvom uglu nije mogao da obori »henšela« niti da zaštiti naš »Do-17«. Kada se naš avion zapalio iskočio je napolje i pao je poškošen.

Posle ovog događaja Englezi su bili oprezniji. Čini mi se da su i oni posumnjali u Rekvenija. Međutim, već posle deset dana sve je bilo po starom, tako da je Rekveni opet mogao da uključuje i pušta radio-stanicu po svojoj volji.

O ovom sam pričao na više mesta, naročito sa Rodićem i Zeljkovićem, ali ni oni nisu dali tome nikakav značaj, svako je tražio konkretne dokaze.⁴¹

Svako jutro posle doručka slao sam po dva vojnika na vrh Cincara, da osmatraju komunikacije koje vode prema Livnu i Glamoču, a naročito cestu Bosansko Grahovo - Livno - Glamoč. Vraćali bi se u suton. Sedmog decembra 1943. dotrčali su i saopštili da se kolona nemačkih tenkova kreće od Livna prema Glamoču. Hitno sam poslao nekoliko vojnika sa desetarom van grada da naprave zasedu i napadnu kolonu kako bi ih, koliko-toliko, zadržali, dok se mi ne evakuišemo. Obavestio sam okružni komitet i komandu mesta o kretanju neprijatelja; našu meteorološku stanicu da se evakuiše za selo Stekaravce a pilota, koji je bio kod nas u Glamoču, da preleti »FL.3« za Drvar i sleti u selu Stavljeni. Kako nije mogao da poleti, polili smo avion benzinom i zapalili ga. Spaljen je i magacin sa hranom i benzinom.

Devetog decembra, okupili smo se u selu Stekerovci Mile Rodić, Dura Zeljković, drug Zeka i pukovnik Pavičić sa većom grupom ljudi. Gladni, umorni i potišteni, brinulo nas je da vod koji je bio na predstraži nije pao neprijatelju u ruke. O tome je Mile Rodić kasnije pisao: »Iz predostrožnosti jedan vod je upućen prema Aržanima, odakle je dopirala pucnjava. Otuda smo i očekivali pojavu neprijatelja prema Livnu. Međutim, on nas je iznenadio. Upao je u grad sa motorizovanim jedinicama ne od Aržana već od Bosanskog Grahova, odakle ga niko nije očekivao.

Na putu za Livno niko mu se nije suprotstavio, jer je to bila slobodna teritorija, a naše su snage ostale na frontu. Vodiči su bili ustaše i četnici, jer su poznavali ovaj teren. Odstupnica prema Šuicama, jedinom podesnom pravcu za naša izvlačenja iz grada, bila je presečena. Mitraljezi, minobacači, a ubrzo i topovi podržavali su nastupanje tenkova kroz grad. Bila je to, zaista, bezizlazna situacija za nas. Za sudbinu voda na predstraži nismo znali. Međutim, on je sagledavši situaciju, odstupio prema dalmatinskoj obali. O organizovanom otporu ili povlačenju nije moglo biti ni reči. Bili smo razbijeni u manje grupe. Pod pritiskom paklene vatre u popodnevnim časovima našli smo se na severoistočnoj ivici grada prikovani za strme obronke Cincara. Broj žrtava je i dalje rastao. Padali su i najbolji ratnici i oni koji nisu imali ratnog iskustva. Brisan prostor i uzbrdica na jedino mogućem pravcu odstupanja i naša tela bila su neprijatelju na nišanu, kao na strelištu. Ali drugog izlaza nije bilo. Cincar je bio jedina nada za preživljavanje i glavni pravac izvlačenja.

U ovom okršaju^{5*} poginula su ili nestala 23 druga, dvojica su ranjena, a posada aviona »DO. 17« bila zarobljena.

^{4*} Rekveni, o kome je reč, bio je pod istragom naših organa na Visu. U toku jedne noći zaklao je mladeg brata, a posle pretresa - pošto je dokazana njegova krivica u vezi sa napadom nemačkog aviona tipa »henšel« na glamočki aerodrom i delegaciju VŠ - likvidiran je (prim. redakcije)

^{5*} Detaljnije o ovome videti članak »Prva vazduhoplovna baza NOV i POJ«, u zborniku »Čuvari našeg neba«, 1977, str. 59, fusnota 6.

PREBAZIRANJE U JUŽNU ITALIJU

Ljudstvo 1. vazduhoplovne baze je još pre napada na Livno užurbano radilo na pripremi za prebaziranje u južnu Italiju radi školovanja i preobuke ljudstva u savezničkim vazduhoplovnim školama. Već je ranije dobijeno naređenje od VŠ za prebaziranje, a o ovom je bilo poznato i ljudstvo, te je tako i onaj vod koji je obezbeđivao pravac Aržani - Posušje - za vreme napada od strane neprijatelja na Livno računao da će i ostali, koji su ostali u Livnu, odstupati prema moru. Zato su i otišli samoinicijativno prema obali Jadrana. Stigli su u selo Svilino kod Trogira i tu su se spojili sa 35 vazduhoplovaca iz Slovenije.

Grupa koja je izbegla u Glamoč, zapravo u selo Stekeravci, ostala je nekoliko dana, dok su se svi prikupili i dok nismo saznali za sudbinu grupe vazduhoplovaca koja je obezbeđivala pravac Aržani - Posušje.

Sneg je već bio uveliko pokrio okolinu Glamoča, pa nam je i to ometalo pripremu, jer su mnogim drugovima u Livnu ostale opreme, rančevi, šinjeli i neophodna odeća za duži period, pogotovo u zimskim uslovima.

Partijska organizacija je ovde odigrala veliku ulogu. Drug Zeka je predložio da mi, komunisti poslužimo primerom: da na skupu koji će on održati sa celom grupom mi prvi uzmemo svoje rančeve, otvorimo ih i sav višak robe odnesemo na jednu gomilu, odakle će se davati onima koji su najugroženiji.

Putovalo se najviše noću, po zimi, gazili smo sneg i preko kolena.

Najgora nam je bila Dinara: nismo imali gde da se sklonimo od vejavice, a ona se baš tih dana okomila. Lutali smo po planini ne bi li naišli negde na seosku bačiju, da se bar malo sklonimo od zime i naložimo vatru. Put je bio veoma naporan i skopčan sa nizom poteškoća i problema. U to vreme, na slobodnoj teritoriji besnela je šesta neprijateljeva ofanziva, a u Dalmaciji Nemci su popunjavali sve one šupljine koje su ostale posle kapitulacije Italije. Zbog toga je put do partizanskih luka na Jadranu bio skopčan sa velikim teškoćama i drugim ratnim nedaćama. Trebalo je da se provlačimo između neprijateljevih snaga, a bilo je slučajeva da smo čuli Nemce kako razgovaraju - toliko smo blizu njih prolazili. Blagodareći noći i dobrim vodičima, a i našoj disciplini, uspevali smo da nas ne opaze.

Trebalo nam je punih četrnaest dana dok smo stigli u rejon Trogira. Obali smo prišli noću, nešto posle 24 časa negde između Trogira i Splita. Svi koji su imali težu obuću morali su da se izuju i tiho priđu brodu »Kornat«. Vojne vlasti na tom području tražile su od nas da predamo oružje, pa smo se tu natezali više od pola sata. Pristali smo, ali su mnogi od nas predali mitraljez, a pištolj sakrili. Drugi problem bili su dva brata Perića: Ceda pilot i njegov brat električar nikako nisu hteli da se rastanu. Nama je potreban pilot, tj. Čeda, a mornarici je bio preko potreban električar.

Brod je tiho krenuo i plovio ka Hvaru sa prigušenim motorom, sve dok nije daleko odmakao od obale. Desno od nas na obali videli smo rakete koje Nemci bacaju, verovatno su čuli šum motora našeg »Kornata«. Vreme je bilo ubitačno, »Kornat« se ljujao kao ljuška od oraha, a mi kao pijani klatili se po brodu i povraćali. Među nama su bili i drugovi iz hidroavijacije - Zubundžija, Rebula, Cenjko, Pike i Salević, koji su navikli na ovakvu plovidbu. U Hvar smo stigli izjutra.

Sledeće noći krenuli smo motornim jedrenjakom »Tomislav« za Vis. Ova plovidba nam je nešto bolje pala nego prva - more je bilo nešto mirnije, a i mi smo se, valjda, malo privikli na more i plovidbu.

Održali smo partijski sastanak na kome smo se dogovorili kako dalje raditi i delovati, pošto odlazimo u tuđu zemlju, a ne znamo kako će nas narod tamo primiti. Rečeno nam je da Englezi zabranjuju svaku političku delatnost i komunističku propagandu, jer je takva pogodba sa VS NOVJ, te da će svaki ko se bude bavio tim poslom biti vraćen u zemlju. Sa ostalim sastavom održali smo konferenciju i skrenuli im pažnju kako da se ponašaju kad stignemo u Italiju i da sa civilima, ukoliko bi imali dodira, objašnjavaju da mi vodimo narodnooslobodilačku borbu protiv okupatora i domaćih izdajnika.

Drugi dan noću krenuli smo za Bari, u Italiju. Put je bio mnogo teži od prethodna dva, ogromni talasi valjali su se prema brodu. Moji drugovi do malopre veseli i govornjivi leže na dnu broda iscrpljeni.

Sedmog januara uplovili smo u Bari. Na pristaništu nas je čekao Poljančev šofer (Poljanac je bio naš šef vojne misije pri savezničkoj vojsci), ukrao je u džip Pavičića i Prvoslava Vasiljevića, komesara baze, te krenemo za njima, do budućeg prebivališta. Bila je to jedna plaža na periferiji Barija - Saveletri, sa desetak paviljona, u koje smo se razmestili. Englezi su već ranije organizovali kuhinju i sve što je potrebno za normalan život. Tu smo se odmah okupali, presvukli i dobili novu vojničku opremu.

Put koji smo prevalili od Glamoča i Livna bio je zaista mukotrpan, trajao je skoro mesec dana. Čim smo se smestili, počeli smo da prorađujemo materijal sa Drugog zasedanja AVNOJ-a. Neki drugovi su pogrešno protumačili oformljenje republika i pokrajina, pa su ozbiljno postavljali pitanja republičkog vazduhoplovstva analogno tome da već postoje slovenačke, hrvatske, srpske, crnogorske i druge brigade. Partijska organizacija je odmah zauzela pravilan stav, pa je ovo pitanje skinuto sa dnevnog reda.

Ova i druga pitanja kao što su: fizička iscrpljenost, sveže uspomene na Livno gde smo mnogo drugova izgubili, odvojenost od domovine i još mnogo toga stvaralo je probleme, koje je trebalo što brže rešavati. Partijska organizacija bila je prilično jaka, brojala je oko 20 članova mada je posle narasla i do 60. Najmasovnija je bila skojevska organizacija. Ovako brojani partijski kadar dobro se uklopio među ove ljude i njegov rad se odmah primećivao. Organizovane su društvene i sportske aktivnosti, politička nastava, učenje engleskog jezika, sportska takmičenja i druge aktivnosti. Naš kolektiv je bio vrlo raznovrstan, bili su tu partizani, koji su došli iz naših brigada i odreda, bivši oficiri, koji su nam se priključili u Italiji, vazduhoplovci iz NDH, kao i mnogi koji su se opredelili za NOP.

FORMIRANJE I RAD VAZDUHOPLOVNIH ŠKOLA

Odmah po dolasku u Saveletri formirane su škole za obuku ljudstva po specijalnostima.

Nastavnici su birani među starijim i iskusnijim pilotima, izviđačima i inženjerima koji su bili dosta brojni. Stručna nastava izvođena je pre podne do 13 sati. Posle ručka, do 15 sati trajao je odmor, a od 15 sati do 18 - slobodne delatnosti, engleski jezik, sport, sastanci i druge druš-

tvene delatnosti. Odigrali smo nekoliko utakcima sa engleskim vojnicima, išli njima u goste, a i oni su dolazili nama.

Škole u Italiji su radile od 20. januara¹⁾ do 17. aprila 1944. Za to vreme ljudi su se združili i postali disciplinovana vojska. Nastava je vrlo ozbiljno shvaćena i uspešno izvođena tako da se ubrzo moglo preći na praktični deo nastave - letenje.

Sedamnaestog aprila 1944. počele su intenzivne pripreme za put u Afriku sve dok nije izvršena klasifikacija ljudstva. Dvadesetog aprila iz Karvinja avijatičari su krenuli za luku Taranto. Mnogo je naroda izišlo na ulice da nas isprati, jer smo bili prilično razvili kulturno-politički i sportski život, meštani su dolazili na naše priredbe i tako smo stekli mnogo prijatelja. Pozdravljali su nas partizanski, sa stisnutom pesnicom.

Ukricali smo se u veliki putnički brod »Princeza Katlin« i smestili se u lepe, komforne kabine. Britanci su naše oficire razmestili na gornju palubu, na koju nisu davali pristup ostalim drugovima - borcima. Protesti nisu pomogli i većina je strpana u potpalubu, u zajedničke prostorije. Mi koji smo bili gore i imali posebnu salu za obed i bolju hranu, preko dana smo silazili dole i po ceo dan bili sa našim drugovima u njihovim prostorijama, proučavali brodska pravila i propise kojih su se Britanci strogo pridržavali.

Posle dugog manevrisanja i postrojavanja u Tarantu, konvoj od deset brodova, među kojima je bila i naša »Princeza«, konačno je krenuo. Vreme je bilo idealno, vedro, bez ijednog oblačka. Sunce je pržilo, kao da je avgust, a mi pod čelom opremom sa pojasevima za spasavanje, kao da ćemo za koji minut biti potopljeni. I pored takve psihoze, koju su engleski oficiri stvarali, mi smo bili veseli, raspoloženi i puni vedrine, jer konačno putujemo ka našem cilju.

Kulturni rad se odvijao normalno, kao da smo na kopnu. Izlazile su zidne novine, a užurbano se pripremala i priredba, koju smo već trećeg dana održali u brodskoj sali za posadu broda i naše borce. Priredba je uspeła, a naš hor je morao da ponovi pesmu »Sve što je bilo pod pepelom«. Toliki je bio pljesak, da se sala tresla. Posada je bila oduševljena priredbom, pa je skandirala »Tito! Tito!« Jedan od drugova je preveo ovu pesmu.

Avioni su nas često pratili i pretraživali more ispred nas, tako da nam je to ulivalo veliko poverenje u bezbednu plovidbu.

Kada smo bili nadomak Afrike, konvoj se razdvojio: jedni su krenuli ka Suecu, a naša »Princeza«, sa grupom brodova, prema Aleksandriji. Ovde su ponovo počeli da nas prate lovci. Pet dana se putovalo od Taranta do Aleksandrije i 25. aprila smo se iskricali i odmorili. U prvoj gostionici, gde smo ušli, naišli smo na tragove kraljevih oficira. Keiner, Crnac, otpevao nam je pesmu »Lele dunje ranke«, rekavši nam da su ga to naučili jugoslovenski oficiri.

Opet su nas podelili i oficire poslali u hotel »Abukiri«, a vojnike i podoficire u jedan logor na periferiji Aleksandrije. U ovom hotelu je bilo dosta jugoslovenskih oficira koji su izbegli u aprilskom ratu. U Aleksandriji su proveli dosta vremena, njihova grupa je uspeła da demaskira Dražu Mihailovića i njegove četnike, a da populariše NOP i maršala Tita.

¹⁾ Štab vazduhoplovnih škola je formiran 15. januara 1944, ali je 20. januara otpočela pilotska obuka, što je uzeto kao Dan Vazduhoplovne vojne akademije

Već sledećeg dana, 26. aprila, razdvojeni smo u dve grupe, te krenuli železnicom prema Bengaziju i Benini. To je vojni aerodrom, udaljen od Bengazija deset km.

Na putu nailazimo na nepregledno sivilo, po kome su rastureni ostaci Romelove armije. Izgoreli tenkovi, kamioni, avioni zariveni u pesak, oštećeni topovi i druga oružja i oprema uništena i rasturena po celoj pustinji.

Jedan engleski podoficir priča nam da ovo što vidimo nije ništa prema onome od pre godinu dana. Mnogo su toga odvezli, a mnogo je i pesak prekrrio. U retkim naseljima smo videli mnogo kućeraka, napravljenih od trofejnog materijala i ambalaža, benzinskih kanti itd. Beduini su punili kante peskom, i njima zidali i prekrivali kućerke u kojima žive.

NA AERODROMU BENINA I U MEZON BLANŠU

U Beninu smo stigli kasno, noću. Logor nam je bio pripremljen, a šatori razapeti. Tu nas je dočekalo nekoliko stotina naših avijatičara koji su se ranije otepli od izbegličke vlade i opredelili za NOP. Među njima bili su Mileta Protić, Ratko Jovanović i Aleksandar Marković. Videli smo postrojene »harikene« koje smo dobili od saveznika. To su bili avioni na kojima će naši mehaničari ucrtati petokrake zvezde i naše trobojke. Već posle podne prisustvovali smo priredbi koja je bila izvanredno primljena od naših novih drugova, naročito su se oduševili našim borbenim pesmama. Navečer smo se skupili ispred šatora i dugo pričali - mi njima o mnogim događajima iz narodnooslobodilačke borbe, a oni nama o mahinacijama izbegličke vlade i kralja.

Sutradan je bio letački dan i posle uobičajene pripreme grupa »harikena« digla se u vazduh, da bi postrojena projurila iznad naših glava u niskom letu. Tu, pred našim očima, došlo je do neželjenog događaja: vođa grupe Aleksandar Marković sudario se sa svojim pratiocem Salihom Islamovićem i kako su nisko leteli nije bilo moguće da iskoče.

Na vojnom groblju u Bengaziju, daleko od voljene grude, sahranjeni su. Ovaj udes nas je strašno pogodio.

Letačka komisija je vršila selekciju pilota, a tehničko osoblje polagalo je test znanja za drugove koji su radili na avionima duže vreme. To su uglavnom, bila laka pitanja, jer bilo je i onih koji su samo služili vojsku u avijaciji.

Dvadeset i trećeg maja 1944, kasno uveče u Kirenaičkoj pustinji, pod krilom Romelovog razbijenog aviona »junkers 52«, održali smo partijski sastanak, kome su prisustvovali Viktor Bujanj, Zeka,⁷ Ljubiša Čurgus, Mile Rodić, Edo Idaković, Basta, Slobodan Ilić, Ljubo Prošić, Stevo Trtica, Nikola Rodić, Sergej Berce, Steva Tišma, Pera Lukić, Stane Bokša, Savo Trkulja, Jakov Rudić, Franjo Kluz i Alojz Mahnić. Pošto sam ja bio sekretar osnovne organizacije otvorio sam sastanak i dao reč Zeki. Zeka je rekao da je ovo možda poslednji naš zajednički partijski sastanak, pošto se rasturamo na više delova i grupa, a svaka grupa ima svoj delokrug rada i sigurno ćemo biti daleko jedni od drugih, tako da nećemo moći međusobno da saradujemo. Naša partijska organizacija se gasi, ali će se i u

^{7*} Major Milan Simović Zeka prisustvovao je sastanku kao opunomoćenik Vrhovnog štaba NOVJ i Centralnog komiteta KPJ u Egiptu i sevemoj Africi

novim jedinicama organizovati partijske i skojevske organizacije. On je objasnio političku stranu ugovora sa Englezima.

Piloti su otišli po eskadrilama, drugi čekali odlazak za SSSR, a nas nekoliko treba da idemo za Alžir. Drugog juna jedna grupa tehničkog sastava, sa Danilom Hubmajerom i Ljubišom Čurgusom, odletela je za Alžir a posle osam dana potetela je i druga grupa u kojoj sam bio i ja. Mile Rodić i još nekoliko drugova.

U Mezon Blanšu se nalazila centralna vazduhoplovna radionica 144 MU, a jedan deo ove radionice bio je u Bafariku. Tu smo našli oko 100 naših ljudi, mahom naših Slovenaca iz Istre, Gorice, Idrije, okoline Trsta i drugih manjih mesta. Ti ljudi su pre rata pripadali Italiji, pa su morali u italijansku vojsku, te su tako i dospeli na afričko bojište, gde su ih zarobili Englezi. Izbeglička vlada je pokušala da ih zavrbuje ali su se opredelili za NOVJ. To su, mahom, bili profesionalci-mehaničari, bravari, šoferi, alatničari, strugari i druge zanatlije. Vrlo malo su znali o narodnooslobodilačkoj borbi u Jugoslaviji, ali su se mnogo interesovali.

Stručni i kultumo-politički rad bio je na zavidnoj visini. Obuka i stručno osposobljavanje ljudi bilo je vrlo intenzivno, a svaki slobodni popodnevni čas korišćen je za društveno-zabavni i politički rad. Formirani su hor i razne druge sportske sekcije, kao fudbal, atletika, odbojka. Izučavan je engleski jezik. Omladina iz Bofarika se okupljala oko našeg logora i igrala do duboko u noć. Stanovništvo Bofarika 90 odsto činili su francuski doseljenici, ali su oni mnogo posećivali naše priredbe, uživali u skečevima i slušali naše partizanske pesme.

KOMESAR III. LOVAČKOG PUKA

Krenuo sam iz Alžira avionom RAF-a za Bari, 23. oktobra 1944, kao kurir našeg tehničkog sastava koji se školovao pri RAF-u. Prilikom predaje pošte, rečeno mi je da se neću vraćati nazad, jer je naredeno celom našem tehničkom sastavu, koji se nalazi u sevemoj Africi na preobuci, da se vrati u Jugoslaviju.

Za Beograd sam krenuo 24. oktobra jednim sovjetskim avionom. Sleteli smo na zemunski aerodrom kasno u noć. Sutradan sam se javio Zeki Simoviću u zgradi Komande vazduhoplovstva. Zeka, srdačan kao što je uvek bio, lepo me je primio i rekao da sam određen za komesara Sabirnog centra u Pančevu, kao i da tesno saradujem sa Đurom Zeljkovićem, koji tamo ima specijalni zadatak.⁸¹

Ovde smo ostali do početka novembra, a onda smo prebačeni kamionima za Novi Sad. Tu je bila formirana stručna komisija u čijem sastavu su bili drugovi: Božo Lazarević, Božo Žarković, inž. Danilo Hubmajer, inž. Slobodan Kručićanin i ja.

U prvoj polovini decembra tehničko osoblje je bilo raspoređeno po pukovima i eskadrilama, svako je znao koju će dužnost da vrši, pa je upućivan u mesto u kome taj puk bazira.

⁸¹ Neka vrsta provere toga ljudstva, koje je dolazilo i prebegavalo iz kvislinških jedinica, kao i onih koji su bili pasivni tokom rata.

Pukovnik Lazarević mi je rekao da ću biti komesar 111. lovačkog puka, kao i da ću za komandanta dobiti dobrog starešinu. Nadao sam se da će to biti Arkadije Popov, divan čovek koga sam poznao još u Italiji.

Kada je došao Ljubomir Popadić sa grupom pilota i Boža mi ga predstavio, malo sam bio razočaran. Ljubo sitan, mršav, a njegova spoljašnost nije odavala energičnog čoveka, smešeći se pružio mi je ruku i upitao da li ćemo se dobro slagati. Međutim, kasnije kada sam se malo bolje upoznao sa Popadićem, shvatio sam da je on odista izvanredan čovek i dobar komandant, i svi piloti 111. puka su ga tada, veoma cenili.

*U borbenom avionu*¹¹

Potpukovnik Života Godevac²¹

Još pre oslobođenja Beograda, početkom oktobra 1944, sprovodeći naredbu Vrhovnog komandanta iz kopnenih jedinica, izdvajani su vazduhoplovci, borci koji su imali bilo kakvu vazduhoplovnu specijalnost, a posebno piloti. Predstojalo je formiranje vazduhoplovnih pukova i divizija. U obzir su dolazili i civilni vazduhoplovci i drugi dobrovoljci koji su na bilo koji način stekli neku od vazduhoplovnih specijalnosti, ili čije se znanje i umeće moglo koristiti pri formiranju i dejstvu tih jedinica.

Među ljudstvom koje je pristizalo bilo je dosta vrsnih stručnjaka raznih vazduhoplovnih specijalnosti, a naročito pilota koji su imali dosta iskustva i bili izvrsni letači. Njima je bila dovoljna vrlo kratka preobuka, zbog tipa aviona, pa da počnu dejstvovati. Tako sam i ja došao iz kopnene jedinice, iz Šeste ličke divizije.

Čim je oslobođen Beograd, već 21. oktobra, prešli smo mostom preko Save u Zemun. Komanda vazduhoplovstva bila je napuštena, a u većini prostorija još su bili bolnički kreveti. U jednoj prostoriji pronašli smo desetak domobrana, koji su bili u uniformama sa oznakama činova, ali bez oružja. Među njima sam prepoznao svoga bivšeg narednika Ivančevića, bio je narednik čete u kojoj sam ja bio pitomac. Odmah su rekli da su oni svi meteorolozi. Naredio sam im da ostanu u toj sobi, dok smo moj drug i ja produžili da pregledamo ostale prostorije, a zatim o svemu izvestili komandira naše grupe.

Sutradan je jedna naša grupa otišla na aerodrom Zemun. Smestili smo se u zgradi meteorološke stanice. Tu smo u jednoj prostoriji naišli na veliku avionsku bombu, koju su naši stručnjaci vrlo brzo deaktivirali.

Za nekoliko dana ceo aerodrom je bio osposobljen za prihvat aviona, tako da je ubrzo sletela jedna jedinica lovaca »jak—1«. Tada sam prvi put video sovjetske lovačke avione izbliza.

Sledećih dvadesetak dana obezbeđivali smo aerodrom, a zatim je došlo naređenje da idemo u Pančevo na kurs za teorijsku obuku pilota. Preko Dunava smo prešli teretnim brodom.

Bila je prva polovina novembra 1944. Ubrzo su počele da stižu i druge grupe, u kojima su bili neki moji drugovi iz pilotske škole, kao: Mirko Božić, Petar Matić, Petar Katanski, Svetolik Kozarski, Dobrivoje Perovski, Ilić Milosav, Miodrag Antić i dr. Među njima bio je i moj prvi nastavnik letenja iz pilotske škole vodnik Nikola Jović Koke.

¹¹ Rasprava na okruglom stolu

²¹ Pilot 111. vazduhoplovnog puka, sada potpukovnik u penziji

Bilo je dosta drugova koji su završili školu letenja još u civilu, u aeroklubovima ili mešovitim pilotskim školama pred rat 1941. ili su bili nastavnici letenja, ili piloti starijih klasa od moje, a koji su već imali dosta iskustva, pa i na borbenim avionima, kao što su: Milan Marjanović, Aleksandar Janković Šaca, Radovan Daković, Stevan Garić, Radivoj Kaćanski, Nikola Jović Koke, Košta Munjin, Dragoljub Aleksić i još neki.

Počelo se od stručne provere. Jer, bilo je dosta onih koji nisu završili pilotsku školu, već su je samo počeli, ili su bili neke druge vazduhoplovne specijalnosti.

Prvo su odvojeni oni piloti koji su posle kratke preobuke mogli odmah da uđu u sastav borbenih jedinica. Postojala je komisija koja je raspoređivala pilote po tipu aviona, za lovačke ili jurišne. Ja sam želeo da budem određen među pilote-lovce.

Na samom početku uspostavljeni su dobri drugarski odnosi bez obzira na činove. Mi letaći smo imali običaj da kažemo da ne leti čin, već umeće. A i priroda posla kojim se pilot bavi podrazumeva potrebu drugarstva i poverenja, jer koliko sutra letećemo na front, neko će nekog pratiti u grupi i biće nužna uzajamna zaštita i dejstva.

Neko je imao više predznanja iz teorije, a neko manje. To je bilo i prirodno, zato što smo imali različito prethodno opšte obrazovanje. Bilo je onih koji su završili vojnu akademiju, kao Milan Majanović, i nas koji smo imali samo neku od srednjih škola. Ja na primer, pre toga nisam dovoljno znao o motorima i principima rada nekih uređaja i avionskih naoružanja, ali smo svi taj deo obuke završili uspešno.

Svi su sa nestrpljenjem očekivali da se kurs što pre završi, pa da idemo na front, u borbu. Za ilustraciju toga navešću jednu malu zgodu na času političke nastave. Naime, kada je nastavnik održao čas, a govorilo se i o potrebi da se što bolje založimo i da se osposobimo za borbeno dejstvo, zapitao ima li ko šta da pita ili kaže, za reč se javio vodnik Stevan Garić, pa onako kakav je dobričina, zauze stav mimo i vojnički odsečno reče: »Mi smo, drugovi, ovde svi došli da izginemo«! U stvari, hteo je da kaže da smo svi spremni i da poginemo - ako je to potrebno.

NA AERODROMU U RUMI

U drugoj polovini decembra završili smo obuku u Pančevu i prešli na aerodrom Ruma, gde je organizovana praktična preobuka i letenje. Ovde se situacija u mnogome razlikovala od one u Pančevu. Tamo je pomalo ličilo na forsiranu nastavu u skoro mirnodopskim uslovima, a ovde se osećala prisutnost i blizina fronta - odavde se i dejstvovalo.

Vreme je bilo promenljivo, sa prilično snega, ali se moglo leteti. Na jednoj strani aerodroma bili su raspoređeni lovački avioni, a na drugoj jurišni.

Našu grupu iz Pančeva prihvatio je već oformljeni centar za obuku. Došlo je vreme da počnemo praktično letenje. Već je bio sačinjen plan, a u našoj grupi iskusni piloti su dobili prvenstvo.

Sa ruskim jezikom, začudo, nisam imao većih problema. Još u Pančevu, nastava je bila vrlo očigledna, na pravim uređajima i pravom naoružanju, tako da ono što je bitno lako se razumelo. Na primer, nastavnik Rus kaže: eta pulimjot UBS 12,7 mm i dalje reda podatke i karakteristike,

a ja zapamtim da je to mitraljez, kalibra 12,7 mm, da je postavljen na motor aviona, da je sinhronizovano okidanje kroz polje elise, da nosi po 150 metaka, da se automatski repetira i gde treba da pritisnem na okidač. A kako je konstruisan, ko mu je konstruktor, od čega je izrađen, koliko je težak i slično, naučiću kasnije, ako moram.

Na aerodromu u Rumi naši intendanti su nam obezbedili nekakve debele bunde-kombinezone. Bilo je u njima ugodno jer je bilo vrlo hladno. Inače, odelo nam je bilo različito: ko se u čemu zatekao, ili doneo iz svoje jedinice. Ja sam, na primer, tada imao englesku vojničku bluzu koju sam dobio još u svojoj jedinici, rusku košulju-rubašku, naše pantalone, nemačke vojničke čizme, teget titovku - koju mi je poklonio jedan krojač kada smo oslobodili mesto Debrecin, kod Sapca i fatirane rukavice od platna. A vodnik Emil Grabarević, koji je došao iz Afrike, imao je kompletnu novu englesku uniformu, dok je Dragomir Lazarević bio, takoreći, u civilu. No, nikome tada nije smetalo to naše šarenilo odeće.

Došao je konačno dan i čas da poletim prvi put posle četiri godine. Bio je 10. januar 1945. pre podne. Prethodno smo se upoznali sa karakteristikama aviona »Po-2« i svim onim što pilot treba da zna kad prvi put poleće avionom kojim do tada nije leteo. »Po-2« je bio sličan avionu kojim sam učio da letim ali, naravno savremenije izrade. Imao sam utisak da ću ponovo leteti istim avionom. Kada mi je nastavnik rekao da napravim školski krug, obuzelo me uzbuđenje i želja da u tom prvom letu pokazem nastavniku da nisam zaboravio da letim. Od toga, činilo mi se, zavisila je moja dalja obuka, a time i šansa da što pre letim na front. Nastavnik je bio u prednjem sedištu.

Tog dana izvršili smo pet letova. Sneg je bio utaban tako da nije bilo smetnji pri poletanju i sletanju. Uverio sam se da, u stvari, nisam zaboravio da letim. Očigledno da sam imao dobre nastavnike u pilotskoj školi.

Sutradan sam leteo još pet letova, od kojih dva samostalno. Već 15. januara završio sam predviđenu obuku na školskom avionu »Po-2« a 19. januara došao sam na red i da rulam borbeni avion »jak-1«. Dok sam rulao, nastavnik je stajao na krilu, držeći se za kabinu i kontrolisao moje postupke.

Vožnja »jak-om« imala je za cilj da uočimo razliku između vožnje »Po-2« i ovog aviona. Naravno to rulanje je uvedeno u moju letačku knjižicu kao tri »ruljovke« u trajanju od 10 minuta.

Pošto su svi naši piloti iz pančevačke grupe uspešno završili kurs letenja u Rumi, krajem januara, premešteni smo na aerodrom Zemun, na kurs za preobuku na borbeni avion »jak«. To je bila i završna faza naše obuke, posle koje smo bili spremni za raspored u borbene jedinice, odnosno dejstvo na frontu. Vremenske prilike, smeštaj i ishrane, bili su znatno bolji. Tako smo nesmetano nastavili osposobljavanje.

Nastavnici su bili sovjetski oficiri, prekaljeni i iskusni letači. I ovde je bilo pravilo da iskusniji letači, koji su pokazali bolji uspeh u dotadašnjoj obuci, imaju prvenstvo. Čim bi neko od naših starijih pilota završio kurs, ili dokazao da je savladao obuku na avionu, odmah je upućivan, prema prethodnom rasporedu, u naše već formirane pukove na ratne aerodrome. Ovde je popunjavan naš 111. lovački puk koji je već dejstvovao. Kasnije sam saznao da je istovremeno kad i naš, formiran i 112. i 113. lovački puk.

Prvi let na borbenom avionu izvršio sam 11. februara. Samo piloti znaju kakvo je to uzbuđenje za mladog pilota, sa nedovoljno letačkog iskustva, a nikakvog na takvom avionu. Pored toga, imao sam utisak da su nastavnici računali da smo svi mi, koji smo bili u toj grupi, na višem nivou iskustva u letanju nego što sam, na primer, bio ja i moji drugovi sa sličnim naletom. To verovatno zbog toga jer su naši stariji piloti, kao Milan Majjanović Mića, vodnik Radivoje Kačanski, Dragoljub Aleksić i drugi, pokazali visoku tehniku pilotiranja, pa su to očekivali i od nas mladića. Trudili smo se da opravdamo to poverenje.

Prvi moj let nije prošao kako treba. Bezbroj puta sam se preslišavao šta i kako treba da radim od momenta ulaska u kabinu, pa do završetka leta i izlaska iz aviona. Pre mene leteo je neko dmgi, pa je avion stao kod starta radi smene pilota, motor je radio i čim sam ušao u kabinu nastavnik je krenuo na start, a da ja nisam uspeo ni da se vežem. Istovremeno su leteli i dmgi avioni, a starter sa zastavicom je požurivao nastavnika da što pre poleti jer je jedan avion već bio u fazi četvrtog zaokreta za sletanje. Nastavnik je dodao gas i poleteo, a ja nisam bio vezan niti sam zatvorio kabinu. U poletanju sam se držao za sedište i tek pri penjanju ka prvom zaokretu uspeo sam nekako da namestim gurtne i nekako ih vežem. Tako sam samo donekle pratio rad nastavnika i ponašanje aviona. Nastavnik je znao da nisam potpuno spreman i da se nisam dobro vezao, pa je sam izvršio taj pokazni let. Zbog one žurbe nisam imao velike koristi od tog leta, osim naravno, da osetim snagu motora, ubrzanje pri poletanju i nešto od načina proračuna za sletanje. Posle sletanja, pa do dolaska na ponovni start, vezao sam se kako' treba i bio spreman.

Napravili smo još pet letova po školskom kmgu i ja sam već shvatio šta je bitno: kako održati pravac prilikom dodavanja gasa pri proletanju, koliko dozvoliti podizanje repa aviona pre odlepljivanja, momenat poletanja i ugao penjanja, momenat prvog zaokreta, promenu koraka elise i proračun odoka trećeg i četvrtog zaokreta. To mi je bilo najvažnije. Sa ostalim elementima nije bilo problema. Nakon ovih letova i posle izlaska iz aviona, očekivao sam da će mi nastavnik zameriti što nisam bio spreman pri prvom poletanju i da će biti primedbi i druge prirode. Međutim, on me je samo pohvalio..

Nakon odmora, oko jedan sat vremena, nastavnik me pozva i objasni da sada treba da letim dva kontrolna leta. Mada sam u onih prethodnih šest letova stekao neko pouzdanje u avion, ipak nisam bio sasvim siguran da sam »zreo« za proveru pred samostalni let. Ali, imao sam puno poverenje u nastavnika, smatrao sam da me je najbolje ocenio. Izvršio sam i ta dva kontrolna leta i za sedam elemenata: pažnja i osmatranje, poletanje, penjanje, pravilno držanje školskog kruga, proračun za sletanje, zalaz prema slovu »T«, sletanje, dobio odlične ocene. Pošto je opšta ocena bila odličan - dobio sam odobrenje za samostalni let.

Eto, u jednom danu, kada sam prvi put uopšte poleteo borbenim avionom, bila je i proverà za samostalni let. Ni danas, posle četrdeset godina, ne umem da objasnim kako mi je to uspeo. Verovatno su na to najviše uticale ratne prilike i želja da što pre poletim na front.

Ostalo je još da samostalno poletim i na lovcu »jak-1«, pa ako bude sve u redu i kako treba, i uz još nekoliko trenažnih letova, mogućnost da letim na front bila je sasvim realna i bliska. Da budem iskren, tada se nisam osećao kao da sam sve one elemente leta po školskom kmgu i za

vreme provere, izvršio baš bez greške. Ipak, morao sam biti oprezan i to sa pravom, jer to što sam ubedio nastavnika da bezbedno polećem i slećem, nije nikako značilo i da imam bar prosečno iskustvo na tom avionu.

Prvi samostalni let avionom »jak—1 « izvršio sam 13. februara, dva dana nakon provere. Bilo je potrebno da i drugi piloti, moji drugovi završe letove na duploj komandi, pa da i oni počnu samostalno. Oni iskusniji, stariji, piloti već su uveliko završavali svoju trenazu i odlazili u sastav puka, a neki su već leteli na front. Toga dana izvršio sam četiri samostalna leta bez problema. Već posle toga sam stekao pouzdanje i priličnu sigurnost u poletanju i sletanju tih najkritičnijih faza leta za bezbednost pilota uopšte.

Posle dva dana poleteo sam sa nastavnikom u pilotažnu zonu radi obuke u akrobacijama i ovladavanja avionom u svim položajima u vazduhu, uključujući i nepravilne. Taj let je trajao 45 minuta, u kojem sam prvi put uvukao stajni trap. U toku izvođenja elemenata u zoni, nastavnik je najviše insistirao na oštrim borbenim zaokretima, kao jednim od osnovnih manevara pri borbi u vazduhu. Taj let, iako samo jedan, mnogo mi je koristio jer do tada, praktično, nisam imao prilike za takve vežbe. Posle sletanja nastavnik me je, takođe, pohvalio.

Već sutradan sam izvršio samostalno šest letova, od kojih četiri u zoni. U tim letovima, čini mi se, stekao sam samopouzdanje i sigurnost u upravljanju avionom, tako da su kasniji letovi bili samo usavršavanje i ovladavanje novim elementima, kao što je let u grupi, vazдушna borba i bojevo gađanje na ciljeve u zemlji. To je već bila završna obuka pred odlazak u borbeni puk. Tako sam u sledeća četiri uzastopna dana završio vežbe grupnog letenja u sastavu para, borbe u vazduhu i gađanje ciljeva na zemlji. Poslednjeg, sedmog, dana izvršio sam dva leta u grupi, vodio vazдушnu borbu i time - 19. februara - završio planiranu obuku za pilota-lovca, sa naletom od ukupno 32 leta sa devet sati i 32 minuta.

U 111. LOVAČKOM PUKU

Na pomenutom kursu bili su, uglavnom, piloti za 111. lovački puk. Odmah po završetku kursa upućeni smo u svoje jedinice. Naš 111. lovački puk je tada bazirao na aerodromu Novi Sad. Novi Sad mi nije bio nepoznat jer sam tu, još septembra 1939, primljen za pitomca Vazduhoplovne podoficirske škole.

Odmah po dolasku raspoređeni smo po eskadrilama. U eskadrilama su još bili i sovjetski piloti i kompletan komandni sastav, tako da nas je tada bilo skoro duplo pilota od formacijskog sastava za jedan puk. Tehnički i ostali sastav našeg puka činili su većinom naši ljudi.

Raspoređen sam za pilota u 1. eskadrilu. Komandir eskadrile bio je vodnik Andrija Brajović, a komesar poručnik Sava Andrić.

Komandir Brajović je bio prilično ćutljiv čovek, ali dobar drug i vrlo hrabar pilot. Desilo se jednom da je dobio zadatak da izvrši snimanje nekog rejonu koji je bio branjen vrlo jakim protivavionskom artiljerijom. Sa njim je na zadatak poleteo i ruski pilot, koji se vratio, dok je Brajović zadatak izvršio u potpunosti iako je ostao sam.

U sastavu prve eskadrile, osim komandira Brajovića, bili su - potporučnik Košta Popović Kojica, vodnici Dragutin Kovačić i Todor Šiškovski,

mlađi vodnici Života Godevac, Arsen Vukojević i borci Dragomir Lazarević Ciga, Nikola Marić, Miodrag Blagojević, Boško Milanov Tubalo i Milenko Dragišić.

Stariji piloti su već izvršavali zadatke na frontu, a mi smo nestrpljivo čekali takvu priliku.

Pre nego što ćemo dobiti borbeni zadatak, komandir puka je proverio sve mlađe pilote. Tako smo izveli po jedan let u zoni iznad aerodroma. Ja sam 28. februara dobio da izvršim dva leta po školskom krugu i jedan u zoni. Mislim da sam te letove izvršio na zadovoljavajući način jer nisam dobio nikakve posebne primedbe. Posle mene leteo je potporučnik Košta Popović po istom zadatku, ali je on u zoni zaboravio da uvuče stajni trap pa je čitavu zonu, sa svim elementima, izvršio sa izvučenim točkovima, ali i to dobro i uspešno.

Tog dana, radi trenaze, leteo je i poručnik Milan Majjanović.

Radio je akrobacije u niskoj zoni, ispod dve hiljade metara. Tada sam video šta je to savršenstvo u komandovanju avionom. Sve figure je izveo sa takvom lakoćom i finoćom da smo se svi divili. Mene je naročito zanimalo kako je izvodio valjke. Radio ih je lagano i komandovano, bez i najmanjeg skretanja po pravcu leta. Tada sam shvatio koliko ja to grublje radim i koliko još treba da vežbam. Kasnije me tome učio vodnik Aleksandar Janković Šaca. Od ruskog nastavnika sam bio naučio da je za valjak potrebno jednovremeno dati nogu i palicu u istu stranu i avion će napraviti »bočku«, kako su to zvali Rusi, ali to je uvek bilo sa nekom opisanom elipsom u odnosu na uzdužnu osu aviona, te nije bilo onog zadovoljstva da u svakom momentu vodiš avion kroz celu figuru.

KAO KROZ PLAMENE KUGLE

Moje prvo preletanje linije fronta bilo je neplanirano i neočekivano. Naime, 6. marta, po planu letenja za trenazu bio je let po marš-ruti: Novi Sad - Petrovgrad (Zrenjanin) - Zemun - Novi Sad, a vođa para bio je Rus iz moje eskadrole, kapetan Mironov. On je, inače, najčešće leteo avionom »jak-9«, sa topom od 27 mm. Pre nego što ćemo poleteti, pozvao me u stranu i rekao da ćemo leteti iza linije fronta, radi izvidanja artiljerije. Bio sam uzbuđen što ću najzad leteti u zoni fronta a i strahovao kako će to ispasti. Jer, pripremali smo se za jedan zadatak, a sada idemo na drugi, i to ne baš bezbedan što se tiče dejstva PAA, a možda i neprijateljevog.

Negde ispred ušća Drave u Dunav vođa je pronašao nekakve ciljeve u privremenim zaklonima, pa je izvršio tri napada. Bio sam vrlo uzbuđen gledajući ga kako gađa i koliki su plamenovi od ispaljenih granata iz njegovog topa od 37 mm. Izgledalo mi je kao da proleće kroz velike plamene kugle, a i strahovao sam da ga ne izgubim iz vida jer sam morao da osmatram i prostor iznad i oko nas. No, sve se dobro završilo.

Tih dana se vodila borba na mostobranu na reci Dravi kod Valpova, pa je dejstvovala i naša jurišna avijacija, uz pratnju lovaca. Tako je, 9. marta, određena grupa od 12 jurišnika i četiri lovca da dejstvuje po nemačkim položajima na tom mostobranu. U ovom zadatku sam i ja učestvovao.

Znali smo da je u rejonu mostobrana jaka PAA, ali to, naravno, nije moglo da umanji ili spreči dejstvo jurišnika.

Bila je ustaljena praksa da radi bezbednosti jurišnika u poletanju prvo poleti par lovaca. Poletalo se po parovima, sa bezbednosnim odstojanjima, a posle se tako formirala prilično dugačka kolona. Na kraju jurišnika poleteo je drugi par lovaca koji je štiti začelje kolone, do formiranja grupe u obliku klina. Jurišnici su leteli u niskom (brišućem) letu, a prvi par lovaca je leteo sa njihove leve strane, sa nadvišavanjem jurišnika oko 200-300 metara, dok je drugi par bio sa desne strane i nešto više, pokrivajući zadnje avione.

Ovo je za mene bio već pravi, ujedno prvi i najozbiljniji zadatak do tada. Znao sam da će u rejonu dejstva biti jaka PAA, a i da je vrlo verovatna pojava nemačkih lovaca. Uostalom u tom rejonu je napadnut i vodnik Radivoj Kačanski.

Pošto su jurišnici bili opterećeni bombama i drugim ubojnim sredstvima leteli su relativno sporo, tako da smo se mi lovci jedva održavali u horizontalnom letu, pa nam se činilo da »visimo na elisi«. Morali smo povremeno da pravimo vijugavi let, ili da se ukrštamo iznad jurišnika sa prvim parom lovaca. Celo vreme leta do cilja nije bilo nikakvog radio-saobraćaja u grupi.

Čim je formacija stigla do cilja, jurišnici su prešli u kolonu po jedan, zatvarajući tako ceo borbeni krug sa bezbednim međusobnim odstojanjem. Neposredno pred početak napada, sa zemlje je otvorena žestoka protivavionska vatra iz oruđa manjeg kalibra. Ta vatrena gnezda, koja su prva dejstvovala na nas, bila su izgleda prva i napadnuta od jurišnika tako da su se ubrzo proradila. Sevalo je na sve strane i to je morao biti pravi pakao na zemlji.

Mi, lovci, tada smo imali mogućnost da letimo većom brzinom, pa tako i veću slobodu manevra, a i zato što je za eventualnu borbu u vazduhu potrebna veća početna brzina. Prvi par lovaca držao se spoljnog borbenog kruga jurišnika sa nadvišavanjem oko 200 m iznad visine jurišnika u izvlačenju posle napada. Drugi par je leteo nešto više i, pokrivajući drugi deo borbenog kruga. U stvari, ovakav način zaštite dogovoren je za vreme priprema na zemlji i uglavnom se tako i izvodi. Zavisio je i od verovatne aktivnosti neprijateljevih lovaca i njihove blizine rejonu naših dejstava.

Znak za lovce da je dejstvo jurišnika završeno bio je kad jurišnici, posle dejstva, produže pravo u brišućem letu. I tada je zadatak prvog para lovaca bio da štiti čelne avione, a drugi par da sačeka poslednjeg iz grupe do prikupljanja cele formacije. To prikupljanje je vršeno na taj način što su čelni avioni, posle izlaska iz rejonu dejstava, vršili blagi zaokret tako da su se pridolazeći avioni lakše pristrojavali stizanjem čelnih aviona unutrašnjom stranom zaokreta. Prestankom dejstava jurišnika, za nas lovce nije prestajao zadatak njihove zaštite, sve do sletanja na aerodrom. Povratak i sletanje bilo je normalno. Svi avioni su bezbedno sleteli.

Pilotima jurišnicima i lovcima ovo je bio rutinski borbeni zadatak, osim meni. Ja sam tada prvi put bio na pravom ratnom zadatku. Bio sam zadovoljan i ponosan što sam bio jedan od učesnika te akcije, ali me prožimalo i saznanje da sam mogao biti i pogođen. Obradovala me činjenica da sam za taj zadatak određen baš ja, mada je to, razume se, mogao biti i neki drugi moj drug. Ovim letom sam konačno postao ratni pilot, jer sam bio na ratnom zadatku.

DNEVNO DEŽURSTVO U PRIPRAVNOSTI

Sutradan se letelo na još jedan sličan zadatak gde je manju grupu jurišnika trebalo da štite dva lovca. Jedan od pratilaca bio je vodnik Dragutin Kovačić. Ta je grupa izvršila zadatak u pratnji samo jednog lovca. Pri povratku sa zadatka, prateći jedan zaostali jurišnik, verovatno zbog nedostatka goriva. Kovačić je prinudno sleteo u blizini Zemuna. Kasnije je došao u jedinicu. Bilo nam je svima nekako nelagodno, ali nije se ni moglo očekivati da će se svi zadaci izvršavati bez grešaka ili nekog problema. Naš komandant je objasnio da je Kovačić mlad i neiskusni pilot, da se to moglo desiti i svakom pilotu, te da će mu dati priliku u nekom drugom zadatku. Naime, bilo je strogo pravilo da lovac, određen za zaštitu jurišnika, ni u kom slučaju ne sme da napusti zaštitu, makar žrtvovao sebe i avion. Na to je, verovatno, uticalo dotadašnje iskustvo ratovanja i taktike zaštite, i to bez obzira što su jurišnici imali i sopstvenu samozaštitu svojim strelcima iz posebne kabine iza pilota.

Ubrzo su se stekli taktički i tehnički uslovi da se naš puk još više približi liniji fronta, čime se postizao veći radijus dejstva iznad neprijatelja. Tako je naš puk 26. marta prebaziran sa aerodroma Novi Sad na somborski.

Ovde je postojala betonska poletno-sletna staza, ali smo svi koristili travni deo za poletanje i sletanje. Na aerodromu su bazirali samo lovci. Tu su se nalazila i dva potpuno ispravna aviona bombardera tipa »liberator« i jedan »B—17« - »leteća tvrđava« sa američkim oznakama. Nakon nekoliko dana sleteo je još jedan dvomotorni, dvotrupni avion »P-37 lajtning«, lovac za praćenje i zaštitu bombardera sa velikim radijusom dejstva. Bio je naoružan sa četiri topa 20 mm a mogao je da nosi dva dopunska rezervoara za gorivo ili dve veće bombe. Taj avion je bio oštećen od PA A iznad Beča - dobio je pogodak u hladnjak na desnom trupu. Sleteo je normalno na betonsku pistu i odrulao kraj aerodroma na travni deo. Po izlasku iz aviona, pilota su otpratili do štaba puka, a odatle je, verovatno, otišao za Beograd, ostavivši avion kod nas kao neispravan. Kasnije su ga naši stručnjaci osposobili i popravili.

Odavde se češće letelo na razne zadatke na frontu, a i meteorološka situacija je to omogućavala. Ovde su naši ljudi bili u većini i u potpunosti obezbeđivali letenje i ostalu aktivnost puka iako su tu još bili sovjetski piloti i deo ostalog njihovog sastava. Avioni su bili razmešteni po zapadnoj strani aerodroma. Svaka eskadrila imala je u blizini aviona malu prostoriju, obično od dasaka, gde su se preko dana nalazili piloti i komandiri eskadrile. Tu je bio i poljski telefon za vezu sa štabom puka i sa dežurnim parom.

Stalno dnevno dežurstvo u pripravnosti, najčešće po dva aviona, vršili su isključivo naši piloti - prema našem, pukovskom, rasporedu. Do vođe dežurnog para postojala je telefonska linija, tako da je pilot pre poletanja bio obavešten šta treba da radi kada mu se naredi da poleti. Pratilac poleteo sa vodom i unapred zna šta mu je zadatak, a to je da štiti vodu i osmatra.

U avionima je postojala primopredajna radio-stanica RSI-3, kratkotalasna, sa ručnim podešavanjem talasne dužine, ali je to obično bila nesigurna veza. Za mene je bilo, skoro, iznenađenje kada sam ponekad imao radio-vezu. Mi lovci, ako nismo imali obostranu radio-vezu, koristili smo

dogovorene znake pokretom aviona. Najvažniji znak bio je brzo mahanje krilima i oštar zaokret u pravcu cilja u vazduhu ili neposredno pred napad na cilj na zemlji. Naravno, postojali su znaci i za neke druge manevre. Osnovno pravilo je bilo da vođa leti prema svom nahodnju a pratioci da slede vođu i dejstvuju po već dogovorenom postupku za razne situacije. I vođa grupe je imao obavezu da pratiocima omogući manevar i da zaštita od napada neprijatelja bude uzajamna.

Najmanja jedinica lovaca bio je par aviona. Ako su letela četiri aviona, onda je to bilo odeljenje sastavljeno od dva para, jer treći avion u grupi nije bio samo drugi pratilac vođe odeljenja već i vođa drugog para.

Skoro svi naši piloti koji su se vraćali sa zadatka, saopštavali su o vrlo jakoj protivavionskoj artiljeriji različitog kalibra i to kako u neposrednoj blizini linije fronta tako i u dubini pozadine. Naročito su jako bili branjeni

- Đakovo, Osijek, Našice, Slavonski Brod, Nova Gradiška, Striživojna i drugi.

Na svoj prvi zadatak izvidanja rejonu Osijek - D. Miholjac - Valpovo - Striživojna - Đakovo, poleteo sam 31. marta kao pratilac komandira eskadrile Brajovića. Tada još nisam imao nosač karte (planšetu) već je to bilo parče šper-ploče, probušeno na dva kraja. Kroz te rupe provučen je kanap i vezan tako da služi kao remen. Oko šper-ploče obmotavala se karta, tako da ceo rejon letenja bude pregledan. Karta se pričvršćivala za šper-ploču pomoću krugova gume odsečenih sa starih unutrašnjih guma aviona. Nismo imali dovoljno nosača karata, pa smo se snalazili kako je ko znao i umeo. Ali i takva »planšeta« odlično nam je poslužila. Tek kasnije smo svi snabdeveni odgovarajućim nosačima karata.

Moj komandir Brajović je bio vrlo iskusan i smeo pilot. I danas mi je u svežem sećanju kada je snimao pri takoreći, ubitačnom dejstvu PAA.

Kada smo bili u rejonu Đakovo - Striživojna, tamo nas je dočekala zaista, žestoka PAA. Komandir Brajović je iz svojih prethodnih letova, tačno znao gde je i kakva PAA, pa je pogodnim manevrima samo izazivao njihova dejstva, čime su otkrivali vlastite položaje. Sevemije od Đakova, prema D. Miholjcu, komandir mi je dao znak da napada cilj na zemlji. Razumeo sam ga i pratio. On je na tom zadatku leteo avionom »jak-9«, sa topom od 37 mm. Tek kada je komandir otvorio vatru, zapazio sam cilj koji je gađao.

Posle izvršenog zadatka vratili smo se na aerodrom u brišućem letu. Za vreme tog leta imao sam vrlo malo vremena da pratim let po karti, već mi je sva pažnja bila usmerena na komandira i vazdušni prostor oko nas, jer su svakog trenutka mogli da se pojave neprijateljevi lovci. Ovo iskustvo mi je dosta koristilo u kasnijim letovima.

Poznavali smo karakteristike nemačkih protivavionskih topova »flak«, koji su imali vrlo brzu jednovremenu paljbu iz svih cevi. Jedna baterija je imala najmanje tri takva topa, a važnije objekte branile su najmanje tri baterije. Zavisno od veličine branjenog objekta i njegove važnosti, zavisila je i gustina i brojnost baterija, kao i vrsta PA oruđa koja su ga branila. Znali smo i to da granate tih topova iz »flakova« samostalno eksplodiraju na visini oko 1200 metara, ako ranije ne pogode cilj, i da svaka ta granata ostavlja trag u vidu belo-plavičastih oblacića, koji su dosta zgusnuti. Pored toga, bio je i priličan procenat svetlećih zrna čiji se let može pratiti. Znajući ove podatke, mi smo se koristili lukavstvom, pa smo iznad polja nji-

hovog dejstva leteli na visini 1300-1400 m, tako da su granate eksplodirale ispod nas iako su bile dobro usmerene.

Dejstvo sredne PAA (SPAA) imala je druge karakteristike. Kod jako branjenih ciljeva ona je kombinovana sa lakom PAA za avione koji lete iznad visine dejstva lake PAA. Dejstvovala je po baterijama od po četiri topa, ali pošto je brzina njihovog gađanja bila mnogo manja, to je i gustina granata u vazduhu bila znatno manja iako su obično jednovremeno dejstvovala po dve do četiri baterije. Za nas je bilo od velike važnosti da uočimo početak dejstva na nas, a pošto smo leteli relativno brzo, to smo pogodnim manevrom izbegavali njihov domet i za relativno kratko vreme izlazili iz zone njihovog dejstva.

LOVAČKA DEJSTVA NA SREMSKOM FRONTU

Već smo ušli u april. Na sremskom frontu vodile su se žestoke, odlučujuće borbe za dalji proboj fronta i dalje napredovanje naših kopnenih jedinica. I naša avijacija je sve učestalije dejstvovala tamo gde je bilo najpotrebnije. Ovde se misli na sve naše pukove jurišnika i lovaca koji su bili usmereni na sremski front.

Sledeći moj borbeni zadatak bio je zaštita jurišnika. Dejstvovalo se po ciljevima u rejonu železničke stanice Gunja, gde su se nalazili transporti nemačke vojske i raznog ratnog materijala. Grupa od devet jurišnika proletela je pored našeg aerodroma, a mi smo je sačekali u vazduhu i priključili se radi zaštite. Protivdejstvo PAA nije bilo tako jako kao kod Valpova. Možda smo ih i iznenadili. Dejstvo naših jurišnika bilo je, po običaju, žestoko. Pošto je već bila mala verovatnoća da se pojave neprijateljevi lovci u tom rejonu, kada su jurišnici završili dejstvo, vođa je rekao da i mi izvršimo po jedan napad.

Posle toga priključili smo se zadnjem jurišniku. Pošto se grupa vrlo sporo prikupljala, verovatno zbog pregrejanih motora, bilo ih je teško osmatrati i pratiti. Tada je naš vođa preko radija rekao: »Pažnja, 'meseršmiti' u vazduhu«! Na to upozorenje jurišnici su se vrlo brzo prikupili, stvarajući jež od svojih strelaca. Međutim, bilo je to vodino lukavstvo da bi se oni što pre prikupili, nemačkih lovaca tada u tom rejonu nije bilo. Pratili smo ih do podnožja Fruške gore, pa su oni nastavili let ka svom aerodromu, a mi smo se vratili u Sombor.

Već 15. aprila mitraljirali smo neprijateljeve položaje u rejonu Našice. Neprijatelj je bio na otvorenom prostoru, pa nam je bio odličan cilj. Vođa odeljenja je odmah uveo u napad, a i mi ostali. Gađali smo, tako reći, nesmetano, jer nije bilo nikakvog protivdejstva. Izvršili smo nekoliko napada.

Istog dana, komandant puka me je pitao da li bih mogao na još jedan zadatak. Izvršili smo još jedan sličan zadatak, samo sada nešto severnije od Đakova.

PROŠLA VILI SMO 9. MAJ, DAN POBEDE

Sutradan, 16. aprila, leteo sam na izvidanje i gađanje u rejonu Đakovo - SI. Brod - V. Kopajnica. Vođa odeljenja bio je komandir eskadrile Brajović, njegov pratilac Nikola Marić, vođa drugog para bio sam ja, a moj pratilac vodnik Todor Šiškovski. Šiškovskom je to bio verovatno, prvi borbeni let.

Upravo u to vreme vodila se odlučna ofanziva na sremskom frontu. Tokom leta prema Đakovu i SI. Brodu, povremeno nas je gađala PAA, a u rejonu Đakovo - SI. Brod posebno jaka i gusta. Leteli smo na visini oko 1400 m. Odstojanje para od para bilo je oko 500 metara. Na nas je otvorena žestoka PAA vatra iz »flakova«, kao i iz srednjih PA-topova.

Moj pratilac Šiškovski počeo je da izostaje, a da nisam znao zašto. Da li što mu je, možda, pogoden i oštećen avion? Kada smo napali na neka vozila u rejonu sevemo od SI. Broda, video sam da se moj pratilac vraća. Na žalost, nisam imao radio-vezu sa njim. Bio sam u dilemi šta da radim. Javio sam radiom komandiru da mi se pratilac vraća i pošao za njim da ga sustignem.

Sustigao sam ga tek na našoj strani linije fronta. Leteo je pravo na istok i očigledno bi zalutao, jer je naš aerodrom bio sasvim levo. On čak nije ni osmatrao vazduh, jer kada sam mu se približio sa desne strane, on se iznenadio i pristrojio mi se. A umesto mene mogao je da bude neprijatelj lovaca, kome bi bio idealna meta. Doveo sam ga na naš aerodrom.

Na sledeći zadatak izviđanja leteo sam 18. aprila i to u rejonu Striživojna - SI. Brod - N. Gradiška - SI. Požega. A moj poslednji borbeni zadatak bio je 20. aprila, takode izviđanje. Sada u rejonu Batrina - Andrijevi.

Do kraja rata, 9. maja, nisam više imao mogućnosti da letim na borbene zadatke. Tada se rede letelo, a i linija fronta je bila znatno pomeren na zapad. Verovatno su tada češće dejstvovali oni naši pukovi koji su bili bliže liniji fronta. Tada je i mogućnost protivdejstva neprijateljevih lovaca bila sasvim malo verovatna, jer je kraj rata već bio blizu.

Došao je i dan 9. maj, dan kada smo saznali da je Nemačka konačno kapitulirala. Svi smo bili na aerodromu. Kada je vest o kraju rata saopštena, nastalo je urnebesno oduševljenje. Ubrzo je nastala opšta paljba iz svih oruđa, pa čak i iz avionskog naoružanja.

Dakle, rat je bio praktično završen, a ja sam uspeo da izvršim osam borbenih letova, sa naletom od osam časova i trideset minuta. To nije mnogo, ali za mene nije bilo malo.

Te večeri izašli smo u Sombor i sa građanima delili radost što je ratnim mukama konačno došao kraj. Igranka i veselje trajalo je do duboko u noć.

Negde oko 15. maja došli su ruski piloti i odleteli sa ona dva bombardera »liberator« i sa »letećom tvrđavom«. Nekako u isto vreme je ruski komandant formalno predao puk našem komandantu i pri rastanku poželeo nam uspeh u daljem radu. Kao »poklon« - ostavlja nam onaj »lajting«, koji je, naravno, bio oštećen.

No, čim su Rusi otišli, već sutradan »lajtning« je bio potpuno ispravan. Mnogi od nas su priželjkivali da njime polete. Međutim, za to se pripremao potporučnik Radovan Daković.

Dvadeset prvog maja puk se prebazirao na aerodrom Zemun. Čim smo mi sleteli, za nama je sleteo i Daković »lajtingom«. Izgleda da je neko od američke vojne misije primetio da je sleteo »lajting«, pa su se interesovali otkud on tu kad ni blizu nije bilo njihovih pilota sa tim avionom, kao i da oni taj tip aviona nisu nikome dali tokom rata. Pre nego što je neko od njih došao da vidi »lajting«, Daković je poleteo i »nestao u nepoznatom pravcu«. U stvari Daković je sleteo na aerodrom Skoplje, gde nam je bilo sledeće odredište.

Na aerodrom Skoplje izvršili smo prelet 27. maja. Ovde je puk nastavio da živi i radi i da se popunjava novim pilotima i avionima.

Napad na železničku stanicu"

Stevan Garić²¹

Naređenje vrhovnog komandanta druga Tita, od oktobra 1944. - da se vazduhoplovci iz svih naših partizanskih jedinica odmah upute u Vazduhoplovni sabirni centar u Pančevu radi preobuke - bilo je i za mene jedan od najradosnijih trenutaka. U Pančevu je za nas određena najveća zgrada »Vodna zadruga«. Dočekani smo vrlo organizovano. Već je bilo formirano stručno rukovodstvo centra, određena zgrada za naš smeštaj, itd.

Vrlo brzo smo se prikupljali u Pančevu, prelazeći stotine kilometara pešice, gotovo bez hrane i vode. Ali niko od nas nije hteo da izostane. Ljubav prema letenju bila je jača od svih teškoća. Skoro svi smo se poznavali, jer smo u bivšoj Jugoslaviji završili iste škole i kurseve. Među nama je u tim posleratnim godinama, vladalo izuzetno drugarstvo. Družili smo se, pomagali jedan drugom, jednom rečju bili presrećni što smo zajedno i što ćemo ponovo leteti.

Ali, nije bilo dovoljno samo imati neizmernu volju i ljubav za letenje, trebalo je preći još jednu prepreku koja nije zavisila od nas - lekarski pregled. Najsrećniji trenutak za svakog od nas bio je kad je pročitao u svom kartonu da je sposoban za borbenog pilota. Sve dalje prepreke su zavisile samo od nas.

Razvrstani smo prema sposobnostima, a letaći na dve grupe - lovce i jurišnike. Tehnički sastav, isto tako, po struci: mehaničari, oružari, specijalisti - instrumentalci i radio i foto-laboranti.

Odmah je počela teorijska obuka. Predavali su nam ruski nastavnici. Nismo dosta stvari potpuno razumeli, ali smo posle predavanja po grupicama sva nejasna pitanja savlačivali, pomažući se između sebe. Nije bilo dana da se legne pre ponoći. Iako je kriterijum bio vrlo strog, ni jedan od nas nije pao na teorijskim ispitima. Odmah posle ispita prešli smo na praktičnu obuku - letenje u Rumi i na zemunskom aerodromu.

Važno je istaći da nam letaćki sastav nije bio isti po znanju i sposobnosti. Pojedini piloti, koji su bili aktivni u bivšoj Jugoslaviji, imali su na stotine časova letenja borbenim avionima, a bilo je i onih koji su tek završili kurs letenja, tako reći bez teorije, u školi koja je bila neka vrsta predratne predvojničke obuke. Neverovatno je, ali za kratko vreme smo se svi izjednačili. Odlučujući u tome bio je naš veliki patriotizam, ljubav i želja da se što pre završi preobuka.

■> Rasprava na okruglom stolu

²> Pilot 111. puka, sada kapetan u penziji

I dalje smo učili, leteli i svaki let do tančina proanalizirali. Zahvaljujući tome smo, u rekordnom vremenu i sa minimumom broja letova sa nastavnikom, završili krus preobuke sa vrlo dobrim i odličnim uspehom. Leteli smo na »Po-2« i »Ut-2« i »Jak-1«.

Došao je najsrećniji trenutak - prelazak u ratnu jedinicu, u 111. puk. Jasno, nije bilo prevoznih sredstava, ali se naša grupa već sutradan javila u svoju komandu. Put smo prešli najviše pešice.

Već 10. marta, pilot-lovac Radivoj Kaćanski je sa našeg aerodroma u Novom Sadu poleteo u paru sa sovjetskim poručnikom Borisom Fjodorovim. Zadatak im je bio da izvide rezultate napada naših jurišnika na prostoru od D. Miholjca, pa preko Drave u Mađarskoj, oko mesta Harkanj i Sikloš, južno od Pečuja. Za vreme dok je Kaćanski fotografisao rezultate oko pomenutih mesta, morao je da leti na određenoj visini, po kursu sa što manjim odstupanjima. Izabrao je repere (tačke), pa udesio instrumente, uzeo pravac po reperima i započeo snimanje. Ali, kada je isključio kameru i pošao u oštri levi zaokret da bi izbegao vatru sa zemlje, odjednom je začuo i video kako dobuju topovski i mitraljeski meci po kabini. Dobio je topovski pogodak u desni blok motora - mitraljeski metak je prošao kroz zadnje staklo kabine ispod debelog zaštitnog sloja. Kaćanski se okrenuo i na pedesetak metara ugledao je »meseršmit«. Dakle, iznenadni napad s leđa. Nemač je iskoristio neopreznost Kaćanskog za vreme snimanja i sa svojom rafal u levo krilo njegovog aviona.

»Jak-1« je naoružan jednim topom kalibra 20 mm i jednim mitraljezom dok je »meseršmit« imao jedan mitraljez više. Bio je to najnoviji tip. Naravno, sve se to odigralo u nekoliko sekundi. Kaćanski je tada načinio nagli zaokret i odmah posle dva i po okreta ušao »meseru« u rep. »Jak-1« je na manjim visinama nenadmašan u pokretljivosti i, čim je zauzeo položaj za napad, pritisnuo je na obarače topa i mitraljeza. »Meseršmit« je uskoro završio svoj let, žarivši se u zemlju.

Trećeg dana po prebaziranju na somborski aerodrom, ujutro, oko 8 sati, zazvonio je telefon i komandir naše eskadrile potporučnik Daković, uzeo je planšetu i, skoro trčećim korakom, otišao u Štab našeg puka. Svi smo znali da predstoje borbeni zadaci, koje smo željno očekivali.

Ubrzo se komandir eskadrile vratio iz štaba i pozvao me preko kurira iz grupe pilota. Svima je bilo jasno da ću i ja na »krštenje«. Osetio sam da su mi pozavideli što oni nisu pozvani. Uzbuđen od sreće, potrčao sam prema kancelariji.

Komandirove reči sam prosto gutao: »Gariću, naš zadatak je da izvidimo rejon Donji Miholjac, Našice, Đakovo i železničku stanicu Vinkovci. Poletanje je u 08.00 sati«.

Shvatio sam zadatak odmah, ali ne sve detalje. Pripremao sam se, dok je moj vredni mehaničar Boro Stojanovski vršio poslednje pripreme na avionu. Sve je prošlo munjevitom brzinom. I tek kada smo poteteli, uzbuđenje je počelo da se stišava.

Prelećemo liniju fronta, a komandir mi je naredio da uključim oružje. Odmah, zatim već se nazirao D. Miholjac. Čim smo došli na periferiju grada, neprijatelj je otvorio vatru, no mi smo u brišućem letu uspeli da otkrijemo kolonu kamiona, maskiranih duž cele ceste, pod drvećem. U Našicama je sve mimo, u Đakovu smo otkrili neprijatelja jačine jednog bataljona. Sve što smo pronašli, to smo mitraljirali.

Još samo železnička stanica Vinkovci, pa onda drugovi, čestitke i šale... Obišli smo železničku stanicu u brišućem letu i iznenadili neprijatelja. Onda smo odjednom promenili pravac i čujem komandirov glas: »Sledi me«!

Komandir je izvukao avion na 1000 metara i obrušio se preko krila na levu stranu, na stanicu, duž pruge gde je sve bilo popunjeno kompozicijama, jer se neprijatelj povlačio. Video sam da je otvorio i mitraljesku i topovsku vatru. Odmah zatim i ja sam obrušio svoj avion i osuo vatru. Ali, ni Švabe nisu čekale. Osuli su strašnu vatru na nas iz četvorocevnih mitraljeza. Meci su leteli prema nama kao žar iz lokomotive. Pažljivo sam pratio komandira. Udaljili smo se u brišućem letu da ne bi mogli da nas gadaju. »Brisali« smo do našeg aerodroma, krilo uz krilo. Kada smo izašli iz aviona, bili smo potpuno mokri od znoja i još jednom osetili koliko može da se mrzi neprijatelj.

Avijacija je podržavala naše trupe i na virovitičkom mostobranu. Sećam se bilo je vedro februarsko prepodne. Zadatak: izviđanje i ciljevi po slobodnom izboru. Tako smo leteći iznad druma kod Virovitice, opazili na sporednom putu nekakav autobus.

Načinili smo krug i sa visine 800 m počeli da osmatramo. Reda radi ispalili smo po jedan kratak rafal i tada su iz autobusa počeli da iskaču Nemci, neki kroz prozor, neki na vrata. Jurili su preko polja, izbezumljeni. Naravno, mi ih nismo pustili tek tako, mnogi su zauvek ostali na toj ledini.

No, bilo je i u našem puku tužnih trenutaka. Tako je 24. januara popodne, na sremskom frontu, između Sotina i Vukovara, oboren naš lovački avion »Jak-1« kojim je pilotirao vodnik pilot-lovac Sava Mogin. Sava je iskočio padobranom, ali je zarobljen od neprijatelja. Pripadao je 2. eskadrili 111. lovačkog puka.

Naše vazduhoplovstvo je za sve vreme borbi na frontovima stalno podržavalo kopnene i pomorske snage, izgubivši veliki broj vrsnih pilota. Jedan od njih je i vodnik Košta Munjin koji je, 22. februara poleteo kao pratilac na izviđački let: Novi Sad - Đakovo - Slavonski Brod - Novi Sad. Iznad Đakova je pogoden direktnim pogotkom PAA pa je došlo do požara na avionu. Košta nije imao vremena da iskoči. Ostatak aviona je pao kod mesta Kugler, neposredno kod Đakova.

Za uspešna dejstva vazduhoplovstva velika zasluga pripada našem tehničkom sastavu koji je, isto tako, danonoćno učio i radio, samo da bi nam što bolje spremili avione. Oni su bili duša naše avijacije. Sećam se da su nas naši mehaničari uvek brižnim pogledom ispraćali na borbene zadatke, ali iz njihovih očiju smo čitali veliku želju da se zadaci izvrše, a da im se piloti i avioni ponovo vrate.

Obuka i nastava"

Potpukovnik Mirko Božić^{2*}

Sabirni centar u Pančevu primio je tih dana dosta boraca. Vrlo brzo smo raspoređeni, počela je nastava u prostorijama »Pivare«. Pored političke, održavana je i nastava iz stručnih predmeta, a praktična nastava na avionima »jak— 1«, koji su bili na popravci u Avio-radionici u Pančevu. Na avionu smo izučavali konstrukciju aviona, motor, kao i naoružanje.

Praktična obuka izvođena je po grupama, odnosno prema iskustvu i naletu pilota iz BJV. Bio sam u predzadnjoj grupi, kao i svi sa nedovoljnim letačkim iskustvom. Zapravo, najviše nas je bilo iz XIII klase Vazduhoplovne podoficirske škole BJV koja je završila letenje 1941. na avionima: »fizir«, »biker«, »potez-XXV« i »brege-XIX«, kao i pilota koji su završili letačku obuku u okviru predvojničke obuke u BJV. Nalet ovih pilota za vreme obuke iznosio je od 80 do 120 časova letenja na pomenutim tipovima aviona.

U prvim danima januara 1945. prebačeni smo u Centar za obuku u Rumi. Stručna nastava iz aerodinamike, navigacije, meteorologije avio-mehanike, motoristike, naoružanja, instrumenata i radio-veze bila je veoma naporna i odvijala se po grupama kako bi se mogla održati sa manjim brojem pilota (20—30) i, istovremeno, iz više predmeta. Prvo smo na avionu »Po-2« uvežbavali paljenje i rulanje, a zatim letenje, prvo na duploj komandi, a zatim i samostalno. Na ovom aerodromu je bazirao i 112. lovački puk.

Praktična obuka na avionu »jak—1« počela je na duploj komandi. Prvi let bio je informativni u zoni sa akrobacijama i drugim evolucijama kako bi se upoznali sa mogućnostima tog tipa aviona. Posle pokazivanja, sami smo izvodili evolucije i borbene zaokrete, a nastavnik je ukazivao na greške, putem radio-veze ili praktično. Uvežbavali smo zaokrete, gubitak brzine i kovit, sa zaustavljanjem u određenom pravcu, ali i sve ostale akrobacije.

Obuka je počela 26. januara 1945. i trajala do 11. aprila 1945. Nalet na »Po-2« bio je 32 leta, odnosno 3,05 časova. Ovo smo izvršili u Rumi. Na »jak-1«, međutim, od 30. marta do 11. aprila izveli smo 35 letova, ukupno 10,14 časova.

Dosta poteškoća bilo je pri prelasku sa aviona »Po-2« na »jak—1« jer smo imali pauzu u letenju više od četiri godine, kao i mali nalet u RV BJV. Posle uspešne obuke, raspoređen sam u 2. eskadrilu 111. lovačkog puka.

Rasprava na okruglom stolu

^{2*} Pilot 111. puka, sada potpukovnik u penziji

Šturman 112. puka¹⁾

Potpukovnik Nestor Gabrovšek²⁾

Bio sam dvojniki šturmana 168. gardijskog lovačkog puka kapetana Šešenje, koji mi je istovremeno bio instruktor i nastavnik pri uvođenju u tu dužnost. Međutim, najviše korisnih uputstava u praktičnom radu i pravu podršku pružio mi je naš komandant, kapetan Sava Poljanec.

Sve nas pilote trebalo je uvesti u stroj posle četvorogodišnjeg prekida u letenju, jer u našoj jedinici nije bilo letaća koji su za vreme rata leteli. Nekima je, čini se, bilo lakše letenje novim tipovima aviona, nego vođenje navigacije. Većina pilota je ranije letela avionima dvosedima, gde su navigaciju vodili izviđači. Na avionu »Jak-1« pilot je to morao sam da radi, a većina njih nije bila obučena ni za lovačka dejstva. Izuzetak su bili komandant, koji je bio znatno spremniji od ostalih, kao i dva komandira eskadrila potporučnik Sveta Petrović i vodnik Josip Križaj.

Naziv šturman bio mi je do tada nepoznat. Svom dvojniku sam jednom prilikom rekao da mi zvuči kao da je germanskog porekla, što mi je zamerio i objasnio da je to izvorna, čisto ruska reč. Označavala je funkcionalnu dužnost u formacijama svih vidova sovjetske avijacije. Naime, u letaćkim jedinicama bili su šturman eskadrile, šturman puka i šturman divizije. U našem, 112. puku bilo je, u to vreme, samo jedno formacijsko mesto šturmana. Nije ih bilo u eskadrili, a ni u štabu naše divizije. Šturmanov zadatak je bio da rukovodi obukom iz navigacije sa svim pilotima u puku, da izvodi i kontroliše navigacijsku pripremu, obezbeđuje pripremu posada za izvršenje leta u pogledu navigacije i orijentacije itd.

Da bi se bolje razumelo vođenje navigacije u to vreme, navešću nekoliko podataka. Brzina aviona »jak-1« na maršruti iznosila je od 300 do 350 km/h, a visina leta najčešće od 1500 do 300 m. Od navigacijske opreme avion je imao: magnetni kompas, brzinomer, visinomer i časovnik. Za vezu sa zemljom i među posadama u vazduhu imao je radio-stanicu sa jednim fiksiranim kanalom, koji se podešavao na zemlji. Navođenje se moglo vršiti samo vizuelnim putem i radio-vezom. Znali smo, međutim, da su naši piloti 1. i 2. eskadrile NOVJ, koji su leteli avionima »spitfajer« i »hariken« imali poseban kanal radio-veze sa goniometrom na aerodromu, od kojeg su u slučaju gubitka orijentacije mogli tražiti pomoć i dobijali kurs za povratak u svoju bazu.

U opštoj pripremi težište je bilo na proučavanju karata radi upoznavanja zemljišta iznad koga su se izvodila borbena dejstva. Izučavanje rejonu dejstva i leta bio je jedan od najvažnijih zadataka. Izučavanje rejonu

¹⁾ Rasprava na okruglom stolu

²⁾ Potporučnik, šturman 112. puka, sada potpukovnik u penziji

u dubini 150 km na sektoru dejstva vršeno je veoma detaljno na kartama svih razmera. Naročito detaljno je izučavan rejon u poluprečniku 50 km od centra aerodroma. Po povratku sa zadatka na aerodrom obično je ostalo rezerve u gorivu za 15-20 min. leta i u slučaju gubitka orijentacije, trebalo je osmatrati važnije orijentire.

Ratni aerodromi Nadalj, Klenak i Mađarmečke bili su dobro maskirani i slabo uočljivi, bez ikakvih oznaka, jer se slovo T postavljalo tek kad su se avioni približavali aerodromu. Bolje je bio uočljiv aerodrom Zemun, zbog betonske piste i blizine grada. Međutim, i horizontalna vidljivost bila je često slaba, naročito pri snežnom pokrivaču. Da bi piloti lakše pronašli aerodrom, često su ispaljivane signalne rakete. Zato se od pilota tražilo da napamet znaju kurseve i vreme leta do pojedinih markantnih orijentira, kao i pravce protezanja pojedinih linijskih orijentira, pre svega reka, kanala, panga i puteva. Za izučavanje rejona i proveru znanja pilota izradili smo na velikom formatu papir i »nemu« karta. Na ispitima se od pilota tražilo da po sećanju nacrtaju kartu rejona sa najvažnijim orijentirima, te da ispišu udaljenost i kurseve.

S obzirom da se povratak sa zadatka obično vršio na maloj visini, ili čak u brišućem letu, piloti su znali napamet kurseve za aerodrom od pojedinih tačaka u rejonu. Na svim lokacijama baziranja marš-rute su se pružale iznad vojvodanske i sremske ravnice, koja za orijentaciju nije bila baš nimalo pogodna, jer su naselja bila slična i po izgledu i veličini. Osnovu opšte orijentacije činili su linijski orijentiri, pre svega reke Sava, Dunav i Drava, veći kanali i železničke pruge, a putevi rede.

Za vreme baziranja 112. puka na aerodromu Zemun, do 10. marta 1945, izučavano je zemljište na sremskom frontu u dubinu do linije Tuzla-Županja-Vinkovci. Prebaziranjem na aerodrom Nadalj, radi dejstava na mostobranu kod Valpova, trebalo je za kratko vreme dobro upoznati zemljište i orijentire u Bačkoj, jer se aerodrom nalazio oko 70 km od linije fronta, a zatim i zemljište u rejonu dejstava: Dalj-Našice-Valpovo-Osijek. Za povratak na aerodrom od velike pomoći bio je Veliki kanal od Beždana do Bečeja, kao i železničke i putne komunikacije sa njegove severne strane.

Nakon prebaziranja na aerodrom Klenak, gde je puk bazirao od 29. marta do 4. maja, što je u stvari značilo povratak na raniji sektor dejstava, pilotima su zemljište i orijentiri bili već poznati, ali je povećana dubina izučavanja rejona do linije: Doboj-Slavonski Brod-Našice. Zbog brzog napredovanja naših jedinica, posle proboja na sremskom frontu 12. aprila, bilo je govora da ćemo prebazirati na aerodrom kod Daruvara, jer je sa aerodroma Klenak front izmicao operativnom dometu aviona. Međutim, zbog raskvašenog terena, odleteli smo na aerodrom Mađarmečke. To je, u stvari, bila dugačka uska livada, teško uočljiva pilotima te je pricinjavala dosta teškoća. Na ovaj aerodrom smo se prebazirali 4. maja. Ovde nam je reka Drava predstavljala jedini linijski orijentir.

Jedan od stalnih zadataka bilo je proučavanje »Pravila šturmanske službe«, koja je u neku ruku bila osnovni udžbenik, a odeljci, koji su najčešće ponavljani i proučavani, odnosili su se na vođenje aviona na malim visinama, u zimskim uslovima, kao i postupci u slučaju gubitka orijentacije i metodi za njeno ponovno uspostavljanje.

U prethodnoj pripremi vršeno je ucrtavanje i proučavanje marš-rute i upoznavanje sa meteorološkom situacijom. Na karti se nikada nije smela

obeležiti lokacija aerodroma, već je kao PTM (KTM) biran veoma markantan orijentir na udaljenosti 15-20 km od aerodroma u pravcu dejstva.

Karta je slagana i umetana u planšetu tako, da se ucrtana marš-ruta nalazila u središnjem delu, da bi sa svake strane ostalo oko 50 km. Marš-ruta nije ucrtavana u kartu već na celuloidnu površinu planšete olovkom u boji. Navigacijske karte bile su razmere 1 : 500.000. Sa desne strane svake etape leta ispisivani su, krupnim brojkama, u vidu razlomka: u broji-telju udaljenost, a u imenitelju vreme u minutima. Desno od razlomačke crte upisivan je kurs. Visina se upisivala levo od ucrtane marš-rute. Desno od crte (ZLP), obeleženi su 5-minutni odsecci (podeoci) sa početkom od PTM za srednju putnu brzinu 320 km/h. Za brzo izračunavanje svih podataka koristio sam navigacijski računar, kao i računar vetra. Svi piloti imali su u opremi drveni lenjir razmemik. Brzina leta je usklađivana sa brzinama aviona »11-2«, jer su naši avioni najčešće vršili zaštitu jurišnika praćenjem na većoj visini.

U toku proučavanja marš-rute u polasku i povratku sa cilja detaljno je proučavano zemljište u pojasu širine 20 km sa obe strane. Obeležavani su pogodni tereni za prinudno sletanje, odnosno aerodromi i pomoćna letelišta, koja su se nalazila u blizini radi eventualnog sletanja u slučajevima nužde.

Piloti su, takođe, upoznavani sa situacijom na našoj još neoslobodenoj teritoriji, odnosno teritorijom gde su se nalazile partizanske jedinice, da bi u slučaju prinudnog sletanja ili napuštanja aviona izabrali ta mesta i izbegli zarobljavanje.

Geografske karte i sekcije kojima smo raspolagali bile su raznih izdanja - sovjetske, nemačke, engleske i naša predratna izdanja. Zato smo u pripremama za borbena dejstva dosta vremena posvećivali nastavi čitanja karata.

Izvršna priprema je bila vrlo kratka, s obzirom da su opšta i prethodna priprema bile temeljne. Nakon dužeg baziranja na pojedinim aerodromima i dejstava postignuta je veoma visoka spremnost i sigurnost u poznavanju rejona dejstava i aerodroma tako da se u izvršnoj pripremi obično vršilo jedino sravnjivanje časovnika i upoznavanje sa najnovijim meteorološkim podacima. Kako je mali broj pilota imao svoj časovnik, to su se oslanjali na avionske. Uprkos svemu s pravom mogu da tvrdim da su naši piloti vrlo uspešno i precizno izvršavali ratne zadatke.

Oružari imaju reč⁰

Major Milivoj Srečković^{2*}

Jednog hladnog januarskog jutra 1945. ustali smo, kao i obično, oko tri sata izjutra i žurili na aerodrom da pripremimo avione za borbena dejstva, jer su Nemci kod Šida uspeali da delimično probiju naš front. Naši avioni sa aerodroma Ruma i Lačarak pomogli su da se zaustavi nemački proboj.

Nije prošlo ni mesec dana otkako smo završili petnaestodnevnu obuku u Novom Sadu, a već smo samostalno radili na avionima i pripremali ih za borbene zadatke. Naš aerodrom nalazio se u lepom sremskom selu Veliki Radinci, a mi smo stanovali u nekoliko seoskih kuća. Imali smo avione, lovce tipa »jak— 1 « i »jak-9«. Avioni su se nalazili u kaponirima od zemlje i dosta udaljeni jedan od drugog. Te kaponire izgradila je omladina iz Iloka, uz veliko oduševljenje.

Iako je prošlo relativno kratko vreme od naše obuke bili smo potpuno osposobljeni da radimo u najtežim uslovima. Od velike hladnoće prsti su nam se lepili za metal, ali smo savesno i sa ljubavlju pripremali avione za letenje.

Tog januarskog jutra čuli su se motori i štektanje mitraljeza i topova. Radio-mehaničar i instrumentarci kontrolisali su radio-stanice i instrumente, a elektromehaničari raznosili akumulatore do aviona. Između aviona eskadrila našeg puka nalazila se velika zemunica, u kojoj smo mi, borci tehničkog sastava, u pauzama za vreme letenja povremeno provodili vreme. Tu smo se malo grejali, a oružari čistili oružje. Tu je čuvana municija celog puka za naredni dan. Zemunicu smo osvetljavali lampama koje smo sami pravili od topovskih čaura 20 i 37 mm i punili ih benzinom. Bile su veoma primitivne i opasne, ali boljih nije bilo.

Oružje smo prali i čistili u većim drvenim vedrima sa benzinom. Duž cele zemunice bio je dugačak hodnik, a sa leve i desne strane veliki drveni kreveti na sprat, pokriveni slamom.

Prethodne večeri očistio sam naoružanje sa aviona koji sam opsluživao, te sam tog jutra isprobao topove i mitraljeze. Ubrzo su avioni poleteli na zadatak.

Sedeo sam na klupi, očekujući povratak aviona. Odjednom, začula se velika galama. Ugledao sam ogromnu vatru, ljude koji su galamili, vikali i skakali. Šakom sam razbio prozor i skočio napolje. Neko je otvorio vrata zemunice, odakle su istrčavali ljudi - bili su kao žive buktinje. Počeli su

⁰ Rasprava na okruglom stolu

²¹ Aviomehaničar 112. puka, sada major u penziji

da se valjaju po snegu, vrišteći od bolova, a sneg je goreo od benzina kojim je bilo natopljeno njihovo odelo.

Vatra u zemunici se širila velikom brzinom, jer su goreli drvo i slama, i polako se približavala municiji.

Uskočili smo unutra kroz razbijeni prozor i, sa mokrim krpama oko ruke i ispred očiju, dodavali jedan drugom sanduke sa municijom. Uspeli smo da spasemo svu municiju puka donetu za taj dan.

Ubrzo smo saznali šta se dogodilo - neko je slučajno lampom zapalio benzin u vedru, a jedan od oružara uzeo zapaljeno vedro kako bi ga izneo napolje. U tom mu je plamen opekao ruku, te je ispustio vedro, prolivši po zemunici. U tom metežu i guranju mnogi su pali na proliveni benzin i zapalili se.

Uskoro je stigla i protivpožarna cisterna i lokalizovala požar. Devet naših drugova zadobilo je teške opekotine i preneto u bolnicu, a dosta ih je bilo sa lakšim opekotinama. Oni su, međutim, nastavili da pune avione koji su nesmetano leteli na front.

Napad na neprijateljeve položaje kod Čazme⁰

Georgije Ninčić²¹

Rano ujutru, 4. maja 1945, počeli smo da se pripremamo da sa aerodroma Klenak, kod Šapca, preletimo na novi aerodrom Mađarmečke, u blizini Pečuja.

Operativnu grupu na aerodromu Klenak u to vreme činili su 422. južni puk, naoružan avionima »11-2« (šstormovik) i 112. lovački puk, sa avionima »jak-1« i »jak-9«.

Prvo je za Mađarmečku poleteo transportni avion sa grupom mehaničara, oružara, specista i dr, kako bi obezbedio doček borbenih aviona oba puka. Tokom dana transportni avioni su se vraćali po ostalo tehničko i štabsko osoblje nekoliko puta.

Mi, piloti borbenih aviona poletali smo u formacijama po dva odeljenja i sleteli na aerodrom koji se nalazio pored sela Mađarmečke. Aerodrom je bio prirodno dobro kamufliran, stajanke su se nalazile u voćnjacima i baštama neposredno pored sela. Bilo je oko podne, kada su oružari i ostalo tehničko osoblje prionuli na borbenu pripremu aviona.

Običaj je bio da letački sastav na svakom novom aerodromu prostudira rejon aerodroma i uoči karakteristične repere radi lakše orijentacije i nalaženja aerodroma pri povratku sa zadatka, koji je najčešće izvršavao uz minimalne količine goriva. Pošto su delovi oba puka još doletali, ovaj posao nam je tek predstojao i tek se malo smirila buka motora i pojedinačna pucnjava od provere topova i mitraljeza, nas nekoliko pilota pozvani smo u štab našeg, 112. puka radi prijema zadatka.

Štab puka se nalazio u jednoj bašti, udaljen stotinak metara od stajanke moje, 3. eskadrile. Ispod drveta je bio jedan sto, a pored njega pokretna radio-stanica. Na jednoj bočnoj strani kamiona - radio-stanice visila je operativna karta štaba.

U prisustvu komandanta 11. lovačke divizije, majora Arse Boljevića, komandant puka kapetan Sava Poljanec izdavao je i komentarisao zadatak:

»Cilj zadatka« - Čazma, neprijateljeve kolone vozila i položaji na zapadnoj strani mesta. Osam aviona »11-2« izvršiće tri napada: bombardovanje, raketiranje i mitraljiranje.

Naš zadatak: u neposrednoj zaštiti grupe »11-2« leteće jedan par »jak-9«; vođa-major pilot-lovac Arseije Boljević, pratilac - pilot-lovac Georgije Ninčić. S obzirom da je ovo prvi zadatak u ovom rejonu, bliže Zagrebu i drugim aerodromima, određuje se još jedna para koja će leteti

Rasprava na okruglom stolu
²¹ Zastavnik, pilot 112. vazduhoplovnog puka, rezervni kapetan JNA

1000-1500 metara iznad grupe kao zaštita, vođa - pilot-lovac Vladimir Krivanek, pratilac - pilot-lovac Milorad Knežev«!

Kneževu je ovo, dobro se sećam, bio prvi borbeni zadatak.

Procedura uzletanja i formiranja zajedničke grupe jurišnika »11-2« i lovaca »jak« bila je sledeća: u zakazano vreme svi smo bili spremni u svojim avionima. Prvo su palili motore i izrulavali na start jurišnici. Uzletali su u koloni jedan za drugim i u jednom širokom krugu formirali stepenasti postroj i preletali preko aerodroma u kursu zadatka. Za to vreme mi lovci smo izlazili na start i u vreme nadletanja formirane grupe jurišnika, uzletali i zauzimali svoje mesto iza njih.

Taj četvrti maj bio je lep dan. Posle uzletanja, u blagom penjaućem zaokretu, pristigli smo grupu jurišnika i zauzeli svoje položaje neposredno iza njih. Drugi par je produžio penjanje i zauzeo položaj visoko iznad i nešto iza nas. Jurišnici su, teško opterećeni, i dalje polako peli, održavajući savršen poredak. Sve je bilo mimo. Radio-komunikacija je bila minimalna.

Negde iza Virovitice strelci iz »šstormovika« su primetili par lovačkih aviona na visini iznad formacije i alarmirali su preko interfona svoje pilote, posle čega je nama usledilo nekoliko puta upozorenje:

- Soko 7! Soko 7! Pravac 5, gore dva lovačka aviona!

- Gavran 3! To su naši. Ja, Soko 7! - odgovorio je major Boljević.

Sve se opet umirilo za neko vreme, a kada je cilj bio nekih desetak kilometara ispred nas, vođa jurišnika je, približavajući se cilju, izdao naređenje (formacija se priprema za napad). Čelni avion se malo propeo i preko levog krila prešao u poniranje. Za njim drugi, treći, četvrti...

Sve je izgledalo pitomo i mimo - kao da nije rat, sve dok se odjednom nije oglasila žestoka PA - vatra sa zemlje i prvi dim i prašina od eksplozije bombi iz aviona.

Brzometni protivavionski topovi sipali su po nebu žestoku vatru na jurišnike koji su u prvom napadu bacali bombe. Mi smo ostali na visini, nešto po strani od cilja, posmatrali napad i lokaciju odbrane.

Major Boljević mi javlja:

- Soko 7-48, osmatraj nebo!

Na nebu je kružio naš par »jakova«, sada već svega nekoliko stotina metara iznad nas. Pošto nije bilo neprijateljevih aviona, i oni su se spremali za mitraljiranje.

U drugom naletu »šstormovici« su napadali raketama, izvlačeći se levim borbenim zaokretom, sa nešto poremećenim rastojanjem među pojedinim avionima.

Mi smo za vreme prvog i drugog napada jurišnika neprekidno osmatrali, položaje odbrane. Pred treći napad »ilova« nalazio sam se sa desne strane vođe para. Čim su krenuli u mitraljiranje, čuo sam komandu:

- Soko 7-48, pređi na levu stranu! Idemo odmah u napad!

- Soko 7! Ja, Soko 7-48, razumeo.

Izvršio sam prestrojavanje, proverio prekidač »oružje uključeno« i broj obrtaja motora. Dok su jurišnici dole, u brišućem letu, mitraljirali ciljeve, moj vođa para je propeo avion i preko desnog krila prešao u dosta strmo poniranje. Ponovivši isti manevar, pošao sam i ja za njim.

Neprijateljeva protivavionska artiljerija sa nekoliko tačaka, tukla je sada i nas. Ispred sebe sam video »jaka« koji preciznim rafalima tuče jedan

položaj. Sledeći trasu svoga vođe, otvorio sam i ja vatru iz topa i mitraljeza na isti cilj.

Posle desnog borbenog zaokreta ponovili smo još jedan napad. U isto vreme i drugi par je izvršio napad na isti cilj.

Na povratnom kursu primetio sam da mi se približava jedan »jak—1«. Pošto se »pristojio«, video sam da je to Knežev, koji je za vreme mitraljiranja izgubio svog vođu, pa se vraćao sa nama.

U rejon aerodroma smo se vratili sa minimalnim količinama goriva. Sa aerodroma ispaljuju rakete. Dakle, još jedan ratni zadatak uspešno je izvršen.

Naša skojevska organizacija¹¹

Ivo Dujić²¹

Kao sekretar SKOJ-a, uz pomoć starijih rukovodilaca, sa iskustvom komunista još iz predratnog doba banjalučke napredne omladine, dobio sam zadatak da organizujem rad omladine u našem puku.

Skupili smo se iz svih krajeva oslobođene Makedonije, Srbije, Vojvodine i mnogih neoslobođenih krajeva naše zemlje; čak su iz prekomorske Afrike prispeli Slovenci i Hrvati. Ovde je došla i kompletna pilotska škola iz Rajlovca bivši NDH, probivši se do Beograda, bilo je oko 30 pilota, dosta zagrebačkih studenata i dr. Nenad Kovačević umalo što nije završio svoj prelazak dramatično. Čim je poleteo avionom preko rajlovačkog aerodroma prema Igmanu, za njim je odmah poleteo da ga obori avion »Do-17«, koji je upravo bio na startu. Kovačević je umakao u olujne oblake iznad Igmana, izbio na Jadran i spustio se u Italiji. Uskoro se svojim avionom pridružio Eskadrili za vezu Vrhovnog štaba na Visu. U našem je puku izvršio pedesetak ratnih zadataka 1944. i 1945, zbog čega je odlikovan Ordenom za hrabrost. Ostali piloti ove škole su raspoređeni u 111. i 113. puk.

Omladinski rad se odvijao po eskadrilama, preko skojevskih organizacija. Sekretari su unapred primali dnevni red i direktive za sastanke, a zatim su vršili prethodnu pripremu svakog člana SKOJ-a. Sastanci su bili vrlo kratki, pet-deset minuta najduže. Sve je bilo unapred isplanirano i pripremljeno, čak po nekoliko puta provereno, pa nije ni čudo što je svaki pilot, avio-mehaničar, oružar, vezista u celosti ispunjavao svoj ratni zadatak.

Mladi nisu zanemarivali ni kultumo-prosvetni rad, što je i, inače, bilo, zastupljeno u svim našim borbenim jedinicama za vreme rata. Priredivale su se priredbe - kratki pozorišni komadi, skečevi, recitacije, razne muzičke tačke, izvođene su na improvizovanim tribinama, izdavane zidne novine po eskadrilama, pa i u samom štabu puka. Svako je želeo da nešto napiše i da objavi u zidnim novinama, a tu je bilo i raznih šala i dosetki, koje su uveseljavale mladost 112. puka. Održavane su i fudbalske utakmice, a imali smo i svoju biblioteku o kojoj je vodio računa omladinac Milivoje Srećković. Za sport je u puku bio zadužen skojevac Milivoje Milošević.

U zidnim novinama bilo je vrlo uspešnih karikatura, a najuspešniji karikaturista puka bio je pilot-lovac Rade Glavičić Nišlija. Skojevac Doka Ninčić, odličan pilot-lovac, bio je izvanredan imitator. Nije se ustručavao

¹¹ Rasprava na okruglom stolu

²¹ Omladinski rukovodilac 112. puka, rezervni kapetan JNA

da imitira čak ni svog komandanta puka Miljenka Lipovščana, ozbiljnog čoveka i uvaženg rukovodioca.

Od raznih razbibriga nije bio pošteđen niko u našem puku - štimung je bio uvek i u svako doba na zavidnoj visini. U takvoj atmosferi nije bio zaobiden ni naš intendant puka Krsta Životić. Njegovoj srđžbi nije bilo kraja kada mu je u Mađarmečki, gde je naš puk na svom ratnom putu imao poslednju stanicu - ratni aerodrom za operacije oko Zagreba, Slavonije i Slovenije, jedan obešenjak iz puka krišom uzeo neku njegovu specijalnu lovačku pušku.

Kultumo-prosvetni rad se nije ograničavao samo na naš 112. lovački puk, nego je obuhvatao i bližu i dalju okolinu. S narodom, pogotovo s omladinom, bili smo u najužoj vezi preko raznih akcija, a naročito kada je građena pista na aerodromu u Rumi. Ovaj posao radili smo zajednički sa velikim elanom i oduševljenjem.

Nezaboravne su bile naše priredbe koje smo priređivali za narod i omladinu. Uvek su bile izvanredno posećene. A posle svake priredbe zna se, održavana je igranka, s kozaračkim kolom, u koje bi se uhvatilo i staro i mlado.

U trenažnom centru lovačke avijacije⁰

Pukovnik Pero Zdjelar²¹

Kada je 2. eskadrila 5. bosanskog korpusa stigla u Zemun, 17. decembra 1944, dobili smo naređenje da produžimo za Pančevo. Otplovili smo šlepom, jer je most na Dunavu bio porušen.

Plovidba Dunavom bila je tada vrlo opasna. U vodi je bilo još dosta mina, koje su saveznici bacili da bi sprečili plovidbu nemačkih brodova. Nemci su, takođe, minirali Dunav prilikom povlačenja. U prihvatnom centru, kojim su rukovali Branko Kuna i Đuro Zeljković, primili su nas i odredili nam privremeni smeštaj.

Tih dana u Centru je izvršena podela ljudstva po kursevima. Sećam se da sam, kad su me upitali na koji kurs želim da idem, odgovorio da najviše volim da budem lovac. Međutim, jedan član komisije i kapetan Zvonko Kucelj zahtevali su da, zbog godina starosti, idem na jurišni kurs. Nisam se složio sa njihovim predlogom. Tek kad sam rekao da sam u partizanima od 1941, uveden sam u spisak lovaca i tako postao slušalac trenažno-lovačkog kursa. Popunjavali smo razne podatke a partijska dokumenta predali komesaru centra, drugu Zeljkoviću.

Teorijska nastava je otpočela 26. decembra 1944. Ona je izvođena na samom aerodromu, proučavanjem aviona »jak-1«, dok su »grbati«, kako smo zvali pilote »štormovike«, izučavali svoj avion koji nam je ličio na kamilu. Nastavu o karakteristikama aviona »jak-1« držao je najviše drug Doka Ninčić, student tehnike iz Beograda. On je, u stvari, bio i slušalac kursa. Svojom bistrinom i umešnošću vrlo brzo je zadobio poverenje sovjetskih nastavnika. Nastava je trajala po ceo dan. Drugog januara polagali smo teoriju i od 23 slušalaca, koliko je brojala grupa lovaca, 14 je položilo sa odličnim uspehom, a devet sa vrlo dobrim.

Za stručnom nastavom, nije nimalo zaostajao ni kultumo-prosvetni rad. Uveče su u Pančevu davane priredbe u Domu JNA. Naši vazduhoplovci su svuda dobro primani, jer su Pančevci, po tradiciji, uvek voleli vazduhoplovce.

Pozadinske službe u Pančevu imale su pune ruke posla, te skoro nije ni bilo vremena za odmor. Ostalo je mnogo vazduhoplovnog materijala - aviona koji su čekali na reglažu ili remont. Trebalo ih je sve transportovati u Zemun, kako bi se osposobili za front.

Naša grupa je već u prvoj polovini januara, posle završenog teorijskog dela nastave, upućena u Rumu, na praktično letenje.

>> Rasprava na okruglom stolu
> Pilot Eskadrile 5. korpusa i 112. puka, sada pukovnik u penziji

■

Komandant trenažnog lovačkog kursa bio je major Košta Lekić, a politkomesar Drago Jug. Odmah smo počeli da letimo. Program je predviđao samostalno poletanje avionom »U-2«, »UT-2«, a zatim i na »ujaku-1«.

Uporedo sa obukom u letenju, počeli su i teorijski časovi iz motoristike, navigacije, teorije letenja, meteorologije, veze, političko-obrazovnih i drugih predmeta. Pripadao sam grupi kapetana Timčenka, koji je ujedno bio i nastavnik na avionu »U-2«.

Starsi lajtnant Maslov bio je nastavnik na »Ujaku«. On je, takođe, bio dobar i kao čovek i kao nastavnik. Ovi nastavnici nisu žalili da lete po ceo dan da bi što više naših pilota osposobili za front. Naši ljudi su, zaista, bili bistri. Trebalo je tri, pet, a najviše sedam duplih, pa da pilot poleti samostalno.

Major Lekić nas je često obilazio kako na časovima tako i na aerodromu. Bio je pravedan starešina, dobar pedagog i prema svakom se pravilno postavljao. Mnogo smo ga cenili, jer je važio kao izvrstan letač još iz predratne Jugoslavije. Pripadao je tzv. akrobatskoj trojci, u kojoj su, sem njega, bili još Sava Poljanec i Ercigoj.

Za vreme obuke na avionu »U-2« došlo je do jednog udesa, koji se završio katastrofom. Poginula su dva druga: Lovro Martinčić i Josip Novaček. Martinčić je, čini mi se, bio Slovenac, a Novaček Hrvat, student iz Zagreba. Izgleda da je u vazduhu, prilikom letenja u zoni, pilotu Novačeku, koji je sedeo u prednjem sedištu, ispala, odnosno iščupala se palica za upravljanje, a Martinčić, koji je bio u zadnjem sedištu, u ovakvoj situaciji bez palice nije mogao ništa da učini. Avion je pao u nepravilan položaj, u ledni kovit i mi smo sa zemlje sve to posmatrali. Novaček je čak i mahao nekim predmetom za koji smo posle ustanovili da je bila palica za upravljanje. Pali su u neposrednu blizinu aerodroma, pored jedne velike gomile slame i obojica poginuli. Sahranjeni su uz vojničke počasti i uz veliko prisustvo građana. Posmrtni nekrolog održao je pilot Ivo Dujić, student prava iz Banja Luke.

Slučaj je hteo da smo prilikom ulaska u oslobođeni Zagreb drug Ivo Dujić i ja otišli u zagrebačku radio-stanicu da se javimo kući, i tamo naišli na sestru pokojnog Novačeka. Nije mogla da poveruje u bratovljevju smrt. Gotovo van sebe od bola, neprestano je ponavljala da je to nemoguće i da je on živ.

Treba napomenuti daje pre naše, jedna grupa iskusnijih pilota-lovaca otišla početkom decembra 1944. iz Pančeva u Zemun na praktičnu obuku na »jakovima« a već posle mesec dana na front. Pripadnici ove grupe bili su kasnije prvi komandanti i komandiri vazduhoplovnih jedinica. Sećam se jednog od njih, Josipa Križaja. Kao pilot učestvovao je u španskom građanskom ratu. Bio je izvrstan letač. Kad je jednom bio na zadatku u zoni, stao mu je motor na visini 3.000 metara i uspeo je da kupiranim motorom sleti tačno na početak slova »T«. To je iznenadilo ruske instruktore.

Križaj, komandir eskadrile u 112. lovačkom puku, bio je jedan od onih naših letača koji su izvršili najviše ratnih zadataka na sremskom frontu.

Jednog dana za vreme boravka u Rumi, Cviko Kljajić je pri obrušavanju »ujakom« držao palicu napred duže nego što je trebalo, tako da je nastavnik već počeo da se preznojava u zadnjem sedištu, jer se zemlja munjevito približavala i pretila je opasnost da zakasne sa »vadenjem« aviona. Posle sletanja na aerodrom, prekinuto je letenje i Kljajiću je oštro zame-

reno zbog njegovog postupka. Kažnjen je i zabranom letenja nekoliko dana. Sovjetski nastavnik se strašno ljutio, govoreći da je od Staljingrada prošao ratne strahote živ i zdrav, i da neće dozvoliti da ga jedan jugoslovenski učenik-pilot ubije iz obesti i nediscipline.

Potporučniku Milu Obuljenu odletela je kabina pri sletanju i sva je sreća da je već bio u planiranju, te je sve prošlo bez posledica.

Pored stručne obuke na trenažnom lovačkom kursu, i politički rad je bio intenzivan. Direktive za politički rad dolazile su iz štaba 11. lovačke divizije. Politički komesar divizije Ljubiša Čurgus dolazio je češće na političke časove i partijske sastanke. Sećam se da sam na jednom takvom sastanku dobio zaduženje da održim predavanje pilotima o nacionalnom pitanju jugoslovenskih naroda. Dobro sam se preznojio. Pored toga, naši piloti su često pripremali i razne kulturno-zabavne priredbe na kojima je uvek bio prisutan veliki broj građana Rume.

Naši piloti Savo Poljanec, Josip Križaj, Svetozar Petrović, Košta Lekić i mnogi drugi su samostalno poleteli »jak-1 «, već posle dve duple komande, jer je avion »jak-1 « bio sličan »Ika-3«, »meseršmitu-109« i »spitfajeru«, a većina naših pilota su ranije leteli ove tipove. Doka Ninčić i Cviko Kljajić su, takođe, posle pet duplih poleteli samostalno.

Naši avio-mehaničari su bili univerzalno obučeni i za motoristiku, naoružanje, spec, opremu, pa je našim instruktorima izgledalo čudno otkud to svestrano poznavanje aviona i opreme.

*Narod nas je voleo*¹¹

Pukovnik Pero Zdjelar

Poleteo sam 24. aprila 1945. avionom »Po-2« iz Bačkog Brestovca za Mikanovce, a sleteo oko podne. Tu sam našao politkomesara 112. lovačkog puka Milu Rodića, kapetana, načelnika štaba Janka Divljakinju, poručnika i intendanta puka Krstu Životića, poručnika i još neke druge. Politkomesar Rodić me je lepo primio i počeo uvoditi u posao. Mi smo u Mikanovcima očekivali prelet aviona iz Klenka radi pomeranja bliže linije fronta.

Dva dana kasnije, načelnik štaba puka Janko Divljakinja mi je naredio da preletim jednim »sajmanom« iz Mikanovaca za Daruvar, jer je naš puk, po nekoj varijanti, trebalo umesto u Mikanovce tamo da prebazira. Taj »sajman« je imao polomljenu, odnosno iscepanu elisu ali su je naši mehaničari iskrpili limom. Za strelca - puškomitraljesca uzeo sam druga Dragu Dodika; on je sedeo u zadnjem, a ja u prednjem sedištu. Već sam se bio postavio na PSS i osmatram nebo iznad sebe i teren za poletanje, kad primetim jedan »Po-2« u vazduhu, koji je išao na sletanje. Drug Divljakinja mi je dao znak da sačekam. U tom avionu doleteo je naš komandant puka Sava Poljanec, koji mi je naredio da odložim let, jer se plan preleta puka u međuvremenu promenio: umesto u Daruvar trebalo je da ide za Mađar-mečke.

Kada sam 2. maja poleteo za Klenak, avion je počeo da se tresе. Temperatura je naglo rasla i motor je počeo da izbacuje dim. U stvari, zaribao je motor. Avion je bio na visini oko 600 metara. Sedeo sam u prednjem sedištu, a major Klinjin u zadnjem. Kako se avion sve više tresao, to je komande za upravljanje uzeo major Kalinjin i odmah krenuo u blage spirale sa oduzetim gasom. Izabrao je teren za sletanje pored železničke pruge, u neposrednoj blizini železničke stanice Dželetovci. Na visini oko 100 metara upravili smo avion u blago poniranje iznad šume, u pravcu livade na kojoj je bilo dosta čobana sa stokom. U vrlo niskom letu preleteli smo preko njih želeći da ih rasturimo kako bismo sleteli, a da ih ne povredimo, ali čobani su samo mahali kapama i maramicama, ne shvatajući našu želju.

Napravili smo jedan manji krug i ponovo zauzeli ugao za sletanje. Iako smo dodirnuli zemlju na sredini livade, nismo videli kanal, te se avion nasadio na elisu, s repom uvis.

Bojeći se požara, vrlo brzo smo se izvukli iz aviona, a i čobani su već dotrčali do nas. Po znacima su prepoznali da je avion partizanski.

Kapetan Sava Poljanec, koji je leteo s nama u paru, nadleteo je nekoliko puta livadu na kojoj smo prinudno sleteli. Dali smo mu znak da nismo povređeni i on je odleteo za Klenak.

Ubrzo su ovde došli i predstavnici narodne vlasti a i dosta seljaka, žena i dece, te nas dvojicu povedoše u selo, gde nam je priredeno pravo slavlje. Starije žene su nas brižno pitale odakle smo, imamo li roditelje i kada smo ih poslednji put videli. Sećam se, jedna postarija žena, milujući me, sa suzama u očima, me pitala: »Sine moj, što si mi mlad, blago majci koja te ima. Kada si otišao u rat? Koliko imaš braće i sestara?«

Ispričao sam joj da sam u partizanima od 1941. i da sam rođen u Bosni, u jednom selu kod Bosanskog Novog - zove se Rudice. Ostavio sam majku, oca i sestru i o njima ne znam ništa. Znam samo da su nam neprijatelji zapalili kuću, odmah u početku ustanka 1941. pa su otac, majka i sestra sada negde u zbegu. Čuo sam da mi je jedan brat poginuo na Grmeču, a drugi nestao u logoru Jasenovac.

Sutradan, 3. maja, krenuli smo i posle mnogih muka stigli u Klenak. Naš 112. lovački puk dobio je 4. maja zadatak da se prebazira na pomoćni aerodrom Mađarmečke. Ovo prebaziranje je trebalo izvršiti hitno, jer je pomeranje fronta prema severozapadu išlo vrlo brzo. Dok smo još bili u Klenku, 112. i 422. puk dobili su zadatak da bombarduju i mitraljiraju Zagreb, koji je bio prepun raznih neprijateljevih i kvislinških jedinica, koje su bezglavo bežale prema Sloveniji.

Zemaljski ešelon je krenuo 5. maja za Vinkovce. Noćili smo u vagonima, a 7. maja 1945. slušali nepoznat glas spikera sa zagrebačke radio-stanice koji je javljao da je neprijatelj napustio Zagreb, te da građani sa radošću čekaju NOVJ. Među vojnicima i Vinkovčanima nastalo je opšte veselje. Pisma se orila na sve strane.

Naš ešelon je krenuo iz Vinkovaca i 9. maja prešao preko Drave u Daru, a odatle smo nastavili vozom do Pečuja, a potom u Mađarmečke. Imao sam bicikl, te sam iz Mađarmečke produžio uveče do aerodroma, koji je bio udaljen 6 km. Naši drugovi iz štaba puka bili su veoma razdragani, pevali su i radovali se, jer je javljeno da je Nemačka kapitulirala. Naravno, nisu hteli da me saslušaju kada sam im raportirao o dolasku našeg vazduhoplovnog ešelona.

Posle jednog časa stigli su i ostali, te je veselje nastavljeno. Sutradan, 10. maja, pročitana je naredba 11. lovačke divizije kojom se naš 112. lovački puk pohvaljuje kao najbolji puk divizije za uspešno izvršene borbene zadatke u završnim operacijama naše armije.

Ratna škola¹¹

Miodrag Bracilović²¹

Moja ljubav i opredeljenje za vazduhoplovstvo počeli su još od rane mladosti. Zato sam se upisao na modelarski kurs u Aeroklubu Beograd i uspešno ga završio. Sećam se da sam se pred rat intenzivno družio sa starijim drugovima, koji su postali jedriličari—piloti i maštao o letenju.

Oslobođenje me je zateklo u Pančevu, gde sam pristupio novoformiranoj komandi aerodroma. Odatle sam upućen na petnaestodnevni kurs za avio-specijaliste elektrostruke u Novom Sadu. Na kraju kursa polagali smo završni ispit, a potom sam raspoređen u 112. puk, koji je bazirao u Velikim Radincima.

Česte kanonade topova i bljesak svetla u noći bili su dokaz našeg prisustva u blizini frontovske linije. Noći i jutra su bili hladni, a snežni pokrivač je dosezao do kolena. Alat i oruđe su nam se lepili za ruke, a mraz nam se uvlačio u kosti, jer smo svi bili slabo obučeni. Ja sam imao drvene cokule, pa kada mi se jedna raspala vezao sam je žicom, a umesto čarapa imao sam krpe.

Poseban doživljaj predstavlja dolazak naših boraca iz Afrike, koji su prevalili dugačak put od Alžira do sremskog fronta. Oni su bili u savezničkim jedinicama te nam je njihovo poznavanje avionske tehnike i te kako dobro došlo.

Uskoro je naša 1. eskadrila 112. puka preletela na zemunski aerodrom. Uslovi se nisu bitno promenili, te se dežuralo po hladnim noćima, na vetru, bez zaklona. Sve zgrade i hangari su bili minirani, a jedino je na aerodromu štrčao deo nekadašnjeg aerodromskog tornja. Priručnim alatom vršili smo preglede i popravke da bi avioni mogli da polete na front.

Moja je obaveza bila da dopunjavam akumulatore u akumulatorskoj stanici, koja se nalazila na početku Bežanije. Često sam morao da nosim akumulatore i više od 2 km. Na pisti su tada danonoćno dežurala dva »jaka«.

Krajem marta usledilo je prebaziranje za Klenak. Vladali su loši meteorološki uslovi. S obzirom na sam položaj Klenka, koji je istovremeno bio i krajnja železnička stanica iz pravca Rume, zbog srušenog mosta na Savi sva prelaženja preko reke vršena su skelom. Preko nje su naše jedinice upućivane na front. Ovi borci su sa oduševljenjem posmatrali nas i naše avione.

¹¹ Diskusija na okruglom stolu
²¹ Aviomehaničar 112. puka

Prestale su hladnoće. U probuju sremskog fronta naše učesće u bojevoj pripremi aviona bilo je veoma dobro i sinhronizovano. U to vreme izgubili smo izvanrednog druga i hlabrog pilota Josipa Grabara. Isto tako, vraćajući se sa ratnog zadatka pilot Antić, bio je pogođen i morao je da sleti prinudno bez stajnog trapa. Na svu našu radost, pilot nije pretrpeo nikakve ozlede.

Kao specijalista bio sam zadužen da pri sletanju svakog našeg aviona iz eskadrile upitam pilote o ispravnosti uređaja pri letanju. Jednog dana ne dobih nikakav odgovor od pilota. U prvom momentu nisam pridavao veći značaj i nastavio sam dalje da obavljam svoje dužnosti. Osetio sam, ipak, da nešto nije bilo u redu i počelo je da me kopka šta je to. Tek negde pri kraju dana, pozvao me je naš komesar eskadrile, poručnik Tintor, i rekao da su u toku borbenog dejstva zatajili top i mitraljez. Bio sam veoma uzbuđen i navirale su mi različite misli. A i sama pomisao na, možda, eventualni gubitak aviona i pilota, jer to je bio front i ratni zadatak, nije mi davala mira. Tražio sam kvar i najzad utvrdio da je usled ispadanja mehaničkog osigurača bio izgubljen elektrokontakt u spojki, te su zatajili tasteri na pilotskoj palici. Ovo je za mene bila prava ratna škola, i od tada sam više puta brižljivo proveravao sve uređaje pre poletanja.

Posle probuja sremskog fronta usledilo je prebaziranje celog puka. Brzo smo se spremili, spakovali alat i prvi put najstručnije tehničko osoblje se ukrcao u transport aviona. Tamo je otpočelo naše prebaziranje za Mađarmečku.

Kroz prozore aviona, negde nad linijom fronta, primetili smo i čuli ispod nas eksplozije protivavionskih granata. Sleteli smo posle dužeg tražanja za sakrivenim aerodromom u Mađarmečki.

Avioni su bili razmešteni po voćnjacima i kamuflirani. Odavde su odmah otpočela borbeno dejstvo, a avioni su sletali sa neznatnim oštećenjem sa ratnih zadataka. U početku nismo dobili nikakvu hranu pa mi je ostao u sećanju jedan doživljaj. Prve noći posle preletanja i smeštaja moj drug i ja zanoćili smo u jednoj kući i smestili se veoma udobno za to vreme, svaki u svoj krevet. Dogovorili smo se uveče da, za svaku eventualnost, preko noći na smenu budemo budni. Ali, desilo se nešto nepredviđeno: zaspali smo tvrđim snom, a ujutru na stolu ugledali dve zdele, u jednoj slatko, a u drugoj kiselo mleko. Bili smo postidjeni zbog svojih sumnji u doaćina.

Prvu vest o kapitulaciji Nemačke čuli smo preko radija.

Sredinom maja došla je naredba o prebaziranju. Poleteli smo opet transportnim avionom. Bio je oblačan dan, a kiša nas je pratila sve do aerodroma Lučko. Ovde smo se smestili u hangaru. Nekoliko dana kasnije stigle su nam nove engleske vazduhoplovne uniforme. Došlo je naizgled mironodopsko stanje, lepo smo se smestili na aerodrom Pleso u tri barake. Najzad je došla sloboda.

Iskustva 113. puka u primeni taktike lovačke avijacije⁰

Pukovnik Miljenko Lipovščak²⁾

U toku borbenih dejstava piloti 113. puka stekli su određena iskustva u primeni taktike lovačke avijacije.

Zaštita vlastitog aerodroma je vršena neprekidno - od svanuća pa do mraka, dežurstvom odeljena »jak-1« na zemlji. Pritom se jedan par lovaca nalazio u pripravnosti broj 1, a drugi u pripravnosti broj 2. Na dati znak raketom sa komandnog mesta par u pripravnosti broj 1, čiji su piloti sedeli u kabinama aviona, sa zagrejanim motorima, poleteli su pravo sa stajanke i primali zadatak preko radio-stanice u vazduhu. Sa probnim uzbunama, poletanja su uvežbavana u toku od jednog minuta.

U toku ratovanja u 113. puku nije registrovan ni jedan prelet neprijateljskih aviona u blizini aerodroma, tako da stvarnih iskustava sa odbranom aerodroma nije bilo.

Zaštita »11-2« na borbenim zadacima je vršena parovima ili četvorkama »jak-1« od poletanja do sletanja.

Piloti 113. puka štitili su »11-2« 423. jurišnog puka s kojim su uvek zajedno bazirali, tako da nije bilo problema u organizovanju i izvođenju sadejstva, a niti u analizama posle zadataka. Jurišnici su tražili zaštitu u periodima kada se neprijateljeva lovačka avijacije pojavljivala iznad bojišta, odnosno u rejonima njihovog jurišnog dejstva. Bilo je to u toku neprijateljeve ofanzive na sremskom frontu, januara 1945, zatim za vreme ofanzive i stvaranja mostobrana na reci Dravi kod Donjeg Miholjca i Valpova i u prvim danima našeg protivudara na sremskom frontu, tj. u drugoj dekadi aprila 1945.

Pri zaštiti parom lovaca obično je štićena manja grupa jurišnika, četiri do šest. Zaštita je vršena praćenjem grupe jurišnika na odstojanju od 150 do 200 m i sa nadvišavanjem oko 200-300 m.³⁾ Pri zaštiti veće grupe jurišnika sa dva para »jak-1« jedan par je leteo na levom krilu grupe, a drugi na desnom, sa istim odstojanjem i nadvišavanjima kao što je to radio prvi par, ali rastojanjem od jurišnika u stranu 200-400 m. Ukoliko je dan bio sunčan, jedan par lovaca leteo je u neposrednoj zaštiti »11-2«, a drugi štićeci s nadvišavanjem 400-600 m od strane sunca. U rejonu dejstava jurišnika lovci su leteli po parovima na visini 800-1000 m na strani sunca u odnosu na »11-2«. Na povratku na aerodrom prvo su sletali jurišnici, a zatim lovci koji su tako štitili njihova sletanja.

⁰ > Rasprava na okruglom stolu

² > Kapetan, komandant 113. puka, sada pukovnik u penziji

³ > Zbornik dokumenata NOR, tom X, knjiga 2, strana 220.

Samo u jednom slučaju zaštite »11-2« naši lovci su vodili vazdušni boj s neprijateljskim lovcima. Bilo je to 10. marta 1945. u rejonu Petrijevcu kod Valpovskog mostobrana.

Zaštita bojišta je vršena u periodima intenzivnih dejstava naše suvozemne vojske, kada su zadaci izvršavani po parovima iznad bojišta. Patroliranje je vršeno na visinama koju su dozvoljavali oblaci, ali ne više od 2000 m. Naši lovci su tako leteli da su se uvek nalazili između rejona koji su štitili i sunca.

Na jednom od takvih zadataka došlo je do vazdušnog boja u kojem se neprijatelj iako brojčano nadmoćniji izvukao nakon desetominutnog boja.

U taktici vazdušnog boja piloti puka imali su najmanje iskustva iako se kao lovci teorijski i na trenažnim letovima upravo najviše spremali za tu vrstu borbenih dejstava.

Avion »JAK-1« bio je krajem rata po svojim horizontalnim brzinama (640 km/h), po brzini penjanja i po svom naoružanju (jedan top 20 m/m kroz osovinu elise i dva sinhronizovana mitraljeza kroz polje elise), kao i po svojoj pokretljivosti jedan od najboljih lovaca. Jedino je u obrušavanju zaostajao po brzini za težim metalnim lovcima kao što su bili nemački »Me-109«, »FW-189« i »FW-190«.

Znajući za tu svoju prednost, nemački lovci su na sremskom frontu vršili po jedan iznenadni napad i obrušavanjem bežali sa mesta vazdušnog boja. Tako su postupili prilikom napada na našu pratnju jurišnika 10. marta 1945. kod Petrijevca. U prvom napadu su iznenadili naše lovce, ali ih nisu oštetili. Naši lovci su prihvatili borbu i uspjeli da izvrše napad na neprijatelja koji je, koristeći oblake, pobjegao.

Isto se dogodilo u vazdušnom boju, 21. marta 1945., kada je naš par lovaca štitio bojište. Tri neprijateljeva lovca »FW-189« izvršili su napad na naš par lovaca. Naši su prihvatili boj, koji se vodio na visini od 1000 do 2000 m. Nemački lovci formirali su krug štiteći jedan drugog. Boj je trajao deset minuta. Naši lovci su izvršili dva napada, pucajući iz topova. Svaki je utrošio po 40 metaka. Međutim, posle deset minuta, neprijateljevi lovci su se izvukli obrušavanjem u pravcu jugozapada. U tim borbama naši piloti su se odlično snašli. Greška im je bila što su zbog neiskustva otvarali vatru na neprijatelja iz prevelike daljine.

Neprijateljevi lovci viđeni su još nekoliko puta, ali uvek na većoj udaljenosti od naših lovaca i čim bi primetili naše lovce prelazili bi u brišući let bežeći u pravcu zapada, odnosno u pravcu svojih baza u okolini Zagreba. Prema podacima naše obavštajne službe, Nemci i kvistlinzi su tamo imali dve do tri eskadrile lovaca, od toga oko 20 ispravnih aviona.^{4>} U odnosu na naših oko 100 lovaca to je bilo pet puta manje. Stoga je bilo razumljivo njihovo slabo protivdejstvo i izbegavanje vazdušnih borbi pri ovakvoj našoj nadmoćnosti u vazduhu. Približavanjem naših trupa Zagrebu neprijatelj je prebazirao svoje lovce u rejone Graca, Klagenfurta i Vajcelsdorfa. Tada je potpuno prestalo njegovo protivdejstvo na našem frontu.

Izvidanja, odnosno taktičkog izvidanja neprijatelja predstavlja najveći broj ratnih zadataka - ukupno 106 avio-poletanja. Od toga najviše je (102) bilo vizuelnih izvidanja, a znatno manje (četiri - aero-foto snimanja).

^{4>} Op. cit., tom X, knj. 2, dok. str. 500, Izveštaj o obavštajnoj službi Štaba Grupe vazduhoplovnih divizija

Izvidanje je vršeno svakodnevno i njima je bila posvećivana naročita pažnja kako od višeg komandovanja tako i od komandovanja u puku. Na te zadatke određivani su najiskusniji piloti, uvek tri do četiri, koji se nisu menjali.

Zadaci su vršeni od linije fronta pa do punog taktičkog radijusa aviona, tj. do oko 180 km u dubini neprijateljeve teritorije. Osnovni ciljevi vizuelnog izvidanja bili su neprijateljevi pokreti po komunikacijama, a za aerofoto-snimanje mostova, železničke stanice, PAA - pojedinih objekata, itd. Treba reći da je LA bila osnovna vrsta avijacije upotrebljavana za taktičko izvidanje.

Zadaci su uglavnom vršeni u paru pri čemu je vođa izvršavao osnovni zadatak, leteći od 1000 m do brišućeg leta, neprekidno menjajući visinu. Pratilac je leteo iznad njega, u stranu sunca, štiteći ga od neprijateljevih lovaca.

Ponekad su zadaci vršeni u trojkama, većinom pri aero-foto snimanju. Dok je vođa snimao, par lovaca ga je štutio od napada iz vazduha, ili je neutralisao PAA u rejonu snimanog objekta.

Napadi na neprijateljevu živu silu i tehniku su vršeni kada je bilo slobodnih kapaciteta LA, a to je uglavnom bilo u periodima neprijateljevog mirovanja sa lovačkom avijacijom, a naši lovci nisu bili organizovani u zaštiti jurišnika i bojišta. Napadi ciljeva na zemlji bili su i u okviru izvidачkih letova, kada je trebalo otkriti neki kamuflirani cilj ili zaustaviti neprijateljevu motorizovanu kolonu do dolaska jurišnika.

U ovoj vrsti zadataka lovcima su obično davani ciljevi u neprijateljevoj taktičkoj dubini. Ciljevi napada bili su većinom motorizovane kolone ili železnički ešloni neprijatelja.

Zadaci su vršeni u parovima ili češće u četvorkama. Do cilja se letelo u borbenom poretku front, a pred ciljem se prestrojavalu u levi stepen. Napadi su vršeni od strane sunca, sa visine 800-1000 m, a »vađenje« na oko 150-200 m visine do cilja. Jedan od parova, ukoliko je cilj bio branjen jakim PAA, imao je zadatak da neutrališe.

Kolone su napadane kao i železnički ešloni od čela.

U toku svih 55 zadataka napada na ciljeve na zemlji utrošeno je: 92 granate topa OKB, 2572 metaka topa ŠVAK i 1255 metaka mitraljeza UBS. Uništeno je i ubijeno: 63 vojnika, 46 kamiona, 47 kola sa konjskom zapregom, osam lokomotiva, 38 vagona, dva PAA topa i dve zgrade.

Naš puk je formiran u istorijskom periodu prerastanja NOVJ u savremenu armiju, u okviru 11. lovačke divizije u periodu između 15. decembra 1944. - kada je formiranje započeto sastavljanjem prve grupe tehničara od 71 oficira, podoficira i boraca u Novom Sadu posle završenog kursa preobuke - a završeno 18. januara 1945, dolaskom u puk komandnog sastava, s komandantom puka, na čelu.

U prva tri meseca osposobljavao se za održavanje materijala i samostalnog borbenog dejstva. S obzirom na kratkoću teorijskog i praktičnog kursa preobuke za avion »jak-1« u centrima, bilo je potrebno da se - kako za letaćki tako i za tehnički sastav - u okviru puka organizuje dopunska teorijska i praktična nastava. Ona je za letaćke nazvana »predborbenom obukom«. Koristeći iskustvo i znanje sovjetskog letaćkog i tehničkog kadra, od koga je preuziman materijal, uspelo se da se za kratak period osposobe za potpuno samostalno održavanje naš tehnički sastav; letaćki - za borbeno

dejstva, a štab puka i komande eskadrila - za organizovanje, izvođenje i analizu borbenih dejstava.

Do kraja rata za borbene zadatke osposobljeno je 20 pilota. Oni su ukupno izvršili 215 borbenih letova, odnosno 230 zadataka: napad na neprijateljevu živu silu i tehniku - 55; zaštita »11-2« i bojišta - 69; izviđanje (vizuelno) - 102; i izviđanje sa fotografisanjem - 4.

Na zadacima je utrošeno 92 granate OKB, 2572 metka ŠVAK i 1255 metaka UBS. Pri tome je uništeno i ubijeno: 63 vojnika, 46 kamiona, 47 kola s konjskom zapregom, osam lokomotiva, 38 vagona, dva topa i dve zgrade.

U pogledu primene taktike lovačke avijacije, puk je sa komandnim kadrom i letačima stekao dovoljna iskustva na svim vrstama lovačkih zadataka, te je mogao samostalno i uspešno da dejstvuje.

Prve ratne zadatke i piloti 113. puka izvršavali su u uslovima napretnog dejstva avijacije. U izveštaju Štaba puka o prvim ratnim zadacima naših pilota stoji:

»22. januara 1945. god. izvršen je od strane pilota 113. lap-a, prvi ratni zadatak: mitraljiranje žive sile i tehnike na putu Nijemci-Otok. Zadatak su, uz vodstvo sovjetskih pilota, izvršili kap. Lipovšćak i ppor. Arapović«.

Naši piloti su u toku januara 1945. izvršili šest ratnih zadataka. Za neke od njih bilo je to vatreno krštenje. Zadaci su bili postavljeni kao izviđački, međutim, čim su pronađene neprijateljske motorizovane kolone u pokretu ka frontu (na pr. s. Otok-s. Njemci), odmah su i napadnute. Tom prilikom je ubijeno 34 vojnika i uništeno četiri kamiona. Utrošeno je 220 metaka za top SVAK i 140 metaka za mitraljez UBS. Borbeni nalet u toku januara - četiri sata i 10 minuta.

Neprijateljeva avijacija u toku januara 1945. nije protivdejtvovala, tako da nisu stečena nikakva iskustva u taktici vođenja vazdušnog boja.

Osim borbenih zadataka, naši piloti izvršili su 50 trenažnih letova sa ukupno 19 čas. i 35 min. Na tim letovima vršena je trenaža u grupnom letenju četvorke s napadom na ciljeve na zemlji, grupno letenje i vazdušni boj po parovima. Letovi su vršeni pri kraju januara, kada su se dejstva na frontu stišala.

Prema meteorološkim minimumima, koji su ostali na snazi do kraja rata, za avion »jak« bilo je zabranjeno letenje ako je visina oblaka manja od 200 m, a vidljivost manja od 200 m, a vidljivost manja od 3 km na celoj marš-ruti i na cilju, a ograničeno letenje kada je visina niskih oblaka bila 200-500 m, pri vidljivosti većoj od tri km. Tada je dozvoljeno letenje iskusnijim pilotima (u važnim slučajevima) po parovima ili pojedinačno.

Prema izveštaju štaba puka za februar 1945. izvršeno je ukupno 41 borbeni let sa ukupnim borbenim naletom od 40 časova i 22 minuta. Pri tome su izvršeni napadi na: kamione 22, na neprijateljeve vojnike i na neprijateljeva kola sa konjskom vučom 12, i na neprijateljeve rovove (fortifikaciju) ukupno šest.

U toku marta 113. lap je izvršio 80 borbenih letova u trajanju od 89 čas. i 5 min. što je dvostruko u odnosu na prethodni mesec. Prema vrstama zadataka, izvršeno je: izviđanje žive sile i tehnike - 37 letova u trajanju 10 čas. i 50 min; obezbeđenje borbenih dejstava jurišne avijacije - 34 leta u trajanju 37 čas i 50 min; napada na neprijateljevu živu silu i tehniku - četiri leta u trajanju od 4 čas. i 45. min. Ubijeno je pet vojnika

i uništena dva kamiona. Ostala dejstva neosmotrena; zaštita jedinica na bojnopolju (zaštita rejonu borbenih dejstava) - četiri leta u trajanju 5 čas. i 40 min. Pri tome je utrošeno municije 828 metaka za top ŠVAK i 42 granate za top OKB.

Zadatak je izvršavalo 17 pilota; prosek ratnih zadataka po pilotu iznosi 5, a prosečan borbeni nalet 5 časova i 32 minuta.

Četrnaestog marta 1945, prilikom povratka sa izvidanja rejonu Vinkovci-Šamac-Zupanja-Brčko, usled gubitka orijentacije poginuo je pilot Aleksandar Janković. Na povratku sa zadatka preleteo je aerodrom Rumu na visini 150-200 m, nije video aerodrom i produžio je u pravcu severoistoka. Prilikom vanterenskog sletanja kod Slankamena, nemajući dovoljno visine za manevar sletanja, udario je u jedno stablo. To je bila jedina katastrofa pilota ovog puka za vreme rata.

U ovom mesecu piloti su imali prve vazdušne borbe. Neprijatelj je svoj prodor na mostobranima kod D. Miholjca i Valpova povremeno štiti patroliranjem iznad bojišta sa 2-4 lovca tipa »Me-109« i »FW-190« i »FW-189« (izvidački avion). Zabeležene su dve vazdušne borbe. Prva 10. marta 1945. kod Petrijevac (na r. Drava JI od Valpova) u 11.20 min. Vođa stariji vodnik Todor Stanković i pratilac stariji vodnik Dobrivoje Milovanović, primetili su dva neprijateljeva aviona »Me-109«. Prešli su odmah u napad. Neprijateljski lovci su prihvatili borbu, ali su se uskoro, koristeći oblake izgubili. Susret je bio na visini 1000 m.

Drugi vazdušni boj odigrao se 21. marta 1945. takođe u rejonu Valpova u 15 časova i 40 minuta. Vođa, poručnik Konojko, a pratilac stariji vodnik Milorad Pešić stupili su u borbu s tri neprijateljeva aviona »FW-189«. Borba je trajala 10 min. nakon čega su se neprijateljevi avioni izvukli iz borbe obrušavanjem u pravcu jugoistoka. Pilot Pešić je ispalio 40 metaka topa ŠVAK. Boj je vođen na visini 2000 - 1000 m. U ovom susretu neprijateljevi avioni formirali su krug i jedan drugog štitali, dok se nisu izvukli iz borbe prelaskom u brišući let.

Naši piloti su se u tim borbama dobro snašli i pravilno taktički vodili borbu, ali zbog nedovoljno borbenog iskustva nisu uspeali da obore neprijateljeve lovce.

U toku aprila 113. lap je dejstvovao neprekidno do 19, kada je ostao bez benzina. I svi drugi pukovi (neki već od 15. aprila) ostali su bez goriva tako da su naše trupe do kraja meseca bez podrške avijacije vršile napade i napredovale na zapad.

Osnovni zadaci 113. puka u toku ofanzive naših armija bili su: izvidanje, zaštita borbenih dejstava 423. jurišnog puka, i napadi na neprijateljevu živu silu i tehniku.

U ovom mesecu nije bilo vazdušnih borbi. Zabeležen je samo jedan susret sa dva lovca tipa »Me-109«, koji je imala četvorka ovog sastava: Lipovščak, Forkapić, Arapović i Stefanović. Ovo odeljenje lovaca vraćalo se na aerodrom sa uspešno izvršenog zadatka napada na železnički transport kod SI. Broda. U visini Đakova ugledali su na strani sunca dva »Me-109« koji su leteli u suprotnom pravcu (na zapad) sa nadvišavanjem oko 500 m. Po komandi vođe, četvorka je okrenula u pravcu neprijatelja. Međutim, »Me-109« su naglo prešli u obrušavanje i izgubili se u pravcu zapada.

Najviše zadataka od strane naših pilota izvršeno je u napadima na neprijateljevu živu silu i tehniku, ukupno 64. Na ovim zadacima uništeno

je: dva PAA topa, osam lokomotiva, 38 vagona, 35 automobila, 42 kola, dve zgrade i 14 vojnika.

Za zaštitu borbenih dejstava jurišnika izvršeno je 25 ratnih zadataka. Ukupno je izvršeno 82 borbena leta, sa 108 ratnih zadataka naletom od 86,30 časova.

Po preletu na Pleso 113. lap je u punoj borbenoj pripravnosti bio do 18. maja 1945. kada je prestao svaki organizovani otpor neprijatelja, pa je, po naređenju štaba 42. divizije (pod koju je operativno potpadao od prebaziranja na Pleso) imao od svanuća, pa do mraka samo dva aviona »jak— i « u pripravnosti broj 1.

Petnaestog maja puk je izvršio deset borbenih letova i uspešno izvršio deset ratnih zadataka. Ukupno trajanje borbenih letova iznosilo je 9,45 čas. Zadaci su bili: izviđanje neprijateljeve žive sile i tehnike u rejonima Celja, Sv. Petar, Dravograda, Celovca, Crne, Solčave, Slovenjgradeca, Leše, Bleiburga, Rudena, Felkermarkta, Ebemdora, Perga i Vršnika.

Izviđanje je bilo vrlo korisno i uspešno, usprkos loše vidljivosti i niske oblačnosti u rejonu cilja. Osmotreno je: u rejonu Dravograda mnogo motornih vozila; na putu Dravograd-Leše kretanje motornih vozila; jugozapadno od Dravograda u pravcu Leše-Čma, oko 300 motornih vozila - čelo kolone bilo je u Čmi, a začelje 3 km ispred Dravograda.

Pri izvršavanju zadataka bila je zabranjena upotreba vatrenog naoružanja i bilo kakvog napada na ciljeve na zemlji. Naređenje je došlo od Štaba 3. armije po poletanju prvog para aviona, pa je to preneseno radio-putem.

Tako su piloti 113. puka imali čast da završe borbena dejstva našeg Ratnog vazduhoplovstva protiv nemačkih snaga, ratujući šest dana posle završetka rata.

Na sremskom frontu"

Živojin Anđelković^{2*}

Nalazili smo se u Sremu, i to u njegovom centru - Rumi. Svakodnevno smo dolazili u kontakt sa narodom. Na aerodromu su svakog dana seljaci iz okolnih sela sa preko 600 zaprežnih kola dovlačili materijal za dogradnju piste, grudobrana i kaponira za smeštaj aviona.

Odmah po formiranju našeg puka uredili smo zidne novine, u to vreme veoma razvijena forma saopštavanja svih važnijih informacija. Objavljivani su i stručni članci. Isto tako, obrazovan je hor i, zahvaljujući visokoj stručnosti i talentovanom horovodi, pilotu Konstantinu Popoviću naš hor je bio ne samo najbolji od svih horova nego je bio, zaista, na visokom umetničkom nivou, što je bila retkost za to vreme. U svojoj režiji, ili zajedno sa omladinskom organizacijom Rume, davali smo i priredbe sa recitacijama, aktuelnim jednočinkama, skečevima, sa obaveznim satirično-humorističkim prilogom tzv. »vrapcem«. Priređivane su i igranke, na kojima su svirali pripadnici puka, među kojima su bila i dva prava umetnika

- Strahinja Jovanović i Igor Pavlica.

Sportski život je, takođe, bio vrlo raznovrstan. Imali smo fudbalski tim, igralište za odbojku, itd. Osnovana je i bokserska i šahovska sekcija.

Na političkim časovima prorađivali smo odluke Drugog zasedanja AVNOJ-a i objašnjavali temelje na kojima se stvarala nova država, zatim ciljeve NOB-a i to ne samo isterivanje okupatora iz zemlje nego i menjanje osnova društvenog uređenja, eliminisanje starog poretka, odvijanje revolucije paralelno sa borbom za slobodu, itd.

* Diskusija na okruglom stolu

²⁾ Pilot 113. puka, sada rezervni kapetan JNA

*Stručnjaci za naoružanje*¹¹

Dragoljub Stošić^{2*}

U novembru 1944, nakon sakupljanja vazduhoplovaca u sabirnom centru Pančevo, raspoređen sam na kurs za vazduhoplovnotehničku službu u Novom Sadu. Ljudstvo je bilo raznovrsno kako po godinama starosti tako i po nacionalnosti i školskoj spremi.

Starosna struktura boraca bila je, međutim, vrlo povoljna: od 18-25 godina. Najviše ih je bilo iz oslobođenih krajeva Jugoslavije i to pretežno mehaničara za avion i motor, koji su pre rata radili u Fabrici aviona u Kraljevu ili u »IKARUS-u«, kao i vojnika i podoficira (mehaničara) vazduhoplovstva bivše jugoslovenske vojske.

Učionica za izvođenje nastave bila je dosta skromna, ali dobro opremljena odgovarajućim učilima za izvođenje očigledne nastave kao što su: topovi, mitraljezi, municija, nišanska sprava, sinhronizator i ostala pripadajuća oprema naoružanja na avionu »jak«.

Obuka je trajala dosta kratko, oko 20 dana. Plan i program su obuhvatali izučavanje mitraljeza UBS - 12,7, 20 i 37 mm, nišanske sprave A—1 ; sinhronizatora S-3, kao i ostale opreme naoružanja aviona.

Većina ljudstva do tada nije dolazila u dodir sa naoružanjem, ubojnim materijalom i ostalom opremom na avionu, pa se moralo početi iz osnova.

Sredinom decembra 1944. raspoređen sam za zamenika inženjera 1. eskadrile 113. lovačkog puka, odnosno, kako se onda zvalo, za inženjera 1. eskadrile za avio-naoružanje. U eskadrili je bilo 12 aviooružara i tri »tehnika« odeljenja za avio-naoružanje. Praktična obuka naoružanja na avionu u puku obuhvatala je: skidanje i postavljanje topova i mitraljeza na avionu, čišćenje i podmazivanje oružja pre i posle gađanja, hladnu i vatrenu reglažu oružja i nišanske sprave, pripremu i pregled ubojnog materijala (municije), prepoletni i posleletni pregled naoružanja, odnosno pripremu za dejstvo, kao i ostale radove koji nisu mogli da se izvode na prethodnoj obuci u učionici.

Svaki oružar bio je zadužen za avion, tj. za njegovu punu bojevu gotovost oružja. Ovaj drugi deo obuke tekao je uporedo sa letenjem, odnosno obavljan je uz izvršavanje borbenih zadataka. Posle svakog dejstva oružje je skidano sa aviona, čišćeno i podmazivano, tj. vršena je priprema za ponovno dejstvo. Sve je ovo rađeno pored aviona, u poljskim uslovima, ili u pripremljenim zemunicama koje je imala svaka eskadrila. Vrlo brzo smo se osposobljavali za samostalan rad i samostalnu pripremu naoružanja.

■> Diskusija na okruglom stolu

^{2*} Inženjer 113. puka, sada potpukovnik u penziji

U lošim vremenskim uslovima, kada avioni nisu leteli na izvršenje borbenih zadataka, obnavljano je pređeno gradivo i razjašnjavana sva nejasna pitanja koja su iskravala u praktičnom radu. Proučavano je i Pravilo vazduhoplovnotehničke službe, koje je obuhvatalo celokupnu organizaciju, kao i Pravilo dokumentacije naoružanja.

Ovaj deo gradiva detaljno je proučavan sa rukovodiocima službe za naoružanje, jer je to bilo neophodno za uspešno rukovođenje. Posle večere sakupljali smo se u stanovima pojedinih starešina - odnosno u privatnim kućama u Rumi.

Odmah po dolasku u Rumu na jednom avionu »jak—1 « zamenili smo motor, pa je posle toga bila potrebna i vatrena reglaža oružja. A ona se, po pravilu, vršila posle zamene motora, odnosno zamene bloka motora, oružja ili cevi oružja, nišanske sprave, ili kada pilot posumnja u tačnost gađanja, kao i posle određenog vremenskog perioda. Za vatrenu reglažu oružja bio je potreban grudobran, ili brežuljak, kojih u ravnom Sremu nije bilo. Problem smo rešili tako što smo na aerodromu i okolini sakupljali drveće, daske, grede i kamenje i od toga napravili kostur grudobrana, pa preko toga nasuli zemlju. Drugi problem predstavljao je nedostatak cevi za top ŠVAK, kojih nije bilo u skladištu, a zamena cevi se vršila posle određenog broja ispaljenih metaka. Bili smo primorani da cevi skidamo sa novih rezervnih topova, ili smo zamenjivali čitav top. Bilo je poteškoća i oko ravnjanja municije (redenika), jer nije bilo dovoljno ravnjača metaka.

Punjenje topa, odnosno repetiranje vršeno je mehaničkim putem jedne sajle i ručice, pa je češće dolazilo do zastoja na topu, tj. do iskošenja metka. To se naročito dešavalo u vazduhu kada je pilot, zbog zastoja, trebalo da izbací neopaljeni metak i drugi ubaci u ležište metka. Ovaj problem punjenja topa SVAK nije se javljao na avionu »jak-3« jer je punjenje topa vršeno elektrovazdušnim putem.

Pored navedenog zastoja na topu ŠVAK, bilo je i drugih zastoja na oružju, kao lom udarne igle, zaglavljivanje metka u ležištu, neopaljenje metka zbog nepravilnog zazora između čela zatvarača i ležišta metka itd. Mitraljezi UBS su bili postavljeni na bokove bloka motora, a gadali kroz polja, odnosno između krakova elise. Ovo je omogućavao sinhronizator rada motora i mitraljeza. Zbog neispravne sinhronizacije, odnosno zbog neispravne municije, imali smo jedno probijanje elise u vazduhu i jedno na zemlji, ali krivicom oružara koji je zaboravio da isprazni mitraljez kada je prilikom reglaže oružja došlo do opaljenja metka i oštećenja jednog kraka elise.

Sve napred navedene i slične zastoje i njihov uzrok uvek smo detaljno analizirali i prorađivali.

Ratni aerodromi u Sremu¹¹

Milosav Ilić^{2>}

Naš put iz raznih jedinica i iz svih krajeva zemlje nije bio nimalo lak ni jednostavan. Putovalo se većinom, peške, a rede nekim prevoznim sredstvom. Ni smeštaj niti ishrana nisu bili bolji. Ukoliko je jedinica bila dalje, utoliko su muke i teškoće dolaska u Belu Crkvu bile veće. Svako je došao u svojoj »uniformi« koju je nosio, ili građanskom odelu, najčešće pohabanom. Tako obučeni nismo nimalo ličili na vojnike, a najmanje na pilote.

Vazduhoplovni sabirni centar u Beloj Crkvi bio je smešten u vojnoj kasarni. Imao je trpezarije i spavaonice sa krevetima, a za nas tada nesahatljivo i - bele čaršave sa pristojnim pokrivačima. Jednom rečju, organizovan mirnodopski vojni život.

Prikupljanje letaćkih i ostalih kadrova u Beloj Crkvi trajalo je oko mesec dana. Za prvo vreme oformljene su improvizovane nastavne grupe za letaćke, sa nastavniciima izabranim iz vlastite sredine.

Pored čistih spavaonica i kreveta, velika briga posvećivana je i ishrani. Hrana je bila dobra, zahvaljujući u prvom redu, našem intendantu, koji je vodio računa i brinuo o hrani. Međutim, Centar u Beloj Crkvi bio je samo privremeno rešenje.

CENTAR ZA TEORIJSKU OBUKU PILOTA U PANČEVU

Za trajnije rešenje ovog pitanja obrazovan je inicijativni odbor čije je sedište bilo u Zemunu, u Komandi vazduhoplovstva, koji je naredio da se u Pančevu osnuje novi centar za teorijsku pripremu prikupljenih pilota i kao prelazna faza - da se piloti pripreme za letaćku preobuku, koja će se obavljati na zemunskom aerodromu. Pančevo je u tom momentu bilo pogodno, jer je pružalo dosta dobre uslove za smeštaj i nastavu.

Naime, nekadašnja zgrada Vodne zajednice u Pančevu korišćena je za smeštaj, nastava je izvođena u pančevačkoj gimnaziji, a ishrana u prostorijama pančevačke pivare, itd.

Po otvaranju ovog centra ukinut je centar u Beloj Crkvi.

Pre početka nastave izvršena je namenska podela pilota za letenje ju-rišnim avionima »11-2« i one koji će leteti lovačkim avionima »jak-1«.

O.A. ¹¹ Diskusija na okruglom stolu
2) pišot **113** puka, rezervni poručnik JNA

f

Učenje je bilo intenzivno, jer se za svega oko mesec dana morao savladati teorijski deo stručne nastave iz konstrukcije pomenutih tipova aviona, naoružanja, motora, instalacije, aerodinamike, navigacije, meteorologije i eksploatacije aviona i motora.

Da bi lakše i brže shvatili teorijski deo nastave, na aerodromu Pančevo postavljen je jedan avion »Jak-1« na kome je sa pilotima izvođena praktična nastava. Ovaj vid praktične nastave verovatno je prvi simulator u našem vazduhoplovstvu. Taj sistem je odlično poslužio za proveru sticanja teorijskog znanja. Naime, instruktor stojeći na krilu aviona »pretpostavljao« je razne situacije koje bi se dešavale u letu, a slušalac, sedeći u kabini vezanih očiju, pokazivao bi prstom na instrumente.

CENTAR ZA PRAKTIČNU OBUKU LETAČA U ZEMUNU

U decembru 1944. na zemunskom aerodromu organizovan je kurs za instruktore letenja, koji je bio ograničenog kapaciteta.

Iz Pančeva do Zemuna se išlo ili peške ili nekim teretnim vozom do skele, koja se nalazila stotinak metara uzvodno od pančevačkog mosta, koji je tada bio srušen, a zatim peške preko Beograda i starog mosta na Savi do zemunskog aerodroma.

U Zemunu smo spavali u drvenim barakama koje su bile oko kilometar i po udaljene od aerodroma. Naravno, i taj smo put svakodnevno prelazili peške. Jeli smo u pilotskoj menzi, koja je takođe udaljena od aerodroma. Imali smo tri obroka. Srećom, odmah smo dobili nove letačke tople kombinezone, specijalne tople čizme, kapu (haubu) letačke naočare (brile) i drugo. Ovi kombinezoni došli su kao spas u zadnji čas, jer je uveliko bila zima. Vrlo retko smo skidali tople kombinezone.

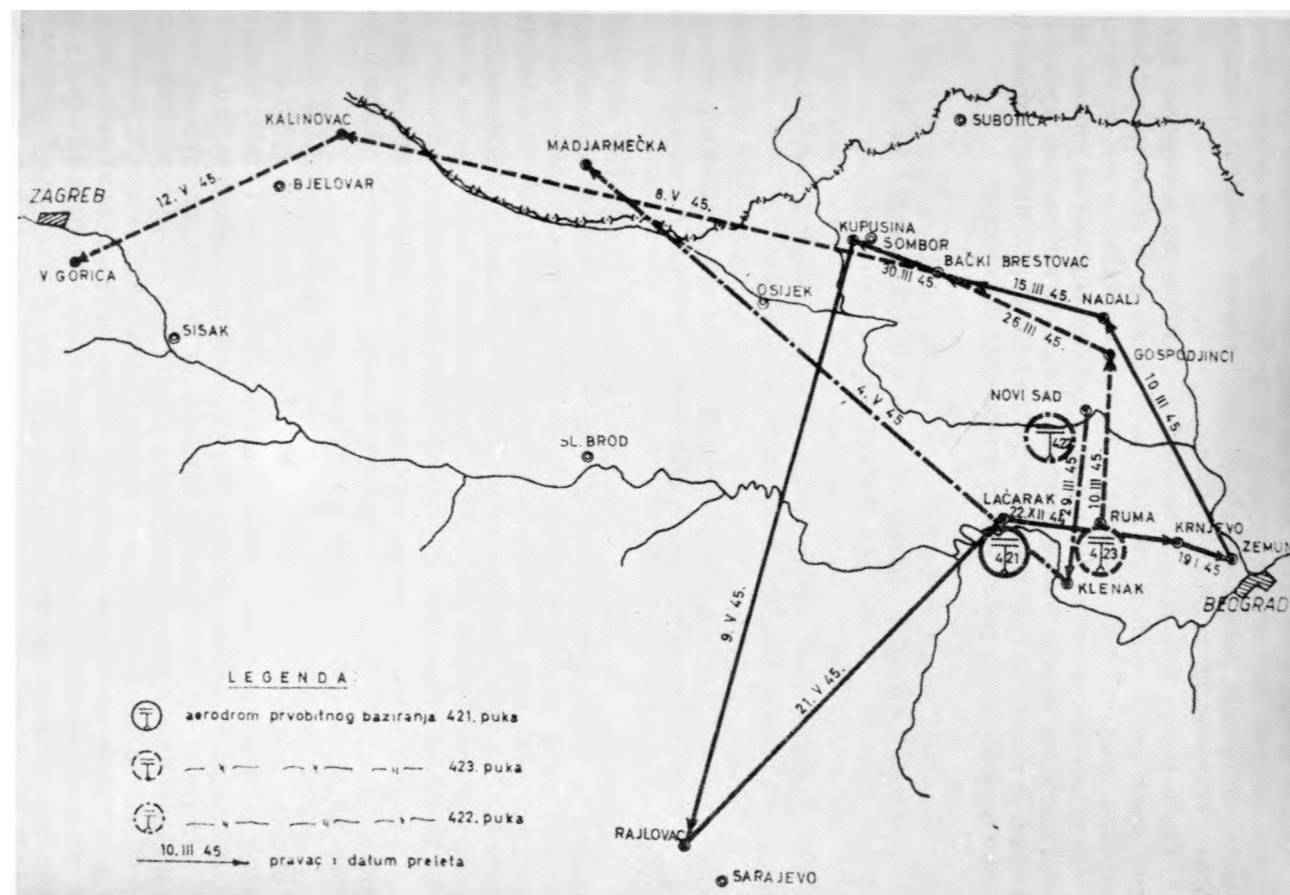
Naš prvi susret sa ruskim pilotima - našim instruktorima bio je srdačan i drugarski. To su bili, uglavnom, mladi ljudi raznih oficirskih činova, ali sa velikim borbenim iskustvima.

Neposredno pre početka praktične obuke - letenja izvršena je podela i direktno upoznavanje sa instruktorom. Svaki je nastavnik dobio po pet pilota za obuku na avionu. Posle obuke na »polikarovu« i kraćeg konsultovanja sa nastavnikom počelo je letenje avionom - dvosedom tipa »jak«.

Za nas je sve to bilo gotovo šokantno, jer do sada smo leteli na avionima od 150 konjskih snaga brzinom od 180 km na sat i prizemljenjem sa 60 km na sat. A odjednom - motor 1600 konjskih snaga, brzina 650, a prizemljenje sa 220 km na sat. Tu razliku od skoro deset puta trebalo je prevazići izuzetnim naporima, koncentracijom i refleksima. No, i to smo brzo savladali, jer smo skoro svi posle šest do deset letova sa nastavnikom išli na proveru kod glavnog instruktora, posle koje se skoro niko nije ponovo vraćao nastavniku.

Posle 15 do 20 samostalnih poletanja i sletanja u školskom krugu leteli smo u zoni. Cilj letenja sa nastavnikom u zoni bio je upoznavanje tehnike pilotiranja, a samim tim i tehničkih mogućnosti aviona. Posle jednog do dva leta sa nastavnikom odlazili smo samostalno u zonu sa »jakom-1« i uvežbavali akrobacije: borbeni zaokret, petlju, prevrtanje preko krila, prevrtanje na krilo, valjak, ubacivanje i vađenje iz kovita i uvežbavanje

Pregled aerodroma baziranja, pravaca i datuma preleta jurišnih pukova 42. vazduhoplovne divizije



gubitka brzine. Sve ove radnje su bile kasnije potrebne za normalno izvršavanje svih borbenih letova, uključujući i borbu u vazduhu.

Da bi se praktična nastava brže i kvalitetnije obavljala, obavezno se, posle završenog letačkog dana praktikovalo održavanje časa kritike na kome je nastavnik iznosio primedbe koje je u toku letenja beležio. I mi smo, takođe, iznosili svoje utiske i zapažanja. A to smo radili i bez nastavnika kasnije u spavaonici. To je bio dobar i koristan metod, jer su se pozitivno koristila tuđa iskustva.

U tom prvom letu doživeo sam i prvo uzbuđenje. Posle IV zaokreta, na moje veliko iznenađenje, sletanje mi nije dozvoljeno, pa sam poslat na drugi krug. To je bila greška onih sa zemlje, posle koje sam sa još kraćim krugom krenuo na sletanje. U međuvremenu su vibracije bile sve veće. Kad sam »izvadio« iz četvrtog zaokreta »uhvatio« pravac na pistu, na oko 300 metara visine, motor je - stao. Sada mi je za dolazak do piste ostalo, kao rezerva, brzina aviona. I pored moje želje i napora to nije bila dovoljna garancija za dolazak do piste i uspešno sletanje. Sleteo sam pre piste na džombastom terenu i naravno, pri ravnanju - točkovi su se usled udara u džombe polomili. Avion je »skočio« za još oko 20 metara i prizemio se na trup. Mehaničari su posle morali čekićem da ispravljaju elisu.

Moj avion se više nikad nije vratio na stajanku. Po pravilu, za svaki udes obavestavao se pretpostavljeni, pa je to i ovog puta učinio rukovodilac letenja. Odmah je na stajanku došao džipom jedan viši oficir i zatražio pilota koji je imao udes. Prišao sam mu još uvek vrlo uzbuđen i pozdravio. Na moje iznenađenje, on mi je srdačno čestitao što sam uspešno spasao život.

RATNI AERODROM U RUMI

Školovanje u Zemunu je moralo da se prekine, jer su na istom aerodromu leteli i kursisti na »ilovima«, te je koncentracija i ljudstva i aviona bila prevelika.

Kako je 113. lovački puk već formiran i stacioniran u Rumi, a svi piloti koji su završavali program obuke odlazili u svoje pukove, to je bilo logično da se nastavnici i ostali kursisti tamo premeste i produže obuku u svojoj jedinici. Ovo je važno i za ostale lovačke pukove.

U Rumi je obuka produžena na višem letačkom nivou - po parovima i odeljenjima - četvorkama i uvežbavao se borbeni postroj i letenje u grupi, vazдушna borba, gađanja ciljeva na zemlji, navigacijski letovi, itd.

U našem puku bio je 231 pilot, odnosno starešina i boraca. Štab puka činilo je devet ljudi, a u tri eskadrile se nalazilo ukupno 39 pilota. Stručno osoblje je predstavljalo takođe devet osoba, tehničara je bilo tri, mehaničara I klase 25, ostalih mehaničara 27. Motorista - mladih vodnika i boraca - 41, a oružara - majstora 13. Ostalih oružara je bilo 29, sa još devet oružara - pomoćnika. Bilo je, takođe, i devet elektro i radio-mehaničara, zatim sedam instalatera, tri precizna mehaničara - instrumentalca, kao i tri finomehaničara inhalatora. Odnosno, struktura po činovima je izgledala ovako: kapetana - tri, poručnika - tri, potporučnika - devet, zastavnika - jedan, starijih vodnika - deset, vodnika - 24, mladih vodnika - 35, desetara - tri i boraca - 137.

Zbog proboja fronta kod Šida u januaru, doneta je odluka da se jedan deo tek prispelih kursista pošalje u Zemun. Ali čim se stabilizovao front u Sremu ponovo, vratili su se u Rumu i produžili obuku.

Dolazak iz Zemuna u Rumu bio je - kako nam se činilo - skok sa konja na magarca. Iako smo se tamo smrzavali i leteli pod teškim uslovima, imali smo dobre uslove, hangare i druge objekte koji su mehaničarima služili za veće opravke, a ljudstvu za smeštaj.

U Rumi je aerodrom bio poljana bez ijednog objekta, osim jedne male zemunice sa nekoliko klupa od običnih dasaka, koja je mogla da primi samo najnužnije štapsko osoblje i uređenje za vezu. Poletno-sletna staza bila je travna i dosta podnošljiva, iako pokrivena snegom. Međutim, dogodilo se jednog dana da je temperatura bila iznad nule, pa je došlo do naglog topljenja snega. Na sredini piste pojavilo se nekoliko uvala sa vodom i blatom, pa je poletanje i sletanje postalo vrlo rizično. Zahvaljujući brznoj intervenciji štaba puka i nesebičnoj pomoći građana i omladinaca, odmah je srušena jedna stara neupotrebljiva zgrada u Rumi, a cigla kamionima i konjskom zapregom prebačena na aerodrom da bi se zasula pista. Tako je letenje produženo, bez ijednog izgubljenog sata letenja.

Zima se povratila sa niskim januarskim temperaturama. Provodili smo dane na ledini, od jutra do mraka, po snegu i vrlo često jakom vetru. Posebno je neshvatljivo kako su mehaničari i ljudi ostalih specijalnosti za održavanje i pripremanje aviona za letenje imali toliko energije da rade u takvim uslovima. Mehaničari su, da bi avione na niskoj temperaturi održali u borbenom stroju, samoinicijativno organizovali noćna dežurstva, te povremeno stavljali motore u pokret. Dešavalo se da je neki avion zbog opravke bio dva ili tri dana van stroja, pa zbog smrznutog ulja motor nije mogao da se stavi u pokret. Tada su palili vatru ispod kartera (korita) motora i grejali ulje.

Ruma je imala samo jedno gradsko kupatilo u kome se vojska u prolazu kupala. Mi smo vreme za kupanje uvek dobijali noću, tj. između 00.1 i 00.3 sata ujutru. Kupatilo je bilo daleko, pa smo išli kamionom. Naravno da smo gundali, jer smo bili sanjivi. Alu, ubrzo smo se na to navikli,

Za vreme obuke došlo je do jednog tragičnog slučaja. Naime, dva pilota su se, prilikom trenažnog leta avionom »PO-2«, sa otprilike 600 metara visine strmoglavili i žarili u zemlju, i obojica poginuli. Pošto nije bio u pitanju kovit, smatralo se da je, najverovatnije, došlo do otkaza komandi.

RATNI AERODROM U BAČKOM BRESTOVCU

U prvoj polovini marta 1945. iznenada je došlo naređenje da se naš puk prebazira u Bački Brestovac.

Piloti su preletali avionima, dok je tehnički sastav prebačen kamionima. U stvari, to je bila odluka više komande o opštem pregrupisanju vojnih snaga duž sremskog fronta i, u sklopu toga, da bi vazduhoplovne jedinice bile bliže frontu i uspešnije dejstvovala i sarađivale sa ostalim rodovima naše armije na frontu.

Na aerodromu u Bačkom Brestovcu bazirao je i 423. jurišni puk, a kao aerodrom korišćena je seoska utrina, na kojoj su od proleća do kasno

u jesen pasle ovce i krupna stoka. Na početku i završetku poletnosletne staze, dugačke oko 450 m, dosta velike površine vode, koja smo mi nazvali jezera. Pored kratke piste, problem je bio i totalno okruženje vodom, dubine oko metar.

Piloti su pri sletanju morali da vode računa da se prizemljuju na samom početku piste. Jednom pilotu jurišniku iz 423. puka desilo se da mu je neprijateljeva protivavionska odbrana oštetila avion, pa je kako nije imao kočnice, završio u jezeru.

Neposredno pored aerodroma nalazila se drvena baraka u kojoj je smešten komandni punkt, uređaji za vezu, zatim operativne karte i planovi 0 stanju na frontu, itd.

Preko dana u baraci je boravio ceo operativni štab, sa službama, a u toku noći boravio je dežurni operativni, telefonista i kurir. Ovo dežurstvo su, po utvrđenom redu, obavljali naši piloti. Njihov zadatak je bio da u toku noći održavaju vezu sa frontom i na planovima, odnosno kartama beleže promene, a ujutru da novo stanje prikazuju komandantu puka.

Ispred barake bilo je nekoliko klupa gde su piloti sedeli pre i posle letenja. Tu su se iznosili utisci i iskustva iz letova, a obavljale i pripreme i dogovori za sledeće zadatke.

Posebna teškoća u obavljanju zadataka predstavljala nam je orijentacija. Teren nepoznat, a sela jednolična - na prvi pogled sva jednaka: crkva na sredini sela, nekoliko pod pravim uglom ukrštenih ulica, bare sa guskama i slično.

Januar - mart je doba godine kada su obično magle i sumaglice, pa je vidljivost ograničena, a instrumentalna oprema aviona bila je predviđena samo za vizuelnu navigaciju. Zato smo morali da se snalazimo isključivo po orijentirima na zemlji. U takvoj situaciji bila nam je od velike pomoći radio-veza kako u grupi tako i sa komandnim punktom na aerodromu. No, i pored toga su se koji put događale male nezgode. Tako su jednog prepodneva u paru poleteli poručnik Zarevski i Gregorić. U toku leta, usled slabe vidljivosti, Gregorić je izgubio vođu. Pozvao ga je preko radio-stanice i on mu je naredio da se vrati. Prijemnik pratioca, međutim, nije funkcionisao, pa nije ni čuo vođino naređenje, a i da ga je čuo, ne bi krenuo na sletanje, jer je izgubio orijentaciju. Uplašen i zbunjen Gregorić je zaboravljajući čak i šifru za međusobni razgovor, ponovo pozvao vođu: »Zare, Zare, maši krilima ako me čuješ! Naravno, vode je već sleteo. Ipak se sve dobro završilo, a pratilac, koj nije našao svoj aerodrom, bezbedno je sleteo na drugi.

Jednog martovskog jutra bila je neobično velika slana po travi. Kako sam, po već uhodanoj stazi, pošao na stajanku, primetio sam da se trag račva. Jedna staza vodila je prema stajanci, a druga poludesno prema jednoj kamari slame. Zagolicalo me šta se tamo tako rano dešava i, kada sam prišao blizu, nadem iza slame nekoliko vojnika kako veselo čavrljaju. Jedan od njih je u ruci držao gumeno crevo. Naravno, odmah su me pozvali i pružili crevo. Povukao sam i osetio da je to bilo dobro vino: balon je bio vešto kamufliran u slami.

Navraćao sam još mnogo puta na ove vinske sastanke i moram priznati da mi je bilo prijatno. Balon je bio neiscrpan, jer je redovno, na neki volšeban način dopunjavao. Svi smo čuvali ovu »vinsku« tajnu naših mehaničara.

Mi piloti smo prvi put ovde na aerodromu u Bačkom Brestovcu dobili nove vojničke uniforme plave boje, i, naravno, i one prve vezene - letačke značke. Pilotska menza se nalazila u jednoj zgradi na kraju sela prema aerodromu. Hrana je bila znatno bolja nego u Rumi. Jer u Bačkom Brestovcu je bilo dosta folkdojčera koji su pobjegli sa nemačkom vojskom, ostavili kuće sa celokupnim nameštajem, zimnicom - pune podrume i sušnice. Ljudstvo puka je, dakle, razmešteno po kućama, a menza se nalazila u jednom vatrogasnom domu.

Mi smo ubrzo, pored borbenih zadataka, obavljali i dužnost instruktora pilotima koji su pristizali u naš puk iz zarobljeništva ili sa oslobođenih teritorija. Organizovali smo posebna odeljenja u puku. Iskusniji piloti su odlazili u pilotske škole za nastavnike, ili u druge jedinice.

Bili smo generacija pilota obučavana pod vrlo teškim uslovima. Ali zahvaljujući samopregoru, elanu, patriotizmu i ljubavi prema struci podnosili smo sve nedaće.

Obuka i preobuka lovaca u ratnim uslovima¹

Pukovnik Boris Koščak²

Još u toku NOR-a i naše socijalističke revolucije osetila se potreba za što bržim osposobljavanjem i usavršavanjem, odnosno školovanjem kadrova u širem smislu.

Opšte je poznato da je KPJ bila idejni pokretač školovanja učesnika NOVJ u svim profilima političkog, vojnog i društvenog života. Tako je NOR, pored teške borbe protiv okupatora i domaćih izdajnika za nacionalno oslobođenje i nove socijalne odnose bio jedinstven primer u svetu gde se još u toku borbe razmišljalo o školovanju boraca, kao i spremanju stručnih kadrova koji će graditi razorenu i opustošenu zemlju. Ali, prvo je trebalo pristupiti školovanju vojničkog kadra. I tako u vreme žestokih borbi na sremskom frontu počinje i školovanje letaćkog i tehničkog osoblja. Učilo se vrlo često u samoj blizini fronta, ponekad i na udaljenosti manjoj od 100 km, uz grmljavinu topova. Ali, želja naših boraca da što više nauče bila je zadivljujuća.

Školovanju naših pilota-lovaca prišlo se centralizirano, odnosno formiran je Trenažni kurs.

Školovanjem pilota rukovodio je štab kursa sastavljen od sovjetskih i naših rukovodilaca. Teorijsku nastavu i praktično letenje izvodili su sovjetski nastavnici, zapravo, operativni piloti sa velikim borbenim iskustvom, čak i do 300 borbenih letova.

Poseban problem u doškoloivanju - preobuci i osposobljavanju pilota bila je ogromna heterogenost budućih operativnih pilota. Tako, na primer, raspon časova letenja između pojedinaca kretao se od 25 - 3000 časova letenja, a starosna dob od 20 - 45 godina što je moralo, na određen način, da se odrazi na doškoloivanje - preobuku pilota, uz uslov da letački program (bez teorijskog) ne traje duže od oko 35 dana, kao i da se u finalu pilot osposobi za borbeno letenje lovačkim avionom tipa »jak« brzine oko 650 km/h.

Tako je od 186 pilota kandidata na kursu za pilote-lovce sa uspehom završilo 134, a 52 koji nisu uspeli, raspoređeni su u jedinice avijacije za vezu, kao i na neletačke dužnosti po jedinicama i komandama.

Za vreme doškoloivanja - preobuke pomenutih 186 pilota realizovan je nalet od 2036 časova u 10.818 letova.

¹ > Diskusija na okruglom stolu
² > Pilot 113. puka, sada pukovnik u penziji

ŠKOLOVANJE LETAČKOG SASTAVA

Trenažni kurs počeo je da radi u novembru 1944. na aerodromu Zemun, a kasnije u Pančevu. Nastavni proces obuhvatao je teorijski i praktični deo, s napomenom da se nastavni proces i proces obuke letenja i dalje, tj. po završetku kursa, nastavljao.

Prikupljeni kandidati za pilote-lovce smešteni su u Pančevu i selekcionirani su u četiri grupe. Prva grupa je imala nastavu i obuku letenja u Zemunu i stigla u operativni puk u januaru 1945, a svaki naredni mesec do aprila 1945, kurs je završavala naredna grupa. Zbog toga je i vreme teorijske nastave bilo klizeće i kretalo se od 50 do 70 dana.

U Pančevu, u kome se odvijala teorijska nastava, nalazile su se učionice i improvizovani kabineti u kojima je očiglednost, putem šuma i originalnih delova, bilo vrlo dobro zastupljena. Posebno su bili dobro opremljeni kabineti za navigaciju, motore, naoružanje i vezu.

Većinu šema i ostalih materijala za kabinete izradili su sami slušaoci. Konstrukcija aviona izučavana je delimično na aerodromu Pančevo, gde se nalazio avion »jak—1«.

Zahvaljujući visokom stepenu entuzijazma, motivisanosti i elanu slušaoci su, uz veliko zalaganje, vrlo uspešno savladivali teorijski deo programa. Posle deset časova svakodnevne nastave, učenje se nastavljalo po krugovima sve do kasno u noć. Program teorijske nastave³⁾ obuhvatao je: opis aviona - 100 časova, opis motora - 92, opis naoružanja - 93, izviđačka uloga LA - 12, nastava gađanja - 43, opis i upotreba KFM - 18, radioveza i uređaji - 42, navigacija - 80, opis i upotreba padobrana - 18, meteorologija - 30, teorija letenja - 52, instrumenti i spec, oprema - 16, instalacija aviona i motora - 17, pravilo letenja - 12, taktika vazdušne borbe - 7, poznavanje neprijateljevih aviona - 2, disciplina letenja - 2, ili ukupno 636 časova.

Osim stručne nastave, održano je još: 106 časova političke nastave, konferencija - 89 časova i kultumo-prosvetni rad - 60 ili ukupno 255 Časova.

Lovački pukovi popunjavali su se kandidatima koji su uspešno završili kurs. Ukupna letačka obuka trajala je 30 do 35 dana.

Letačka obuka izvodila se na aerodromu Zemun, a potom na aerodromu Ruma. Piste na aerodromu Zemun bile su u dosta lošem stanju. Aerodrom je u toku rata bombardovan, pa su levkovi od bombi zatrpavani zemljom. Bilo je i znatnih oštećenja kako na betonskoj PSS tako i na travnom delu aerodroma. Aerodrom Ruma imao je travnu PSS, teren nedreniran, što je za vreme kiše pricinjavalo velike teškoće jer je teren bio »mekan«. To je bio uzrok za nekoliko udesa. U rano proleće meštani Rume i okolnih sela masovno su učestvovali na izradi PSS od cigala kako bi podloga bila tvrda, a poletanje i sletanje bezbednije.

Meteorološka situacija bila je karakteristična za zimsko i prolećno doba, te za školovanje izuzetno teška, sa približno ovim karakteristikama: vidljivost 3-5 km, ponekad magla; visina oblaka 600-3000 m, oblačnost retko manja od 5/8 - 8/8, vetar košava povremeno, a zima dosta oštra: od -4 do -12".

³⁾ Zbornik NOR, Tom X, Knjiga 2, strana 550

Letenje se vršilo na sledećim tipovima aviona: »PO-2«, »UT-2«, »jak-1«, »jak-7«, »jak-9«.⁴⁾

Program letačke obuke na avionu »PO-2« (školski krug i pilotažne zone) na duploj komandi i samostalno, sadržavao je 17-29 letova i 2.15-4.05 časova.

Program letačke obuke na avionu »jak« »jak-1« (rulanje, školski krug, pilotažne zone, gađanje i bombardovanje), ukupno 28⁴² leta i 7.50-11.10 časova.⁵⁾ Ukupan nalet na svim avionima iznosio je 45-71 letova sa 10.05 do 15.15. časova naleta.

Analizirajući program letačke obuke, može se videti da:

- u programu nedostaju navigacijski letovi, jer vremena za kompleksniji program letačke obuke nije bilo, pošto je puk formiran u decembru 1944;

- programom nije obuhvaćeno grupno letenje; u pitanju su borbeni poreci LA pri izvršenju borbenog leta, odnosno, radi se o borbenim porecima front, stepen i kolona, jer za uvežbavanje borbenog poretka u qentru nije bilo vremena; i

- nedostaju letovi za uvežbavanje vazdušne borbe lovaca.

Svakako da su rukovodeće strukture koje su kreirale ovakav program imale u vidu da je samo jedan manji broj kandidata pilota bio sa većim naletom i većim iskustvom, tj. bio vičan u grupnom i navigacijskom letenju. Zbog ove situacije, kao i zbog činjenica da većina pilota nije letela četiri godine, bilo je potrebno sačiniti kolektivni program letačke obuke koji se izvršavao u operativnim pukovima. Malo je poznato da su pilotažne zone na avionu »PO-2« obuhvatale sve evolucije, osim imelmana.

U pilotažnoj zoni avionom »PO-2« izvođeni su: blagi i oštri zaokret, borbeni zaokret, ranversman, petlja, spirala spuštajući i penjuća, i kovit.

Sadržaj letenja u pilotažnim zonama avionom »ajak« i »jak-1« obuhvatao je izvođenje svih evolucija i kovita, dok su završne zone obuhvatale kompleks evolucije. U toku letačke obuke letenje na duploj komandi odvijalo se samo na šest »jak-a«. Naime, u formaciji svakog lovačkog puka bilo je po dva aviona »jak« radi testiranja pilota puka u skladu sa Pravilom letenja.

Pošto je III grupa pilota na preobuču (za 111, 112. i 113. puk) brojila 88 kandidata, odlučeno je da se nekoliko aviona »jak-9« prepravi u avione dvosede. Sve je to izvršeno vrlo brzo.

SPECIJALAN PROGRAM LETAČKE OBUKE PILOTA 113. PUKA

Po dolasku pilota u 113. puk nastupio je trenutak da se mnoge praznine dopune pre nego što piloti krenu na izvršenje borbenih zadataka. Treba imati u vidu da su svi piloti koji su došli u 113. puk uspešno završili prethodnu obuku. Između njih bila je ogromna razlika u navikama, tehničkim pilotiranjima, letačkom iskustvu i u sadržajima mogućeg izvršavanja letačkih zadataka. Zato se komandantu puka i ostalim rukovodiocima nametao vrlo ozbiljan zadatak: dovršiti obuku pilota s elementima leta neop-

⁴⁾ Prva četiri tipa aviona letela je samo I grupa pilota, a ostale grupe »UT-2«

⁵⁾ Podaci dobijeni iz letačkih knjižica pilota Miljenka Lipovščaka i Borisa Koščaka

hodnim svakom pilotu za letenje na frontu a koji do tada u centru nisu vršeni. Specijalni program za osposobljavanje pilota za front obuhvatao je: grupno letenje para i četvorke, borbene poretke LA, borbena prestrojavanja, vazдушna borba, navigacijsko letenje, i gađanje i bombardovanje u sastavu para i četvorke. Vremenski i po broju letova bio je fleksibilan i kretao se od 3-5 časova naleta, odnosno do povećanog broja letova i časova naleta u zavisnosti od stepena mogućnosti usvajanja pomenutih elemenata leta od svakog pilota ponaosob. Letačke vežbe bile su tako kombinovane da su se više pomenutih elemenata tehnike pilotiranja međusobno povezivali. Specijalni program je sadržavao pet letova i tri časa naleta.^{6*} Specijalni program zavisio je uglavnom od sposobnosti svakog pilota. Uspesno izvršenje predstavljalo je poslednji test pilota pre odlaska na borbeni zadatak.

Svi koji su napred navedene elemente tehnike pilotiranja teže usvajali dobili bi povećani broj letova i veći nalet, a bio je određen broj pilota koji nisu uspeli, odnosno kasno došli u puk, te nisu poleteli na borbene zadatke.

Prvi borbeni let predstavljao je događaj od izvanrednog značaja za svakog pilota. Pilot »brucoš« obično je vođen od iskusnog pilota. Letelo se u paru radi upoznavanja linije fronta, po frontu i dubini izvođenja. Obilazili su se rejoni i objekti branjeni PAM i PAA na periferiji dejstva pomenutih oruđa. Najčešće je to bio »susret« sa dejstvom PAA i vršenjem PA-manevra. Obično bez napada na objekte na zemlji ili sa napadom na objekte koji nisu bili branjeni sa PAA. Približno tako je izgledao prvi borbeni let odnosno »vatreno krštenje« novopečenog lovca. Po sletanju je usledila »promocija« vezana za malu svečanost dostojnu uvođenja pilota-lovca u borbeni stroj.

Razumljivo da je Specijalni program letačke obuke imao u svom sadržaju i program teorijske obuke, koji mu je prethodio. Evo nekoliko takvih programa teorijskog usvršavanja:

Taktička nastava,⁷¹ ukupno deset časova - teme: (1) Borbeni poreci LA pri prikrivanju polja boja (2 časa); (2) borbeni postroj LA pri zaštiti jurišne avijacije (2 časa); (3) dejstvo mešovite grupe (LA i IA) pri napadu na željezničke objekte i neprijateljevu tehniku (2 časa) i (4) vazdušni manevri pri gađanju ciljeva u vazduhu (2 časa).

Nastava gađanja, ukupno 15 časova - teme: (1) Opis i poznavanje eksploatacije avio-naoružanja, topa ŠVAK i OKB i mitraljeza UBS (2 časa); (2) Određivanje odstojanja, brzine i rakursa i pravilo nišanja sa PBP-1 (3 časa); (3) Zakon rasturanja i teorija verovatnoće (2 časa); (4) Opis avio-municije (2 časa); (5) Praktičan rad na trenazu gađanja (4 časa), i (6) Poznavanje avio-naoružanja i aviona nemačkog vazduhoplovstva (2 časa).

U 113. puku je usvojen princip da samo dobro ubučen i obrazovan pilot i tehničar može uspešno da obavlja složene zadatke borbenih dejstava avijacije. I najmanji prekid u izvršenju borbenih zadataka, na primer, zbog loše meteorološke situacije na ratištu, problema u snabdevanju gorivom ili neki drugi razlozi, odmah je korišćen za učenje, odnosno dalja usavršavanja, te su i takvi nastavni planovi i programi obuke letenja dobili naziv Programi usavršavanja letačkog sastava.

^{6*} Op. cit.

^{7*} Zbornik NOR, tom X, knj. 2, strana 223.

PROGRAM USAVRŠAVANJA LETAČKOG SASTAVA

Koliko se pažnje posvećivalo stručnom usavršavanju kadrova, najbolje nam može poslužiti Program za izvođenje teorijske i praktične nastave sa letaćkim osobljem u pukovima 11. divizije.⁸⁾ Nastavom i letaćkom obukom bile su obuhvaćene predmetne stručno-teorijske celine, koje su imale neposredan uticaj na poboljšavanje stručno-obrazovne komponente potrebne izvršavanju borbenih letova.⁹⁾

Već u februaru u našem puku bio je potpuno razrađen program usavršavanja pilota, i to uglavnom u vreme kada se nije letelo na front.¹⁰⁾

Kad se sagledaju sve komponente života i rada u puku, može se konstatovati da su naprezanja ljudstva bila izuzetno velika, a uslovi više no teški, jer je, ono malo slobodnog vremena između dejstava na frontu trebalo posvetiti učenju - osposobljavanju za borbeno dejstvo. Želja za što skorijom pobedom nad fašizmom i što skorije oslobođenje domovine, ljudima je davala neslućenu snagu da istraju u gotovo nadljudskom naporu da se što pre osposobe za samostalan rad.

Interesantan je bio pristup metodologije obrade - kritika i analiza posle borbenog ili trenažnog leta. Prvo bi svoje mišljenje izlagali naši rukovodioci - komandant puka i komandiri eskadrila i odeljenja, a zatim sovjetski. Poznato je da se tada letelo u mešovitim sastavima. Tako se sistemom dubliranja vršila permanentna obuka i sticala dragocena iskustva u rukovođenju letaćkim i ostalim komandnim i drugim aktivnostima puka.

Takav pristup na svim nivoima komandovanja i svim nivoima starešina, rezultirao je potpunim osposobljavanjem našeg ljudstva tako da su već u martu 1945, posle nepuna tri meseca, mogli da preuzmu borbene i sve ostale zadatke puka.

⁸⁾ Videti: Arhiv Vojnoistorijskog instituta, kut. 1455, reg. bro. 10-4
Isto, kut. 1900, reg. br. 30-1, kut. 1460, reg. br. 30-2

¹⁰⁾ Zbornik NOR, tom X, knj. 2, str. 59.

Fenomen »dubliranja«

Pukovnik, Boris Koščak

Poznato je da se formiranje dve vazduhoplovne divizije i njihovo uvođenje u borbeni stroj moralo izvršiti u vrlo kratkom vremenskom roku, za oko tri meseca.

General-pukovnik Božo Lazarević u članku »Sistem obuke dubliranjem - Titova ideja«,²⁾ kaže sledeće: »Osamnaestog oktobra 1944. Tito se sa delom VŠ nalazio u Vršcu. Toga dana pozvao je generala Pirea i mene i saopštio nam je detalje o dodeli krupnih vazduhoplovnih jedinica našoj zemlji. Tom prilikom opširno nam je govorio kako da radimo i dogovaramo se sa sovjetskim štabovima i komandama o obezbeđenju i baziranju tih jedinica na našoj teritoriji i uključivanju naših ljudi radi preobuke na vazduhoplovnom i drugom materijalu. Sugerirao nam je da bi bilo najbolje primeniti sistem dubliranja. To znači da se u sovjetske jedinice i ustanove uključe naši ljudi i uče i praksu i teoriju od sovjetskih«.

Već tada, na tom dogovoru jasno su sagledani svi problemi u vezi sa potpunom vazduhoplovnih jedinica (trebalo je prikupiti oko 5.000 ljudi, mahom razne vazduhoplovne stručnosti, a od toga 250 pilota), školovanja vazduhoplovnih kadrova, organizacije pozadine itd. Posebni akcenat je dat na što brže realizovanje dogovora. Između ostalog, nametnuo se problem uvođenja u borbeno dejstva pilota bez ikakvog iskustva.

Pojam »dubliranja« ne postoji u pedagoškoj literaturi, zapravo na fenomen dubliranja nisam nigde naišao. Međutim, analizirajući praktičnu realizaciju dubliranja u životu i radu i borbenim dejstvima u operativnoj jedinici, moguće je doći do saznanja da dubliranje sadrži čitav niz poznatih pedagoških principa, oblika i metoda i psiholoških postupaka koji svojim tretmanom, racionalnim postupcima i adekvatnim pristupima pomažu i omogućavaju da se bogata iskustva iz svih područja aktivnosti, a posebno borbenih dejstava, u operativnim jedinicama, vrlo brzo i kvalitetno prenese sa iskusnih pilota na sve one koji, bez imalo borbenog iskustva, započnu svoje funkcije.

Razumljivo, kada govorimo o primeni dubliranja moramo naglasiti da se dubliranje ne odnosi na normalni postupak školovanja - preobuke, jer je sa stanovišta današnje pedagoške prakse neizvodljivo. To je, u stvari, aksiom. Naime, poznato je da u savremenom školstvu svaki učenik ne može imati svoga nastavnika, a upravo u tome je fenomen dubliranja specifičan.

Međutim, pokazalo se da je dubliranje u određenim uslovima života i rada bilo celishodno - kada se radilo o kadrovima koji su prošli kroz

* Rasprava na okruglom stolu

²⁾ Materijal sa simpozijuma »Jugoslovensko ratno vazduhoplovstvo u narodnooslobodilačkom ratu«, izdanje VIZ Beograd 1981, str. 179-180.

kakvo-takvo školovanje - preobuku i finalnim testovima proglašeni sposobnim za obavljanje svojih funkcija u domenu borbenih dejstava, tehničkog zbrinjavanja, komandovanja, rukovođenja, snabdevanja itd. To je bio najbrži način prenošenja znanja, veština i navika i onog najpotrebnijeg, kako bi organizam vazduhoplovnih jedinica u ratnim uslovima mogao da funkcioniše, tj. prenošenje potrebnih borbenih iskustava na novodošle kadrove u borbene jedinice.

Ako proces obrazovanja i vaspitanja sadrži komponente sticanja znanja, veština i navika, onda proces dubliranja sadrži manje naglašeno sticanje novih znanja, veština i navika, ali zato vrlo naglašeno sticanje iskustava koje je dominantno za proces dubliranja.

Znači da je sticanje iskustava, u datoj situaciji, predstavljalo bitnu okosnicu tog procesa, procesa koji je trebalo da omogući efikasnost izvršenja borbenih dejstava svih profila ljudstva. Jednom rečju - racionalan, efikasan i kvalitetan rad ljudstva operativne jedinice u svim sferama njene aktivnosti.

Dubliranje se, pre svega, odnosilo na rad letачke i tehničke službe, na rukovođenje, komandovanje, snabdevanje i dr.

Ako želimo doći do pojma dubliranja kao procesa efikasnog i brzog prenošenja iskustva prevashodno u borbenoj situaciji, nužno je istaći da je odnos voditelj - učenik (potencijalni borac) 1:1. Takav oblik rada u pedagogiji je poznat kao nastavni oblik individualnog rada, ali sa naglaskom na sticanje znanja, veštine i navika. Međutim, sistem dubliranja nije moguć u današnjoj ekspanziji školstva.

Dakle, svaki borac dobija svog nastavnika (u daljem tekstu voditelja), koji je pažljivo biran. Na taj način celokupni proces prenošenja znanja, veština i navika, a posebno iskustva, vrši se neposredno, prema odgovarajućim situacijama na zemlji ili vazduhu. Tako se teorijska znanja sada putem prakse direktno pretvaraju u novo i neophodno iskustvo. Na greške se ukazuje odmah i ispravljaju se na »licu mesta«. Stiču se veštine i navike koje za relativno kratko vreme prerastaju u kvalitet izgrađujući racionalnim i efikasnim putem borca u pilota - lovca, koji vrlo uspešno izvršava borbene zadatke sa potrebnom efikasnošću na nivou srednje osposobljenih posada. Što proces dubliranja traje duže, utoliko se spremnost boraca povećava i približava željenom nivou borbene osposobljenosti dobrih ili vrlo dobrih posada.

Dublerstvo ima, po mom mišljenju, još jednu dimenziju koja bi van dubliranja bila nezamisliva, ili bolje rečeno neizvodljiva. Naime, voditelj i borac su neprekidno u neposrednom kontaktu. Taj kontakt obuhvata i razgovore ne samo o načinu izvršenja borbenih zadataka, primeni taktike i njenih postupaka i drugih elemenata vezanih za stručno-vojničko osposobljavanje, već i razgovore koji proizlaze iz prisnog drugarstva koje počinje da se razvija u ovakvom načinu komuniciranja. Osim toga, na ovaj način se dobija spoznaja i stiču iskustva o rukovođenju, komandovanju, organizaciji, eksploataciji aviona, stvarnim mogućnostima aviona i još mnogo drugih komponenata, kao što su: razvijanje psiholoških osobina ličnosti pilota; sigurnost u sebe i tehničke mogućnosti aviona; odvažnost i hrabrost; težnja i umešnost nametanja inicijative; lukavost i snalažljivost i što je najhitnije, i vera u pobedu. Moj »dublјor« u 113. puku bio je lajt-nant Šomkin, pilot-lovac sa bogatim ratnim iskustvom. Iz primera naših odnosa želim da ukažem na suštinu, racionalnost i delotvornost dubliranja

kao izvanredno efikasnog metoda osposobljavanja i uvođenja u borbena dejstva pilota bez borbenog iskustva. Ograničavam se samo na tu vrstu borbene delatnosti, jer to su moja neposredna sećanja.

Njegov rad sa mnom bio je sledeći: na zemlji smo raspravljali o izvršenju borbenog leta, obično s aspekta taktike, eksploatacije, navigacije, mogućnosti protivdejstva LA i PAA, meteorologije, manevra, održavanja radio-veze, borbenih poredaka itd. S aspekta protivdejstva neprijateljeve LA i PAA savet: »Nikada na frontu nemoj leteti »mimo«, neprekidno menjaj brzinu, pravac i visinu leta. Neprekidno osmatraj i budi nepredvidljiv u svojim postupcima«!

U toku leta to mi je praktično pokazao i sa mnom uvežbavao te manevre. Svakako, to se sve odvijalo tokom leta, u borbenom zadatku. Sve te manevre sam vršio kao pratilac, a kada je manevar bio dobro uvežban, morao sam preuzeti funkciju vođe i ja voditi par.

U vazдушnom izviđanju prethodno smo razradili na zemlji: izviđanje komunikacija se vrši presecanjem, pod uglom 20-30° sa neprekidnom pramenom visine leta od 1000 m, pa sve do brišućeg leta.

Teorijski jasno i jednostavno, a praktično vrlo teško. Rejon izviđanja: komunikacija Vinkovci-Đakovo-Osijek. Kada je vođa započeo manevre kao pratilac sam morao da držim borbeni poredak (desni stepen). To mi nije bilo ni malo lako i jednostavno. Za nekoliko minuta znoj je probio šlemofon. Stisnuo sam zube i trudio se da što bolje održim postroj u tom uraganu od leta. Izvanredno očišćen trening i iskustvo. No, to nije bilo sve. Odjednom čujem pitanje: »Šta vidiš dole na komunikaciji?« (negde ispred Đakova). Odgovorio sam: 12 kola bez konjske vuče! (Pejsaž: ravnica pokrivena snegom, vidljivost 3-5 km, oblačnost 8/8, visina oblaka oko 1000 metara). Vođa se grohotom smeje, jer se radilo o nemačkim tenkovima. Bio je to izvrstan primer dešifrovanja objekata na ratištu, bez prethodnog proučavanja aerofoto-snimaka i njihovog dešifriranja, jer za to nije bilo vremena.

Pred svaki let, osim neprekidnog kontakta sa dublerom, vršena je i detaljna prethodna i izvršena priprema leta. Dakle, neprekidno se učilo, uvežbavalo, bilo je to svojevršno školovanje - ratovalo se i školovalo.

Ratni zarobljenici - piloti na sremskom frontu¹¹

Pukovnik Mihajlo Nikolić²⁷

Početak septembra 1941. počele su da raznim kanalima u zarobljeničke logore nacističke Nemačke stižu vesti o ustanku u Jugoslaviji. One su izazvale veliko uzbuđenje i nepodeljeno interesovanje kod svih ratnih zarobljenika i, naravno, da su uticale da se među njima razviju najživlje diskusije. Svi su, kako aktivni oficiri i podoficiri, tako i rezervni, bili pod utiskom brze propasti Jugoslavije u aprilskom ratu, te su ponovo započele rasprave ko je kriv za taj slom. Tako je već do dolaska ovih lepih vesti u logore, bila započela polarizacija na pristalice odbrane Jugoslavije od napada nacističke Nemačke i fašističke Italije i one koji su hteli saradnju sa njima, naročito sada posle izgubljenog rata. Polarizacija se više produbljivala, tako da su pristalice ustanka postajali sve brojniji.

Ovakvo stanje je bilo, uglavnom, u svim logorima u Nemačkoj. U logoru Oflag-VI C u Osnabriku, kako je vreme odmicalo, došlo je do trenutka da se organizovano povede kampanja u korist pristalica NOP. Komunisti logora, koji su se prvi organizovali, shvatili su da treba da se stave na čelo ove borbe, te je njihovom inicijativom počelo formiranje raznih udruženja, kao najpogodnije forme za ovaj rad u logoru.

Tako su osnovana udruženja po profesijama kod rezervnih oficira i podoficira, dok su se aktivni oficiri i podoficiri udruživali po klasama školovanja u Vojnoj akademiji i podoficirskim školama. Teškom mukom su dobivena odobrenja od logorskih vlasti za osnivanje ovih udruženja, ali su logorske vlasti bile prinuđene da to dozvole zbog Ženevske konvencije o ratnim zarobljenicima iz 1929.

Aktivnost u ovim udruženjima se odvijala kroz razna predavanja, kurseve i seminare, s ciljem da se ratnim zarobljenicima, prvenstveno kroz politički rad, otvori perspektiva i stvori uverenje u neophodnost podrške NOP i njegovom uspešnom završetku i pobedi, da bi po povratku u zemlju, pomogli u obnovi i izgradnji opustošene ratom zemlje.

U logoru su jedino vazduhoplovci delovali po dvema osnovama: rezervni - u svojim profesionalnim udruženjima i aktivni - u svojim klasama vojne akademije, ali i jedni i drugi su zajedno radili u Udruženju vazduhoplovaca Oflag VI C. Samo je naše udruženje za rad dobilo posebnu malu baraku, pošto smo se bavili i praktičnom delatnošću u modelarskoj sekciji. Materijal i alat za modelarsku sekciju i struču literaturu za kurseve, nabavljali smo od Nemaca, za jedino zdravu valutu u to vreme u Nemačkoj: cigarete, kafu i čokoladu iz paketa Međunarodnog crvenog krsta. Važ-

*-> Diskusija na okruglom stolu
Pilot 113. puka, sada pukovnik u penziji

no je napomenuti da je od ukupnog broja vazduhoplovaca u ovom logoru, u naše udruženje učlanjeno bilo preko 80 odsto. Svi su se vratili u oslobođenu zemlju: jedan deo dok je još rat trajao, a ostali po završetku rata.

Bitno je u ovom našem radu bilo što smo putem njega stalno jačali naše uverenje da će se NOR završiti našom potpunom pobedom i da ćemo po povratku u zemlju, stupiti u redove Titovog vazduhoplovstva.

Nemačke vlasti su krajem 1943. u logoru OFLAG VI C organizovale poseban kažnjenički logor »D« u koji su zatvorili pristalice NOP-a, koji su se do tada najviše istakli u radu po udruženjima, kao i u radu uopšte. Spiskove su sastavili rukovodioci logorskih izdajnika i saradnika nemačkih logorskih vlasti.

Sredinom decembra 1944. Nemci su skoro sve ratne zarobljenike iz logora »D« strpali, jednog jutro, u stočne vagone, stavili svakome lisice na ruke i vezali lancima za naročite alke i tako ih prebacili u logor Barkenbrige u istočnoj Pruskoj. Ovakve posebne mere prema ratnim zarobljenicima nisu do tada bile primenjivane. One su bile potvrda glasovima koji su se prenosili u logoru da će svi zarobljenici iz logora »D« biti likvidirani. Možda je to i bila namera Nemaca, ali ih je u tome sprečila velika zimska ofanziva Crvene armije. Jedinice maršala Rokosovskog su se veoma brzo približavale našem logoru Barkenbrige, te su Nemci na brzinu evakuisali logor. Nastala je grotksna situacija da se na istom putu i istom pravcu povlače brojne izbeglice Nemaca iz njihovih istočnih krajeva i ratni zarobljenici. Razlika među njima je bila u tome što su se ratni zarobljenici povlačili pod silom nemačkog oružja, a nemačke izbeglice dobrovoljno.

Posle prvog dana marša smestili su nas u jedan veliki logor u kome su bili Poljaci, koji su dan ranije evakuisani na zapad. Logorsko rukovodstvo ratnih zarobljenika donelo je tada odluku da ostanemo u ovom logoru i tu dočekamo jedinice Crvene armije, čiji su se topovi već čuli iz daljine. Sutradan nismo izašli u stroj za nastavak marša, pa su Nemci preduzeli pravu hajku koja je trajala do podne. S obzirom da je logor bio vrlo veliki, te omogućavano da se krijemo po barakama jednom velikom broju zarobljenika uspelo je da se prikrije i ostane.

Kada je svanulo jutro, bili smo slobodni, posle skoro 4 godine ropstva i svakojakih poniženja koja smo doživljavali.

Nas oslobođenih vazduhoplovaca bilo je oko 20 - pilota, tehničara i raznih stručnih službi. Sa osećanjem slobode navirale su želje da se naša maštanja i naše pripreme u Udruženju vazduhoplovaca pretvore u stvarnost. Ali kako što pre stići u zemlju i, naravno, vinuti se u vazduh?

Sačekali smo dolazak jedne poljske jedinice, pa smo se iz logora povukli iza fronta, pod vatrom nemačke artiljerije. Odatle je organizovan naš povratak u zemlju železnicom, preko SSSR-a i Rumunije. U zemlju smo stigli 22. marta 1945.

Beograd nam je priredio nezaboravan doček: Nemanjina ulica od železničke stanice do Slavije, bila je krcata narodom, koji nas je iskreno pozdravljao, kao borce koji će svojim skromnim učešćem, doprineti oslobođenju zemlje. Na Slaviji je održan veliki miting u našu čast, posle kojeg smo otišli na odmor.

Sledećeg dana naša grupa vazduhoplovaca se javila u KRV u Zemun, odakle smo avionom odleteli na aerodrom Sombor. Primio nas je pukovnik avijacije Božo Lazarević i upoznao nas sa opštom situacijom naših

armija i njihovim dejstvima na frontovima, kao i posebno sa situacijom i dejstvima naših vazduhoplovnih jedinica. A i o našim obavezama i dužnostima kada dođemo u svoje jedinice. Gutali smo svaku njegovu reč, shvatajući da tek sada postajemo stvarno slobodni ljudi i borci, sa svim pravima i obavezama koje smo izgubili padajući u zarobljeništvo u aprilu 1941.

Dobili smo ratne rasporede po jedinicama, pa smo upućeni na preobučavanje na avione »jak-1« i »11-2«. Svi smo uspešno završili preobuku, došli u svoje jedinice na ratne aerodrome. Izvršavali smo brojne zadatke u završnim operacijama za konačno oslobođenje zemlje, doživeli veliki Dan pobeđe, o kojem smo tako mnogo mislili i maštali u dugim danima i još dužim noćima ratnih zarobljenika.

*Četrdeset druga
vazduhoplovna
jurišna divizija*

Nastala iz 422. vazduhoplovne divizije 1948.

422. vazduhoplovna divizija 1948.

Komandant divizije – pukovnik Jovan Jovanović

Komesar – pukovnik Jovan Jovanović

Nacelnik – pukovnik Jovan Jovanović

Šef štaba – pukovnik Jovan Jovanović

Inženjer paketa – pukovnik Jovan Jovanović

Komandant bataljona – pukovnik Jovan Jovanović

Popovica – pukovnik Jovan Jovanović

Popovica – pukovnik Jovan Jovanović

Popovica – pukovnik Jovan Jovanović

Komandant bataljona – pukovnik Jovan Jovanović

Šef štaba – pukovnik Jovan Jovanović

Starši vojnici – pukovnik Jovan Jovanović

Vojnici – pukovnik Jovan Jovanović

422. vazduhoplovna divizija 1948.

Komandant – pukovnik Jovan Jovanović

Komesar – pukovnik Jovan Jovanović

Nacelnik štaba – pukovnik Jovan Jovanović

Šef štaba – pukovnik Jovan Jovanović

Inženjer paketa – pukovnik Jovan Jovanović

*Komandni sastav 42. vazduhoplovne
jurišne divizije*

KOMANDA DIVIZIJE

*Komandant - pukovnik Jevrem Bjelica
Komesar - major Enver Ćemalović
Načelnik štaba - major Stevan Stevanović*

421. VAZDUHOPLOVNI JURIŠNI PUK

*Komandant - major Dušan Božović
Komesar - poručnik Vinko Sever
Načelnik štaba - kapetan Ivan Stojaković
Šturman puka - kapetan Božo Iličić
Inženjer puka - poručnik Milan Cvetković*

KOMANDIRI ESKADRILA

*Potporučnik Jerolin Gregov
Potporučnik Ivan Koroša
Potporučnik Jovan Utornik*

KOMESARI ESKADRILA

*Borac Rade Jovanović
Stariji vodnik Velimir Bulatović
Vodnik Tomaš Damjanović*

422. VAZDUHOPLOVNI JURIŠNI PUK

*Komandant - kapetan Krsta Lakičević
Komesar - kapetan Petar Ražnjatović
Načelnik štaba - kapetan Jefto Pantić
Šturman puka - potporučnik Viktor Tabaković
Inženjer puka - Bogdan Kuzmanović*

305

KOMANDIRI ESKADRILA

Trifun Amidžić
Đorđe Gvozdrenović
Stevan Smolić

KOMESARI ESKADRILA

Jerko Belamarić
Bratislav Ilić
Konstantin Grija

423. VAZDUHOPLOVNI JURIŠNI PUK

Komandant - major Milan Mainarle
Komesar - kapetan Zlatko Frid
Načelnik štaba - kapetan Vladimir Davidović
Šturman puka - vodnik Trpko Manolovski
Inženjer puka - poručnik inž. Paja Pandurović

KOMANDIRI ESKADRILA

Vodnik Dušan Vujin
Potporučnik Luka Popov
Poručnik Ivan Kavić

KOMESARI ESKADRILA

Poručnik Stjepan Nikolić
Poručnik Milivoje Jašić

421. vazduhoplovni jurišni puk u ratu⁰

General-potpukovnik Vojislav Mikić

U sovjetskom 165. jurišnom puku, naoružanom avionima «11-2», prikupljalo se ljudstvo za štab i jedinice našeg 421. jurišnog puka² već krajem novembra i početkom 1944, na aerodromu Krnješevci. Ubrzo ovaj puk prelazi na aerodrom Lačarak (kod Sremske Mitrovice), na kome su organizovani kursevi po specijalnostima tehničke službe i kurs za vazdušne strelce. Dvadesetog decembra je saopštena naredba o formiranju i nazivu jedinice, pa se ovaj dan slavi kao Dan puka.

U to vreme popunjen je štab puka, sem komandanta,³ koji se nalazio u »učebnom centru«. Ostalo ljudstvo je bilo raspoređeno po kursevima prema specijalnostima, gde je težište angažovano na teorijskoj nastavi, uz povremeni rad na avionima.

Dvadeset i drugog decembra formirana je partijska ćelija puka, koja je tada brojala pet članova, i dva aktiva SKOJ-a, jedan na kursu vazdušnih strelaca, a drugi za ceo tehnički sastav, sa ukupno 15 članova.

Iako je bila jaka zima, bili su stvoreni povoljni uslovi za smeštaj ljudstva i rad kurseva, tako da su se oni odvijali bez problema. Tehnički sastav je smešten u seoskoj školi, a strelci i osoblje iz štaba u privatnim kućama. Ishrana je bila poverena sovjetskom bataljonu aerodromskog opsluživanja pa je bilo malo problema zbog nenaviknutosti na ukus i sastav jela sovjetske kuhinje. Međutim, i ovo je bilo brzo rešeno zahvaljujući uspostavljenoj vezi pukovske skojevske organizacije sa omladinskom organizacijom u selu. Ukusni i u dovoljnoj količini, sremski kolači su bili dobra dopuna obrocima sovjetske vojničke kuhinje.

Uz učenje na kursevima bio je razvijen intenzivan politički rad, posebno među omladincima, koji su i pored svojih patriotskih ubeđenja i simpatija za narodnooslobodilačku borbu malo znali o njoj i njenim ciljevima. Taj rad je bio omogućen povoljnim opštim uslovima života i rada u tom periodu pa je i davao vidne rezultate.

Kursevi su se već bližili kraju kada su, 16. januara 1945. godine, došli i prvi piloti u puk - komandant puka, tada kapetan Dušan Božović Duka, zamenik komandira eskadrile poručnik Rendulić Drago, zamenik komandira eskadrile Utomik Jovan i piloti Piperin Dušan i Hadžiomerović Salih. Preobuku su bili završili i potporučnici Koroša Ivan i Gregov Jerolim, koji

Prilog za knjigu »Vazduhoplovstvo u strategiji NOR«

² Pored ličnih sećanja i beležaka autora, koji je u toku rata bio u 421. jurišnom puku, korišćeni su i podaci i dokumenta objavljena u Zborniku dokumenata NOR, tom X, knj. I. i 2, kao i dokumenta Komande 42. vazduhoplovne jurišne divizije i Štaba 421. jurišnog puka, koji se čuvaju u Arhivi Vojnoistorijskog instituta.

³ Pukom su komandovali politički komesar poručnik Vinko Sever i načelnik štaba kapetan Ivan Stojković

su predviđeni za komandire eskadrila, ali su zadržani za nastavnike u »učebnom« centru. Novodošli piloti se još nisu ni upoznali sa svojim dužnostima i stanjem u jedinici a Nemci su 17. januara uspjeli da potisnu jedinicu 1. armije i zauzmu Šid, približivši se aerodromu Laćarak na oko 30 kilometara. U zaustavljanju nemačkog napada angažovane su i vazduhoplovne divizije. Zajedno sa sovjetskim posadama i naši piloti su izvršili svoje prve zadatke i doživeli »borbeno krštenje« u rejonu Šid-Tovamik, nepunih 30 - 40 kilometara udaljenom od aerodroma baziranja našeg puka. U toku prva dva dana dejstava, 17. i 18.-og januara, piloti 421. puka izvršili su 9 borbenih letova, u svojstvu pratilaca sovjetskih starešina-pilota.

Bili su to dramatični dani jer je neprijatelj došao blizu aerodroma. Nekoliko toplih zimskih dana doveli su do topljenja snega i omekšavanja tla na aerodromu, tako da nije bio pogodan za letenje. U slučaju neposredne opasnosti avioni ne bi mogli da polete i napuste aerodrom. Zbog toga je bila pripremljena krajnja varijanta da se avioni miniraju, unište, i ne padnu u ruke neprijatelju. Za taj zadatak bila je određena i manja grupa naših ljudi, članova partije i skojevaca, koja je, zajedno sa sovjetskim stručnjacima, postavljala eksploziv u avione i razvlačila kablove za električno aktiviranje. Na sreću, temperatura je opala, ponovo je došlo do smrzavanja terena i aerodrom je bio sposoban za poletanje aviona. Oni su već 18. januara počeli preletanje na aerodrom Kmješevci, a sva raspoloživa vozila su korišćena za evakuaciju rezervnih delova i ubojnog materijala. 19.-og u zoru počeo je marš našeg tehničkog sastava iz Laćarka za Kmješevce, pošto nije bilo mogućnosti za bilo kakvo prevoženje. Marševalo se usiljeno ali uz dobru organizaciju kraćih odmora i obezbeđene obroke hrane na određenim tačkama, tako da se, i pored napora, marš obavio uredno i u predviđenom vremenu. Naše ljudstvo smešteno je po privatnim kućama u selu Ugrinovci, a pripadnici sovjetskog puka u s. Kmješevci. Posle neopodnog odmora nastavljeno je sa pripremanjem za završne ispite na kursovima.

Od 26. do 28. januara obavljani su ispiti vazdušnih strelaca i tehničkog sastava po specijalnostima, na kojima su naši ljudi pokazali primene rezultate i dokazali da mogu samostalno da rade na osnovnom održavanju i pripremi vazduhoplovnog materijala. To je bio i dokaz odgovornosti i želje da se što pre primi materijal i samostalno dejstvuje protiv neprijatelja.

Naših pet pilota izvršili su od 17. do 31. januara svega 13 borbenih zadataka. Prema podacima sovjetskih pilota, vođa grupa na zadacima u kojima su učestvovali i naši piloti, u tom vremenu je uništeno 5 tenkova, 22 automobila, 4 oruđa poljske artiljerije i 9 kola i izazvano 5 požara.

Poslednjeg dana januara izvršena je i podela ljudstva po eskadrilama. Zaokružena je potpuna organizacija jedinice da bi se ljudstvo moglo uvežbavati u okvirima nižih organizacijskih jedinica i celina uz preciziranje obaveze i odgovornosti. U skladu sa novim rasporedom ljudi izvršena je i manja reorganizacija organizacije SKOJ-a, čiji aktivni su formirani po eskadrilama. Partijska ćelija ostala je i dalje jedinstvena zbog malog broja članova KPJ.

Početkom februara ponovo je odjužilo, pa je aerodrom Kmješevci postao nepogodan za upotrebu. Poletalo se sa dosta teškoća sa omekšalog raskvašenog terena. Letenje je ograničeno na najnužniju meru i najsposobnije pilote. Zbog toga je 9. februara izvršeno prebaziranje puka na novi aerodrom - Zemun, sa kojega su intenzivirani letovi u cilju vazduhoplovne

podrške jedinica 2. armije u rejonima Zvomik i Bjeljina-Brčko. Između 9.

i 11. februara došlo je u puk još pet pilota osposobljenih za letenje, tako da je do 19. februara izvršeno 80 borbenih zadataka. Raslo je i borbeno iskustvo naših pilota, tako da je 18. februara prvi put poletela na zadatak grupa sastavljena isključivo od naših pilota. Bio je to par Rendulić-Piperin. Inače, tog dana su naši piloti izvršili 18 borbenih zadataka.

Sutradan smo doživeli i prvi gubitak aviona, na sreću bez žrtava i povreda posade. Na zadatku u rejonu Bjeljina-Janja oštećen je pogotkom PA artiljerije avion kapetana Franca Pivke, koji je uspeo da preleti Drinu i izvrši prinudno sletanje u Mačvi, ali je pritom avion teško oštećen te je ras-hodovan.

Do kraja meseca došlo je u puk još 8 pilota, pa se njihovo brojno stanje popelo na 18.

U februaru su naši piloti izvršili ukupno 86 borbenih zadataka. Izuzev 6 letova koji su početkom meseca izvršeni u rejonu Šid-Tovamik, svi ostali su izvršeni na zadacima podrške jedinica 2. armije u rejonima Zvomik, Bjeljina-Janja i Brčko. Zajedno sa 14 zadataka izvršenih u januaru, ispunjeno je prvih 100 borbenih zadataka naših pilota. U tom periodu su se posebno istakli dobrim letenjem, uspešnim izvršavanjem i brojem izvršenih zadataka piloti Jovan Utomik sa 17 borbenih zadataka, Dušan Piperin i Drago Rendulić sa po 13, Salih Hadžiomerović sa 11, a Ivan Koroša i Jerolim Gregov, iako su bili nastavnici u »učebnom« centru izvršili su 7, odnosno 5 borbenih zadataka.

Od 20. februara do 10. marta naši letaći nisu učestvovali na borbenim zadacima. Iz raspoloživih arhivskih izvora ne vidi se zbog čega je učinjen taj prekid. To vreme je iskorišćeno za teorijsku nastavu i analizu dotadašnjih borbenih iskustava. Tehnički sastav je intenzivno radio na materijalu kako bi stekao i neophodno iskustvo posle završenih kurseva. Pritom je pokazao da brzo osvaja i neophodna praktična znanja, tako da su se sovjetski instruktori sve više oslanjali na rad svojih kolega Jugoslovena i sa punim poverenjem im prepuštali pripremu aviona za trenažno letenje i borbene zadatke. Ali, valja napomenuti da je u našem tehničkom sastavu bilo nekoliko predratnih vazduhoplovnih mehaničara, sa bogatim iskustvom i na modernijim avionima, koji su i u očima naših ljudi i kod sovjetskih stručnjaka uživali ugled. Oni su mnogo pomagali našim omladin-cima da uspešno osvoje potrebna znanja u održavanju materijala.

Početkom marta 1945. Nemci su počeli pripreme za veliku ofanzivu između Drave i Blatnog jezera, sa ciljem da razbiju sovjetske snage u tom rejonu i ponovo uspostave odbrambenu liniju na Dunavu. Uz potrebne mere maskiranja uspeli su da prikupe jače snage na južnoj obali Drave u rejonima D. Miholjac i Valpovo, sa kojima su 10. aprila izvršili forsiranje Drave i uspostavili mostobrane. 11. aprila počela su dejstva puka radi podrške jedinica naše 3. armije, koja je branila levu, severnu obalu reke. Zbog povoljnijih uslova za dejstva puk je istog dana prebaziran na aerodrom Nadalj. Sutradan, 12. aprila, naše posade izvršile su 11 borbenih zadataka. Toga dana kod Valpova je pogoden avion pilota Nikole Jovića, sa kojim je leteo strelac Milan Peković. Umesto šest aviona koji su pošli na zadatak, na aerodrom se vratilo samo pet aviona. Niko od članova posade ovih aviona nije primetio kako i gde je nestao avion sa Jovićem i Pekovićem. Toga dana u operativnom izveštaju komande puka je navedeno:

»... Jedan naš avion nije se vratio sa zadatka. Posada je izgubljena. Pilot vodnik Jović Nikola, strelac borac Peković Milan«...⁴¹

Jović i Peković su bili omiljeni drugovi i nikako nismo mogli da se pomirimo sa mišlju da smo ih izgubili. Stalno smo čekali da se pojave nad aerodromom, iako je već odavno bilo prošlo vreme mogućeg ostajanja u vazduhu. Čak i uveče, po padu mraka, kada se čuo zvuk motora nekog aviona, bacali smo signalne rakete nadajući se da su to možda oni, da su negde prinudno sleteli, otklonili eventualno oštećenje pa ponovo poleteli i sada dolaze na svoj aerodrom... Teško smo se mirili da ih više nema među nama, ali su dani prolazili i svi smo polako napuštali nadu da ćemo ih opet videti.

Dejstva su nastavljena isključivo u rejonima mostobrana kod D. Mihojca i Valpova, gde su jedinice 3. armije mrvile nemački mostobran. Zbog efikasnijeg sasređivanja snaga deo puka je prešao 16. marta na aerodrom Bački Brestovac, gde su prebazirali i delovi drugih pukova, te je stvorena snažna operativna grupa, koja je isključivo angažovana u dejstvima za likvidiranje pomenuta dva mostobrana. Veći deo ljudstva puka i dalje je ostao na aerodromu Nadalj.

19. marta posle ručka stajali smo ispred menze koja se nalazila u seoskoj kafani. Bio je lep dan, sijalo je sunce i mi smo se prijatno osećali pod njegovim toplim zracima. Iz daljine je putem dolazio džip. Nismo na njega obraćali pažnju i tek kad je stao ispred nas svi smo bili šokirani. Sa džipa su, smejući se, silazili naši »Koke« i »Žabac«, kako smo zvali Jovića i Pekovića. Odjednom je provalio val radosti kod svih nas što su već oplakani drugovi opet sa nama. Grlili smo ih i opipavali, kao da smo želeli da se uverimo da su to zaista oni, da nije nekakav san koji će proći, iza kojeg će opet ostati tuga. Ali, to su zaista bili oni, živi i zdravi, nasmejani i radosni kao i mi. I u toj vedroj atmosferi ponovnog sastanka Koke se odjednom uozbilji, zauze nekakvu nadmenu pozu, diže jednu ruku u vis i počeo da nas utišava: »Stanite bre, kako vi to razgovarate sa herojima? Zar se tako poštuju junaci?« Zbuni nas to i mi počesmo da se čudimo, ne znajući šta mu je to odjednom udarilo u glavu. On tada izvuče iz džepa list papira i počeo da čita:

»Drug Nikola je herojski položio svoj život na bojnopolju, boreći se za slobodu svog napaćenog naroda. Izveštavamo porodicu o njegovoj smrti i ujedno je umoljavamo da mnogo ne tuguje, jer je on junački poginuo« ...

Nama laknu jer smo znali da je to samo jedna od mnogih šala koje je Koke svakog dana izvodio. I onda počeo priča o tome šta se desilo 12. marta.

Jović i Peković pošli su na zadatak bombardovanja pontonskog mosta na Dravi u blizini Valpova kao četvrti pratilac u grupi. Vreme je bilo promenljivo, oblaci razbijeni ali sa niskom donjom bazom. Let do rejona dejstva izvršen je normalno, letelo se iznad oblaka ali uz mogućnost orijentacije kroz mnoge veće »rupe« u njima. To je pomoglo da grupa bude kasno otkrivena od nemačke PA odbrane, tako da je njeno dejstvo počelo kada su avioni već počeli obrušavanje prema mostu. Međutim, vatra je bila jaka, što je govorilo da su za odbranu mosta angažovane veće snage. Prilikom vađenja iz prvog napada avion je pogođen, ali je motor normalno radio, a avion je »slušao« komande pa je Jović pošao i u drugi napad. I

opet je osetio udar, a zatim primetio poveću rupu na desnom krilu u blizini zakrilca. Kako je avion i dalje normalno reagovao na komande, pilot je pošao i u treći napad, sada na bateriju »flakova«. U izvlačenju iz trećeg napada oko aviona zagrmje niz eksplozija, oseti se udar i skretanje u levo, a zatim i prelazak u poniranje. Uz velike napore Jović je ispravio nagib i poniranje i odmah uzeo kurs prema liniji fronta da bi se domogao slobodne teritorije. Povremeno proleće kroz oblake, bori se da održi avion u horizontalnom položaju, ali motor počinje da prekida i sve slabije vuče. Odlučuje se na prinudno sletanje, bira pravac sa najmanje prepreka i ponire više zbog gubitka snage nego po volji pilota. Neposredno iznad zemlje Jović povlači palicu, avion posluša, zapara zemlju i naglo se zaustavi, lako je prilikom zaustavljanja udario glavom u tablu sa instrumentima, Jović je brzo napustio avion, kao i Peković koji nije bio povređen. Skoro u istom trenutku začuše rafal i u daljini ugledaše grupu Nemaca. Bez ikakvog odgovora naši drugovi poleteše prema obližnjoj šumi. Šiprag je bio gust i dosta teško su se probijali kroz njega. Ali, izgleda da je to plašilo Nemce, pa nisu smeli da nastave poturu. Tako su Jović i Peković nastavili put ka istoku, odakle se čula kanonada. Išli su i noću sve dok se, pred zoru, nisu zaustavili da malo odspavaju. Za to im je dobro došla kupa kukuruzovine u koju su se zavukli i odspavali nekoliko sati. Međutim, počela je da se javlja i glad. U jednom napuštenom salašu našli su dva klipa kukuruza, što im je bio prvi obrok posle 24 sata. Približavanje frontu se nastavilo celog dana, uz izbegavanje sela i puteva. Uveče su naišli na jednu kolibu u šumi, u kojoj su prenoćili. Trećeg dana oko podne izbili su na šumsku prugu, i uspeli da se orijentišu - pruga je vodila ka stanici Stara Spačva. Produžili su kretanje i predveče naišli na salaš. Prenoćili su u blizini i tek ujutro ustanovili da na salašu nema nikoga. Ušli su u kuću da potraže nešto za jelo. Dok su pregledali unutrašnjost kuće, primetili su da se približava čovek sa puškom, a kada je ušao u kuću iznenadili su ga i razoružali. Međutim, brzo su se sporazumeli. Bio je to pozadinski radnik Marko Župan, koji je tragao za njima, jer su pozadinski radnici obavešteni o obaranju aviona i dobili zadatak da utvrde šta je sa posadom i da im pruže pomoć ako su živi. Župan je imao nešto hrane u torbi pa su se i naši drugovi slatko najeli, prvi put posle nekoliko dana hodanja. Posle toga više nije bilo teškoća. Kanalima i vezama naših pozadinaca išli su sigurno ka slobodnoj teritoriji, na koju su došli preko Bosutskih šuma. Šestog dana, 18. marta već su bili u štabu 1. armije a sutradan u štabu 42. vazduhoplovne divizije, gde su im dali telegrame koji su bili pripremljeni za slanje njihovim porodicama, sa obaveštenjem o njihovoj »herojskoj pogibiji«. Za uspomenu!

Intenzivna dejstva po mostobranima kod Valpova i Donjeg Miholjca nastavljena su sve do 21. marta, kada su mostobranci konačno likvidirani. Naše posade izvršile su za devet dana, koliko se letelo, 48 borbenih zadataka. U njima je bilo mnogo pogodenih aviona, ali su svi uspeli da se vrate na svoj aerodrom, izuzev Jovićeve posade. Međutim, bio je oboren i sovjetski pilot stariji lajtnant Pavlov, čiji avion je dobio direktan pogodak i raspao se u vazduhu. On je bio cenjen i kao dobar pilot, koji je vodio na zadatke mnoge naše pilote, i kao dobar drug i čovek. Zbog toga su naši piloti iskreno žalili za njim.

Dvadeset i šestog i 27. marta izvršeno je prebaziranje puka sa aerodroma Nadalj i Bački Brestovac na aerodrom Sombor. Posle Zemuna, puk

je ponovo došao na pravi, izgrađen aerodrom, koji je imao betonsku poletno-sletnu stazu, nove kasarne i druge objekte. Od 28. do 31. marta vršeno je uređenje aerodroma i prostorija, tako da je obezbeđen vrlo udoban smeštaj. Sa novodošlim pilotima vršeno je i letenje za obuku i proveru njihove osposobljenosti za borbene zadatke. Naše posade nisu bile upućivane na borbene letove sve do 5 aprila, kada su počela dejstva u okviru priprema za proboj sremskog fronta i završnu ofanzivu naše Armije. U periodu od 5. do 11. aprila izvršen je svega 31 borbeni zadatak, od čega 20 pred frontom 1. armije i 4 pred frontom 3. armije.

U tom periodu puk je izgubio dva aviona u udesu na aerodromu Sombor, ali srećom bez žrtava i težih povreda 8. marta prilikom sletanja po povratku sa borbenog zadatka, jedan pilot je zbog nepažnje izazvane zamorom sletao u suprotnom pravcu i nije primetio signalne rakete, niti čuo komande date putem radija, jer je istovremeno sletao drugi avion. Na pisti je došlo do sudara krilima, tako da su oba aviona teško oštećena, a od članova posada samo je pilot, krivac za udes, lakše povređen.

Devetog aprila su u komandu puka stigla dva izuzetno značajna naređenja: jedno, za prijem celokupnog materijala sovjetskog 165. gardijskog jurišnog puka i njegovo preuzimanje u naoružanje našeg 421. puka, i drugo - za otpočinjanje pripreme za dejstva u podršci proboja sremskog fronta.

Desetog aprila primljena su naređenja za dejstva u toku predstojeće ofanzive u komandi 42. vazduhoplovne divizije gde su razrađena ili aprila saopštena komandama pukova. Uz zapo vest dostavljene su i skice i oznake objekata u prvom i drugom udaru na dan 12. aprila, kada je ofanziva počinjala. 421. puk je dobio zadatak da u prvom udaru dejstvuje po ciljevima broj 14 (Ladimirevci, Bizovac, Satnica), i 15 (Marijanci, Vinogradci, Goma, Bocanjevci), a u drugom udaru po cilju broj 17 (Našice).

U toku prvog dana ofanzive 12. aprila u podršci jedinica 1. i 3. armije, izvršeno je ukupno 250 avio-poletanja, od čega je tačno po polovinu, po 125 a/p, podeljeno između jurišnika i lovaca, odnosno i jurišna i lovačka divizija su sa jednakim naprezanjem uzeli učešća u borbenim dejstvima. Naši piloti u 421. jurišnom puku ostvarili su 10 borbenih letova, koliko im je bilo planirano od strane sovjetske komande 165. jurišnog puka.

I dok je prvog dana ofanzive vreme bilo povoljno, pretežno vedro i sa odličnom vidljivošću, drugog dana, 13. aprila, naoblačilo se, sa donjom bazom oblaka od 200 - 300 metara, uz povremenu kišu i vidljivost 2-4 kilometara. Zbog toga je ukupno naprezanje jurišne avijacije toga dana svedeno na samo 43 borbena leta, od čega je na pilote 421. puka otpalo svega 3 leta. Sledećeg dana je naprezanje avijacije bilo još manje - jurišni avioni izvršili su svega 25 uspešnih borbenih letova, a naši piloti iz 421. puka nisu toga dana bili angažovani.

Po ukupnom naprezanju moglo bi se zaključivati da avijacija nije dala veći doprinos u proboju fronta i podršci nastupanja naših jedinica KoV. Međutim, činjenica je da su dejstva avijacije bila dobro planirana i sasređena na one objekte dejstva koji se nisu mogli uništiti ili neutralisati drugim borbenim sredstvima, kao i da su neposredni efekti dejstava avijacije bili zaista veoma uspešni. Time je avijacija dala značajan doprinos ofanzivi koji je, između ostalog, vidljiv i iz pohvale Vrhovnog komandanta druga

Tita od 14. aprila u kojoj se kaže: .. *„Izvanrednu pomoć trupama na zemlji pružila je naša avijacija svojim odličnim sadejstvom u toku celog trajanja operacija«*...

U narednim danima naši piloti su dejstvovali 15. i 18. aprila u rejonu Donjeg Miholjca, Valpova, Našica i u rejonu Slavonski Brod do r. Orlava. Posle 18. aprila naše jedinice KoV našle su se izvan taktičkog radijusa 421. puka, tako da on dalje nije vršio zadatke vezane za dejstva 1. i 3. armije.

U aprilu su naši piloti izvršili ukupno 50 borbenih zadataka a svi su od strane sovjetskih instruktora ocenjeni uspešnim.

U toku meseca došlo je u puk iz »učebnog« centra još 10 pilota, tako da je brojno stanje pilota krajem meseca iznosilo 35 pilota. Svi oni su provereni u letenju od naših letaćkih starešina i uvedeni u stroj za izvršavanje borbenih zadataka.

Kao što je već navedeno, nastupanjem naših jedinica KoV one su se našle izvan taktičkog radijusa aviona kojima je puk raspolagao, pa sve do 10. maja nije bilo borbenih zadataka za naše pilote. Delimično je na to uticala i nestašica benzina jer se snabdevanje sovjetske 17. vazdušne armije orijentisalo težišno na jedinice koje su podržavale sovjetske snage usmerene ka Beču. S druge strane, oduševljenje i borbeni moral boraca naših armija koje su učestvovala u završnim operacijama doprineli su da se neprijatelj brzo i uspešno razbija i bez podrške naše avijacije, pa ona i nije bila neophodna.

Međutim, početkom maja pojavile su se u rejonu pl. Jahorina - Kalinovik - Foča jače četničke snage, koje su nastojale da se probiju pod borbom ka jugu, prema Crnoj Gori, Albaniji i Grčkoj. U borbama sa njima bile su angažovane jedinice našeg 3. korpusa. Za podršku ovih jedinica bila je 8. maja upućena na aerodromu Rajlovac jedna grupa od 5 aviona IL-2 iz 421. puka, isključivo sa našim posadama i tehničkim osobljem. Ove posade su počele dejstva 10. maja, ali je istog dana u Rajlovac došlo još 10 aviona, tako da je stvorena snažnija operativna grupa, koja je sve do 15. maja dejstvovala i znatno doprinela razbijanju četničkih bandi u pomenutom rejonu. Ova grupa je 17. maja prebazirala na aerodrom Lačarak, sa kojeg je od 17. do 25. maja dejstvovala po ustaškim bandama koje su se utvrdile u rejonu Odžak-Svilaj-Prud (na ušću r. Bosne u r. Savu), na koje su, takođe, napale jedinice 3. korpusa.

U dejstvima po ostacima u toku maja meseca puk je izvršio 83 borbenih zadataka. Uslovi za dejstva avijacije bili su vrlo povoljni - neprijatelj nije imao ozbiljniju PA odbranu, naši avioni nisu bili ugroženi iz vazduha pa su posade mogle da utroše ceo borbeni komplet - do poslednjeg metka, a manevar napada mogle su da podrede zahtevima maksimalne efikasnosti, pa su i efekti dejstava bili zaista maksimalni. O tome govore i brojne zahvalnice komandi naših jedinica KoV koje su vodile borbe sa ovim bandama.

Zajedno sa pilotima 421. puka u ovim dejstvima učestvovali su i piloti mešovite eskadrole pod komandom potpukovnika Krešimira Borasa, koja je formirana početkom maja u Mostaru od zaplenjenih aviona. U svom sastavu imala je po jedan avion Caproni CA-313, Domie Do-17, Junkers JU-87 (štuka), Meseršmit Me-109, i F.P.-2. Sa ovih pet aviona ova eskadrola je od 6. do 25. maja izvršila 133 avio-poletanja i dala značajan doprinos uništenju četničkih i ustaških bandi.

Na aerodromu Lačarak naši piloti su doživeli jedno izuzetno prijatno iznenađenje. Jednoga dana pojavio se kod komandnog mosta puka jedan mali putnički »Opel«. Iz njega je izašao već ožaljeni stariji lajtnat Pavlov, koji je bio oboren kod Valpova još u martu mesecu. Iznenađenju, a zatim i radosti nije bilo kraja. Tada su naši piloti čuli i priču o tom izuzetnom događaju. Od snažne eksplozije granate većeg kalibra avion je bio razbijen, a Pavlov izbačen iz njega. On se samo sećao da je, skoro instiktivno, povukao ručicu padobrana, a zatim izgubio svest. Osvestio se kasnije na zemlji, okružen Nemcima, ranjen na nekoliko mesta, a ozbiljnije u nogu. Prebačen je u bolnicu u Zagreb, gde se lečio do povlačenja Nemaca i ustaša, koji su ga povelili sa sobom sve do Celja, gde je bio oslobođen od jedinica Jugoslovenske armije. Kada je utvrđeno ko je on, dobio je trofejni automobil »Opel« i sa njim pošao prema Beogradu. U toj priči je još bilo najlepše što Pavlov pre toga nikada nije vozio automobil, tako da se učio da vozi idući ka Beogradu i srećno stigao do Lačarka, sa kojega je i on izvršio veći broj letova, među drugove koje je toliko puta vodio na borbene zadatke. Pavlov je ostavio automobil na poklon puku, a on je prebačen avionom u Beograd. Kasnije smo svi pročitali u jednom sovjetskom listu da je, tada već kapetan Pavlov, odlikovan ordenom heroja Sovjetskog Saveza.

Deo puka koji je ostao na aerodromu Sombor prebazirao je krajem maja na svoj prvi mirnodopski aerodrom Skoplje, gde je nakon nekoliko dana stigao i deo koji je dejstvovao sa aerodroma Rajlovac i Lačarak u toku meseca maja.

Borbeni bilans 421. puka od januara do maja 1945. sadrži 281 borbeni let naših pilota i strelaca. Prema izveštajima naših i sovjetskih posada, tokom tih letova uništeno je 5 tenkova, 12 topova, 120 motornih vozila, 1 lokomotiva, 5 vagona, 186 zaprežnih kola, 8 slagališta municije i oko 1500 neprijateljskih vojnika, neutralisano 25 artiljerijskih baterija, izazvano 21 eksplozija i oko 170 požara.

Tokom tih dejstava izgubljena su dva aviona sa našim posadama, ali, na sreću, obe posade su ostale u životu i bez ozbiljnih povreda.

Ako bi se posmatralo samo naprezanje naših letaća u periodu januar - maj 1945. godine, mogla bi se dobiti pogrešna slika o angažovanju vazduhoplovnih jedinica u celini. Zbog toga valja imati u vidu da su veći deo naprezanja, o čemu ranije nije bilo reči, ostvarivali sovjetski piloti. To se vidi i iz raspoloživih podataka o naprezanju sovjetske 10. gardijske jurišne divizije u koje su uračunati i letovi naših posada. U toku januara divizija je izvršila ukupno 610 borbenih letova, u februaru 639, u martu 784, aprilu 493 i maju 167. Podeljeno po pukovima, koji su imali približno jednako naprezanje, vidi se da su pukovi imali prosečno mesečno naprezanje od oko 200 avio-poletanja na borbene zadatke, izuzev u maju iz već navedenih razloga (završetak rata, udaljenost baziranja i si.). Pritom treba imati u vidu da je u celom navedenom periodu sa avionima i sovjetskim pilotima vršena obuka naših pilota u »učebnom« centru. Na obuku se javilo preko 240 pilota i većina od njih je sa uspehom završila kurs i uključila se u borbene jedinice. Zbog toga je deo aviona bio izvučen iz pukova i upotrebljen za obuku pa nije mogao biti angažovan na borbenim zadacima, sem u izuzetnim situacijama. Najbolji od naših pilota na ovom kursu zadržani su za nastavnike letenja i zajedno sa sovjetskim pilotima osposobljavali svoje drugove. I dva komandira eskadrile iz 421. puka, potporučnici Ivan Koroša i Jerolim Gregov bili su zadržani za nastavnike,

ali su i odatle obavljali borbene letove. U puk su došli i primili dužnosti komandira eskadrila tek 4. maja, ali su u ličnom bilansu imali do kraja rata - Koroša 25, a Gregov 14 borbenih zadataka.

Naš puk je zajedno sa ostalim jedinicama Grupe vazduhoplovnih divizija, u vatri borbenih dejstava, osvajao borbenu osposobljenost i ušao u period labilnog mira kao jedinica spremna za izvršavanje borbenih zadataka. U vremenu koje je dolazilo pokazalo se da je to činjenica od velikog značaja.

Izrastanje puka u borbeno sposobnu jedinicu i zalaganje celog sastava da se što bolje osposobi za svoje vojničke zadatke pratila je intenzivna politička aktivnost u čemu su posebno mesto imali rad partijske i skojevske organizacije. U rasporedima rada iz tog vremena vidi se da su časovi političke nastave održavani vrlo često i da im je obezbeđeno odgovarajuće mesto u ukupnom borbenom osposobljavanju ljudstva puka. I partijska organizacija, iako malobrojna, ostvarivala je svoju ulogu i vrlo aktivno delovala. Iako to nije najznačajniji pokazatelj, ipak se iz broja održanih sastanaka vidi da je bila izuzetno angažovana, održavajući skoro svake nedelje po neki od tada uobičajenih sastanaka - radni ili teoretski.

Posebno aktivna je bila skojevska organizacija, što je i razumljivo jer je i puk bio sastavljen u ogromnoj većini od omladinaca, od kojih su mnogi bili u pravom smislu dečaci. Tu je bilo široko polje za uspešan politički rad i razvijanje aktivnosti organizacije SKOJ-a. Ona se omasovljavala, broj skojevaca je brzo rastao, a sa tim i mogućnost uticaja na opšte stanje jedinica. Do kraja rata u SKOJ je primljeno nekoliko desetina omladinaca, pa su se eskadrilski aktivni omasovili i postali nosioci svih aktivnosti. Pored odnosa prema zadacima, što je uvek bilo u centru pažnje, skojevci su posebno razvili snažan kulturo-prosvetni rad. U puku je, uglavnom njihovim zalaganjem, formirana jaka »diletantska grupa«, kako su se u to vreme nazivali oblici amaterskog angažovanja u pozorišnim, horskim, recitatorskim i sličnim sekcijama. Naročito je bio kvalitetan hor, sastavljen pretežno od Slovenaca iz Julijske krajine i Slovenačkog primorja, kojih je bilo mnogo u puku, zatim pozorišna ekipa koja je odskakala u odnosu na nivo u drugim sličnim jedinicama. Izdavao se i pukovski bilten sa većim brojem aktivnih saradnika, itd. Upravo u vezi sa kvalitetom ovih aktivnosti interesantan je slučaj iz Skoplja, ubrzo posle dolaska na prvi aerodrom mirnodopskog baziranja puka. U okviru proslave Ilindena, pukovska »diletantska grupa« priredila je priredbu u gradskom parku u Skoplju. Njoj su prisustvovali i najviši rukovodioci Makedonije. Posle te priredbe čuli smo od nekoliko najviših rukovodilaca ovakve ocene: »Došli smo iz poštovanja prema našoj Armiji, očekujući skroman nivo priredbe, kako to realno može ostvariti grupa amatera u jedinici. Međutim, ovo što smo videli zaista je na visokom nivou, za nas neočekivano i to nas je oduševilo. Budite sigurni da ne zaostajete za profesionalnim umetnicima«. Naravno, nama su se posebno svidеле takve pohvale jer smo ih doživeli kao iskreno priznanje za uloženi trud i u ovom pogledu.

Takve priredbe smo priređivali u mnogim mestima u toku rata, kad god je za to bilo uslova. Posebno uspešna i sa velikom posetom je bila jedna priredba u selu Turija, u Bačkoj. Selo je od pre rata raspolagalo velikom i lepom salom, što nas je prijatno iznenadilo, ali nam je i omogućilo da održimo kvalitetan program. Ovakve priredbe smo davali i u drugim brojnim selima, iako su često uslovi bili vrlo skromni. Međutim, omladina

nas je uvek primala sa mnogo zadovoljstva i nikada nije bila preoštara kritičar našeg kvaliteta.

Saradnja sa omladinom bila je vrlo razvijena u svim mestima gde je puk bazirao, a katkad i šire, i sa omladinom u okolnim selima. Odmah po dolasku na novi aerodrom uspostavljali su se kontakti sa omladinskim rukovodstvom u selu ili gradu i odmah dogovorili oblici i sadržaji saradnje. Ona je posebno bila razvijena u Somboru, gde je puk relativno dugo bazirao i dočekao kraj rata, odnosno kapitulaciju Nemačke. Posle uspešnog učešća u defileu u gradu prilikom proslave Prvog maja, posebno radosno je slavljen završetak rata, iako nam se deo puka tada još uvek angažovao u borbenim dejstvima protiv ostataka četničkih i ustaških bandi. Na velikom mitingu u gradu bile su i naše jedinice, pomešane sa razdraganom omladinom i građanima. Slavlje je posebno uveličano uveče kada su naši drugovi ispalili na stotine raznobojnih signalnih raketa i time priredili veliki vatromet.

Skojevska organizacija je zaista bila značajan faktor moralno-političke snage i jedinstva u puku. Ona je to mogla i zbog svoje brojnosti ali i svega onoga što je tada krasilo skojevce - elan, zalaganja, drugarstva, odnosa prema svim pripadnicima jedinice, uspešnog uticaja na ostale ljude, jer su zaista prednjačili primerom. Otuda je bilo sasvim prirodno da se i partijska organizacija brojno jačala pre svega iz redova skojevskih aktivista koji su se stalno potvrđivali i ličnim kvalitetima i rezultatima svoga delovanja.

Kao i ostale jedinice našeg mladog vazduhoplovstva u periodu stvaranja, i 421. jurišni puk je prošao u kratkom vremenu veliki put izrastanja u dobro osposobljenu borbenu jedinicu visokog moralno-političkog stanja, spreman za izvršenje svojih namenskih zadataka. Mnoge okolnosti su uticale da se taj put pređe za samo nekoliko meseci, ali je među njima, svakako, najznačajnija ono veliko poverenje u druga Tita i Partiju koji su nadahnuli naše ljude na velike podvige. I izrastanje ovog, kao i drugih pukova našeg vazduhoplovstva, bilo je zaista veliki podvig.

Plamen se video nadaleko⁰

Ljubinko Sibinović²¹

11. februar 1945.

Prvi moj borbeni let sa jurišnim »šstormovikom«. Iako sam tek petnaest dana u puku, leteo sam pre mnogih strelaca koji su ovde daleko duže vremena. Zadatak: Zvornik, u Bosni, gde posle našeg napada, treba da jurišaju pešadijske jedinice. Na samom cilju dočekala nas je jaka neprijateljska artiljerija. I pored moje prisebnosti nisam mogao mnogo da vidim, od onoga što smo tukli. Verovatno i zbog toga što je i drug pilot danas prvi put leteo na borbeni zadatak.

16. februar 1945.

Interesantno, danas sam tako dobro video, da je to bilo iznenađujuće. Imao sam zadatak da mitraljiram selo i most, ako neko bude na njemu, jer nam je glavni cilj bio da ga srušimo. I tako je stvarno bilo, komandir Jovan Utomik, moj pilot, dobro je pikirao i nišanio, razbivši most. Artiljerije uopšte nije bilo, samo mitraljezi. Cilj: Brčko i predgrađe.

13. mart 1945.

Do sada smo se nalazili u Zemunu, odakle nismo leteli na borbene zadatke. Sada smo došli u Bačku - selo Nadalj.

Danas sam leteo sa pilotom Dunjkom. Grupu je vodio kapetan Iličić, a na zadatak su išli samo naši piloti, ali kako je bila veoma gusta magla i slaba vidljivost, posle 40 minuta vratili smo se u 13 časova. Cilj je bio D. Miholjac.

16. mart 1945.

U samom Nadalju bilo je lepo, skoro odlično, ali nemamo sreće da ostanemo, možda je i bolje ovako. Izabran sam sa 10 pilota i strelaca da učestvujem u velikoj ofanzivi, koju će naša komanda da izvede. Komandir me je izabrao za njegovog stalnog strelca. Juče smo svi došli u Bački Brestovac. Skoro prepolovljeno moderno selo u kome su bile Švabe.

Došli su i iz drugog puka 10 najboljih (pilota i strelaca) da zajedno učestvujemo. Leteo sam na mašini 33, bilo je strašno »vruće« tj. jaka protivuavionska artiljerija, pa su se neki naši avioni probušeni vratili. Cilj: Donji Miholjac.

■> Prilog za knjigu »Vazduhoplovstvo u strategiji NOR«
Mladi vodnik, vazdušni strelac, komandir strelaca 3. eskadrile 421. jurišnog puka

17. mart 1945.

Radujem se, biće dosta letova odavde. Ko zna da li će se ostati živ?!. Do sada smo imali dosta dobre rezultate u uništavanju. Ovamo gde dejstvujemo Nemci hoće da naprave mostobran preko Drave, da bi prešli na našu stranu i da se spoje sa svojim trupama oko Blatnog jezera i Budimpešte.

Leteo sam na D. Miholjac, koji je dosta daleko. Prate nas stalno naši lovci; na svaka dva jurišna dolazi jedan lovac. Pilot je bio Utomik.

18. mart 1945.

Još uvek je neprijateljska artiljerija veoma jaka. Nije nam se vratio ruski komandir treće eskadrile, drug Pavlov, sovjetski heroj. Dobio je direktan pogodak u bombe koje su eksplodirale. Leteo sam na mašini 6. Veoma sam se loše proveo, jer mi se iza prvog pikiranja otkinulo sedište i morao sam da stojim. Pojavljuju se neprijateljski avioni. Video sam ih i ja nedaleko. Kod D. Miholjca su uništeni Nemci, prelazimo na drugi cilj.

21. marta 1945

Prešli smo na drugi cilj. Nemci su napravili mostobran sada u Valpovu, a njihova artiljerija čini mi se da je jača nego kod Donjeg Miholjca. Danas se nije vratio sa leta komandant 423 puka. Leteo je u našoj grupi.

Posle podne istog dana, leteo sam po drugi put sa Dunjkom. Izvanredno.

22. mart 1945.

Danas je zadnji let. Uništili smo mostobran. Nemamo više posla. Nadalje čekamo, ako se nešto pojavi.

Cilj Valpovo.

B. Brestovac je veliko i moderno selo. Igrali smo fudbal. 27. marta premeštaj za Sombor - celog našeg puka.

5. april 1945.

Opet jedna kraća pauza, dok ne preletimo u Sombor. Danas odmah letim sa komandrom Utomikom na mašini 36. Imali smo zadatak: uništavanje grupe Nemaca kod sela Vrbanje. 3 naleta sa 4 pikea. Teške artiljerije nije bilo, ali ipak su se drugovi vraćali sa probušenim (oštećenim) mašinama.

Cilj - selo Vrbanje u Bosni.

6. april 1945.

Opet isti cilj, samo ne selo, već pruga i stanica. I ja sam pucao iz mitraljeza na objekte. Svi letovi do sada trajali su od 70 do 90 minuta najviše. Kao i prethodnog dana, tako ni sada nije bilo artiljerije.

Cilj - selo Vrbanje (Bosna)

8. april 1945.

Napadamo u sporazumu sa našom pešadijom, koja nam baca rakete sa zemlje, pokazujući neprijatelja, koji odstupa. Naši napreduju. Kada smo se vraćali pri ateriranju dva naša aviona su se sudarila na pisti. Obe mašine su uništene stoposto?!?.

Cilj: Našice.

10. april 1945.

Danas sam leteo na isto mesto gde i pre dva meseca - Brčko. Naši su bili u Brčkom, a Nemci u Gunji. Mi smo ih napadali tri puta sa 12 pikea i zapalili smo celo selo i okolinu. Plamen se video nadaleko. Jedan neprijateljski lovac se pojavio kada smo bili u povratku. Blagovremeno sam ga primetio i javio drugovima sa drugih mašina. Neko vreme nas je pratio, a zatim napustio.

12. april 1945.

Kako pilotu Dunjku nije došao strelac, leteo sam sa njim na jedno selo blizu Valpova. Napadali smo ga tri puta. Leteli smo na mašini 33. Protivavionska artiljerija se skoro ne pojavljuje. Naši gone Nemce, a ovi beže.

13. april 1945.

Ustali smo rano i čim je svanulo krenuo sam sa komandrom i dva Rusa na specijalni zadatak. Bilo je malo magle. Postojala je opasnost od neprijateljskih aviona. Obratio sam veliku pažnju. Bilo je naporno. Vodio nas je komandir 3. sovjetske eskadrole, drug Lizunov. Leteli smo u »slobodni let« krećući se levo - desno i gde god smo neprijatelja našli - uništavali smo ih. Tada sam leteo najdublje u neprijateljskoj pozadini na mašini 24.

Druga polovina aprila 1945.

Dolaze novi mladi piloti i njima se obraća pažnja. Lete na školskim mašinama. Tako u školskim krugovima i mi strelci letimo sa njima. Bolevinskih zadataka skoro da nema, jedino su Rusi obavili 2-3 specijalna zadatka. Sve govori da je skoro rat svršen. Naša pešadija napreduje i ne nailazi na neki jači otpor neprijatelja, te zato ni mi ne treba da dejstvujemo sa avionima.

6. maj 1945.

Došlo je najhitnije naređenje da se odaberu najbolji piloti i strelci za specijalne zadatke. Izabrali su komandira i mene. Posle nekoliko sati odlaganja, ipak se otputovalo u pravcu Sarajeva. U toku toga čekanja, ja sam određen za Zemun, da obavim određeni zadatak.

8. maj 1945.

Tri pilota i strelca, među njima i ja, određeni smo zaspecijalne zadatke. 24 časa se nismo odvajali od aviona.

16. maj 1945.

Kraj rata. Mislím da imam najviše bojnih zadataka od svih drugova strelaca (u celom puku ih je 45). Čekamo svaki dan naredbu dakrenemo iz Sombora, ne znamo da li za Zagreb ili Skoplje.

Iz dnevnika vazdušnog strelca"

Voja Čolanović²¹

22. januara 1945. Krnjiševci

S koro čitav mesec proveli smo u Laćarku. Od jutra do mraka učili smo, predveče odlazili na seosku igranku u omladinski dom. Život je postao stereotipan, kao hrana u ruskoj menzi. Izuzev izlaženja na rampu, ništa nije pomučivalo mirni tok našeg života.

Sedamnaestog januara pre podne imali smo probno letenje nad Laćarkom. U »dvojci« smo leteli, kao strelci, Iva Pandurov i ja. Odlepio sam se od zemlje sa osećanjem kao da sam se rodio u vazduhu. Za mnom su bežali aparati, mehaničari, kamioni sa materijalom, zemunice. Laćarački krovovi su se ljuljali pod mnom. Ispeli smo se krugom na visinu. Na stotinak metara od mene leteo je »iljušin« sa Ivom. Javljali smo se svaki čas jedan drugom rukom. Dole su tekli mrki, ili snežnobeli pravougaonici zemljine površine, po drumovima su se videli ljudi i kola u groteskno malečkim razmerama, Sava je bila široka svega četiri metra. Na filmu i slikama bio sam stekao potpunu predstavu o dubini i perspektivi ptičjeg leta. S te strane nisam bio iznenađen. Isto tako, nisam se ni najmanje plašio pada. Žudeo sam, prosto, za što većom brzinom i visinom.

Istog dana posle ručka otišli smo na časove u školu. Odjednom je užurbano ušao uozbiljeni instruktor Saskov. Izgovorio je nekoliko imena, među njima i moje. Sa njim je bio i Lala, koji mi je šanuo: »Idemo na front«. I, zbilja, po ćutanju sa kojim smo pošli na ulicu i uskočili u kamion na glavnom šoru, dalo se zaključiti da je Lalino obaveštenje tačno. Zavejanim putem stigli smo do pomoćnog aerodroma. Iz kamiona smo iskočili, opet bez reči, i otrčali na mašine: motori su uveliko radili.

Na front se letelo u šestorki. Prošli smo kroz mitraljesku i artiljerijsku vatru. Tukli smo baterije. Nisam bio ni upola uzbuđen kao za vreme one svade sa Brajkovićem. Pri oštrom pikiranju, imao sam utisak da ću izleteti iz kabine. Kad sam se vratio, drugovi su me opkolili, treskajući me od zadovoljstva u pleća: morao sam im detaljno opisati svoj prvi bojni let. Činjenica je, međutim, da sam se veoma loše snalazio u vazduhu, da nisam znao ni kad smo stigli na front, ni šta znače oblačići crnog dima što su se javljali oko našeg aparata. Ali, tada to nije bilo važno. Bilo je važno »probiti led«.

Sutradan sam već po drugi put leteo na front, sa komandrom eskadrile. Silno je leteo i tukao baterije iz svih oružja. Protivavionska artiljerija

¹ Prilog za knjigu »Vazduhoplovstvo u strategiji NOR-a«

²¹ Vazdušni strelac 421. jurišnog puka

nije imala vremena da kaže ni »a«. Za večerom, istog dana, komandir me je pred svima poljubio. Polaskalo mi je, što da krijem.

Kod prvog leta morao sam se sâm sebi nasmejati. Zakašljao sam se i stavio ruku pred usta. Ta higijenska predostrožnost na kakvih hiljadu metara visine delovala je u najmanju ruku smešno.

4. februara 1945. Ugrinovci

Pre jedno nedelju dana, štab je rešio da se strelci, bazirani po privatnim stanovima u Kmjiševcima, presele u selo s druge strane aerodroma, gde su već stanovali motoristi, mehaničari, oružari i radisti. Preko MNOO Ugrinovaca, dobili smo raspored za smeštaj po kućama. Paja i Pera doveli su me jednoj sirotoj udovici na bazu. Muža su joj ubili fašisti o Đurdevudne, kao partizana, za vreme blokade sela.

Dobio sam nekoliko zaduženja, te sam pun posla. Određen sam za komandira strelaca naše, prve eskadrile, za urednika eskadrilskih zidnih novina, spremača recitacija za priredbe. Želeo bih da se posvetim izučavanju aktuelne političke literature, ali nemam slobodnog vremena.

Prvog februara imao sam svoj treći bojni let. Opet u šinjelu, i sa padobranom, čije su mi neregulisane naramenice u toku celog léta spadale na laktove. Divno bih se proveo da mi je zatrebalo da iskačem! Leteo sam sa komandrom pilotem Rendulićem. Njemu je trideset i devet godina, koža na licu kao u gumene dečje lopte sa koje je pootpadao lak. Čuo sam da je strasan lovac, uza se uvek ima lovačkog kera. Išli smo u dvojci na avionu broj 11. (Jsput su mi na vetru poigravale brile. Spirale vazduha vršljale su po kabini i u najkritičnijim trenucima, nad samim ciljem (Lipovac, iza Sida), čupale iz utikača kabla kojim je šlemofon bio vezan za SPU-uređaj. Posle sam se rešio svega. Digao sam brile na teme, skinuo letачke rukavice i bacio ih na dno kabine, skinuo i platneno sedište, i prillegao da pucam na kolonu kamiona na periferiji napadnutog sela pošto mi je, posle pikea, pilot dao pogodan ugao. Zapalili smo tri kamiona. Ostali smo u vazduhu preko sat; pilot se, izgleda, nije baš najbolje orijentisao. Pri ateriranju, dvaput je pogrešio, te se tek treći put pravilno prizemljio. U trenutku kad su sovjetski mehaničari, na mestu iza starta, zanosili rep, naše »jedanaestice«, izbacio sam sav sadržaj iz želuca.

19. februara 1945. Zemun

Trinaestog februara »jedanaestica« je ostala na frontu. Pre podne istog dana, leteo sam baš na toj mašini. Zapamtio sam u njoj sve pojedinosti: bakelitsku dršku na UBT, skinut poklopac sa osigurača, ambulantnu kutiju, jednom reči - kabina mi je bila dobar poznanik. Posle ručka, klisnuo sam s nekolicinom u grad, otišli smo u bioskop. Dosađivali smo se naivnim engleskim filmom »Jedan naš avion nije se vratio«. Na izlasku iz bioskopa, sačekali su nas drugovi i saopštili da se »jedan naš avion nije vratio«. Bio je to aparat broj 11. Ostao je, kako kažu, negde kod Drine, ili u samoj Drini. Posada je ovog puta bila sovjetska. Rusi su uveče pili više ruma no obično, a sutradan ujutro zagrevali su dlanove tukući se po mišicama, smejali se glasno i govorili kako će se naplatiti fricevima.

12. marta 1945. Nadalj

Ovde nam se dopada. Nastanili smo se u garnizonskoj kući sa nekoliko lepih devojaka - nas jedanaestorica strelaca u sobi. Doduše, spavamo po dvojica u krevetu, ali u krevetima smo, pravim. Selo je čestito, kolonizovao ga je Arsenije Čamojević, aerodrom je ogroman, gladak kao poslužavnik i lepo zatavljen. Kad se leti - leti, u vazduhu je pravi pakao (Žabac se sa Koketom negde prinudno spustio), inače smo slobodni. Svi smo nekako naročito raspoloženi, redovno se umivamo, u prijateljstvu smo sa pilotima, na čistom vazduhu, kod šaha ili radija. Danas smo dobili serum protiv pegavca i duvan, isto tako - i sunce.

17. marta 1945. Bački Brestovac

Prekjuče smo došli ovamo (desetak pilota i isto toliko strelaca) radi bombardovanja mostobrana koji su fašisti uspeali da utvrde na levoj obali Drave između Donjeg Miholjca i Osijeka. Nekoliko dana odavde treba da se usiljeno ratuje.

Selo je celo nemačko. Sve prazne kuće i zamrla dvorišta. Po kućama se svuda nailazi na mesingane krstove, porculanske škorpionice, kolor-slike iz Biblije, molitve (na nemačkom) za rat i pobedu. Kakva pobožnost onih što su terorizali naš živalj!?

Danas je nad Valpovom oboren avion heroja Pavlova; srušio se u plamenu. Neko je iz aviona skočio padobranom i spustio se ko zna gde.

19. marta 1945. Bački Brestovac

Juče sam imao najstrašniji let u životu. Sa aerodroma smo krenuli u šestorki. U našoj partiji bila su dva lovca. Naš aparat bio je peti u formaciji, u šestom je bio Paja sa pilotom Nešićem.

Do fronta sam uživao u predelima koji su poda mnom tekli. Kod Apatina smo preekli Dunav i preko šuma i planina jezdili ka mostobranu kod Donjeg Miholjca. Nedaleko do cilja, leteli smo uz Dravu. Tu smo imali prvi nalet na baterije na levoj obali. Bacili smo dve bombe od po 100 kilograma, kao i rakete. Rendulić je besno manevrisao. Udarao sam telom čas u jednu čas u drugu stranu kabine. Osmatrao sam unaokolo; tukla je jedna krupnokalibarska »zenitka«. Šestorka se rasporedila u kružni lanac. Igrali smo kolo iznad mostobrana na kojem sam mogao da uočim uništena i spaljena sela i blokove kuća koji se puše i gore.

Drugi put smo se obrušili na bateriju pored sela. Naši topovi besprekomo su lupali. Opet manevrisanje. Na kraju me je svega probio znoj. Osećao sam nailazak mučnine. Rendulić je, na sopstvenu inicijativu, preuzeo i treći nalet na baterije. Posle napada, po izvlačenju, u neposrednoj blizini repa vidim četiri kao tuš crna glomazna dima: teška od 105 mm! Pa, još četiri dima bliže. »Alo, zenitka s repa! Zenitka s repa!«, ponavljam bespomoćno iznemoglim glasom, i držim prst na dugmetu SPU. Niko mi ništa ne odgovara. Čuje li me Rendulić uopšte. Shvatam da nas lako mogu oboriti, i hvata me panika. Onda nogom udaram u nožnu komandu što ispod mene ide u rep, i pilot odlazi u glisaž, valjda je razumeo da mu signaliziram zbog smrtno opasnosti.

A, gde su ostali, pitam se malo kasnije, pošto je Rendulić počeo da hvata visinu. Okrećem se, nigde nikoga. Paja? Njega je »krupna« sigurno skinula! Ne osećam ni žaljenje, toliko se fizički bedno osećam. Boli me i glava. Gde je Paja? Ispaljujem dve rakete. Hoću i treću, ali čaura se ne vadi iz pištolja. Sad smo negde nad Miklošem, u Mađarskoj, mogli bi da naiđu »meseršmiti«. A ja osećam kako mi se diže sva utroba, i kako mi oči hoće da iskoče iz duplji. Dvapat mi sadržina želuca dolazi do grla i u slušalicama čujem grozno grgotanje. Skidam sa vrata laringofone, koji me guše, raskopčavam kombinezon i košulju i zarivam glavu u kabinu. Mučim se, a nikako da povratim. To stanje traje nekoliko minuta, onda opet zakopčavam laringofone na vratu. U ušima nepodnošljiva buka. Da li je to morze, ili mi Rendulić nešto govori? Govori nešto uzbuđeno, mada nedovoljno razgovetno, čini mi se kao da kaže: »Vojo, pripremi se za iskakanje, za iskakanje... « Srce mi lupa. Sve se u meni buni protiv te ideje. Gledam, dole: močvare. Letimo, očigledno za bazu, na nekih 500 metara visine. Mogao bih sasvim lepo da iskočim, ali nešto me neodoljivo vezuje za kabinu, volim je kao rođenu majku. Sem toga, kako bih skakao kad mi parašutske naramenice stalno spadaju na laktove?! I ostajem u kabini. Obraćam pažnju na rad motora, on sasvim dobro radi. Pri kruženju nad aerodromom - povraćam. Mislim kako ću morati da tražim da izađem iz strelca, i kako je to i spasonosno i mizerno: zavidim ljudima koji letenje podnose kao od šale. Spuštamo se na aerodrom, i ja shvatam da je ono što sam navodno čuo u slušalicama najobičnija slušna halucinacija.

Danas se već dobro osećam, i verujem da ću sledeći zadatak izdržati bez problema.

Juče je Ganju »Bugarina« napao »foke-vulf«. Ganja nije ništa primećio, čak ni kad su dva »jaka« iz »iljušine« pratnje oborila nemačkog lovca.

Žabac i Koke su stigli u Novi Sad. Prinudno su sleteli u Slavoniju, u nekakve močvare, i pod dramatičnim okolnostima probili se kroz nemačke linije. Živo me zanima šta se sve s njima ispodešavalo.

Dejstva 421. puka i Mostarske eskadrile u završnim operacijama po ustaškim i četničkim grupama⁰

Potpukovnik dr Predrag Pejčić

Krajem aprila 1945. godine, u centralnoj Bosni, u Lijeveča Polju nalazili su se četnički štab Draže Mihailovića sa četničkom grupacijom jačine preko 12.000 ljudi. Dvadeset šestog aprila ova grupacija je preko Kotor Varoši izbila na prostoriju Šipraga.

Za razbijanje i uništavanje ovih četničkih snaga bile su angažovane jedinice 3. korpusa JA: 38. divizija ojačana 3. brigadom KNOJ; 19. brigada 53. divizije, a od 6. maja 1945. godine i 3. 4. i 5. brigada 37. divizije.

U isto vreme, u prvoj polovini maja 1945. godine, na prostoriji Novi Grad-Vlaška Mala-Odžak-Mrka Ada-Balegovac-Dubica-Prud, tj. između ušća Bosne u Savu nalazili su se 6. ustaška bojna i ostaci 12. ustaškog zdruga i drugih ustaških jedinica, ukupne jačine oko 4.000 ljudi. Ova grupacija je izgradila mnoga uporišta - sistem stalne i polustalne fortifikacijske odbrane sa trospratnim bunkerima, koji su bili povezani podzemnim skloništim i streljačkim rovovima punog profila.

Snage angažovane za uništavanje ustaških uporišta bile su, takođe, iz sastava 3. korpusa JA; 27. divizije i jedne brigade i dva divizion artiljerije 53. divizije.

U razbijanju i uništavanju četničkih i ustaških vojnih grupacija u periodu od 6. do 25. maja 1945. godine, snagama 3. korpusa sadejstvovala su i dve avijacijske jedinice. To su bile Eskadrila mešovitog sastava i Operativna grupa 421. jurišnog puka.

Navedena eskadrila nije imala zvaničan formacijski sastav i nazivala se Mostarska eskadrila, Mešovita eskadrila, Eskadrila mešovitog sastava i dr. To je bila specifična jedinica s obzirom na formiranje raznovrsnost tipova aviona koje je imala u svom naoružanju, kratkoću vremena dejstva i aerodrome baziranja.

Mostarska eskadrila formirana je u Mostaru početkom aprila 1945. godine. Novouspostavljena komanda aerodroma odmah je pristupila izvršavanju glavnih zadataka: prikupljanju stručnog ljudstva, osposobljavanju vazduhoplova zatečenih na aerodromu, kao i osposobljavanju instalacija i uređaja za opsluživanje i izvršavanje letačkih zadataka.

Od vazduhoplova na mostarskom aerodromu zatečen je samo jedan neispravn bombarder »domie« Do-17 (K-14, tj. domaće proizvodnje) koji je ubrzo bio osposobljen za letenje. Nešto kasnije broj vazduhoplova se povećao na pet. Prvo je sa aerodroma Borongaj preleteo jedan F.P.2. a zatim sa rajlovačkog aerodroma »kaproni« Ca-313. Kasnije su iz Zagreba preletela još dva »meseršmita« Me-109. Tako je ova eskadrila, neposredno

⁰ Preuzeto iz knjige: »ČUVARI NAŠEG NEBA«, Zemun, 1977, str. 133 - 136.

posle formiranja, u svom sastavu imala dva lovca i po jedan bombarderski, školski i trenažno-izviđački avion.

Operativna grupa je izdvojena iz 421. jurišnog puka koji je, do 18. aprila, izvršavao borbene zadatke u širem rejonu: Osijek-Valpovo-Donji Miholjac-Vrbanja-Našice-Slavonski Brod u sklopu ratnih dejstava Grupe vazduhoplovnih divizija u završnim operacijama za oslobodenje zemlje. Posle 18. aprila dejstva ovog puka su bila obustavljena, jer je bazirao na aerodromu Kupusina, kraj Sombora, i bio van akcionog radijusa. Početkom maja 421. puk je bazirao na istom aerodromu.

Dejstva avijacije u sadejstvu sa jedinicama 3. korpusa JA odvijala su se u dvema fazama:

- u vremenu od 6. do 15. maja pri razbijanju i uništavanju četničke grupacije, i
- od 16. do 25. maja pri razbijanju i uništavanju ustaških formacija.

DEJSTVA AVIJACIJE PRI RAZBIJANJU I UNIŠTAVANJU ČETNIČKIH GRUPA

U vremenu od 27. aprila do 7. maja snage 3. korpusa JA vodile su borbe protiv četničke vojne grupacije koja se nalazila na prostoriji Travnik-Busovača-Fojnica-Bradina-Bitovnja, a do potpunog uništenja, 15. maja, dejstva su se proširila na širu prostoriju, do reka Sutjeske i Drine i planine Zelengore.

Dejstva Eskadrile mešovitog sastava prema aerodromima baziranja, odvijala su se, takođe, u dvema fazama:

- od 6. do 8. maja sa mostarskog, i
- od 9. do 25. maja sa rajlovačkog aerodroma.

Prvi ratni zadatak ova eskadrila je izvršila 6. maja. To je bilo izviđanje četničkih grupa i praćenje njihovog pokreta ka Ivan planini. Dejstva su nastavljena i sedmog maja. Osmog maja eskadrila je ometala četničke snage koje su uspele da se probiju preko komunikacije Sarajevo-Mostar, na odseku Bradine i upute ka prostoriji Bjelašnica-Rakitnica-Umoljani.

S obzirom da je štab 3. korpusa JA planirao odlučan napad, a i radi bolje koordinacije dejstva, Eskadrila mešovitog sastava je 8. maja, u kasnim popodnevnim časovima, prebazirala na rajlovački aerodrom. Na novom aerodromu zatečen je samo jedan neispravan »junktors«, Ju-87, koji je nešto kasnije bio osposobljen za izvršavanje zadataka, kao i ubojno skladište sa bombama i mitraljeskom municijom.

Jedinice 3. korpusa izvršile su opšti napad 9. maja, Eskadrila mešovitog sastava je toga dana bombardovala i mitraljirala četničke položaje i izviđanjem pratila odstupanje njihovih snaga ka Odžaku. Dejstva Eskadrile bila su vrlo efikasna i u izveštaju Štaba 3. korpusa Generalštabu JA, o njenim borbama protiv četničkih snaga zabeleženo je:

»9. maja sa svim snagama uz sadejstvo avijacije otpočeo je opšti napad na četničku grupaciju... Neptijatelj je bio dezorganizovan udarom naših jedinica i u neredu se povlačio u pravcu rijeke Ljute i Odžaka«.

Posle žestokog otpora četnici su pod pritiskom 17. majevičke udarne brigade, istog dana odbačeni sa položaja koji su držali na Kleku i Kojti (trig. 1675), pa su se, i pod naletom 18. udarne brigade, u neredu povukli

ka selu Ljuta. U izveštaju Štaba 17. majevačke brigade ističe se i uspešno učestvovanje avijacije u odsudnim bitkama.

U toku izvršavanja borbenih zadataka vladali su nepovoljni meteorološki uslovi. Posle uspešnog mitraljiranja neprijateljevih snaga 9. maja dva Me-109 su, usled gubitaka orijentacije i benzina, morali prinudno da slete. Tom prilikom su oba aviona potpuno uništena, ali su posade ostale nepovredene. Istog dana bio je oštećen i avion F.P. 2 od mitraljeske vatre sa zemlje, tako da je Eskadrila mešovitog sastava sada dejstvovala sa dva ispravna aviona - Do-17 i Ca-313.

U toku dana četnici su uspeali da se prebace preko reke Ljute, ali su u njenom kanjonu i u kanjonu reke Neretve pretrpeli teške gubitke. Preostale snage otpočele su da se prebacuju kod Obija ka planini Zelengora.

Od desetog maja sa jedinicama 3. korpusa sadejstvovala je i Operativna grupa 421. jurišnog puka. Prva grupa od pet aviona prebazirala je na rajlovački aerodrom 9. maja, a od 11. maja grupu sačinjavaju ukupno 15 aviona IL-2 421. puka. Operativna grupa je sa rajlovačkog aerodroma dejstvovala šest dana, od 10. do 15. maja zaključno.

Desetog maja dejstvovala su obe jedinice. Eskadrila je izviđala i tukla razbijene četničke snage na prostoru sela Rakitnica-selo Lukavac. O dejstvima Operativne grupe u izveštaju Štabu Grupe vazduhoplovnih divizija stoji:

»10. 5.45 primećene su neprijateljske snage u rejonu sela Mokri Do i Ljubina, jačine oko 1500 ljudi. Avijacija je izvršila 4 borbena leta, napala tu grupu, delimično nanela gubitke i rasterala je. Ujedno pomogla likvidaciji četnika u rejonu sela Ozime i Tušila«.

Jedanaestog maja Eskadrila mešovitog sastava dejstvovala je po snagama koje su se prebacile preko komunikacije Kalinovik-selo Obalj, a Operativna grupa je tukla neprijateljevu kolonu od 1000 ljudi koja se povlačila od sela Obija ka planini Dumoš.

Ostaci četničke vojne grupacije bili su pritešnjeni uz Neretvu i na Zelengori. Ove pokrete 11. maja pratila je i avijacija, o čemu u zapovesti Štaba 38. divizije potčinjenim jedinicama stoji da na sektoru Ljubina-Vrbnica-Tjentište preseku put glavnim četničkim snagama i da ih odbace ka Sutjesci:

»Danas je naša avijacija izviđanjem ustanovila da su se četnici nalazili sa glavninom kod Kotlaničkog jezera na Zelengori. Njihovi jedini mogući pravci probijanja su: pravac niz dolinu Sutjeske i pravac preko Izgora ka Štabni i Plužinama«.

S obzirom na pretrpljene gubitke nanete objedinjenim dejstvima jedinica 3. i 2. korpusa i avijacije, četničke snage su se razdvojile u dve grupe. Prvu je činila četnička Vrhovna komanda i oko 3000 ljudi i njen je zadatak bio da se dolinom reke Sutjeske prebaci preko Drine kod Bastasa. Druga grupa je imala zadatak da se probije na sever, preko komunikacije Mesići-Sjetlina, u pravcu Žepe. O borbama avijacije protiv prve grupe, koja je uništena 12. maja, u pomenutom izveštaju Štaba 3. korpusa JA, za avijaciju stoji:

»U 6-časovnoj borbi na sektoru Sutjeska-Zakmur, uz odlično sadejstvo avijacije, prva grupa bila je razbijena«.

Avijacija je tada tukla četničke položaje kraj komunikacije Kalinovik-Foča i bombardovala i mitraljirala njihove položaje u rejonu sela Dragomirovići i k. 1451«.

Od 12. do 15. maja Eskadrila mešovitoj sastava je dejstvovala po razbijenim grupama, koje su sada brojile oko 1000 četnika. Operativna grupa je bombardovala i mitraljirala četnike, 13. i 14. maja, u rejonu selo Trbušće-Ljubina-Vrbnica-Zamršten-Popov Most-Čurevo-reka Sutjeska-selo Trbušće.

U izveštaju 3. sandžačke proleterske brigade, koja je od 6. do 13. maja vodila borbe protiv četnika na prostoru Treskavica-Obalj-Hum-Šarulja-Zečja šuma, istaknuta su dejstva avijacije:

»Istovremeno u toku ovih borbi u sadejstvu naših jedinica učestvovala je i avijacija i tukla neprijateljske položaje sa uspešnim rezultatima«.

Trinaestog maja su i jedinice 21. udarne brigade vodile borbe protiv četnika na prostoru Jahorina-Tri ješka, a naročito kod sela Mrežica i Mazline:

»Svaku akciju potpomagala je naša avijacija, koja je došla do punog izražaja, što je natjeralo neprijatelja da se u paničnom bjekstvu i dezorganizovano povlači ka istočnom delu Jahorine«.

U dejstvima Operativne grupe 15. maja, kada su četničke snage konačno razbijene i uništene, u pomenutom izveštaju Štabu Grupe vazduhoplovnih divizija stoji:

»15. 5. 45. avijacija tukla neprijateljske grupe na pravcu Kalinovik-Ulog-Trbovljani, koje su tom prilikom uništene od trupa našeg III korpusa«.

Štab 3. korpusa JA, čije su jedinice uspele da 15. maja zadaju odlučujući udarac četničkoj vojnoj grupaciji, u izveštaju povodom uspešno obavljenog ratnog zadatka ističe i sledeće:

»U ovim operacijama uspešno je potpomagala trupe na zemlji i naša avijacija, koja ima veliki udio u uspešnom uništenju četničke grupacije. Prilažemo pregled ratnih zadataka grupe potpukovnika Borasa. Grupa jurišnog puka br. 421. izvršila je u svemu 44. leta«.

Posle uništenja četničkih snaga, Eskadrila mešovitoj sastava je sa tri aviona (Do-17, Ca-313 i Ju-87) nastavila da sadejstvuje jedinicama 3. korpusa, da održava trenazu i kurirske letove između Sarajeva i Beograda, i Mostara i Podgorice (Titograd). Operativna grupa je, takođe, prestala da dejstvuje i 17. maja prebazirala je na aerodrom Lačarak.

DEJSTVA AVIJACIJE PRI RAZBIJANJU I UNIŠTAVANJU USTAŠKIH GRUPA

Jedinice 27. divizije, ojačane jednom brigadom i tri divizionu artiljerije 53. divizije, izvršile su opšti napad na deo utvrđenih ustaških uporišta u Odžaku, Vlaškoj Mali i Mrkoj Adi, 9. maja kada su i ostale jedinice 3. korpusa JA otpočele opšti napad na četničke vojne grupacije. Iako su bile izvršene opsežne pripreme, a napadu prethodila i jaka artiljerijska vatra, jedinice su se sve do 15. maja nalazile na istim položajima zbog žilave odbrane utvrđenog protivnika. Zato je Štab 27. udarne divizije zahtevao da u ovim borbama dejstvuje i avijacija:

»Zatraženo je vazduhoplovstvo i tenkovske jedinice, jer bez istih ova grupa ustaša i njihova uporišta neće moći za dugo vremena biti likvidirani. Sadašnja borba poprima sve više karakter pozicijskog ratovanja - iscrpljivanja, što pak nama ne ide u korist«.

Eskadrila mešovitog sastava izvršila je protiv ustaša jedan ratni zadatak još 9. maja. To je bilo izvidanje i bombardovanje utvrđenog ustaškog uporišta u Prudu.

Organizovana i sasređena dejstva eskadrila nastavlja od 16. maja, kada je sve do 21. maja svakodnevno letela iznad naznačenih rejonu u kojima su bila ustaška uporišta i izvršavala izviđačke zadatke, mitraljiranje i bombardovanje. Tada su napadi sa zemlje od strane jedinica 3. korpusa JA imali više demonstrativni karakter i njihov cilj je bio da uznemiravaju i vezuju ustaške snage za ona uporišta koja su kasnije, od 21. do 25. maja, bila određena da se tuku iz vazduha.

Intenzivnija dejstva avijacije otpočinju 21. maja, kada u napadima uzima učešće i Operativna grupa sa aerodroma Lačarak:

»21. 5. 45. avijacija tukla ustaške grupacije u selima Vlaška Mala i Odžak i saradivala sa trupama III korpusa na uništenju istih. Neprijatelj gađao mitraljezima naše avione bez rezultata«.

Dvadeset drugog maja avijacija je potpomogla uništavanju ustaških trupa u rejonu: reka Sava od Bosanskog Samca i kanala kod sela Bosanski Svilaj-selo Potočani-selo Odžak-Mrka Ada-reka Bosna do ušća u Savu:

»U toku 22. maja avijacija je izvršila svoja izviđanja i tom prilikom uspešno su bombardovana pojedina neprijateljska uporišta«.

Veoma efikasna bila su i dejstva avijacije 23. i 24. maja, o čemu je zabeleženo u izveštaju Štaba 27. divizije:

»Preko cijelog dana 23. i 24. maja avijacija žestoko bombarduje neprijateljska uporišta: Odžak, Vlaška Mala, Dubita, Mrka Ada, Balegovac i Prud te nanosi neprijatelju teške gubitke, kako u živoj snazi tako i u materijalu. Ovim uspelim vazdušnim napadima i najjača neprijateljska uporišta su razorena te je nastupila opšta dezorganizacija odbrane, a kod boraca sve veća demoralizacija, pa je tako preduslov za samu likvidaciju osigurana«.

U ova dva dana dejstva objekti napada bili su podeljeni. Mostarska eskadrila tukla je dva ustaška uporišta - u Dubici i Balegovcu, a Operativna grupa uporišta u Odžaku, Vlaškoj Mali, Mrkoj Adi i Prudu.

Dvadeset petog maja, u 04.00 časova, jedinice 3. korpusa JA izvršile su opšti napad sa svim snagama. Posle tročasovne borbe neprijatelj je bio razbijen, a njegova glavna uporišta osvojena. Avijacija je dejstvovala kasnije, po ustaškim grupicama, koje su se razbežale.

»25. 5. 45. avijacija je bombardovala i mitraljiranjem učestvovala u zajednici sa trupama III korpusa na likvidaciji poslednjih ustaških bandi u selu Odžak i Vlaška Mala, te je tim danom završena operacija na likvidaciji ustaških bandi u Bosni«.

Posle ovog datuma Operativna grupa nije više učestvovala u ratnim zadacima. Dvadeset osmog maja prebazirala je na zemunski aerodrom a kasnije u Skopje, u sastav 421. jurišnog puka.

Tokom izvršavanja ratnih zadataka sadejstvo između avijacije i trupa na zemlji bilo je vrlo dobro i efikasno. Obe avijacijske jedinice imale su radio i telefonsku vezu sa Štabom 3. korpusa, a uoči predstojećih opštih napada, 9. i 25. maja, održani su i lični kontakti starešina jedinica. O efikasnom sadejstvu zabeleženo je u pomenutom izveštaju Štaba 3. korpusa povodom likvidacije četničkih i ustaških snaga:

»Sadejstvo avijacije, iako je to za naše borce i rukovodioce u većem obimu bilo po prvi put, pravilno je shvaćeno i u potpunosti iskorišćeno.

Veza između aviona i trupa na zemlji putem signalnih platna i raketa bila je stalna».

Mada je teren prilikom dejstva bio različit - protiv četnika planinski i ispresecan, a protiv ustaša ravničarski - taktika dejstva Operativne grupe, načelno, sadržavala je nekoliko bitnih elemenata. Dejstva na cilj vršena su bombardovanjem u parovima, a primenjivana su i jurišna dejstva. Parovi su, zbog konfiguracije terena, kao i da se iznad ciljeva ne bi stvarala nepotrebna prenatrpanost aviona, dejstvovali u intervalima od 15 do 30 minuta. Ciljevi su bili tačkasti i malih razmera, što je zahtevalo posebnu spretnost pilota u njihovom otkrivanju i pronalaženju.

Eskadrila mešovitog sastava, praktično, nije dejstvovala u grupi, već su to bili napadi pojedinačnim avionima, sa ili bez intervala.

Pri sadejstvu sa jedinicama 3. korpusa JA tokom razbijanja i uništavanja četničkih i ustaških grupacija, u vremenu od 6. do 25. maja 1945. godine, Operativna grupa je izvršila 83 uspešna ratna zadatka, od toga 44 protiv četnika i 39 protiv ustaša. Eskadrila mešovitog sastava ukupno je izvršila 88 ratnih zadataka, od toga 43 zadatka bombardovanja i izviđanja, 33 zadatka izviđanja, 6 zadataka mitraljiranja, kao i 6 specijalnih zadataka (prevoz starešina i kurira, prenos materijala i pošte, itd.).

Dejstva Eskadrile mešovitog sastava i Operativne grupe 421. jurišnog puka prilikom sadejstva jedinicama 3. korpusa JA, u vremenu od 6. do 25. maja 1945. godine, bila su veoma efikasna i predstavljaju vredan doprinos u razbijanju i uništavanju četničkih i ustaških vojnih grupacija.

Dok je Operativna grupa predstavljala deo formacijske jedinice, koja je sa znatnim ratnim iskustvom uveliko dejstvovala na sremskom frontu i u završnim operacijama za oslobodenje zemlje, dotle je Eskadrila mešovitog sastava bila specifična jedinica, kako po broju tako i po raznovrsnosti tipova aviona koje je imala u svom naoružanju.

Borbeni učinak Eskadrile mešovitog sastava ravnopravan je učinku Operativne grupe, koja je, u odnosu na avione, bila pet puta brojnija. Eskadrila je dejstvovala neprekidno od 6. do 25. maja, a Operativna grupa sa prekidima, u dva maha - od 10. do 15. i od 21. do 25. maja 1945. godine.

Osobenost ovih dveju jedinica jeste i u činjenici da su ratne zadatke izvršavale posle okončavanja drugog svetskog rata ne samo u Evropi 9. maja, već i u Jugoslaviji, posle 15. maja.

Prilikom izvršavanja ratnih zadataka naša avijacija nije bila ometana od neprijateljske protivavionske artiljerije i avijacije. To je, svakako, uticalo, ali nije bilo presudno, da su udari izvođeni tačno po vremenu i mestu nalaženja i bili veoma efikasni prilikom uništavanja raznovrsnih ciljeva malih razmera, naročito u prvoj fazi dejstava, odnosno u borbama protiv četničke vojne grupacije, kao i protiv ustaških uporišta u drugoj fazi dejstava.

Sa pilotima 422. puka

Pukovnik Jefto Pantić²⁾

Iz Glavnog štaba Vojvodine javio sam se pukovniku Boži Lazareviću i od njega saznao da ću biti postavljen za načelnika štaba 422. jurišnog puka i da odmah idem na aerodrom Novi Sad. Saznao sam da je već stiglo oko desetak naših avio-mehaničara, motorista i oružara i da su se uključili u praktičan rad i obuku. Početkom decembra puk je bio popunjen tehničkim sastavom, a došli su i mladi učenici-strelci iz škola u Beogradu. Stigao je i komesar puka, te smo nas dvojica okupljali naše ljude, razgovarali sa njima i interesovali se svakodnevno o njihovom osposobljavanju. Vrlo brzo su počeli da pristižu i piloti koji su preobučavani za letanje na »11-2« na zemunskom aerodromu, među kojima je stigao i komandant puka. Uporedo se formirao i 112. lovački puk, samo na suprotnoj strani aerodroma, a za opsluživanje oba puka starao se i 910. BAS bez čijeg snabdevanja ne bi mogli ništa učiniti. Slično je bilo i na ostalim aerodromima na kojim su se formirali jurišni i lovački pukovi.

Naše ljudstvo, iako pod vrlo teškim uslovima stanovanja, ishrane, odeće i ostalih potreba, maksimalno se zalagalo da što bolje savlada obuku. Najveća želja pilota je bila da što pre polete na zadatke. Međutim, to nije išlo lako jer se rukovodstvo držalo direktive da se ne puštaju olako naši piloti sve dok se detaljno ne provere u tehnici pilotiranja i u poznavanju taktike i borbenih dejstava jurišne avijacije.

Zato je gotovo nemoguće opisati kolika je radost bila u celom puku kada je dozvoljeno da jedan naš pilot poleti u četvorci, zajedno sa sovjetskim pilotima i sruči teret bombi, raketa i granata na neprijatelja na sremskom frontu. Zatim su počeli da lete i ostali naši piloti u mešovitim grupama od četiri i šest aviona. Dejstva su, uglavnom, izvođena oko Tovarnika i po neprijatelju na zemlji, koji su se privikavali frontovskom načinu borbe. Dejstvovalo se u pozadini neprijateljeve linije fronta po kolonama, mostovima, željezničkim stanicama i si. Tučena je i artiljerija na borbenim položajima pa i protivavionska odbrana. Bilo je dosta oštećenih aviona ali naši piloti su uspevali da se vrate, iako su leteli i pogodeni. Jedan naš pilot, kome je probijen rezervoar za gorivo, uspeo je da sleti iako sav moker od benzina. Drugi je pogoden u eleron, ali je ipak normalno sleteo i bez njega. Svi su ti avioni, zahvaljujući požrtvovanju našeg tehničkog sastava, već sutradan bili sposobni za borbena dejstva.

Događalo se da je i motor menjan u toku noći, da bi avion bio izjutra sposoban za dejstvo.

Rasprava na okruglom stolu

²⁾ Kapetan, načelnik štaba 422. jurišnog puka

Neprijateljeva lovačka avijacija nije se pojavljivala jer su naši lovci gospodarili nebom, uzorno štiteći »šstormovike« za vreme poletanja, na marš-ruti, prilikom napada u cilj, kao i pri povratku. Naši letaći su često vršili pritisak na Štab puka da idu što više na zadatke, što nije zavisilo samo od nas.

Uskoro je stiglo naređenje za prebaziranje na aerodrom Klenak odakle je trebalo da dejstvujemo po neprijateljevim kolonama, koje su se, pod pritiskom naših jedinica, izvlačile dolinom reke Bosna, a ujedno težile da ojačaju odbranu na sremskom frontu. Sa ovog aerodroma otpočele su da lete samostalno i naše četvorke. Piloti su se prosto takmičili ko će bolje osmatrati situaciju, izvršiti zadatak... Tada se nije vratio sa zadatka pilot Sima Mihajlović sa strelcem Ilijom Damjanovićem.

Sa ovog aerodroma smo dejstvovali i u pripremi proboja sremskog fronta i tokom gonjenja neprijatelja prema Zagrebu. Ova dejstva su vršena sve dokle je dozvoljavao akcioni radijus naših »ilova«. No, pošto je neprijatelj brzo izmicao pred našim armijama, bili smo prinudeni da se prebaziramo na aerodrom Madermečke, u Mađarskoj te da sa tog aerodroma produžimo naš domet do Zagorja i da tu tučemo fašističke i kvislinške koncentracije.

Interesantno je bilo kako smo izvršili ovo prebaziranje. Dobili smo jedan transportni avion »Li-3«, u koji smo ukrcali neophodan tehnički sastav i štab puka. Piloti su sa svojim strelcima preleteli borbenim avionima, a ostatak puka upućen je na partizanski način-peške, vozom, taljigama i kako se snadu. Na poljskom aerodromu nas je sačekao sa borbenim sredstvima i gorivom naš 910 BAS. Odmah po sletanju smo počeli da dejstvujemo grupama sa po četiri i šest aviona pod zaštitom lovacu 112. lovačkog puka, koji je takođe sleteo na ovaj aerodrom.

Bilo je posada koje su izvršavale i po tri borbena zadatka dnevno. Nije se pitalo čija je koja specijalnost: bombe i rakete podvešavali su i strelci, a piloti su punili redenike topova i mitraljeza.

Ostatak puka stigao je za nekoliko dana potpuno iscrpljen. Tu smo dočekali kraj rata. Naime, ubrzo smo dobili šifrovanu depešu od Štaba Grupe vazduhoplovnih divizija da prekinemo borbena dejstva, da se ljudstvo odmori i da otpočnemo pripreme za prebaziranje na aerodrome kod Zagreba, gde nam je otpočeo mirnodopski način života, ali još na visokom stepenu borbene gotovosti.

Akcije na dravskom mostobranu"

Potpukovnik Milan Aćimović²

U sastavu Grupe vazduhoplovnih divizija koje su učestvovala u izvršnim operacijama za konačno oslobođenje naše zemlje svoj doprinos dao je i 422. jurišni puk, pružajući borbenu podršku dejstvima 1, 2. i 3. jugoslovenske armije.

Naš puk je posle formiranja, baziran na aerodromu Novi Sad, na kome se nalazio i 111. lovački puk radi zaštite i sadejstva sa jurišnicima. Oba puka opsluživao je 910. BAS borbenim sredstvima i drugim potrebama. Radi efikasnije podrške jedinica KoV u ofanzivi, puk je aerodromskim manevrom bazirao i na aerodromima Klenak i Mađarmečke, zajedno sa 112. lovačkim pukom.

Puk je najpre popunjen tehničkim sastavom i strelcima, a u januaru i prvim pilotima - nama osmoricom. Kasnije su piloti po grupama sukcesivno pristizali iz centra za preobuku i raspoređivani po eskadrilama. Svi su, uglavnom, bili bez ratnog iskustva, ali su imali izvesna predznanja kako onih iz tehničkog, tako i oni iz letačkog sastava.

Organizacija i formacija puka bila je ista kao i sovjetskog 16. gardijskog puka, koga smo mi nasledili, odnosno koristili njegova borbena iskustva, dejstvujući u početku zajedno. Njihovo ratno iskustvo bilo je veliko i oni su nam ga nesebično i požrtvovano prenosili, kako bi što pre borbenu sposobnost i preuzeli jedinicu te da se tako ravnopravno uključimo u borbu protiv zajedničkog neprijatelja.

Zahvaljujući zalaganju naših ljudi, disciplini, drugarstvu i uzajamnom poverenju letačkog i tehničkog sastava, za relativno kratko vreme postigli smo mnogo na planu obuke, osposobljavanja i uspešnom izvršenju ratnih zadataka.

Jedan takav borbeni zadatak iz marta 1945. živo mi se urezao u sećanje. Samo blagodareći prisebnosti i potpunoj koncentraciji, uspeo sam ne samo da izvršim zadatak nego i da pod najtežim okolnostima oštećen avion dovedem na svoj aerodrom. Avion je posle toga bio brzo opravljen i njim sam još mnogo puta leteo izvršavajući zadatke. Bio mi je posebno drag, jer me u odsudnim trenucima nije izneverio.

Tih martovskih dana 1945. naša prva eskadrila 422. jurišnog puka dejstvovala je po položajima nemačke artiljerije, koja je štitila nemački mostobran na reci Drava, u rejonu Donji Miholjac. Nemci su očajnički pokušavali da svojim klinovima uklješte jedinice naše 3. armije i jedinice 3. ukrajinskog fronta Crvene armije, koje su nastupale ka Beču.

■> Diskusija na okruglom stolu
> Vodnik pilot 422. puka, sada potpukovnik u penziji

Zbog objektivno otežanih uslova snabdevanja borbenim kompletom, morali smo da se zadovoljimo samo sa dva-tri avio-poletanja dnevno. Tako je 15. marta uz pratnju četiri »jaka-1« sa novosadskog aerodroma, put neprijateljevih položaja poletela naša formacija. Kao najmladi u eskadrili, ja sam »čuvao leđa«, tj. vukao se na kraju grupe. U tim danima, ko zna po koji put, promicala je ispod mene plava traka Dunava, a onda u daljini zasvetlucala bi srebrna žica Drave, pa ponovo karakteristična okuka Dunava kod Apatina, gde je bila krajnja tačka marš-rute.

U pripremi zadatka, izviđači su prethodno snimili neprijateljeve položaje, a mi smo detaljno proučili čitav rejon. Po preletu linije fronta, zbog oblačnosti i tmurnog vremena, nismo mogli odmah da uočimo ciljeve iako smo razaznavali okuke Drave koje smo zapamtili sa priprema za let. No, i bez toga Nemci su se sami otkrili otvarajući vatru iz PA oružja. Vatrene jezice njihovih topova bili su siguran putokaz.

Voda grupe je komandovao PA manevar i napadom iz levog zaokreta obrušio se na neprijatelja. Naša šestorka se razvila u borbeni krug i bombama zasula nemačku artiljeriju. Dok sam izlazio iz napada, vođa grupe je zatvorio krug i izvršio raketiranje. A u trećem krugu vođa manevrom smanjuje odstojanje da bi dejstvovali topovima i mitraljezima. Osetivši da je ovo poslednji napad, jer se vođa šestorke u brišućem letu udaljivao ka našim položajima, Nemci - svim snagama koje nisu bile pogodne - okomili su se na moj, zadnji avion koji je bio usamljen i, faktički, bez zaštite, budući da su lovci bili visoko iznad nas u suprotnom borbenom krugu i štitili nas od neprijateljevih lovaca.

Plamene linije od svetlećih zrna ukrstile su se pred mojim očima, i ja sam počeo protivavionski manevar. Za trenutak sam mislio da sam se provukao kroz plamenu mrežu granata. Na žalost odmah sam osetio udarce i avion se iznenada počeo naginjati u desno. Iako odmah nisam shvatio šta se zapravo zbilo, mahinalno sam reagovao povlačenjem palice za penjanje, da bih dobio visinu za iskakanje i, istovremeno, parirao nagib punim otklonom palice i noge u suprotnu stranu nagiba. Gotovo istog trenu odvezao sam gurtne kojima sam bio vezan za sedište i istrkao kabl šljemofona od radio-stanice, ne sluteći da će mi još koji put trebati.

Sada kada sam ispravio avion, već sam mogao da se osvrnem i da pogledam šta se zapravo dogodilo sa mojim »grbonjom«, kako su naši lovci zvali »ilove«. Na desnom krilu visila je čitava »zastava«, koja je nekad bila polovina elerona: drugi deo je otpao. Zadržao sam visinu 800 m i režim uravnoteženog traverznog leta usmerenog ka našoj teritoriji, sa željom da pošto-poto pređem liniju fronta, pa tek onda zajedno sa strelcem iskočim iz aviona. U tom delu leta, negde između sela Darde i Belog Manastira, našao sam se u dometu SPA od 88 mm koja je dejstvovala iz rejonu Osijek. Na moju sreću, Nemci su loše procenili moju brzinu, verovatno računajući da »11-2« ide putnom brzinom od 300 km/h, dok sam se ja jedva održavao brzinom od 230 do 240 km/h, tako da su crne »nebeske ruže« bile ispred mene.

Najzad sam preleteo na našu teritoriju. Posustao od izuzetnog napora, dao sam crveni signal svom saborcu, strelcu Milanu Matkoviću da iskoči. Zbog prekinute veze nisam mogao da mu objasnim kakvim naporom održavam avion u letu. On je odgovorio da je primio poruku, ali njegova mimika lica izražavala je nedoumicu šta zapravo hoću da mu signaliziram. Iako je bio svedok svega šta se dogodilo, on nije shvatio da treba da iskače

iz aviona, niti kakvim naporom održavam let. U nemogućnosti da i za trenutak oslobodim ruke i ponovo uspostavim vezu sa svojim saborcem, a svestan da bi moje iskakanje izazvalo autorotaciju - kovit aviona, pri kojem on ne bi imao nikakve šanse da iskoči, odlučio sam se da krajnjim naporom doteglim »grbonju« do somborskog aerodroma, koji se već nazirao.

U međuvremenu, lovci iz obezbeđenja su stigli do mene i pristrojili mi se, a njihovo prisustvo me ohrabrilu i ulilo novu snagu. Ruke su već popustile i da bi smanjio opterećenje utrnulih mišića, uglavio sam desnu nogu između zida kabine i palice, čime sam smanjio opterećenje na ruke i tada sam doneo odluku da nastavim let do polaznog aerodroma.

Znajući da nemam gotovo nikakve manevarske sposobnosti, održavajući stalno isti traverzni režim leta, podešavao sam marš-rutu da u velikom luku zauzmem pravac za sletanje od Dunava ka aerodromu.

Sada sam imao još jednu novu brigu - šta će se desiti kad ispuštim stajni trap. Usmeravajući let u pravcu aerodroma sa blagim poniranjem, otvorio sam slavinu rezervne boce vazduha od 100 atmosfera, da bi bio sigurniji u radu instalacije. Stajni trap (točkove) ispuštio sam nad ogradom aerodroma; finesa se nije mnogo izmenila, uspevao sam da održim uravnoteženi let; kada je pista počela da mi se približava, popustio sam levu nogu tako da sam u momentu dodira ispravio traverzu aviona. Bio sam već čvrsto na zemlji.

Grč mišića je popustio, ali bol u njima me i narednih dana živo podsećao na košmar kroz koji sam prošao. Ubrzo posle toga zbog pobede nad mrskim neprijateljem u opštem oduševljenju, radosti i slavlju, taj događaj je prerastao u jedan ratni doživljaj koji se pamti.

Po podnošenju izveštaja komandantu puka o izvršenom zadatku, pored pohvale koju mi je izrekao tražio je da to svoje iskustvo prenesem i na ostale pilote.

To ratno iskustvo, prožeto prisebnošću i ogromnom željom da umaknem neprijatelju u jednom sličnom slučaju i meni lično je dobro poslužilo. Na poligonu kod aerodroma Cerklje 1946. kada sam za vreme napada energičnim manevrom vršio sam ispravku pravca, došlo je do zaglavljenja komandi elerona dok su krilca bila u položaju za desni nagib. Održavajući vezu sa zemljom, komandant puka naredio je da iskačemo. Opet nesporazum sa strelcem koji nije hteo da iskoči prisilio me da oprobam ratno iskustvo i da sličnim manevrima pokušam sletanje na aerodrom, u čemu sam i uspeo. Detaljnim pregledom aviona i upornošću mehaničara Srecka Alojza otkriven je kvar - našli su »divlju maticu«, koja je na sajli komande šetala u cilindru (koji se nalazi na patosu ispred sedišta) i u određenom položaju zaglavljivala komandu.

Bio sam inženjer puka¹

Pukovnik dipi ing Bogdan Kuzmanović²

U danima formiranja Grupe vazduhoplovnih divizija, u sastav 42. vazduhoplovne divizije ušao je i 422. jurišni puk, koji je formiran u Novom Sadu 4. decembra 1944. Za komandanta puka postavljen je kapetan Krsta Lakićević, za komesara kapetan Petar Ražnjatović, a za inženjera puka poručnik inž. Bogdan Kuzmanović. Bilo je predviđeno da puk ima tri eskadrile jurišnih aviona »11-2«.

U sabirne centre u Pančevu i Zemunu stizali su i bivši vazduhoplovci raznih specijalnosti. Ovi specijalisti su upućivani i u Novi Sad i njima je popunjavan ovaj jurišni puk. Zajedno sa Sovjetima pripremane su učionice, kabineti i avioni za obuku i preobuku, zatim spavaonice, menze i drugo. Već krajem 1944. svi specijalisti (avio-mehaničari, motoristi, oružari, mehaničari za spec, opremu i dr.) osposobljeni su za samostalno opsluživanje aviona.

Za vreme praktične obuke na avionima u Novom Sadu ustanovljeno je da naš tehnički sastav ne raspolaže alatom za rad na održavanju i opravci aviona. Da bi se taj važan nedostatak otklonio, inženjer puka je sa odgovarajućim tehničarima eskadrila sastavio spisak individualnog alata za svaki avion, a posebno zajedničkog eskadrilskog alata. Na osnovu tih spiskova, u Novom Sadu je nabavljen potreban alat. Osim toga, dato je da se izradi potreban broj drvenih sanduka pogodnih za smeštaj i kao čuvanje alata i kao obezbeđenje transportovanja prilikom prebaziranja.

Po sovjetskim propisima inženjer puka je bio odgovoran za spremnost pilota u rukovanju pojedinim uređajima i opremom u avionu. Proveru spremnosti pilota inženjer puka je vršio na taj način što bi pilot seo u kabinu, a inženjer puka stao na krilo aviona pored kabine. Pilot je vršio radnje upravljanja komandama i drugim uređajima aviona, rukovanje naoružanjem i dr. Pilot za koga se smatralo da nije dovoljno spreman za rad u avionu, morao je da vrši te radnje zavezanih očiju; ovo je bilo neophodno, jer se događalo da pilot prilikom sletanja zameni ručicu za uvlačenje stajnog trapa sa ručicom za uvlačenje zakrilaca, zbog čega bi sletao na trup.

Kako se front pomerao prema zapadu, tako je i naš puk menjao aerodrome. Prebazirajući se sa jednog na drugi aerodrom, sticali smo i sopstvena borbena iskustva.

Iz Novog Sada naš puk je, krajem marta 1945. prebaziran u Klenak, pored Šapca. Pošto je front bio vrlo blizu, to je prvih nekoliko dana letački

¹ Prilog raspravi na okruglom stolu

² Inženjer 422. puka

i tehnički sastav puka bio u mobilnom stanju da bi mogao da izvrši brzo povlačenje u slučaju napada neprijatelja.

Tokom boravka u Klenku, naše letaćko i tehničko osoblje, vršeći borbena dejstva zajedno sa sovjetskim osobljem, potpuno je osposobljeno za samostalan rad. Zato je odlučeno da sledeće prebaziranje na aerodrom u Madarmečke naše ljudstvo izvrši potpuno samostalno.

Na dan prebaziranja na aerodrom Madarmečke, tj. 12. aprila 1945. komandant puka je svojim avionom »11-2« prebacio na novi aerodrom inženjera puka i jednog podoficira koji je govorio mađarski (obojica smešteni u kabini strelca), a u pratnji dva lovačka aviona iz 112. lovačkog puka. Sa aerodroma Klenak avion je poleteo u 5,30 časova, a bilo je predviđeno da naši avioni istog dana izvrše prve borbene letove i to već oko 10 časova. Čim smo izašli iz aviona na aerodromu Madarmečke, naš komandant je odmah odleteo na Klenak.

Kao inženjer puka odmah sam obišao poletno-sletnu stazu - livadu

- da bih proverio njenu ispravnost. Pošto je bilo dosta neravnina, poslao sam podoficira u selo da dovede seljake da bi smo popunili te rupe. Zatim sam stupio u vezu sa komandantom bataljona aerodromskog snabdevanja čiji je ešelon upravo stigao i zajedno sa njim odredio stajanke pojedinih aviona. Doneta je municija, bombe i rakete i postavljene kod svake stajanke aviona.

Istog dana doleteli su i avioni »11-2« kojima su upravljali naši piloti. Ovi avioni su odmah snabdevani gorivom i borbenim sredstvima za izvršenje borbenih zadataka. Posebnim avionom je doleteo mali broj sovjetskih starešina koji su nadgledali rad celokupnog sastava našeg puka. Sledećeg dana je doletelo desetak aviona »11-2« iz Novog Sada, gde su bili na opravci.

Prebaziranjem sa jednog na drugi aerodrom, sve više smo sticali sopstvena borbena iskustva. Rad našeg tehničkog sastava bio je vrlo uspešan - bili su to veliki entuzijasti koji nisu znali za umor. Kvarove na avionima od oštećenja u borbi vrlo brzo su otklanjali i osposobljavali avione za dalja borbena dejstva, pa i one kvarove koji nisu bili predviđeni za otklanjanje u borbenim uslovima.

Jedan upečatljiv primer uspešnog i samopregomog rada našeg tehničkog sastava dogodio se na aerodromu Madarmečke. Po sovjetskim propisima inženjer puka je bio dužan da svako veče obiđe avione na stajankama. Pri obilasku te večeri opazio sam da iz motora jednog aviona kaplje benzin. Detaljnim pregledom ustanovljeno je da je u borbi tog dana oštećen rezervoar za benzin. Iako je takvo oštećenje zahtevalo opravku u radionici, rešeno je da se rezervoar zameni na licu mesta. Samo onaj ko poznaje avion »11-2« može da shvati kakve je muke imalo tehničko osoblje da pod osvetljenjem običnih baterijskih lampi izvrši ovu zamenu. Naime, da bi se rezervoar izvadio, trebalo je skinuti čelični oklop aviona i dobar deo opreme motora. No, i pored toga zamena je obavljena na vreme i već sledećeg jutra avion je bio osposobljen za dalje letove, tj. borbena dejstva.

Posle završenih operacija za oslobodenje Zagreba, naš 422. jurišni puk, u čijem su sastavu bili samo naši piloti i naše tehničko osoblje, preleteo je na aerodrom Pleso, a zatim na aerodrom u Velikoj Gorici.

Entuzijazam naših stručnjaka¹¹

Pukovnik dr Boris Cijan, dipl. ing.²⁾

Posle trogodišnjeg zarobljeništva, bekstva iz logora Berkenbirge i dugog puta preko SSSR-a i Rumunije, vratio sam se u Beograd 21. marta 1945. Nedelju dana smo boravili u kasarni na Banjici, a samo dva dana bio sam sa porodicom, kada me je posetio jedan vazduhoplovni major. Zamolio me je da kao vazduhoplovni inženjer i pilot-lovac pristupim Ratnom vazduhoplovstvu Jugoslovenske armije. Dvoumljenja nije bilo. Već sutradan, poslednjeg dana marta, avionom »avro-anson« odleteo sam sa zemunskog aerodroma u Prigrevicu, kod Sombora, i javio se komandantu Grupe vazduhoplovnih divizija, pukovniku Boži Lazareviću. Odmah, bez većih formalnosti, Lazarević me je postavio za načelnika Odeljenja tehničke službe pri Štabu Grupe vazduhoplovnih divizija. Odeljenje do tada još nije bilo formirano i njegove funkcije obavljao je odgovarajući organ grupe »Vitruk«, kojim je rukovodio major Boris Borisovič.

Pre svega, trebalo je da se upoznam sa zadacima i sredstvima službe koja mi je poverena. U tome mi je mnogo pomagao major Borisovič, koji me je prijateljski i svesrdno prihvatio i znatno doprineo da se posle velike pauze u bavljenju vazduhoplovnim problemima što pre snađem u novoj dužnosti. Na raspolaganju su mi bila i tehnička uputstva za pojedine verzije lovaca »jak« i jurišnika »11-2«, koji su predstavljali okosnicu naoružanja Grupe vazduhoplovnih divizija.

Pripremna faza moga uhdavanja trajala je vrlo kratko, možda samo nekoliko dana, jer su u jeku bile pripreme za proboj sremskog fronta. Vremena za neko temeljnije upoznavanje nije bilo. Odmah sam upoznao i inženjere obe naše divizije: kapetana inženjera Slobodana Kručićana iz 11. lovačke i inženjera Nebojšu Živanovića iz 42. jurišne. Avionom »biker bestman« obišao sam i pukove i razgovarao sa mehaničarima i specijalistima, među kojima sam prepoznao mnoge stare znance sa aerodroma i iz fabrika predratne vazduhoplovne industrije.

Iz ovih razgovora i ličnog uvida u stanje aviona i drugih tehničkih sredstava stekao sam utisak, koji me je jako osokolio, da je jugoslovensko osoblje u potpunosti osvojilo njihovu eksploataciju i remont u poljskim uslovima i da je bilo doraslo složenoj i tada modernoj vazduhoplovnoj tehnici. Saveznički stručnjaci sa kojima sam saradivao bili su, takođe, iznenađeni brzinom kojom su naši ljudi, za samo nekoliko meseci u ratnim uslovima, uspeali da se osamostale i prime na svoja pleća kompletno tehničko održavanje avijacijskih jedinica.

¹¹ Prilog raspravi na okruglom stolu

²⁾ Načelnik Odeljenja tehničke službe pri GVD

Pored neviđenog entuzijazma koji su ispoljavali naši vazduhoplovci, mislim da je jedan od važnih uslova za ovako brzo savlađivanje nove tehnike bio i taj što je među avio-mehaničarima i drugim specijalistima nalazio i veći broj stručnjaka koji su se pred rat, a neki i u toku rata, bavili sličnom vazduhoplovnom tehnikom i imali dovoljno specifičnih tehničkih znanja da se brzo prilagode novim uslovima i novoj tehnici. Veći broj predratnih avio-mehaničara i radnika vazduhoplovne industrije, na primer, upoznao je eksploataciju različitih tipova motora »hispano suiza«, čije su starije verzije ugrađivane na avione »brege 19«, a novije u naše domaće lovce »IK-2« i »IK-3« i hidroavione »domijer Do-22«. Ti isti, ili slični, motori pojavili su se na lovcima »jak«, samo pod nazivom VK-105. Slično je bilo i sa nekim tipovima naoružanja što je olakšavalo i ubrzavalo osposobljavanje naših ljudi za samostalan i kvalitetan rad.

Bilo je, međutim, i nekih specifičnosti u radu tehničkih službi, a koje su naši vazduhoplovci mogli da nauče samo od iskusnih frontovaca. Jedna od njih bila je i sposobnost za improvizaciju pri popravkama i remontu aviona u poljskim uslovima koja je bila, ipak, dobro smišljena i vrlo efikasna. Trebalo je, na primer, videti sa koliko su veštine zamenjivani motori na avionima bez upotrebe dizalica, ili sa improvizovanim dizalicama od priručnog materijala, što je van svih tehničkih normi i nezamislivo u mirnodopskim uslovima. Slične su bile improvizacije i pri popravkama oštećenih delova konstrukcije letelica, ali koje su omogućavale da mnogo veći broj aviona bude spreman za borbena dejstva.

Ubrzo sam se osamostalio tako da je major Borisovič imao sve manje razloge da mi pomaže i kontroliše moj rad. Svakodnevni zadatak bio mi je da na osnovu prikupljenih podataka podnesem izveštaj o stanju ispravnosti aviona u jedinicama GVD a, pored toga, starao sam se o blagovremenom obezbeđenju rezervnih delova, od kojih su nam oni sitniji, koji se brzo habaju i zamenjuju, zadavali najveće brige. Pored toga, morao sam da jedinice stalno upozoravam da obrate posebnu pažnju u manipulaciji sa benzinom, jer je često zbog nejasnih oznaka moglo da dođe do zamene goriva sa različitim oktanskim brojevima, što bi za posledicu moglo da uslovi prestanak rada motora. Uređaje za proveru nismo imali i taj je problem delimično rešen tek posle oslobođenja Zagreba, kada smo na Tehničkom fakultetu pronašli jedan CFR-motor za određivanje oktanskog broja goriva.

Odnosi u štabu Grupe vazduhoplovnih divizija bili su spontani i vrlo prijateljski. Kao bivši ratni zarobljenik, koji se tek odskora uključio u narodnooslobodilački pokret, bio sam iznenađen i polaskan poverenjem koje su mi ukazivali viši rukovodioci štaba, vrlo iskusni partizanski borci, a koji predamnom nisu imali tajni.

Tako smo dočekali i kraj rata. Polovinom maja Štab GVD je preleteo u Zagreb, gde su nas očekivali novi i u mnogo čemu različiti poslovi, jer je trebalo u uslovima mira unaprediti i razvijati naše novo Ratno vazduhoplovstvo.

»Tvrde komande« aviona br. 35¹¹

Potpukovnik Gustav Ajdić²¹

Uspješno izvršavanje borbenih zadataka na frontu je, - pored ispravnih aviona i njihovog naoružanja, te dobrog funkcionisanja svih pomoćnih službi na aerodromu - u mnogome zavisilo i od psihičke pripreme i raspoloženja samih pilota. U teškim ratnim uslovima življenja na operativnim aerodromima na kojima, po pravilu, nije bilo nikakvih izgrađenih objekata u kojima bi se ljudstvo moglo zadržavati, veliku ulogu odigrale su zemunice. U tadašnjim uslovima zemunice su bile najbrže izgrađeni objekti, a i najbolje rešenje za zaštitu ljudstva od vremenskih nepogoda, pa i od eventualno izvršenih vazdušnih napada neprijatelja iz vazduha.

Pre prebaziranja letачke jedinice sa jednog na drugi operativni aerodrom, što je zavisilo od situacije i potreba naših kopnenih jedinica na frontu, kao i odstojanja između letelišta i mesta dejstava nadležni organi bi najpre pregledali predloženi teren za aerodrom, izvideli mogućnosti i za snabdevanje i prebaziranje, za stanovanje ljudstva, odbrane budućeg aerodroma od neprijateljevog napada iz vazduha i dr. Svakom prebaziranju jedinice prethodila je priprema aerodroma za sletanje letачkog dela. A i bataljon aerodromskog snabdevanja, koji je u svom sastavu imao, pored ostalih službi sa svim potrebnim sredstvima za pozadinsko obezbeđenje dejstva avijacije, jedinicu za pripremu aerodroma, uvek je u rekordnom vremenu gradio i samu poletno-sletnu stazu. Izuzetno je bilo važno da se izabrani teren osposobi u što kraćem vremenu za prijem letачkog dela da ne bi došlo do dužeg prekida dejstva po neprijatelju. Paralelno sa izgradnjom PSS, koja je vršena uglavnom ljudskom radnom snagom - jer, koliko se sećam tada u BAS-u nisu raspolagali nikakvom mehanizacijom za zemljane radove - građene su i zemunice i najnužniji fortifikacijski objekti. Baš pri izboru samog terena vodilo se računa da on ne zahteva mnogo zemljanih radova, koje bi u periodu mart-april bilo teško uraditi. Izrada zemunice za uvežbani sastav ljudstva BAS-a nije predstavljala nikakav problem, jer su se gradile uvek na zemlji III kategorije. Zemunica je građena uvek na takvom mestu aerodroma koje je obezbeđivalo, po mogućnosti, prirodnu kamuflažu (blizina drveća, uvale, itd.) a sa koga se moglo pratiti letenje na PSS. Gradile su se zemunice za komandu puka za sve eskadrile, a razmeštene su vrlo blizu jedna drugoj. Zemunice su bile ukopanog tipa, oko 1,5 do 2 m duboko, pravougaonog izgleda dimenzija od 4x6 m.

¹¹ Prilog diskusiji na okruglom stolu

²¹ Pilot 422. puka, sada potpukovnik u penziji

Obično je uža strana zemunice, u kojoj je bio otvor u vidu prozora, bila okrenuta prema PSS da bi se moglo pratiti poletanje i sletanje aviona. Sa zadnje, obično duže strane zemunice nalazio se ulaz sa stepenicama. Zemunice su obično bile jedini kutak na aerodromu gde smo se mogli skloniti pred hladnoćom i vremenskim neprilikama. U njima smo primali naređenja za izvršenje zadataka, razrađivali te zadatke, raspravljali o problemima u vezi sa letenjem te se u šali i drugarskim razgovorima pripremali za izvršenje zadatka.

Na zadatak su obično određivani ruski i naši piloti. U početku su za vođenje grupa bili Rusi, koji su imali bogatije ratno iskustvo. No, vrlo brzo su se za to osposobili i naši stariji letaći. Na složenije zadatke su išli iskusniji, a mlađi na lakše. Oni koji su ranije došli sa preobuke u letaćku jedinicu obično su postali piloti na boljim avionima, npr. sa mekanim komandama. Kada sam ja došao u jedinicu, u eskadrili se nalazio avion br. 35. na kome kolege nisu htele da lete, jer je imao vrlo tvrde komande. U svom mladalačkom zanosu, u želji da što pre poletim na to nisam obraćao pažnju. To sam tek kasnije shvatio. Morao sam da uložim dosta fizičke snage da bih savladao njegov nedostatak. Ne sećam se više koliko sam ratnih zadataka izvršio tim avionom, ali znam da je njime poleteo na zadatak

6. aprila 1945. kolega Sima Mihajlović koji se nije više vratio među nas.

Kako je vreme odmicalo i ukoliko je trebalo izvršiti neki delikatniji i opasniji ratni zadatak, to su ruski piloti bili sve manje zainteresovani za let. Jedan od tih slučajeva bio je i napad na železničku stanicu Slavonski Brod, odnosno formirane kompozicije, u kome je sudelovalo nas osam ili deset jurišnika. Ruski lovci su najpre izvršili izviđanje i pri tome ustanovili da je predviđeni objekat dejstva bio izvanredno dobro zaštićen. Pre poletanja vođa nam je obrazložio način izvršenja zadatka i upozorio nas da posle nećemo praviti uobičajeni levi borbeni zaokret bombardovanja, već da moramo pratiti njega, koji je iz obrušavanja produžio u pravcu i penjanju. I kada je poslednji pilot bombardovao, on je ponovo prešao u napad sa suprotne strane, a mi ostali za njim. Time smo izbegli veoma jaku protivavionsku odbranu, koja je dejstvovala iz Bosanskog Broda te smo se srećno vratili u svoju bazu sa manjim oštećenjima aviona. Ruski piloti, koji su vršili prethodna izviđanja, posle našeg poletanja izjavili su da se, ceneći odbranu, nećemo vratiti svi u bazu.

Iako je u tim ratnim danima život bio bremenit stalnim opasnostima, ipak je, zahvaljujući velikom međusobnom razumevanju i drugarstvu, vreme brzo prolazilo. U svima nama je tinjala želja da što više puta poletimo na izvršenje zadataka i da ga što uspešnije i srećno izvršimo. Na dobro raspoloženje nas letača je, svakako, delovala briga nadležnih organa da nam obezbede pristojan smeštaj i ishranu. Obično smo bili na stanovanju u privatnim seoskim kućama, gde su nam domaćini najsrdačnije ustupali svoje najbolje sobe i nudili nam sav komfor kojim su raspolagali. I danas se sećam kako je meni i mom kolegi pilotu Matiji Mihevcu bilo lepo u kući našeg domaćina, predsednika narodnog odbora u Klenku, gde smo primljeni kao najbliži rod.

Što se tiče same ishrane, koja je bila organizovana u letačkoj menzi, a s obzirom na tadašnje prilike, mogu da kažem da smo bili sasvim zadovoljni. Nešto teže je bilo u pogledu nekih drugih naših potreba za ličnu

higijenu (zubna četka, pasta za zube, sapun itd.). Letači-pušači u štabu puka čak su primali cigarete, mada ih nisu najkorektnije delili.

Prebacivanje letaćkog osoblja na aerodrom i nazad vršeno je otvorenim kamionima, koji su se teško probijali seoskim blatnjavim putevima.

Sa ruskim kolegama-pilotima mi letači smo se dobro razumeli i slagali. Nisam stekao utisak da su nas potcenjivali i omalovažavali, a često smo razgovarali o letaćkim stvarima, ali nikada o politici. U odnosu na njih bili smo u neravnopravnom položaju, jer oni su raspolagali novcem, a mi ga nismo imali. No, to nije ni bilo neko zlo, jer smo bili obezbeđeni, uglavnom, svim potrebama.

Avioni su odleteli"

Pukovnik Bratislav Uić²⁾

Bio je kraj jula 1944. Nalazio sam se na dužnosti političkog komesara štabne patrole 16. narodnooslobodilačke brigade »Janko Premrl Vojko« koja je tada bila u okolini mesta Čepovan. Pozvan sam u štab brigade, gde mi je saopšteno da uskoro treba da idem na školovanje za vazduhoplovstvo i da se odmah pripremim za dug i opasan put, a sa sobom da ponesem oružje koje imam i lične stvari. Krenuli smo početkom avgusta. Vođa grupe bio je drug Ivan Mazej. Naš prvi zadatak na ovom putu bio je da se sa slobodne teritorije u regionu Cerkno-Čepovan, gde je operisao 9. korpus NOV Slovenije i pod čijom komandom je bila i moja brigada, prebacimo preko neoslobodene teritorije na aerodrom Otok kod Metlike, tj. na slobodnu teritoriju gde se nalazio Glavni štab Narodnooslobodilačke vojske Slovenije, sa sedištem u Čmomelju. Predstojao nam je dug i naporan put pešačenja od oko 200 km. Prvi deo puta Cerkno, D. Trebuša, Čepovan, Lokve, Otlica, više Ajdovščine i Vipave, pa preko Nanosa do pred Postojnu, prošli smo bez nekih posebnih problema. To je bilo pešačenje kroz kamenjar, šumu, bespuće, te prebacivanje preko raznih visova kojima nisam pamtio nazive, a sve između nemačkih utvrđenja, bunkera, straža i raznih patrola. Vodili su nas iskusni kuriri koji su dobro poznavali teren neprijatelja. Jedan dan smo čekali na vezu i pogodan trenutak za prebacivanje preko puta i pruge Ljubljana-Postojna-Trst. U to vreme na toj komunikaciji bilo je čestih kretanja nemačkih vojnih transporta, pa zbog toga i jakih kontrola. Put i prugu smo prešli nešto posle pola noći. Ležeći u gustom šipražju pored puta i pruge, čuli smo jasno razgovor nemačkih vojnika koji su osmatrali okolinu sa lokomotive. Trebalo je što pre nastaviti pešačenje. Zaustavili smo se na obroncima Javomika i tu proveli ostatak noći i dan radi odmora.

Počela je druga etapa našeg puta. Popeli smo se na Javomik i spustili do južnog dela Cerkničkog jezera i zaustavili u blizini nekog sela Otok. Dalje nas je put vodio pored Loža, Iga vasi. Čabra i kod Osilnice smo izbili na levu obalu reke Kupa. Potom smo prepešačili put Osilnica, Brod na Kupi, Fara, Stari Trg, Adlešiči i najzad stigli u selo Otok kod Metlike, gde se nalazio aerodrom. To je bilo krajem avgusta. Celi ovaj put, dug i naporan, opisan u par rečenica, izgleda prost, lak i jednostavan. Međutim, stvarnost nije bila takva jer, to je bilo kretanje kroz bespuće i kozijim stazama: to je bio teški i mukotrpan naš partizanski put. Nakon odmora od

¹⁾ Prilog raspravi okruglom stolu.

²⁾ Politički komesar 2. eskadrile 422. jurišnog puka.

nekoliko dana saopšteno nam je da za sada nema sletanja aviona i da je obustavljeno prebacivanje na školovanje. Mora se čekati do dalje odluke.

U komandi aerodroma mi je naredeno da primim dužnost komesara ove naše grupe koja će vršiti poslove signalizacije na aerodromu prilikom doletanja savezničkih aviona koji su padobranima spuštali oružje, municiju, hranu i odeću, ili prilikom njihovog noćnog sletanja.

Rad na aerodromu bio je jedino moguć noću, jer je u toku dana bio izložen izvidanju od strane nemačkih aviona. Zbog toga smo se danju većinom odmarali i obavljali najnužnije poslove snabdevanja, obezbeđenja aerodroma, te patroliranje levom obalom Kupe, jer preko, na desnoj strani, bile su ustaške jedinice, sa posebno jakim utvrđenjem u mestu Ozalj.

Najava aviona vršena je preko Glavnog štaba NOV Slovenije u Črnomelju. Štab nas je telefonski obavestavao radi pripreme za signalizaciju, kao i prihvat aviona. Isto tako unapred su bili najavljavani i avioni koji nisu sletali, već samo padobranima spuštali opremu.

Svetlosnu signalizaciju aerodroma, prijem i otpremu aviona organizovali smo na sledeći način. Obeležavanje piste vršeno je na dva načina. Pista za sletanje savezničkih (američkih ili engleskih) aviona obeležavana je slovom »T« i leva uzdužna strana piste zapaljenom naftom u konzervama, a krajevi piste sa po četiri velike vatre od drva. Pista za sletanje ruskih aviona obeležavana je slovom »T«, a krajevi i sredina piste velikim vatrama od drva (bilo ih je ukupno deset). Nakon dobijenog obaveštenja da je izvršena najava aviona i kojih, tj. savezničkih »Dc-3« ili ruskih ljudstvo je izlazilo na odgovarajuću pistu i bilo spremno da pali naftu ili vatre. Čim padne mrak, svi smo bili na svojim mestima i osluškivao se zvuk avionskog motora. Na aerodromu je tada bio i referent za vazduhoplovstvo glavnog štaba, drug Igor Javor. Kada bi se začuo zvuk avionskog motora nastupala je faza identifikacije. Mi smo čekali da avion prvo da ugovoreni signal. Ako avion ne daje ugovoreni signal, mi nismo reagovali već smo čekali da se udalji iz zone. Kada avion da ugovoreni svetlosni signal, mi smo specijalnom lampom davali odgovarajući svetlosni signal. Time je identifikacija bila završena. Potom se pristupalo paljenju vatri ili nafte. Isti postupak bi bio da su avioni sletali, ili da su samo spuštali materijal padobranima.

Za vreme skoro tromesečnog boravka na ovom aerodromu odigrala su se dva događaja koja su mi ostala u trajnom sećanju. Bio je 20. oktobar 1944. Nalazili smo se na svojim mestima na aerodromu, jer je bilo najavljeno sletanje ruskih aviona. Posle uobičajenog postupka, sletela su dva aviona »Li-2«. Bili smo radosni zbog susreta sa Rusima. Međutim, i)ije prošlo ni pola sata od sletanja aviona kada je na položajima jedinica koje su obezbeđivale slobodnu teritoriju nastala neprekidna pucnjava pušaka i mitraljeza, te bacanje raketa. Pošto referent za vazduhoplovstvo nije znao o čemu se radi, avioni su odmah poleteli, a mi smo pogasili vatre i otišli na određene položaje u slučaju napada na aerodrom. Posle jednog sata javljeno je da se to jedinice vesele jer je oslobođen Beograd. Tada je i kod nas nastalo opšte veselje.

Jedne večeri, 5. novembra 1944, bilo je vedro i prilično hladno i, dok smo u očekivanju mogućeg dolaska aviona sedeli pored vatre grejali se i pričali, došao je kod nas drug Franc Rozman Stane, komandant Glavnog

štaba. Sedeo je sa nama i dugo razgovarao. Mi smo bili malo razočarani i neraspoloženi zbog prekida našeg puta i čekanja koje se oteglo u nedogled. On, uvek otvoren, pristupačan, veseo i odlučan, rekao nam je da se pritrpimo još malo i da ćemo uskoro poći na školovanje. To nas je ohrabrilo i oraspoložilo. Kasnije, kroz nekoliko dana, saznali smo da je drug Stane poginuo prilikom probe minobacača, 7. novembra 1944. Bio je to težak udarac za sve nas koji smo ga poznavali.

Nakon ovoga dani su prolazili u iščekivanju aviona, kojima smo trebali da se prebacimo u SSSR, a od njih ni traga. Najzad, posle više od mesec dana, dobili smo naređenje da se pripremimo za pokret. Predstojao nam je marš za Zemun, uz saznanje da ćemo ići preko Mađarske.

Osvanuo je 20. decembar 1944. Bez obzira na sneg, mraz, krenuli smo radosni što je najzad i taj čas došao. Pošto smo se kretali kroz neoslobođenu teritoriju, navešću mesta pored kojih smo prolazili. Taj poslednji deo puta bio je: aerodrom Otok, Metlika, Ozalj, Jastrebarsko, Pisarevina, Velika Gorica, Ivanić Grad. Tu smo prešli prugu Beograd - Zagreb (Čazma, Grubišno Polje, Virovitica, Barč) i reku Drava i granicu (Pečuj i Baja) a ovde su već bile i jedinice Crvene armije. Dalje je već bilo mnogo lakše. Put Baja, Subotica, Novi Sad i Zemun prešli smo većim delom vozom.

U Zemun smo stigli početkom februara 1945. U Štabu vazduhoplovstva NOVJ javio sam se načelniku Personalnog odeljenja, majoru Simović Milanu Zeki. On mi je dao nalog da odmah krenem za Novi Sad i da se u štabu 422. jurišnog puka javim političkom komesaru 2. eskadrile tog puka.

Tako sam najzad posle dugog putovanja stigao u Ratno vazduhoplovstvo čime mi je ostvarena davnašnja želja još iz detinjstva. Ostali drugovi su takođe odmah raspoređeni u jedinice.

Bio je to dug, naporan i iscrpljujući put, a posebno zimi, gde nas je svugde pratila, vejavica i mraz, hladan vetar i slabo snabdevanje, na jednoj, a neprijatelj i pustoš na drugoj strani.

Početkom maja 1945. nalazio sam se na dužnosti političkog komesara 2. eskadrile 422. puka. Posle proboja sremskog fronta vodile su se žestoke borbe za dalje oslobođenje teritorija koje je držao neprijatelj. Front koji se prostirao od reke Drava do Jadranskog mora držale su naše četiri armije. Mi smo sadejstvovali sa trupama na frontu, dajući im podatke o neprijatelju izviđanjem i napadima na njegove kolone koje su se kretale na zapad prema Zagrebu. Neprijatelj se stalno povlačio pod pritiskom naših jedinica. Naš puk je dobio naređenje da se prebazira sa aerodroma Klenak kod Šabca, gde smo se tada nalazili u Mađarsku, na aerodrom Madarmečke.

Radi hitnosti zadatka i borbenih dejstava, štab puka, piloti sa strelcima i najnužniji broj tehničkog osoblja, preleteli su na novi aerodrom jedinim »Dc-3« i našim avionima. Nas trojica komesara: Marić Jerko iz 1. eskadrile, Grija Košta iz 3. i ja iz 2. eskadrile, dobili smo naređenje da se sa ostalim delom tehničkog osoblja i opremom prebacimo na novi aerodrom pešice ili kako se snademo. Mislim da je bio 3. maj 1945. kada smo krenuli na marš, naporan i težak jer smo forsirali kretanje da bi se što pre stiglo na novi aerodrom s obzirom da su avioni već tamo i da izvršavaju borbene zadatke. Pored toga, na putu kroz Srem gušio nas je smrad leševa nemačkih vojnika i užasavali stravični prizori razbacanih

tela, razbijenih i uništenih vozila, razne opreme i odeće. Deo puta kroz taj užas, od Klenka preko Jarka, Šida, Tovamika i Vukovara, prešli smo pešice. Pred samim Osijekom našli smo zaprežna vozila pa smo kroz Osijek prošli na taljigama. Na njima smo prešli i dalji put - Valpovo, D. Mihojac i reku Drava. Uprkos tegobama i naporima marša bili smo veseli i šalili smo se da smo jedina avijacija na svetu koja se kreće taljigama. Nakon tri dana forsiranog marša 7. maja 1945. stigli smo na aerodrom. Ljudstvo je bilo premoreno i iscrpljeno, ali je posle vrlo kratkog odmora počelo da obavlja redovne poslove, jer su avioni leteli na borbene zadatke, sve do oslobodenja i prebaziranja na aerodrom Pleso, kod Velike Gorice.

423. puk na sremskom frontu¹¹

Pukovnik Luka Popov²¹

Avijacijske snage Grupe vazduhoplovnih divizija bile su namenjene isključivo za podršku KoV, te je, prema tome, i 423. jurišni puk, koji je bio u njenom sastavu, učestvovao u neposrednoj i posrednoj podršci. Najveći broj borbenih letova je izvršio za neposrednu podršku jedinica 1. i 3. armije, manje u podršci 2. armije.

Dolazak prvih pilota iz centra za preobuku na frontu u 423. jurišni puk, pada u vreme otpočinjanja nemačke ofanzive, 17. januara 1945. poznate pod nazivom »zimski oluja«, koja je imala za cilj da preseče i razdvoji borbeni poredak 1. armije i tako stvori uslove za opkoljavanje i uništavanje njenih jedinica. Odbrana naših položaja i slamanje ove neprijateljeve ofanzive više su zahtevali podršku jurišne avijacije. Tako novopridošli piloti već, 19. januara 1945. doživljavaju i svoje prvo vatreno krštenje. Uz snažnu podršku jurišnika, divizije 1. armije zaustavljaju neprijateljevo napredovanje i nakon uspešnog protivnapada prelaze u odbranu, a što dovodi do »stabilizacije« sremskog fronta i utiče na dalja dejstva jurišne avijacije u podršci KoV.

Dejstva jurišnika, u podršci snaga KoV, možemo svrstati u tri perioda: prvi, nakon stabilizacije sremskog fronta; drugi, priprema za proboj sremskog fronta, 15. marta - 12. aprila (u taj period spada i vreme podrške 3. armije u likvidiranju mostobrana kod Donjeg Miholjca i Starog Valpova od 12. - 19. marta), treći, proboj sremskog fronta 12. aprila 1945. i gonjenje neprijatelja posle proboja.

Prvi period obuhvata vreme kada su počeli da dolaze piloti u puk i njihovo borbeno osposobljavanje. Kada je front na r. Drava i u Sremu bio stabilizovan, na sremskom frontu je vladalo zatišje. Zbog toga je bilo potrebno da se u podršci dejstvuje većim grupama. Dejstva su vršena manjim grupama na bojištu udarom po artiljeriji, u rejonu s. Tovamik, s. Lovaš, s. Saregrad, KM u naseljenim mestima, po živoj sili u rovovima. Većim grupama od 6 - 8 - 12 aviona vršena su samo dejstva po neprijateljevim kolonama na maršu radi izolacije bojišta. Ovakva dejstva vršena su i u zoni dejstva 2. armije u Bosni po delovima nemačke 22. divizije, koja se iz Grčke povlačila dolinom r. Drina, preko Vlasenice, i Zvomika i Bje-ljine, pa se preko Brčkog i Orašja prebacivala preko r. Sava. Slobodan lov sa izviđanjem široko je primenjivan, uglavnom, u među-rečju r. Sava - r. Drava, a u dubini do Sl. Broda - Barč. U ovom periodu, bez obzira na

¹¹ Diskusija na okruglom stolu

²¹ Potporučnik, komandir 2. eskadrile 423. jurišnog puka, sada pukovnik u penziji

stepen osposobljenosti posada, puk nije imao niti gubitaka niti oštećenih aviona.

Drugi period se odlikuje pružanjem vatrene podrške jedinicama 3. armije sada već prilično borbena osposobljenim posadama. Neprijateljevi mostobrani na r. Drava kod D. Miholjca i Valpova koji su imali za cilj uništenje snaga u bajskom trokutu udaranjem u bok sovjetskoj armiji, koja se nalazila već iza Blatnog jezera. Naš cilj je bio onemogućiti izvlačenje neprijateljevih snaga sa Balkana, a u isto vreme ofanzivnim dejstvima podići moral naših trupa. Oba mostobrana bila su likvidirana za 16 dana (6-22. marta) uspešnom podrškom avijacije. Ciljevi i objekti bili su: prelazi preko reka, neprijateljeve oklopne snage, artiljerija i živa sila. Ovi zadaci su izvršeni, bar u početku, u prilično nepovoljnim uslovima, jer je mostobran kod D. Miholjca bio na granici taktičkog radijusa za avion 11-2, a i na domaku neprijateljeve LA, koja je bazirala u rejonu Zagreba. Tako je u tom periodu došlo dva puta do vazdušne borbe između neprijateljeve i naše lovačke avijacije u neposrednoj zaštiti.

Za potrebe 1. armije vršeno je intenzivno izviđanje sa fotografisanjem neprijateljevih odbrambenih položaja, a na osnovu tih rezultata jurišnim dejstvima snaga 423. jurišnog puka vršeno je ometanje uređenja neprijateljevog odbrambenog sistema.

U ovom periodu oštećeno je nekoliko aviona 423. jur. puka dejstvom neprijateljeve PAA.

U periodu priprema za proboj fronta vršena su intenzivna aero-foto izviđanja za potrebe štaba Grupe vazduhoplovnih divizija i armija. Pošto se nije raspolagalo izviđačkom avijacijom, taj posao su obavljale i posade iz 423. jurišnog puka, tako da je čitav sistem neprijateljeve odbrane po širini i dubini bio nekoliko puta snimljen iz vazduha.

Treći period - period proboja sremskog fronta karakteriše se dejstvom 423. jurišnog puka u neposrednoj vatrenoj podršci snaga 1. armije na glavnom pravcu napada, uz dobro organizovano sadejstvo i navođenje jurišnih grupa. U avijacijskoj pripremi i podršci juriša vršena su dejstva po neprijateljevoj artiljeriji u rejonu Šid - Banovci, po živoj sili na prvom odbrambenom položaju i podrška uvođenja u proboj naše tenkovske brigade.

Podrška jedinicama 1. armije u fazi gonjenja neprijatelja vršena je do linije Vrpolje - Đakovo. Dejstva celokupnog 423. jurišnog puka na upornu odbranu u rejonu Piškarevci, Straživojno i Vrpolje bila su i poslednja dejstva ovog puka. Dalja podrška bila je van radijusa dejstva sa aerodroma dotadašnjeg baziranja. Zbog nemogućnosti prebaziranja na bliži aerodrom, 423. puk je do završetka rata ostao na aerodromu B. Brestovac.

PODRŠKA JEDINICA 1. ARMIJE

U periodu stabilizacije sremskog fronta 423. jurišni puk je povremeno vršio udare manjim grupama po neprijateljevoj artiljeriji koja je ometala organizovanje naše odbrane i pripreme za prestojeći proboj sremskog fronta. Tako su u nekoliko navrata vršeni napadi na neprijateljevu artiljeriju u rejonu sela Tovamik, Lovaš, Šarengrad i drugim mestima. Napadani su i neprijateljevi štabovi u naseljenim mestima u cilju dezorganizovanja komandovanja. Na ove zadatke jurišne grupe su išle većinom bez neposredne lovačke zaštite, što je bilo i logično s obzirom na odsutnost vazdušnog pro-

tivnika i blizine linije fronta. Zbog dejstva u malim grupama (4-6 aviona) bilo je lako izbeći slabu PAA, te su ovi zadaci vršeni bez sopstvenih gubitaka ili oštećenja aviona.

Pri probouju sremskog fronta 423. puk je učestvovao u podršci jedinica 1. armije i njihove borbe u dubini neprijateljeve odbrane, dejstvujući srednjim napadima i ešeloniranim dejstvima po živoj sili i otpornim tačkama, kao i neprijateljevoj artiljeriji (rejon sela Šida i sela Banovci) koja je ometala uvođenje naših tenkovskih jedinica u probouj. Ovaj zadatak je vršen ešeloniranim dejstvima grupama od šest do osam »11-2«, uz neposrednu zaštitu dva do četiri aviona »jak - 1«.

Grupe su uspešno navođene sa zemlje, a prednji kraj KoV je obeležavala platnima, tako da su jurišnici mogli da dejstvuju ispred naših jedinica pa se nije moglo desiti da dejstvuju po svojim trupama.

U fazi gonjenja odnosno posle probouja sremskog fronta, neprijatelj je uspeo da organizuje odbranu na liniji selo Piškarevci - selo Vrpolje, radi izvlačenja svojih jedinica iz Bosne preko SI. Broda. Sasređenim udarom 423. puk je omogućio probouj odbrambene linije iako je, sudeći po jačini vatre PAA, neprijatelj hteo grčevito da brani željeznički čvor SI. Brod. Na ovom zadatku puk je delovao sasređeno svim svojim snagama, kojom prilikom su čak i mlade posade pokazale da su dorasle ovakvim zadacima. Lovačka avijacija je štitila neposrednim praćenjem, jer je rejon dejstva bio nadomak neprijateljeve lovačke avijacije bazirane na aerodromima u rejonu Zagreba. Ovde je naročito došlo do izražaja sadejstvo sa KoV. Za razliku od prvog dana probouja sremskog fronta, ovde je bilo teško ustanoviti »prednji kraj«, jer je odbrana bila organizovana po grupnom sistemu - nije bilo rovovskog sistema kao u Sremu. Ali, zahvaljujući dobrom sadejstvu - pokazivanju prednjeg kraja platnima i raketama, jurišnici su uspešno navođeni na otporne tačke, pa čak i na artiljeriju u selu Striživojno. Obostarana radio-veza je odlično funkcionisala. Izgubljen je jedan avion i dva člana posade (pilot Vasa Gojković i vazdušni strelac Milorad Trifunac), a jedan oštećeni avion je prinudno sleteo na »ničijoj zemlji«. Posada ovog aviona: pilot Stanislav Cerar i strelac Kalebić vratila se nakon 3-4 dana na aerodrom Bački Brestovac. Štab puka nije raspolagao podacima o jačini i mestu PAA niti su bile određene posade za njeno neutralisanje.

NEPOSREDNA PODRŠKA JEDINICA 3. ARMIJE

Radi uspešnije podrške 3. armiji 423. puk je prebaziran na aerodrom Bački Brestovac. Sa ovog aerodroma puk je mogao dejstvovati i većim grupama. Za neposrednu podršku jedinica 3. armije 423. puk je izvršio najveći broj borbenih letova i to uglavnom u periodu od 6. do 21. marta kada je po operativnoj zamisli nemačke vrhovne komande trebalo: povratiti bajski trokut; Budimpeštu ponovo uključiti u odbrambeni sistem, koji nasloniti na r. Dunav; rasteretiti sremski front i prinuditi izvlačenje naših snaga, te tako stvoriti mogućnost izvlačenja nemačkih snaga sa Balkana; zatvoriti pravac sovjetskoj armiji prema Beču, i podići moral svojim trupama.

Za ostvarenje ovog cilja angažovane su i odgovarajuće snage. Neprijatelj je želeo da forsira reku Drava, i to glavnim snagama kod D. Miholjca, a pomoćnim kod sela Valpovo. Noću 5/6. marta 1945. neprijatelj je

pristupio ostvarenju svoje zamisli i uspeo da stvori mostobrane kod navedenih mesta. Podržavajući aktivnu odbranu naših, sovjetskih i bugarskih snaga u početku stvaranja mostobrana i u cilju likvidiranja neprijateljevog mostobrana 423. puk je sasređenim i ešaloniranim udarima dejstvovao po mestima prelaza, sredstvima za prelaženje preko r. Drava, po podvodnom mostu, živoj sili, tenkovima u rejonu s. Valpovo, posebno po artiljeriji kod D. Miholjca. 10. i 21. marta 1945. došlo je do vazdušne borbe između naše lovačke zaštite i neprijateljevih lovaca, te je ova mogućnost da se pojave neprijateljevi lovci zahtevala da grupe jurišnika uvek budu štice svojim lovcima neposrednim praćenjem. Tu zaštitu je pružao u većini 1:1, a u nekim slučajevima i 2:1 u korist jurišnika.

U početku ovih dejstava 423. jurišni puk se nalazio na aerodromu Ruma, pa je dejstvo na mostobranu kod D. Miholjca bilo na granici taktičkog radijusa aviona »11-2«, zbog čega je prebaziran na letelište u Bačkom Brestovcu. Sadejstvo sa jedinicama KoV ostvarivano je u punoj meri. U jednom napadu kod s. Bolman naš prednji kraj je pokazan belim platinama, mahanjem raznim predmetima, pa čak izlaženjem naših boraca iz rovova. Neprijateljeva PAA je bila veoma jaka, te su prilikom svakog dejstva određivane snage za protivdejstvo (2-4 aviona »11-2«), Pri napadu na mesto prelaza preko reke, određena je čitava eskadrila za neutralisanje PAA. Neutralisanje je vršeno neposredno pre dejstva osnovne grupe jurišnika. Samo ovakvim načinom dejstva može se objasniti da su nam gubici i oštećenja bila relativno mali. No, i pored svih ovih mera, izgubljen je jedan avion »11-2« i dva člana posade - 21. marta poginuo je komandant 423. puka major Milan Malnarić i vazdušni strelac Stevan Abraham na mostobranu kod sela Valpovo. Lakše je oštećeno nekoliko aviona. To se može pripisati ne samo jakom dejstvu neprijateljeve PAA već i manevru jurišnika u obrušavanju. Iako je neprijateljeva taktika uočena, nije se odstupalo od šablona i naši taktički postupci pri napadu na cilj ostali su uvek isti. No, treba priznati da i nije bilo vremena za uvežbavanje nečeg drugog.

POSREDNA PODRŠKA 1, 2. i 3. ARMIIJE

Posredna podrška vršena je dejstvom jurišnih grupa po objektima ispred fronta 1, 2. i 3. armije, odnosno po neprijateljevim komunikacijama, željezničkim stanicama i mostovima.

Dejstvo po neprijateljevim komunikacijama vršeno je manjim grupama od 4-6 aviona, a na osnovu rezultata izviđanja i uz obavezno davanje rezervnog cilja. Za dejstvo po komunikacijama primenjivan je povremeno i »slobodan lov«. Pri napadu na veće kolone primenjivana su ešelonirana dejstva eskadrila. Takav napad izvršen je na delove 22. nemačke divizije na putu Zvomik - s. Janja. Kolonu dužine 2-3 km otkrili su izviđači 423. jurišnog puka. Na kolonu je vršen napad iz poniranja borbenim postrojem »krug« sa 6 do 8 naleta. Tako dugo zadržavanje nad ciljem bilo je moguće zbog blizine aerodroma baziranja i odsutnosti neprijateljeve LA na tom delu fronta. Dakle, bilo je moguće duže zadržavanje nad ciljem, kao i utrošak celog borbenog kompleta topovsko - mitraljeske municije. Naročito su to mogle druga i treća eskadrila, jer je 1. eskadrila neutralisala PAA. Navođenje na cilj, koji je bio dobro zamaskiran, vršili su izviđači samo za

1. eskadrilu. Ostalim eskadrilama navođenje nije bilo potrebno, jer su rezultati dejstva 1. eskadrile omogućili veoma lako i brzo pronalaženje cilja.

Dejstvo po železničkim stanicama vršeno je manjim grupama od 4 do 6 aviona i slobodnim lovom. Saobraćaj koji je neprijatelj koristio uglavnom za izvlačenje svojih snaga, bio je na granici taktičkog radijusa aviona »11-2«, pa je verovatno, zbog toga takve zadatke puk vršio veoma retko. Nadomak našeg taktičkog radijusa od značajnih železničkih raskrsnica bili su Vinkovci. Na stanicu u Vinkovcima organizovan je dobro pripremljen napad grupom od 6 aviona. Zbog jake PAA objekta šestorka je jednovremenim obrušavanjem u jednom naletu izvršila napad uz primenu svih ubojnih sredstava kojima je 11-2 bio naoružan. Za ovaj zadatak izabrane su posade iz čitavog puka. Zadatak je vršen bez zaštite lovačke avijacije i bez prethodnog neutralisanja PAA. Napad je uspešno izvršen, bez gubitaka i oštećenja aviona.

Koliko su podržavane jedinice visoko cenile podršku jurišne avijacije, ne vidi se samo iz pohvala i priznanja viših štabova ili kroz materijalni učinak, već i kroz moralni uticaj na sigurnost i podstrek našim borcima da izdrže do pobeđe. Evo izjave jednog borca, koja odražava njegova i osećanja njegovih suboraca u rovu:

»Sremska ravnica prekrivena snegom bjelila se zasenjjućim bljeskom. .. Začuli smo avione! O, koliko su se uloge izmenile. Sjećate li se fašistički 'grenadiri' kako smo mi tokom protekle četiri godine strepili od slične buke, a vi ste se zlobno cerili. Sada smo zadovoljno uprli oči u nebo, do koje mjere će se ostvariti naše proročanstvo izrečeno jednom jedinom prostom rečenicom: 'Sve ćemo vam ovo vratiti!' Evo, sada je došao taj čas... Ceo dan su prolazili avioni - odlazili i vraćali se poslije tutnjave, grmljavine i štektanja mitraljeza. Iz vlastitog iskustva znali smo kako se oni osećaju. Kada je poslije toga došlo naređenje da se ide u napad, mi smo nastupali odlučno, smelo ovaj put sasvim sigurni da svoje delo privodimo kraju.«

Taktička primena i način dejstva jurišnika"

Pukovnik, Luka Popov

Izvršavajući zadatke podrške KoV, 423. jurišni puk je dejstvovao pojedinačnim dejstvima manjih grupa (2-4-6 aviona), ešaloniranim dejstvima manjih grupa, sasređenim udarima eskadrile ili puka i ešaloniranim udarima eskadrila.

Grupe su ka cilju letele na visini oko 1.000 m (850-1050), a tako isto i na povratnoj marš-ruti. Ponekad su manje grupe na povratnoj marš-ruti letele u brišućem letu i to više radi uvežbavanja nego iz taktičkih razloga. Cilj je napadan iz borbenog postroja krug, sa individualnim nišanjem i gađanjem, i poniranjem pod uglom 20 do 30 stepeni. Vatreno i raketno naoružanje je korišćeno u posebnim naletima. Jedino je pri dejstvu na PAA ponekad u jednom naletu korišćeno celokupno naoružanje. Na ciljeve koji su branjeni jakom PAA korišćeno je, isto tako, celokupno naoružanje, ukoliko su to razmere cilja dozvoljavale. Sve posade nisu bile sposobne za ovakav način dejstva.

Iznenadjenje se malo primenjivalo, a nisu pronalazeni novi taktički postupci. Visina leta je bila uvek ista, manevar nad ciljem takođe. Često se nije biralo ni mesto preleta linije fronta pri dejstvu u neprijateljevoj dubini kako bi se izvršio prelet najmanje aktivnog fronta, uz primenu brišućeg leta, tako da je neprijatelj često uspevao da predvidi naše dejstvo i na vreme preduzme protivmere. Tako je jedna grupa jurišnika poslata da izvrši udar po prelazu preko reke kod sela Županja, gde su neprijateljeve snage prelazile iz Bosne. Vođa grupe je preleteo liniju fronta nad rekom Dunav, između Šarengrada i Vukovara na visini 1.000 m.

Neprijatelj je odmah prozreo naše namere i jurišna grupa koja je došla nad Županju nije pronašla ni pontonski most, ni druga sredstva za prelaženje preko reke. Verovatno da je neprijatelj uspeo da ukloni, tj. da potopi plovne objekte. Vođa grupe, iako nije imao rezervni cilj, napao je železničku kompoziciju na stanici Županja. Po dejstvu i mestu PAA moglo se zaključiti da je doskora bio organizovan prelaz. Da je vođa grupe preleteo liniju fronta na reci Bosut u brišućem letu i leteo u niskom letu iznad bosutskih šuma, smanjio bi mogućnost osmatranja, a daljinu cilja od linije fronta sveo bi na minimum (kraće za pet minuta leta), tako da neprijatelj ne bi imao vremena da preduzme mere. Ovaj nedostatak u pomenutom taktičkom postupku bio je posledica nedovoljnog iskustva, jer su zadaci posredne podrške rede vršeni. Zemljište na kome su izvođena vazдушna dejstva bilo je različito, uglavnom ravničarsko, bogato rečnim tokovima, komunikacijama i naseljenim mestima, što je omogućavalo dobru orijen-

¹¹ Prilog raspravi na okruglom stolu

taciju i izlazak na cilj. Dejstvo na bojištu u Sremu za vreme stabilizacije sremskog fronta bilo je olakšano i zbog toga što je neprijatelj imao organizovan rovovski sistem koji nije mogao potpuno da maskira, pogotovo za vreme snežnog pokrivača. Ovo je omogućavalo posadama da efikasno i brzo pronalaze ciljeve, kao na taktičkom poligonu.

Pošumljeno zemljište nam je prilično pomoglo, pošto šume nisu bile olistale u periodu najintenzivnijih dejstava. Prema tome ne samo tok događaja već i godišnja doba su nam omogućila da u obuci letačkog kadra, tj. u postizanju borbene sposobnosti, idemo postupno od prostih ka složenim zadacima.

Jedan od velikih nedostataka je bio što nismo u dovoljnoj meri proučavali borbena iskustva. Jer, svaki borbeni let, dobrom analizom, mogao je dati nova iskustva, koja bi bila dragocena za dalja borbena dejstva. Kritika leta je vršena, ali se ona odnosila, uglavnom, na postupke iz tehnike pilotiranja. Dobre analize borbenog rada su nedostajale utoliko više što je naše znanje opšte i vazduhoplovne taktike bilo veoma oskudno.

Nedostajale su nam, takođe, i kontrole rezultata borbenih dejstava. Za napad na važnije objekte određivane su posade u tu svrhu, ali rezultati nisu korišćeni u puku, jer su snimci odlazili u Štab Grupe divizija. Za obične ciljeve nije vršena kontrola rezultata borbenih dejstava. Ta se kontrola mogla organizovati na razne načine koje su pravila predviđala, ali to nije praktikovano, pa je tako i danas za neka dejstva ostala tajna kakav je efekat postignut. Posle proboja sremskog fronta brzina gonjenja neprijatelja, već posle nekoliko dana, pomakla je liniju fronta na takvu udaljenost da je, zbog taktičkog radijusa aviona »IL-2« 423. jurišni puk, trebalo da izvrši prebaziranje na aerodrom Đurđevci da bi mogao dalje borbeno da dejstvuje u ratnim operacijama oko Zagreba. Međutim, pozadinska služba nije na vreme mogla da organizuje rad na budućem aerodromu iz objektivnih razloga, tako da je 423. puk oslobođenje zemlje dočekaao na aerodromu Bački Brestovac.

U završnim operacijama 423. puk je izvršio preko 500 borbenih letova, u kojima je naš letački sastav stekao dobro borbeno iskustvo i postao jezgro za dalju izgradnju našeg savremenog vazduhoplovnog iskustva.

IZVIĐANJE

Grupa vazduhoplovnih divizija nije u svom sastavu imala izviđačku avijaciju, već su zadatke izviđanja izvršavali jurišna i lovačka avijacija, tj. jurišni i lovački pukovi, te među njima i 423. jurišni puk. Na bojištu je izviđana taktička i operativna dubina, kao i suhoputna komunikacija „i važniji objekti u dubljoj neprijateljskoj pozadini. U periodu od 25. marta - 5. aprila dva puta je vršeno aerofoto-izviđanje neprijateljeve taktičke dubine, ispred fronta 1, 2. i 3. armije, a aerofoto-snimke koristili su Generalštab JA, sve tri armije, kao i Grupa vazduhoplovnih divizija. Na taj način su još u pripreмноj etapi za predstojeću ofanzivnu operaciju dobijani svi potrebni podaci fortifikacijskog uređenja neprijateljevog glavnog odbrambenog pojasa. Deset dana pre proboja sremskog fronta vršena su dublja izviđanja komunikacija u međurečju reka Sava i Drava, mostova i skelskih prelaza i komunikacija u sevemoj Bosni u cilju otkrivanja pokreta na komunikacijama koje vode ka frontu naših armija.

Na osnovu podataka izvidanja, sate su grupe jurišnika za dejstvo po otkrivenim kolonama ili železničkim kompozicijama. Pri odlasku na izviđanje avioni jurišne i lovačke avijacije nosili su sa sobom i ubojna sredstva. Izviđači su često dejstvovali po ciljevima koje bi pronalazili za vreme izvidanja na komunikacijama. Takav način izvidanja i dejstva primorao je neprijatelja da pokret vrši uglavnom noću, stvorivši kod neprijatelja nesigurnost i strah od najmanjih naših vazdušnih formacija.

Pronalazeći veće ciljeve, naročito one dobro zamaskirane izviđači su pozivali grupe jurišnika koji su bili u pripravnosti na aerodromu, pa su čak i sami navodili na kolone ako su bile dobro zamaskirane. Na ovaj način je dejstvovano u sevemoj i severoistočnoj Bosni po delovima nemačke 22. ojačane divizije, koja se izvlačila iz Grčke preko Sandžaka i Bosne. Tako je, zahvaljujući izvidanju, pronađena neprijateljeva kolona pomenute divizije, zamaskirana na putu između Janje i Zvomika. Nakon pronalazjenja, izviđači su naveli jurišnike iz 423. jurišnog puka. Pojedini jurišnici su izvršili i po desetak napada, sve do poslednjeg topovskog i mitraljeskog metka.

Posle proboja sremskog fronta, izviđači su, u fazi gonjenja neprijatelja, uspešno otkrivali pravce odstupanja i pokrete neprijateljevih trupa u operativnoj dubini. Zbog toga što su izviđači koristili ubojna sredstva, ovi letovi su često ličili na »slobodni lov«.

Treba napomenuti da su izviđački letovi i slobodni lov korišteni i izvođeni radi obuke, tj. radi usavršavanja letaća, jer je često pratilac bio novopridošli pilot, kome je trebalo pokazati fizionomiju bojišta, a ne objekte dejstva na zemlji, dejstva neprijateljeve PAA, zatim usavršiti bombardovanje i gađanje raketama, a u čemu se niko od novopridošlih pilota nije, praktično, obučavao u centru za preobuku. Ovi letovi su izvođeni u paru, pa je to bila i jedina prilika za uvežbavanje grupnog letenja.

Skoro da izvidanje rezultata borbenih dejstava i nije vršeno izuzev aerofoto i vizuelnog izvidanja mosta na Savi kod Brčkog, nakon jurišnih dejstava po njemu.

LETAČKO - TAKTIČKO USA VRŠA VAN JE

Čim bi novi pilot došao u puk, počinjalo je njegovo usavršavanje. Najpogodnija didaktička forma je bila - let u paru, kao izviđački let ili kao »slobodni lov«. Često je to bilo i jedno i drugo, ali sa određenim didaktičkim ciljem, koji je mogao biti mnogostruk: uvežbavanje grupnog letenja i tehnike pilotiranja; vežba u pronalazaženju i prepoznavanju cilja; uočavanje dejstva PAA i uvežbavanje manevra za izbegavanje PAA; vođenje navigacije i orijentacije u borbenim uslovima.

Provera tehnike pilotiranja vršena je kad god se za to ukazala potreba ili povremeno, prema planu, kada je na frontu bilo »zatišje«.

U prvom periodu, tj. od januara do marta 423. jurišni puk je dejstvovao, uglavnom, u podršci jedinica 1. armije. Obično se dejstvovalo malim grupama, četvorkama, jer nije bilo potrebe za upotrebu jačih snaga. To je odgovaralo obuci naših pilota. Zimski uslovi, sa povremenim snežnim pokrivačem, omogućili su našim posadama da upoznaju bojište, jer neprijatelj nije mogao da sakrije i maskira sistem rovova, zapravo svoj odbram-

beni sistem. Čak su pokreti vozila točkaša i guseničara otkrivani po tragovima, što je olakšalo njihovo pronalaženje. Taje obuka dobro došla kasnije kada je, početkom marta 423. jurišni puk, bio orijentisan na podršku snaga 3. armije na dravskom frontu u borbi za likvidiranje mostobrana kod Valpova i D. Miholjca, gde su dejstva bila složenija u neposrednoj podršci jer se dejtvovalo u složenijim uslovima, delimično rovovskog sistema, a delimično pošumljenom terenu oko reke Drava. No, listopadne šume su potpomogle da bude izvesne postupnosti, od prostijeg ka složenijem, jer je šuma tek pri kraju dejstva počela da olistava. Tako je ostvaren kontinuitet u obuci. To je metodički bilo poželjno, jer se od onog dejstva ispred 1. armije išlo ka složenijem, gde je front bio pokretan, a pronalaženje objekata dejstva složenije.

Moj prvi ratni let

Alojz Šeljuga

Pet je sati. Svi smo na letelištu, dolazi i komandant. Odmah posle raporta dobijamo liniju fronta, unosimo je u naše karte, proučavamo je, kao i teren u neprijateljevoj pozadini. Još samo da komandant izda zadatke. I, evo:

»Prva petorka na zadatak. Zadatak: napasti i uništiti neprijateljevu tenkovsku kolonu koja se kreće putem ka Vrpolju. Poletanje u 06.10. Cilj napasti u 06.55. časova«!

Sledi potrebna priprema, palimo motore i već uzlećemo. Posle prikupljanja, naša petorka zauzima kurs ka cilju.

Prelećemo liniju fronta. Vođa grupe daje znak da se sprave za bombe stave na aktivno, a mitraljezi i topovi otkoče, da su spremni za dejstvo. Rastojanje između nas u grupi se povećava. Svi zauzimamo postroj za borbu.

Samo što smo preleteli liniju fronta, već sa ivice jedne šume dobijamo prvi »pozdrav« od neprijateljeve protivavionske odbrane. Nekoliko topovskih granata i bezbroj mitraljeskih zrna svetluca i rasprskava se oko naših aviona. Zadatak se ništa ne menja. Leti se normalno dalje ka cilju.

Približavamo se cilju. Vođa grupe daje znak da budemo oprezni. Visina 1300 metara. Cilj je tu. Vođa se prvo obrušava na cilj, odmah za njim ja i redom svi ostali. Dejstvuje se iz svih oruđa. Vidim već da su neki tenkovi u plamenu. Otkaćinjem bombe. Strelac mi daje ugovoreni znak da su bombe pogodile cilj. Prvi napad je završen. Ponovo se penjemo, zatvaramo krug i još tri puta napadamo cilj. Sve je u dimu i plamenu.

Vođa grupe daje znak za odlazak. Penjemo se na visinu i prikupljamo u određeni postroj. Linija fronta se preleće. Već smo na našoj teritoriji. Svi smo zadovoljni, jer smo zadatak izvršili bez gubitaka.

Evo, ispred nas je naše letelište. Redom, jedan za drugim, slećemo. Gasimo motore i napuštamo avione. Odmah kod komandanta, gde dajemo tačne podatke o izvršenom zadatku. Drugovi mi čestitaju na vatrenom krštenju - prvom ratnom zadatku.

Zatim sledi bezbroj pitanja. Kako ovo, kako ono, gde je bilo protivavionske vatre, kako smo uništili cilj, gde smo preleteli liniju fronta, itd.

Bilo je kasnije dosta sličnih i teških zadataka ali prvi ratni let čuvam kao dragu, trajnu uspomenu.

Politički rad u 423. puku¹

Pukovnik Zlatko Frid²⁾

Nakon završene preobuke 423. puk brojio je 327 boraca i rukovodilaca, a bio je naoružan sa 31 avionom tipa »11-2«, poznatijim kao »šstormovik«. U sastav puka su ušli ljudi iz raznih sredina, različitih godina starosti i nacionalnog sastava, raznih običaja i navika.

Bilo je tu mladića od 18 godina starosti, uglavnom srednjoškolaca bez ikakvog vojnog obrazovanja, ali i ljudi srednje dobi, 40-godišnjaka sa solidnim vazduhoplovnotehničkim obrazovanjem. Među pilotima bilo je vojnih pilota bivše jugoslavenske vojske koji su dobro vladali tehnikom pilotiranja, ali i rezervnih vojnih pilota među kojima je bilo ljudi sa nešto slabijim predznanjem u tehnici pilotiranja. Svim ovim pilotima bilo je zajedničko što su imali dugi prekid u letenju (oko 3,5 godine) i bili bez ikakvog ratnog iskustva.

Neki su u puk dolazili iz partizanskih odreda i brigada, mnogi od njih su se borili od prvih dana rata; bilo je i onih koji su se našli i u Britanskom kraljevskom vazduhoplovstvu i budući da su se dobrovoljno opredelili za NOVJ, to su upućeni u domovinu; bili su tu i ljudi koji su nakon oslobođenja Srbije došli u NOVJ.

Po nacionalnom sastavu ljudstvo puka predstavljalo je »Jugoslaviju u malom«; bilo je tu Srba, Hrvata, Slovenaca, Crnogoraca, Makedonaca i Muslimana. Ovu sredinu upotpunjavala je i odeća, vojne uniforme izmiješane sa civilnim odijelima, ali i šarolikost vojnih činova. Primjera radi, spomenućemo da su komandiri eskadrila imali čin vodnika i potporučnika, a da su obični piloti nosili čin poručnika i kapetana. Od takvog vrlo heterogenog sastava valjalo je u što kraćem vremenu stvoriti homogen vojnički kolektiv.

Stvoriti od takvog sastava najšarolikije grupe ljudi raznih uvjerenja, običaja i navika, dobro obučenu vojničku jedinicu i jedan harmoničan kolektiv bio je pravi izazov za političko-partijske radnike.

Zato je u decembru 1944. političko-partijski rad bio usmjeren na osnovni zadatak koji je stajao pred pukom: organizacijski oformiti puk kao čvrst vojnički kolektiv čije ljudstvo treba što pre da ovlada avionom »11-2«.

Već u januaru 1945. pred političko-partijskim radom bila je nova tema: bila je to neprijateljeva protivofanziva kod Šida, a sa njom i prvo djelovanje naših pilota koji su letili na prve borbene zadatke. Prvi piloti, a među njima komandant puka, major Milan Malnarić i komandiri

¹⁾ Prilog raspravi na okruglom stolu

²⁾ Kapetan, politički komesar 423. puka

eskadrila potporučnik pilot Luka Popov, kapeta-pilot Ivan Kavić i vodnik-pilot Dušan Vujin, završili su preobuku na trenažnom kursu u Zemunu u rekordnom roku i stigli u puk 15. januara 1945. Već su 16. januara letili na prve borbene zadatke. Svoja prva bombardovanja, raketiranja i mitraljiranja izvršili su na sremskom frontu. Ostali piloti završili su preobuku u roku od 35 dana, a već 36-tog dana su letili na front.

Ni vazdušni strelci nisu zaostajali za svojim pilotima. Iako bez predznanja i bilo kakvog vojnog iskustva, bili su sposobni da štite svoje pilote u borbenim letovima.

Tehnički sastav puka (avio-mehaničari, oružari, vezisti) završio je preobuku za samo 32 dana, preuzimajući samostalno pripremu aviona za ratne zadatke.

Ovi početni rezultati koje je postiglo ljudstvo puka korišćeni su u političko-partijskom radu kao mobilizatorska snaga za nove napore. Ti rezultati dovoljno govore o intenzitetu kojim se radilo, vrlo visokom stepenu organizacije, discipline i elana. Bili su to svojevrsni rekordi.

U februaru pred pukom je stajao novi zadatak, a pred političko-partijskim radom nova tema: uništenje neprijateljeve grupacije u rejonu Drijača-Nova Kasaba-Zvomik-Janja-Bjeljina-Brčko.

Političko-partijski rad u martu bio je u znaku pripreme i izvođenja napada na neprijateljev mostobran na Dravi kod Valpova i Donjeg Miholjca.

Zadaci posljednjih mjesec i pol dana rata tokom aprila i prve dekade maja 1945. bili su avio-podrška kopnenim jedinicama NOVJ u rejonima Županja, Đakovo, Vrpolje, Našice, Slavonski Brod i Vinkovci. Bio je to najintenzivniji period borbenog djelovanja puka od njegovog osnivanja. Puk je u aprilu izvršio 96 borbenih letova, sa 101,30 sati letenja, pa je i političko-partijski rad bio vrlo intenzivan.

Osim osnovnih (mjesečnih) političkih tema obrađivane su i pojedine aktuelne teme koje je nametao sam život i slijed događaja. Jedna od takvih bila je tema »Značaj vojničke straže«, a određena je pred cijelim pukom povodom događaja kada je jedan borac zaspao na stražarskoj dužnosti. Drugom je prilikom bila određena tema »O spolnim bolestima« u povodu oboljenja trojice boraca od spolnih bolesti. I ova je tema obrađena sa čitavim pukom. Kao aktuelne obrađivane su i teme povodom preleta puka sa aerodroma Ruma na aerodrom Gospođinci, zatim prelet na aerodrom Bački Brestovac, nakon toga prelet na aerodrom Velika Gorica, te napokon, prelet na aerodrom Djevića Marija v. Polju (kod Ljubljane). Ljudstvo puka je redovno upoznavano sa mjesnim prilikama na terenu na koji se odlazilo, kao i sa načinom kontaktiranja sa mjesnim stanovništvom.

Povodom pogibije majora-pilota Milana Malnarića, komandanta puka i vazduhoplovnog strelca Stevana Abrahama u martu 1945. kao i pogibije potporučnika-pilota Vase Gojkovića i strelca Milorada Trifunca u aprilu 1945. održani su zborovi puka. Tom prigodom je govoreno o ličnostima poginulih drugova, što je korišteno kao motivacija za još snažnije angažiranje ljudi u borbi protiv fašističkih okupatora.

Jedna od nezaobilaznih aktuelnih tema bilo je naše savezništvo sa SSSR, SAD i V. Britanijom. Kažemo nezaobilazna tema s obzirom da je ljudstvo puka svakodnevno surađivalo sa borcima Crvene armije. Ova tema korišćena je u političko-partijskom radu kao podstrek za još bolje izvršavanje postavljenih zadataka.

Puk je, htjeli mi to ili ne, bio stavljen u ulogu da pred saveznicima - crvenoarmejcima prezentira NOVJ, pa su od ljudstva zahtjevani primjer- na disciplina, učenje i izvršavanje borbenih zadataka. No, ova činjenica, kao i mnogo šta drugog u životu imala je i svoju negativnu stranu. Naime, pojedini crvenoarmejci činili su povremene prijestupe - opijali su se, krali ili neprimjerno odnosili prema mjesnom stanovništvu i dr, a čemu su, u pravilu, bili očevici naši ljudi. Zato je bilo najuputnije o tome govoriti ot- voreno, kao o primjerima na koje se ne treba ugledati.

Među aktualnim temama obrađivani su primjeri požrtvovanja i ju- naštva naših ljudi iz letaćkog i tehničkog sastava. Za ovu priliku spomi- njemo dva takva događaja. Potporučnik-pilot Luka Popov, komandir 1. es- kadrile, uspio je da vrati »11—2« na aerodrom iako je avion bio 40 puta pogoden od PAA. Pošto je kormilo za pravac bilo oštećeno, a također i kočnice mehanizma za izvlačenje stajnog trapa, Popov je spustio avion na trup blizu aerodroma, neznatno ga oštetivši. Drugi sličan primjer odnosi se na vodnika-pilota Dušana Vujina, komandira 3. eskadrile, koji se, kada je vidio da je njegov drug potporučnik-pilot Vaso Gojković oboren od PAA, spustio do brišućeg leta i mitraljirao PA-bateriju koja je oborila Vasu Gojkovića. Za to vrijeme njegov vazdušni strelac Dimitrijević osmat- rao je mjesto pada Gojkovićevo aviona i pri povratku sa zadatka izneo svoja zapažanja, koja su kasnije bila potvrđena kao točna.

Ovi i mnogi drugi primjeri korišćeni su u političko-partijskom radu kao podsticaj pripadnicima puka za još veće zalaganje, požrtvovanost i borbenost.

Povremeno su održavane i pukovske konferencije kojima je prisustvo- valo svo ljudstvo puka, a njima je rukovodio politički komesar puka. Bili su to otvoreni, kritički i samokritički razgovori o svim pojavama i proble- mima koje je život u ratu donosio. Iznošeni su uspjesi, pozitivni primjeri iz rada, požrtvovanja, junaštva, ali i neuspjesi, propusti i nedisciplina. Na taj se način izgrađivalo drugarstvo, učvršćivali međuljudski odnosi i jedin- stvo puka. Jednom riječi tako se stvarao lik Titovih vazduhoplovaca.

Spomenimo i to da se politički rad odvijao i putem svakodnevnih po- litičkih informacija, koje su se najčešće davale preko razglasa. Naime, puk je raspolagao jakom radio-stanicom, a zemunice u kojima su piloti pro- vodili dio svog vremena bile su ozvučene, pa su vijesti sa fronta istog mo- menta stizale do njih, a zatim vrlo brzo prenošene na stajanku do tehnič- kog osoblja.

ORGANIZACIJA POLITIČKO-PARTIJSKOG RADA

U puku je djelovala jedna partijska ćelija od pet članova KPJ i jednog kandidata za člana KPJ, kao i jedna skojevska grupa od 11 članova. Par- tijska ćelija i skojevska grupa osnovane su decembra 1944. Kao i ostali vazduhoplovni pukovi, tako ni 423. nije imao zamjenika političkog kome- sara, pa je politički komesar puka istovremeno bio i partijski rukovodilac, odnosno sekretar partijske ćelije.

U vrijeme formiranja u puku djelovala su i dva politička komesara es- kadrile; poručnici Stevan Nikolić u 2. eskadrili i Milivoj Janjić u 3. eskad- rili. Politički komesar 1. eskadrile kapeta-pilot Branko Kuna, stigao je u

puk nešto kasnije, budući da je kao pilot završavao trenažni kurs u Zemunu.

Kultumo-prosvjetnim i zabavno-sportskim radom rukovodio je kulturno-prosvjetni odbor na čijem se čelu nalazio politički komesar puka. Ovaj se rad odvijao u nekoliko sekcija - dramskoj, recitatorskoj, muzičkoj, pjevačkoj, horskoj i sportskoj. Izdavanjem zidnih novina i pukovskog biltena »Štormovik« rukovodio je uređivački odbor puka. U januaru 1945. već su počele izlaziti zidne novine, čiji su se panovi nalazili svuda gdje se kretalo ljudstvo puka. Krajem mjeseca izašao je i prvi broj pukovskog biltena »Štormovik«, a još dva broja izašla su do kraja rata.

Iz izloženog prikaza organizacije političko-partijskog i kulturno-prosvjetnog i sportsko-zabavnog rada vidi se da je ova djelatnost počivala na oko 25 direktnih izvršilaca, a da je politički komesar puka bio inicijator i organizator cjelokupnog političko-partijskog rada. Zapravo političko-partijski rad je bio organiziran po odgovarajućim grupama, a ne po eskadralama. Neke od tih grupa bile su stalne, dok su se druge formirale prema potrebi. Od stalnih grupa bile su to grupa pilota, strelaca, tehničkog osoblja i štabnog osoblja, a od povremenih grupa, dežurni par, stajanka, zemunica, straža i dr. Unutar ovakve organizacije rada postojala su zaduženja za rad sa mjesnim stanovništvom, omladinom, organizovanja političkih mitinga, kultumo-prosvjetnih i zabavno-sportskih priredbi i dr.

Ipak valja istaći da je individualni politički rad, bolje rečeno, lični kontakt i razgovor sa svakim pojedincem, upoznavanje ličnih problema ljudi, nastojanje da se u takvom razgovoru razjasne neke lične dileme i pokaže pravi interes za svakog pojedinca, davao je najbolje rezultate i bio najbolji put za zadobijanje povjerenja ljudi i učvršćenja moralno-političkog stanja u puku. A kada ljudi vjeruju svom rukovodiocu tada nema zadatka kojeg neće izvršiti.

Promatrano iz današnje perspektive moglo bi se pomisliti da je partijska ćelija - zato što je bila malobrojna - imala mali ili skoro zanemarujući utjecaj u puku. Naprotiv, moramo istaći da je partijska ćelija zajedno sa skojevskom grupom imala presudnu ulogu u političko-partijskom radu. Prije svega, partijska je ćelija imala veliki ugled i njene su odluke bile značajne kako za članove KPJ tako i za ostalo ljudstvo u puku, u prvom redu zato što su se članovi KPJ osijećali odgovornim za izvršenje zadataka koji su im povjeravani i što su se maksimalno trudili da ih izvrše.

Kao što je svaki partijski zadatak završavao se konkretnim kolektivnim i individualnim zaduženjima, tako je i naredni započinjao sa referiranjem o tome kako su dobivena zaduženja sa prošlog sastanka izvršena; ako nisu, šta je tome uzrok i tko je za to odgovoran. Krivci su bez kolebanja bili pozivani na odgovornost.

Tome valja dodati da je lični primjer komunista bio značajna pokretačka snaga u političko-partijskom radu. Kao ilustraciju za ovo napominjemo da je političkom komesaru ovog puka već sama činjenica što je u partizane stupio 1941. i što je na vojničkoj bluzi nosio ratno odlikovanje »Partizansku zvijezdu« više doprinosilo njegovu autoritetu nego kapetanski čin koji je imao. I to objašnjava kako su partijska ćelija i skojevska grupa od 11 članova doista predstavljale značajan činilac i bile u stanju mobilizirati više od 300 ljudi za izvršenje svakog zadatka koji je bio postavljen pred puk.

TOČNOST I BLAGO VREMENOST INFORMACIJE

Bitan preduvjet za uspješan političko-partijski rad bilo je točno i blagovremeno informiranje o zbivanjima značajnim za moralno-političko stanje u puku. U ratnim uvjetima bilo je to od presudnog značenja. Informacije su dobijane iz više izvora: prisustvovanje raportima boraca i starješina radi saznavanja o ličnim problemima ljudi i pojedinim propustima; obilasci kuhinje, spavaćih soba, pilotske prostorije, ambulante, stajanke, straže; zatim informacije koje smo dobijali od: načelnika štaba o disciplini i pojedinim uspjesima i propustima; inženjera puka o problemima tehničke službe; pomoćnika komandanta puka za tehniku pilotiranja o problemima u letačkoj službi, i od sanitetskog referenta o zdravstvenom stanju ljudstva i dr.

SURADNJA S NARODOM NA TERENU

U toku rata područje rada sa mjesnim stanovništvom bilo je zbog izuzetne političke važnosti rezervirano za članove KP i SKOJ-a. Ostalo je to kao nasleđe iz prvih dana NOB-a.

Na kraju 1944. NOVJ je već imala organiziranu pozadinu i vojnopozadinsko snabdevanje, pa su kontakti sa narodom na terenu imali poseban politički značaj, čiji se sadržaj odnosio na upoznavanje sa političkom situacijom u nas i u svijetu, pomoć lokalnim organima narodne vlasti u jačanju njihovog autoriteta i njihovom organizacionom učvršćenju, organiziranju mitinga, kulturo-prosvjetnih priredbi i si. Bio je to i način za mobiliziranje mjesnog stanovništva radi pomoći NOVJ. U našem slučaju koristili smo pomoć mjesnog stanovništva za raščišćavanje nekih ruševina na aerodromu, za uređenje poletno-sletne staze, uređenje kaponira, zemunica i si. Također smo koristili mjesno stanovništvo za rad u kuhinji, na sortiranju municije i punjenu mitraljeskih redenika, kao i pri organizovanju zajedničkih kulturo-prosvjetnih priredbi, posebno kada je riječ o omladini.



Vazduhoplovci iz Alžira prelaze preko planine Sinjajevine, početkom decembra 1944, na putu za Beograd



Grupa vazduhoplovaca u sabirnom centru u Pančevu, novembra 1944.

Preobuka vazduhoplovnih specijalista odvijala se u učionicama i kabinetima opremljenim očiglednim sredstvima; ispiti oružara - decembar 1944.





Trenažni dvosed »UII-2«

Radiš ti se pripravljaju za završne ispile - decembar 1944.





Grupa pilota - jurišnika u centru za preobuku na aerodromu zemun, januar 1945.

Grupa pilota - lovaca u centru za preobuku na aerodromu Ruma, januara 1945 (sleva): Kahriman, Marjanović, Ninčić, Milenković, tri ruska instruktora, Janković, Peševski, Zarevski, dole sleva udesno: Stefanović, Munjin, Ilić.





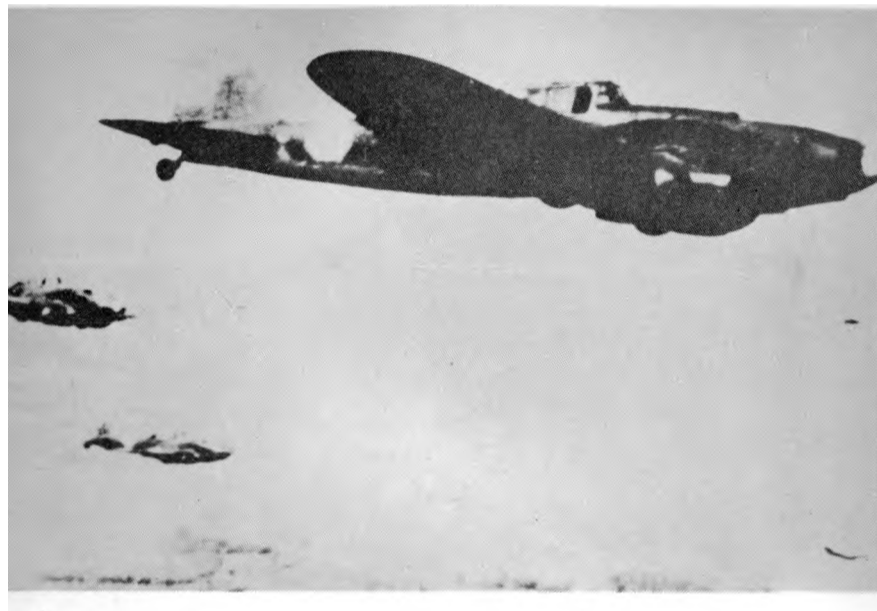
Komandant Grupe vazduhoplovnih divizija, pukovnik Božo Lazarević



Priprema kabine aviona »IL-2«

Komandni sastav 11. vazduhoplovne divizije sa grupom pilota - Ruma, januar 1945.





Odeljenje jurišnika »IL-2« u probou sremkog fronta, april 1945.

Komandant 11. vazduhoplovne divizije major Arsenije Boljević, april 1945.

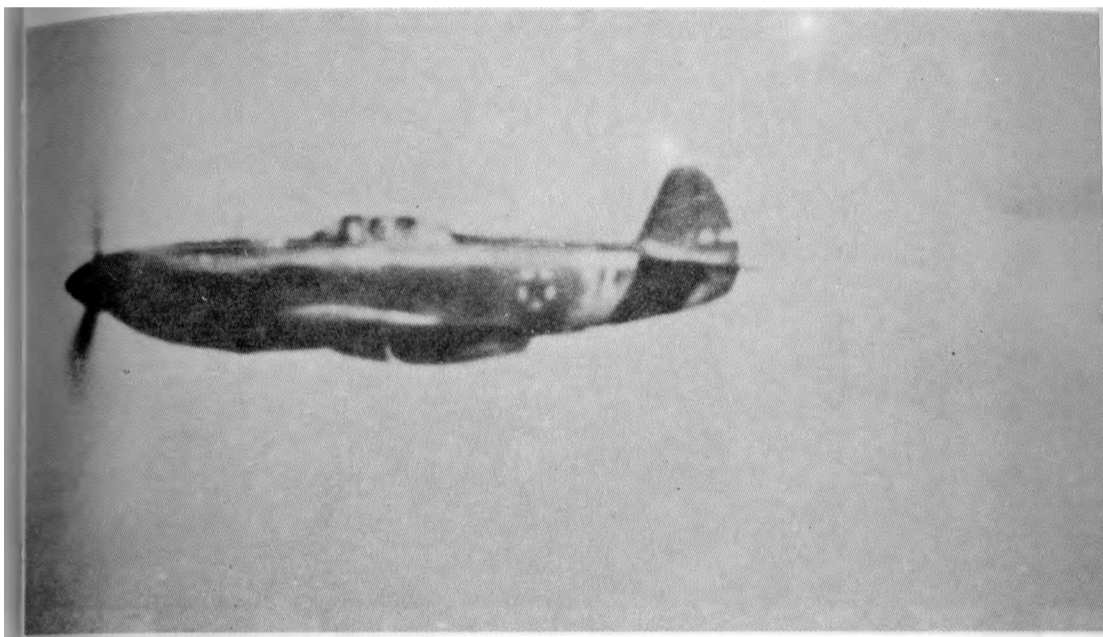




Grupa pilota i vazdušnih strelaca 422. vazduhoplovnog puka na aerodromu Klenak, april 1945.

Štab 11. vazduhoplovnog puka - aerodrom Klenak, mart 1945 (slevo)6 Pavlović, Perović, Rodić, Savić, Poljanec, Blagojević, Divjakinja, Kamenjašević, Gabrovšček, Kovačević, Životić, Kapun, Datina i Repsej.

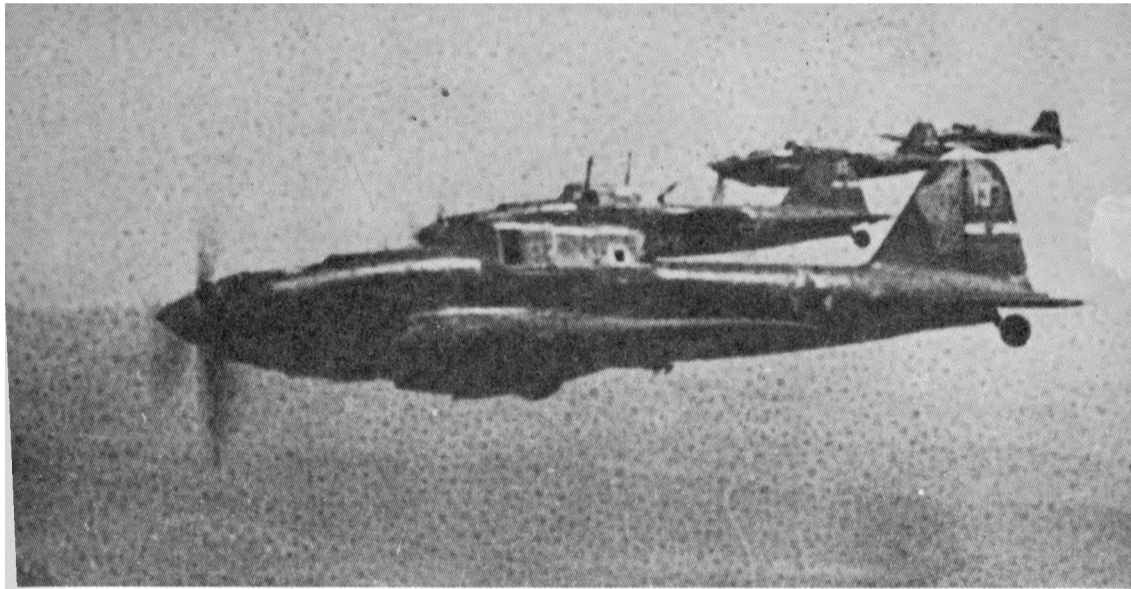




Odeljenja lovaca »jak-3« u proboju sremskog fronta 12. aprila 1945.

Komandir odeljenja - pilot 112. vazduhoplovnog puka Georgije Ninčić, priprema pilote za borbeni zadatak, aerodrom Mađarmečke, maj 1945.





Jurišnici »11^2« u poslednjim operacijama za oslobodenje zemlje, maj 1945.

Komesar 42. vazduhoplovne divizije - major Enver Čemalović.





Komesar 11. vazduhoplovne divizije - kapetan Ljubiša Curgus.

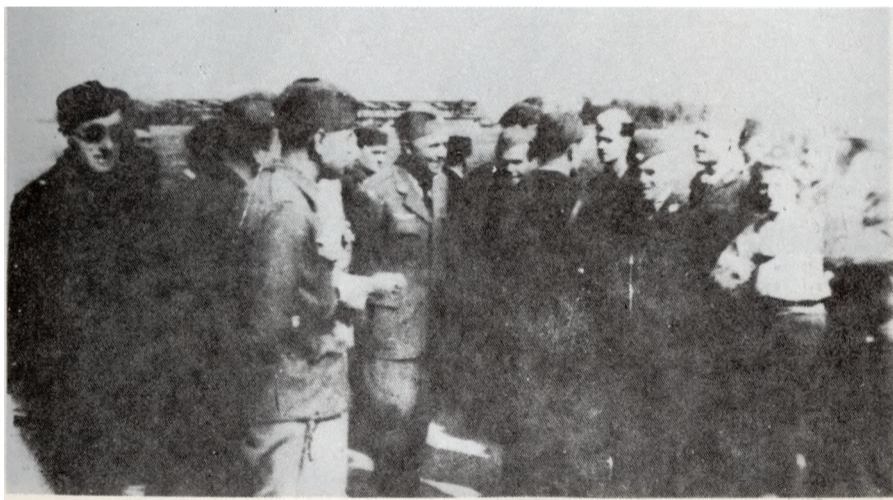


Major - pilot Milan Malnarić, komandant 423. vazduhoplovnog puka, poginuo je 21. marta 1945. kod Valpova zajedno sa vazdušnim strelcem Stevanom Abrahamom.



Potporučnik - pilot 423. vazduhoplovnog puka Vasa Gojković poginuo je, 15. aprila 1945, u rejonu Vrpolja, zajedno sa vazdušnim strelcem Miloradom Trifuncem.

Pukovnik Zdenko Ulepić s grupom oficira Štaba vazduhoplovstva obilazi vazduhoplovne jedinice



*Deveta oblasna
vazduhoplovna baza*

*Komandni sastav 9. oblasne
vazduhoplovne baze*

KOMANDA BAZE

***Komandant - pukovnik Teodor Uzelac**
Komesar - major Mehmed Šeremet
Načelnik štaba - major Dimitrije Mustur*

SAMOSTALNI AUTO-BATALJON

***Komandant - major Stevan Stevanović**
Komesar - kapetan Pavle Vujadinović*

934. SAMOSTALNI INŽINJERSKI BATALJON

***Komandant - major Milan Margetić**
Komesar - Dragutin Rajnpreht*

910. BATALJON

***Komandant - kapetan Dragomir Nešović**
Komesar - Ilija Stojanović*

911. BATALJON

***Komandant kapetan Milivoje Radulović**
Komesar - Ratomir Živković*

912. BATAUON

***Komandant - poručnik Mirko Stojanac**
Komesar - kapetan Milan Kovačević*

78. BATAUON

Komandant - kapetan Vojo Dimitrijević
Komesar - Gojko Krsmanović

79. BATAUON

Komandant - major Petar Kordić
Komesar kapetan Obrad Obradović

Formiranje i rad 9. oblasne vazduhoplovne baze¹¹

General-major Mehmed Šeremet^{2}*

Formiranje prvih vazduhoplovnih pozadinskih jedinica i ustanova krajem 1944. uslovljeno je stvaranjem vazduhoplovnih divizija. Istina, začeci vazduhoplovne pozadine javljaju se još sa pojavom prvih partizanskih aviona maja 1942. i formiranjem avijacijskih eskadrila u prvoj polovini 1944. No, u to vreme ulogu vazduhoplovnih pozadinskih jedinica i ustanova preuzele su na sebe same posade aviona i grupe specijalista, dok su pripremu i osposobljavanje aerodroma vršile partizanske jedinice u saradnji sa organima vlasti i mesnim stanovništvom. U to vreme nije se još ni osećala potreba za formiranjem pozadinskih jedinica i ustanova, jer je broj raspoloživih aviona bio relativno mali. Tek po oslobođenju Beograda stvaraju se uslovi za formiranje vazduhoplovnih divizija, a time i prvih pozadinskih jedinica i ustanova.

Da bi se shvatili razlozi koji su diktirali organizacijsko-formacijsku strukturu i sistem materijalno-tehničkog obezbeđenja borbenih dejstava avijacije, prethodno bi trebalo nešto reći o principima na kojima je to bazirano. Na to je, pre svega, presudno uticao stepen tehničkog razvoja aviona, kao borbenog sredstva. Uvek je bila težnja da se do maksimuma iskoriste sve njegove pozitivne osobine - brzina, pokretljivost, dolet i dr, a ujedno umanje njegove negativne osobine - kratkotrajnost dejstva, zavisnost od aerodroma, osetljivost materijala, itd.

Kako se avion, kao borbeno sredstvo, veoma brzo tehnički razvijao između dva svetska i u toku prethodnog rata, pokazalo se da je neophodna izrazita izmena dotadašnje organizacijsko-formacijske strukture pozadinskih jedinica i dotadašnje organizacije sistema snabdevanja avijacije. Jer, stare organizacijske forme snabdevanja onemogućavale su da se dobre strane avijacije potpuno iskoriste, a naročito su sputavale manevar. Ovo je nametalo potrebu da se pozadina u vazduhoplovstvu odvoji od borbenog dela i formira u posebne jedinice i ustanove za materijalno-tehničko obezbeđenje. One nisu smele biti glomazne i nepokretne, jer su morale letaćkim jedinicama da omoguće brz manevar i zagarantuju uredno i blagovremeno snabdevanje. Pridržavajući se navedenih principa prvo Nemačka 1941, a potom i SSSR 1942. vrše reorganizaciju u ovom obezbeđenju operativno-taktičke avijacije, na taj način što formiraju bataljone aerodromske službe (BAS) za snabdevanje vazduhoplovnih pukova, a bataljone aerodromske službe objedinjava tehnička komanda (tzv. RAB-rejonska avijaciona baza) koja se formira pri vazduhoplovnim korpusima.

¹¹ Diskusija na okruglom stolu

^{2*} Major, politički komesar 9. oblasne vazduhoplovne baze, sad general-major u penziji

VERHOVNI ŠTAB
NOV i POJ
14 oktobar 1943 god.

1943

N A R E D B A

VERHOVNOG ŠTABA N.O. VOJSKE I PARTIZANSKIH ODREDA JUGOSLAVIJE

1. Pri Vrhovnom Štabu formira se prva vazduhoplovna baza.
Za komandanta I Vazduhoplovne baze određuje se pukovnik Mile Pavišić.
Za političkog komesara II Vazduhoplovne baze određuje se drug Sava Žerkević.
Za pravilno funkcionisanje službe Štab baze će porediti potrebno pomoćno osoblje.
2. Nedetak je vazduhoplovne baze:
 - a) da pronalazi i uređuje potrebna usletišta.
 - b) da organizuje prihvatanje i obuku stručnog vazduhoplovnog osoblja.

Štart fašizmu - Sloboda narodu!

Vrhovni komandant,

Naredba Vrhovnog štaba NOV i POJ o formiranju 1. vazduhoplovne baze

Takva organizacija pozadinskih jedinica i ustanova brzo se pokazala opravdanom, tako da se nije više menjala do pojave reaktivnih aviona. Dobre strane te organizacije bile su:

- letачke jedinice su rasterećene glomaznog snabdevačkog dela i postale su znatno pokretljivije;
- brz manevar letачkih jedinica je obezbeđen uz uslov postojanja dovoljnog broja bataljona aerodromske službe, i
- svaki avion ima svoj stalni tehnički sastav, čime se povećava kvalitet rada i skraćuje vreme za pripremu poletanja.

Nedostatak ovog sistema bio je u tome što je ovakva organizacija morala imati dvojno komandovanje, pa je dolazilo do povremenih nesporazuma i zastoja u snabdevanju.

Kako je naša avijacija u to vreme bila relativno malobrojna i mlada, te s obzirom na to, kao i situaciju u kojoj smo se našli krajem drugog svetskog rata pri formiranju vazduhoplovnih divizija i pozadinskih jedinica i ustanova, bili smo upućeni na korišćenje stranih iskustava. Zahvaljujući tome, kao i velikom moralu, upornosti i odgovornosti našeg vojnog i starešinskog kadra, formiranje pozadinskih jedinica i ustanova završeno je vrlo brzo i bez većih problema. Primera radi ističem da je pet bataljona za aerodromsko snabdevanje (BAS) formirano u roku od 45 dana, odnosno od 10. novembra do 15. decembra 1944.

Formiranje i rad pozadinskih jedinica i ustanova 9. oblasne vazduhoplovne baze karakterišu tri vremenska perioda: prvi, novembar - decembar 1944; drugi, januar - mart 1945, i treći, april - maj 1945. godine.

U prvom periodu formirane su pozadinske jedinice i ustanove 9. oblasne vazduhoplovne baze i izvršen prihvata pukova. Vazduhoplovna baza je imala u svom sastavu sledeće jedinice i ustanove: pet bataljona aerodromske službe, inženjerski bataljon, samostalni auto-transportni bataljon, četvu veze, tehničku četvu, PA - bateriju, vazduhoplovnotehničko i tehničko skladište, intendantsko skladište i radionice (auto-radionicu i radionice za opravku odeće i obuće). Formacijsko brojno stanje svih jedinica i ustanova iznosilo je 4.551 vojnika, podoficira i oficira. Podoficira i oficira bilo je 659 i 3892 borca, od čega 439 drugarica (u sanitetu i administraciji).

Osnovna namena komande i štaba 9. baze bila je komandovanje i rukovođenje neposredno potčinjenih pozadinskih jedinica i ustanova, uz odgovornost za organizaciju snabdevanja svih letaćkih jedinica i izgradnju i održavanje aerodroma na određenoj teritoriji. To je, u stvari, bila združena pozadinska jedinica formirana na teritorijalnom principu. Komanda i štab sastojali su se iz 16 organa i samostalnih referenata odgovornih za organizaciju rada odgovarajućih rodova i službi i njihovu osposobljenost za izvršenje namenskih zadataka.

U sastavu štaba 9. baze bili su: štab, organizacijsko odeljenje, odeljenje za vezu, meteorološka služba, tehničko, aerodromsko, saobraćajno i sanitetsko odeljenje, intendantura, ekonomat, kamuflažno i hemijsko odeljenje, kultumo-prosvetna sekcija, dezinfekciono odeljenje, komanda stana, itd.

Popuna kadrom počela je odmah prvih dana novembra 1944, a završena 5. januara 1945. godine. Prvo se moralo poći od popune starešinskim kadrom, kojeg nije bilo, a formacijski zahtev je bio za 659 oficira i podoficira. Rešenje je nađeno iz tri izvora:

- jedan deo kadra pre svega, partijsko-političkog, bio je povučen iz partizanskih jedinica. Vazduhoplovno-stručnog kadra nije bilo u partizanskim jedinicama, jer je još oktobra 1943. popunio Prvu vazduhoplovnu bazu NOVJ u Livnu;

- drugi izvor predstavljali su oficiri bivšeg vazduhoplovstva, koji su se lojalno držali za vreme NOB, a do tada nisu bili uključeni u borbene jedinice, niti su bili u zarobljeništvu, i

- treći izvor činio je višak kadra, preostalog po formiranju vazduhoplovnih divizija, ili im stručno nije odgovarao.

Komandno mesto baze je bilo u Novom Sadu, sve do 13. maja 1945. kada je prebazirana u Zagreb. Komandant je bio pukovnik Teodor Uzelac, a njegov zamenik kapetan Mladen Šneler; politički komesar major Mehmed Seremet, a zamenik kapetan Rade Salatić; načelnik štaba do kraja 1944. potpukovnik Krsta Lozić, a do kraja rata major Dimitrije Mustur.

Petog januara 1945. štab 9. OVB sa S'im jedinicama i ustanovama, počeo je da radi i izvršava postavljene zadatke.

Sedište svih neposredno potčinjenih jedinica i ustanova 9. OVB bilo je, takođe, u Novom Sadu, izuzev inženjerskog bataljona koji je bio stalno na terenu i izgrađivao aerodrome. Njihovo formiranje je teklo nešto sporije u odnosu na bataljone aerodromske službe, kojima je dat prioritet zbog prihvata i materijalno-tehničkog obezbeđenja borbenih dejstava letaćkih jedinica.

Bataljoni aerodromske službe bili su, nesumljivo, najvažnije jedinice u sastavu 9. baze. Insistiranje na njihovom što hitnijem formiranju uslovljeno je potrebom za što bržom pripremom aerodroma i uopšte infrastrukture, kao i radi prihvata letaćkih pukova, čije je formiranje trebalo završiti u decembru 1944. Zbog toga je 9. bazi naređeno da u roku od 45 dana, tj. od 10. novembra do 15. decembra 1944. završi formiranje bataljona.

Tako je već 11. novembra 1944. formiran 912. BAS na aerodromu Novi Sad (komandant - poručnik Mirko Stojanac, politički komesar kapetan Milan Kovačević); 1. decembra - 910. BAS na aerodromu Zemun (komandant major Dragomir Nešović, do kraja 1944. a kasnije kapetan Petar Radenović, politički komesar Ilija Stojanović); 6. decembra - 79. BAS na aerodromu Ruma (komandant major Petar Kordić, politički komesar kapetan Obrad Obradović); 8. decembra - 78. BAS na aerodromu Lačarak (komandant kapetan Vojislav Dimitrijević, a politički komesar kapetan Gojko Krsmanović); 12. decembra - 911. BAS na aerodromu Veliki Radenci (komandant kapetan Milivoje Radulović, politički komesar Radomir Živković). U decembru 1944. formiran je i 924. samostalni auto-transportni bataljon (komandant major Stevo Stevanović; politički komesar kapetan Pavle Vujadinović) i 534. inženjerski bataljon (komandant major Milan Margetić, politički komesar poručnik Draga Rajnpreht.)

Svaki bataljon je imao sve organe i službe za aerodromsko obezbeđenje avijacijskih jedinica, inženjersku jedinicu za pripremu i održavanje aerodroma, jedinicu veze, automobilsku jedinicu za dotur materijalnih sredstava, elemente ostalih službi za opšte pozadinsko obezbeđenje i jedinice za neposredno osiguranje.

Namena bataljona aerodromske službe bila je materijalno-tehničko obezbeđenje i opsluživanje jednog puka na jednom aerodromu, a za kraće vreme i dva puka na jednom ili dva puka na bližim aerodromima. Kod nas je bio najčešći slučaj opsluživanje dva puka (jednog jurišnog i jednog lovačkog) na jednom aerodromu. Bataljoni su bili lakopokretljive jedinice, jer su bili motorizovani. Operativno su se potčinjavali komandi puka koji su obezbeđivali i opsluživali.

Drugi period karakteriše osposobljavanje starešina i jedinica za izvršenje namenskih zadataka i opsluživanje vazduhoplovnih pukova.

Jedinice su osposobljavanje relativno brzo i uspešno. Tome su doprile, pre svega, sledeća tri faktora:

- imali smo pomoć od odgovarajućih komandi i jedinica sovjetske 9. rejonske avijacijske baze (RAB);

- kod našeg kadra, sa manjim izuzecima, postojao je visok moral, odgovornosti i želja za što bržim osposobljavanjem, kako kod starešinskog tako i boračkog sastava. Radilo se, tako reći, danonoćno, a u isto vreme učilo i osposobljavalo za što bolje izvršavanje namenskih zadataka. Nije bilo vremena, a ni mogućnosti za bilo kakve kurseve ili škole, sem sanitetskog u Novom Sadu; i

- paralelno sa formiranjem jedinica, prišlo se oformljenju partijske i skojevske organizacije. Iako u početku malobrojne (10-15 članova partije i 20-30 skojevaca na oko 250 ljudi u bataljonu) njihov doprinos bio je vrlo značajan. Odmah se pristupilo podizanju i izgradnji idejno-političke svesti kod celokupnog ljudstva. Posebna pažnja je bila posvećena razvijanju patriotizma i jačanju bratstva i jedinstva, uz istovremeno razobličavanje neprijatelja. Partijsko-politički rad se najviše povezivao sa vođenjem brige za

ljude, jer se od njih nije moglo tražiti maksimalno naprezanje i žrtvovanje, a da im se istovremeno ne pruži ono što je u datim uslovima bilo moguće.

Poseban akcent je dat na materijalno poslovanje, odnosno traženo je da se partijsko-politički rad usmeri i na političko razjašnjavanje značaja čuvanja i štednje materijala, tj. za domaćinski odnos prema društvenoj imovini. Tako reći, svakodnevno je ukazivano na potrebu vođenja posebne brige o materijalno-tehničkom obezbeđenju letaćkih jedinica, jer je to, u stvari, bio osnovni zadatak naših jedinica.

Pomenimo samo da je jedan od faktora brzog osposobljavanja jedinica bilo pružanje pomoći od strane starešina i vojnika 9. rejonske avijacijske baze. Ta pomoć se ogledala, pre svega, u korišćenju iskustava u brzom uređenju aerodroma, kao i u snabdevanju vazduhoplovnotehničkim materijalnim sredstvima (bombe, municija i gorivo pri formiranju naših jedinica).

Organizacijsko-formacijska rešenja sovjetskih jedinica su prihvaćena i zadržana sve do kraja rata, jer se smatralo da bi svako drugo rešenje u datoj situaciji bilo sigurno lošije.

Ljudstvo naših jedinica se brzo osposobljavalo radeći u početku pod dosta jakim uticajem kadra sovjetskih jedinica, a kasnije, već u februaru, uticaj je slabio do te mere da su naše jedinice počele samostalno da izvršavaju veći broj namenskih zadataka. Početkom aprila taj uticaj je skoro potpuno prestao, jer su naše jedinice osposobljene da samostalno izvršavaju sve zadatke.

Treći period (april - maj 1945) karakteriše se pripremom za veliku i opštu ofanzivu u Sremu, Slavoniji i Bosni, kao i učešćem avijacije u najmasovnijem i najuspešnijem izvršavanju borbenih zadataka. Analogno tome zadatku, pozadinske jedinice i ustanove u ovom periodu planirale su i izvršavale dva osnovna zadatka:

- prvi, prebaziranje bataljona aerodromske službe i materijalno-tehničko obezbeđenje i opsluživanje letaćkih jedinica, i

- drugi, priprema za preuzimanje aviona, vazduhoplovnotehničkog, tehničkog i drugog materijala od jedinica i ustanova sovjetske avijacije.

Da bi se avijacijske jedinice dovele u što povoljniji položaj za izvršenje borbenih zadataka, morao se izvršiti i manevar avijacijskih pukova, kao i premeštanje bataljona aerodromske službe.

Od kraja marta do maja svi bataljoni aerodromske službe prebazirani su od 2-4 puta, izuzev 912. bataljona koji se nije pomerao iz Novog Sada. Na primer, 911. BAS je sa aerodroma V. Radenci prebazirao na aerodrom Gospodinci, pa zatim na a. Kupusina (kod Sombora); 910. BAS je sa aerodroma Zemun otišao u Klenak, a zatim u Daruvar i Mađarmečka, na kraju na aerodrom Pleso; 79. BAS je sa aerodroma Ruma premešten prvo na aerodrom V. Radenci, pa na aerodrom Mađarmččka i po završetku rata na aerodrom Ljubljana; 78. BAS sa aerodroma Laćarak odlazi u Sombor, a po završetku rata na skopski aerodrom.

Prvo prebaziranje bataljona izvršeno je krajem marta 1945. po naređenju Štaba Grupe vazduhoplovnih divizija od 25. marta 1945. pa sledećem:

- 78. BAS sa a. Laćarak na a. Sombor, radi prihvata i opsluživanja 422. jurišnog i 111. lovačkog puka;

- 79. BAS sa a. Ruma na a. Bački Brestovac, radi opsluživanja 423. i 113. puka;

- 910. BAS sa a. Zemun na a. Klenak, radi opsluživanja 421. i 112. puka;
- 911. BAS sa a. Veliki Radenci na a. Gospodinci, gde je bio u rezervi, i
- 912. bataljon, takođe kao rezerva ostaje u Novom Sadu, s tim što je u Zemunu, opsluživao jednu eskadrilu 112. puka.

Prebaziranje bataljona aerodromske službe nije išlo lako, niti jednostavno. To je zahtevalo velike napore ljudstva, pre svega zato što su komunikacije, željezničke i drumske bile isprekidane ili zakrčene jedinicama KoV i civilnim saobraćajem, a BAS-ov vozni park je bio vrlo zastareo i u nedovoljnom broju, itd. Zahvaljujući tome što aerodromi i saobraćajnice nisu bili meta napada neprijateljeve avijacije iz vazduha, jer je naša avijacija imala apsolutnu prevlast u vazduhu, zatim što je starešinski i borački sastav sovjetskih jedinica prilikom prebaziranja imao velika iskustva, prebaziranje se izvršavalo dosta uspešno. Sticali smo iskustva i u izboru letelišta, njihovom uređenju, posebno uređenju PSS, zatrpavanju rupa i kanala, drenaži zemljišta, nivelisanju terena; zatim uređenju kaponira za obezbeđenje aviona i vatrenih položaja za protivavionske topove i mitraljeze, skloništa za ljudstvo; kopali smo rovove za odbranu sa zemlje i dizali priručna skladišta za gorivo, mazivo i municiju; uređivali zemunice i prilazne puteve, tako da se sve to izvršavalo relativno brzo i dosta uspešno.

Ljudstvo 79. bataljona kod Bačkog Brestovca izgradilo je lažni aerodrom u aprilu u roku od 15 dana sa: 20 lažnih stajanki za avione, lažnim PA baterijama i KM, skloništima za ljudstvo, prilaznim putevima, skladištima za benzin i ubojni materijal, skloništima za auto-transportna sredstva, itd.

Pri razmatranju aerodromskog manevra vazduhoplovnih jedinica problemi su ležali skoro isključivo u poteškoćama prebaziranja pozadinskih jedinica i ustanova i njihovih mogućnosti snabdevanja u toku izvođenja manevra. Pri analizi ovog problema jasno je bilo da se ni za momenat nije smelo gubiti iz vida da su osnovni uslovi za ostvarenje brzog i pravilnog aerodromskog manevra bili u raspolaganju dovoljnim brojem aerodroma u rejonu novog baziranja, kao i rezervnih bataljona aerodromske službe, te da postoje tehničke mogućnosti (transportna sredstva) na raspolaganju bataljonima, kao i takav razmeštaj skladišta i radionica koji neće dovesti ni za najkraće vreme u pitanje materijalno-tehničko obezbeđenje letaćkih jedinica, kao i prebaziranje neletačkog dela.

Pri donošenju odluke za prebaziranje i izradi plana prebaziranja, morala su se imati u vidu dva osnovna načela:

- prvo, puk ili eskadrila, mogu da prelete na novi aerodrom tek kada im tamo bude pripremljena materijalna baza i organizovano neprekidno snabdevanje, tako da pri dolasku na novi aerodrom mogu odmah da produže borbena dejstva koja su vršili sa starog aerodroma, ili da se angažuju za izvršenje novih zadataka, i

- drugo, na starom aerodromu, sve do poletanja na novi aerodrom, pukovima ili eskadrilama, mora biti zagarantovano sigurno i neprekidno snabdevanje radi izvršenja svih borbenih zadataka, koji su im postavljeni ili koji mogu da dođu u obzir. Ovo je zahtevalo da puk ili eskadrila nijednog momenta, pa ni za najkraće vreme, ne smeju ostati na aerodromu sami bez organa ili jedinice za snabdevanje.

Ova dva načela, bez sumnje su tačna i jasna^{4e} je njihovo sprovođenje u život bilo skopčano sa prethodnim rešenjem problema kao što su: uređenje aerodroma, raspolaganje potrebnim brojem auto-transportnih sredstava, obezbeđenje vazduhoplovnim ubojnim i pogonskim materijalom i dr. Kad su rešeni ti problemi koji u stvari, zajednički čine materijalnu bazu aerodromskog manevra, onda se i sam manevar može brzo, prikriveno i sasvim uspešno izvršiti. No, za rešenje ovih problema potrebna su bila velika materijalno-finansijska sredstva i dosta vremena.

Tačno je da su svi problemi relativno brzo i dobro rešavani u toku rata, jer se radilo o avijaciji koja je mogla koristiti aerodrome sa travnatom poletno-sletnom stazom, čija se izgradnja mogla izvršiti brzo i slabijim tehničkim sredstvima, a organizacija i materijalna opremljenost vazduhoplovnih tehničkih jedinica bila je podešena materijalno-tehničkim potrebama letaćkih jedinica.

Za formiranje naših pukova i izvršenje borbenih dejstava vrlo brzo je krajem 1944. osposobljeno i pripremljeno pet aerodroma u Sremu; Zemun, Ruma, Klenak, Lačarak i V. Radinci i isto toliko u Bačkoj: N. Sad, Nadalj, Gospodinci, Bački Brestovac i Sombor, a kasnije, tj. od 4. maja 1945. i Mađarmečka.

Pomenuti broj aerodroma bio je sasvim dovoljan za manevar avijacijskih pukova. Bio je dovoljan i broj bataljona za aerodromsko snabdevanje, tako da je u najviše slučajeva jedan BAS opsluživao dva puka, dok su ostala dva bataljona korišćena za materijalno-tehničko obezbeđenje centra za preobuku letaćkih jedinica na aerodromima Nadalj i Gospodinci, (911. BAS), a jedan je (912) bio u rezervi radi intervencije.

Manevar vazduhoplovnih pukova, naročito jurišnih, bio je vrlo čest. Tako, na primer 421. jurišni puk koristio je pet aerodroma (Lačarak od 20. decembra 1944. do 19. januara 45; aerodrom Kmješevci od 19. januara do 9. februara; Zemun od 9. februara do 10. marta; Nadalj od 10. marta do 15. marta, pa ponovo Lačarak) ili 423. jurišni puk (aerodromi: Novi Sad, Klenak i Mađarmečka), a 422 (Ruma, Gospodinci i Bački Brestovac, itd). Jurišne pukove sam pomenuo zbog toga što je materijalno-tehničko obezbeđenje ove vrste avijacije teže od lovačke. No, kako je bila samo jedna vrsta jurišne, a tako isto i lovačke avijacije, a svi bataljoni aerodromskog snabdevanja bili su osposobljeni za prihvatanje pukova jedne i druge vrste avijacije, to u njihovom materijalno-tehničkom obezbeđenju nije bilo većih propusta niti problema, niti je dovedeno u pitanje izvršenje borbenih zadataka. Istina, bio je prekid u snabdevanju gorivom od 21. aprila do maja 1945. prouzrokovan »višom silom«.

Okolnosti da je, ipak, bilo poteškoća u snabdevanju pogonskim materijalom donekle je opravdavalo težnju da se vazduhoplovne jedinice suviše ne udaljavaju od baza za snabdevanje. Ovo se naročito osetilo pri proboju neprijateljeve odbrane i prelaska naših kopnenih snaga u gonjenje. Tempo napredovanja kopnenih snaga BAS-ovi nisu mogli uvek da prate, pa time ni da prihvate u obezbeđenju borbenih dejstava letaćkih jedinica. Tek 4. maja prebazirana su dva puka na a. Mađarmečka i 8. maja dva puka na a. Kalinovac zbog zakašnjenja bataljona. Znači, manevar avijacije i prebaziranje BAS-a, ovog puta, izvršeno je tek kad je rat bio skoro završen. Uzrok ovome je nedostatak auto-transportnih sredstava i njihovo vrlo loše tehničko stanje. Istina, svaki bataljon je po formaciji imao 49 teretnih automobila različite tonaže, 40 specijalnih vozila, 12 traktora itd.

Međutim, popunjenost je bila oko 60 odsto a od tog procenta 40 odsto je bilo neispravno, usled dotrajalosti.

Zato je za uspešno izvođenje aerodromskog manevra trebalo imati, pre svega, dovoljno razvijenu železničku i putnu mrežu, ali i da baze za snabdevanje nisu suviše udaljene. Bez potrebnog broja prevoznih sredstava ne može se ni zamisliti izvršenje aerodromskog manevra.

U jeku najvećih priprema za podršku jedinica KoV na sremskom frontu, 9. aprila 1945. godine Štab vazduhoplovstva JA je naredio da odmah otpočnu pripreme za potpuno preuzimanje letaćkog i ostalog materijala od grupe »Vitruk«. Vreme za izvršenje priprema bilo je deset dana, odnosno da se do 20. aprila sačine spiskovi materijala za primopredaju po materijalnim grupama.

U naređenju je dato i upozorenje u pogledu tehničkih uslova prilikom predaje materijala, postupak pri održavanju itd.

Primopredaja materijala nije išla kako je bilo naređeno i predviđeno. Sovjetski predstavnici su stalno otezali i zatezali. Naoružanje - avioni su primljeni oko 30 odsto manje od predviđenog formacijskog stanja. Pored toga, raspoloživi moto-resursi su bili mali, tako da se smatralo da će se za 50 odsto iscrpiti u toku borbenih dejstava. Tako je i bilo.

Materijalna oprema i transportna sredstva primljena su za oko 40 odsto manje od predviđene formacije; drugih 40 odsto bilo je neispravno i dotrajalo.

Konačna primopredaja je izvršena i dokumenta potpisana 1. maja 1945.

Komanda Ratnog vazduhoplovstva, sa potčinjenim komandama, morala je ove i druge probleme i teškoće da rešava odmah posle rata zbog neprekidnih pretnji našoj zemlji i zaoštrenih međunarodnih odnosa. Dalji razvoj pozadine kretao se u okvirima razvoja avijacijskih jedinica, novih zadataka i obaveza i u prilagodavanju mirnodopskim uslovima.

Krajem 1945. dolazi do reorganizacije postojećih i stvaranja novih pozadinskih jedinica i ustanova. Bataljoni za aerodromsku službu se reorganizuju u komande aerodroma I i II reda, a tamo gde ih nije bilo, formiraju se 12 novih komandi aerodroma i četiri vazduhoplovno-oblasne komande, i to: prva u Novom Sadu, druga u Skoplju, treća u Mostaru i četvrta u Zagrebu.

U 910. bataljonu aerodromske službe¹¹

Pukovnik Ilija Stojanović²⁷

Novembra 1944. iz Sedme omladinske crnogorske udarne brigade »Bude Tomović«, gde sam bio komesar čete, upućen sam u Stab vazduhoplovstva NOVJ u Zemun. Tu su mi saopštili da idem za komesara 910. bataljona aerodromske službe u selo Bežaniji, koji je upravo u formiranju, dok su neke jedinice bile već raspoređene na zemunskom aerodromu.

Potpukovnik Milan Simović Zeko, koji je u to vreme bio komesar Ratnog vazduhoplovstva, rekao mi je da ću imati problema u radu zato što nema članova Partije i komesara četa, i da neću moći da formiram partijsku ćeliju. Komandant bataljona bio je Dragomir Nešović, a načelnik štaba kapetan Dragan Tadić. Jedini član komunističke partije bio je stariji vodnik Stojan Radivojević koji je došao iz brigade. Tek početkom februara 1945. kada su u bataljon došli Milan Protić, kandidat Partije; Milan Bugarski, član Partije i Franjo Đula, član Partije i partijski rad je malo živnuo. Dali smo predlog da se za komesare četa postave: Milan Protić - za komesara aerodromske čete, Franjo Đula - za komesara auto-čete, a Milan Bugarski - za komesara čete za vezu.

Bez obzira što nije postojala partijska ćelija skojevska grupa je bila vrlo aktivna u političkom radu. SKOJ smo omasovili, ali smo sa prijemom ljudstva u Partiju morali da budemo vrlo obazrivi, jer se nismo dovoljno poznavali. Tako je, na završetku rata, naša partijska ćelija brojala 17 članova i oko 40 skojevaca.

Ako bi ispao kakav problem u partijsko-političkom radu, obavezno smo išli na konsultovanje u Komandu vazduhoplovstva, a pogotovo nam je uvek izlazio u susret potpukovnik Simović.

Partijski i skojevski sastanci bili su česti ali kratki i kada se pojavio neki problem, Partija i SKOJ brzo i na vreme su intervenisali.

Pošto je ljudstvo bataljona bilo većinom iz Beograda bilo je u početku samovoljnog napuštanja jedinice. Međutim, vrlo brzo smo uspeli da takve slučajeve potpuno suzbijemo. Teškoća je bilo i u tome što je sastav bataljona bio vrlo heterogen.

Popunjavanje kadrovima u bataljonu nije išlo lako i morali smo da postavljamo ljude koji nisu imali vojnostručno iskustvo ali nastojali smo da na oficirske i podoficirske položaje postavljamo školovanije ljude. Sve službe, sa komandirima načelnicima službi i njihovim zamenicima, morali smo da popunimo i završimo formiranje bataljona do 20. decembra 1944.

*-> Prilog raspravi okruglog stola

²⁷> Politički komesar 910. bataljona, sada pukovnik u penziji

jer je trebalo da Rusi, prema njihovom planu, počnu nastavu odmah posle formiranja, pa je tako i bilo.

Grupa od 54 borca, koji su došli sa Bliskog istoka upućena je u bataljon na raspored.

Nastava je prema planu, izvođena i pre i posle podne po učionicama, a trajala je do 20. marta 1945.

A već sutradan 21. marta, saopšteno nam je da će bataljon prebazirati na drugi aerodrom.

Pošto su Rusi vršili prebaziranje, nama je naređeno da sve budno pratimo i beležimo, jer ćemo sledeće vršiti sami. A bila je to i prilika da se u praksi vidi koliko smo naučili u tromesečnoj praktičnoj i teorijskoj nastavi.

Ljudstvo bataljona radilo je i danju i noću na ravnanju aerodroma, punjenju šaržera, doturu ubojnog i pogonskog goriva i ostalih sredstava. I ovde je pokazana visoka svest, borbeni duh i patriotizam naših ljudi.

Usledilo je naređenje za prebaziranje na pomoćni aerodrom kod sela Stari Mikanovci, nedaleko od Vinkovca. Ovog puta Rusi su bili posmatrači, a mi smo preuzeli na sebe prebaziranje. U to vreme prebaziranje nije bilo ni malo jednostavno. Trebalo je savladati mnoge teškoće da bi se zadatak uspešno izvršio. Ipak, komanda ruskog bataljona nam je odala priznanje jer smo u rekordnom vremenu izvršili utovar, te da možemo samostalno da vršimo obezbeđenje letaćkih jedinica.

Pravo je čudo kako smo u onakvim uslovima i za tako kratko vreme uspevali da potpuno uredimo aerodrom za prijem aviona i obezbeđenje potrebnim ubojnim sredstvima i pogonskim gorivom.

No, ubrzo, na naše veliko iznenađenje, saopšteno nam je da izvršimo pripreme za prebaziranje na pomoćni aerodrom Daruvar, što smo takođe uspešno izvršili.

Ovde smo prenoćili samo jednu noć i sutradan je došao avionom general Vitruk. Pošto je, usled kiša, na aerodromu ležala voda, naredio je da se prebaziranje izvrši, što je moguće pre, na aerodrom Madarmečke. Odmah se prešlo na utovar. Auto-mehaničari su imali pune ruke posla zbog dotrajalih kamiona. Ovde treba istaći komandira auto-čete kapetana Iliju Sarajčića i auto-mehaničare koji su uložili mnogo truda, dajući sve od sebe kako bi što pre osposobili kamione koji su nosili ubojna i druga materijalna sredstva potrebna za borbeno dejstva avijacije, koja su bila neophodna.

Ovo je bila poslednja etapa borbenih dejstava avijacije u podršci našoj kopnenoj vojsci koja je napredovala prema Zagrebu i Sloveniji.

Devetog maja u 09.00 časova, saopšteno nam je da je Nemačka kapitulirala. Naravno, nastalo je opšte veselje i pucnjava iz svih oruđa. Veselju nije bilo kraja.

U Madarmečki smo ostali do 15. maja 1945. kada smo dobili naređenje za prebaziranje na aerodrom Lučko, kod Zagreba. Na stanici u Kapošvaru Rusi su nam saopštili da su dobili naređenje komande da nam predaju sav materijal, kako ubojni tako i vozni park koji je takođe bio utovaren na železničku kompoziciju.

Rusi su samo izdvojili vagon u kojem je bio smešten njihov štab. Naše starešine i vojnici pozdravili su se sa vojnicima ruskog bataljona i njihovim starešinama i zahvalili se za njihovu dobru saradnju i zalaganje u pogledu osposobljavanja ljudstva 910. bataljona.

Zatim smo krenuli ka severo-zapadu i dosta smo dugo putovali noću i tek sutradan 16. maja stigli na reku Mura, ispred Graca, ali smo morali da istovarimo kompoziciju jer je most bio miniran.

Morali smo da idemo preko Austrije jer su svi drugi mostovi bili porušeni. Bilo nam je rečeno da ćemo od Graca do Zagreba moći železnicom. A na žalost pruge na austrijskoj strani bile su porušene. Kod Graca smo ostali sve do 21. maja, kada je sve bilo pripremljeno za pokret za Zagreb. Krenuli smo preko Maribora. Uz put je naravno, bilo zadržavanja. Kada smo stigli u Zagreb, odmah smo izvršili istovar iz kompozicije i sa prvom kolonom stigli na aerodrom Lučko. Komandant aerodroma bio je poručnik Pero Pavić, a komesar major Dragan Student. Dva-tri dana posle razmeštanja jedinica i avioni iz Mađarske su preleteli na aerodrom Lučko. Na Lučkom smo ostali do 1. juna 1945. kada smo izvršili prebaziranje na aerodrom Pleso.

Hteo bih ovom prilikom da istaknem još neke činjenice koje bih karakterisale borbe i starešine 910. bataljona, uzimajući u obzir sve teškoće i probleme sa kojima su se sretali od formiranja pa do završetka rata. S obzirom da su Rusi bili nastavnici i sva njihova predavanja bila na ruskom jeziku, i to je činilo velike teškoće slušaocima. Pored toga, ljudstvo je bilo u dosta teškom položaju krajnje oskudne odeće i obuće. Kada se tome doda da su imali više prebaziranja na pomoćne aerodrome i sve poteškoće na koje su nailazili, može se slobodno reći da su uz mnogo napora i odricanja svesno izvršavali sve postavljene zadatke koje je nametala ratna situacija.

Ponašanje boraca i starešina u kontaktima sa narodom bilo je korektno i bez ikakvih disciplinskih prestupa. Imali smo samo jedan slučaj da je vojnik iz napuštene kuće u Gracu u Austriji uzeo escajg i još neke ženske stvari. Bilo je boraca koji su tražili da se strelja. Ja sam shvatio da je rat završen, a mladić je bio jedinac, pa sam borcima i starešinama objasnio rekavši da ga nećemo streljati, ali da ćemo ga disciplinski kazniti. On je vratio sve stvari koje je bio uzeo iz napuštene kuće.

U vreme dok se bataljon nalazio u selu Bežanija, vršili smo noćna obezbeđenja aerodroma, pa i druge poslove i to najvećim delom noću, jer nastavu nije smeo niko da napusti zbog čega je bilo dosta problema.

Dok smo se ovde nalazili, stalno smo saradivali sa NOO i partijsko-političkim radnicima pomažući ih u organizovanju omladine i zajedno pripremajući priredbe ili igranke.

Intendantsko odeljenje bataljona uspešno je obezbeđivalo ishranom letачke jedinice i sve ostalo ljudstvo.

Na Plesu smo ostali do polovine avgusta 1945. kada je iz Zemuna došlo naređenje za prebaziranje na aerodrom Mostar. Od Komande Ratnog vazduhoplovstva usledila je, takođe naredba o prekomandi druga Pere Radenovića u Skoplje, za upravnika avio-radionice.

Borci i starešine 910. bataljona izvršili su postavljene zadatke uspešno, ali uz teške napore i veliko zalaganje, zahvaljujući pre svega visokoj svesti i disciplini i moralu.

Pripadnici 911. BAS '

Pukovnik Milivoje Radulović²⁾

U drugoj polovini januara 1945. upućen sam iz Štaba vazduhoplovstva NOVJ u Štab Grupe vazduhoplovnih divizija, radi rasporeda na novu dužnost. U Štabu mi je saopšteno da sam raspoređen na dužnost komandanta 911. BAS, koji bazira na aerodromu Veliki Radinci. U Štabu GVD i Štabu 9. OVB saopšteno mi je da se 911. BAS nalazi u početnoj fazi formiranja; da se na kursovima obučava jedan broj specijalista za njegovu popunu, kao i da su osnovni zadaci bataljona aerodromske službe - obezbeđenje borbenih zadataka vazduhoplovnih pukova i eskadrila na aerodromu.

Biću iskren, i pored kratke informacije o nameni i zadacima bataljona aerodromske službe, nisam imao jasnu predodžbu o toj jedinici. Na aerodromu Veliki Radinci zatekao sam načelnika Štaba 911. BAS sa 3-4 oficira, 5-7 podoficira i 30-40 vojnika. Prikupljeno ljudstvo još nije bilo raspoređeno po formacijskim jedinicama našeg 911. BAS, kao ni u jedinicama 405. (BAO) Crvene armije radi obuke. Nakon dogovora sa komandantom 405. BAO, prikupljeno ljudstvo 911. BAS raspoređeno je po nižim jedinicama kako je to zahtevala formacija bataljona. U ovakvoj situaciji bili smo prinuđeni da u jedinice koje po formaciji broje 20 vojnika i podoficira rasporedimo po jednog podoficira i 2-5 vojnika. Jer, tako raspoređeno ljudstvo moglo je odmah da se uključi u obuku jedinica 405. BAO kako bi se što pre obučilo za obavljanje namenskih zadataka. Ta sukcesivna popuna ljudstvom trajala je tokom januara i februara 1945. i konačno se završila sa 84 odsto popune 1. marta 1945. Međutim, smatra se daje obuka ljudstva završena 20. aprila 1945. kada su jedinice Grupe »Vitruk« predale celokupno naoružanje i tehniku vazduhoplovnim jedinicama i ustanovama Grupe vazduhoplovnih divizija.

U vreme popunjavanja i obuke jedinica 911. BAS-a na aerodromu V. Radinci bazirale su sledeće letачke jedinice:

- od 7-16. januara 1945. dve eskadrile 112. puka, odnosno dve eskadrile 267. lovačkog puka;
- od 16. januara - 10. marta 1945. samo jedna eskadrila 112. puka, odnosno 1. eskadrila 267. lovačkog puka.

Tadašnja ratna formacija 405. BAO bila je identična ratnoj formaciji 911. BAS i sačinjavale su je sledeće jedinice i službe: komanda i štab bataljona; aerodromska četa sa tri voda (jedan vod inžinjerije); auto četa sa

¹⁾ Prilog raspravi okruglog stola

²⁾ Komandant 911. bataljona, sada pukovnik u penziji

tri voda (jedan vod spec, vozila); četa veze sa dva voda (intendantski vod i ambulanta).

Kao što se vidi, proces popune ljudstvom 911. BAS-a trajao je skoro dva meseca, jer ljudstvo kojim se vršila popuna bilo je na kursovima obuke van sastava bataljona, koji su trajali i do dva meseca za određenu specijalnost. To napominjem da bi se shvatilo zašto je popuna dugo trajala u odnosu na formiranje jedinica ranga bataljona u jedinicama KoV-a.

Za ljudstvo koje nije bilo obuhvaćeno obukom na kursovima van sastava bataljona, obuka se izvodila svakodnevno u jedinicama 405. BAO, uz izvršavanje svakodnevnih zadataka aerodromskog opsluživanja letaćkih jedinica na ovom aerodromu. Većinu sastava 911. BAS činili su mladići od 18-22 godine starosti. Pri izvođenju obuke ovi mladići pokazivali su veliku upornost, zalaganje i požrtvovanost u želji da što pre i bolje ovladaju tehničkim sredstvima kako bi što uspešnije obavili zadatke u svojoj jedinici. Tim mladićima nisu bile dostupne učionice, kabineti, šeme, školske table itd. Njih su zamenile stajanke aviona, bunker na aerodromu, kabine na vozilima, prostorije za smeštaj tehnike itd. uz istovremeno obavljanje svakodnevnih zadataka na materijalno-tehničkom obezbeđenju letaćkih jedinica za izvođenje borbenih dejstava.

Navešću samo jedan od mnogih primera kako se naš vojnik ili starešina osećao ako nije dobro savladao obuku ili obavio određeni zadatak.

Jedan naš vojnik-vozač startera za pokretanje avionskog motora na stajanci aviona nepotpuno je uključio starter radi pokretanja motora na avionu »jak-1«, pri čemu je neznatno ošteti elisu aviona. Neko od prisutnih starešina oštro je kritikovao vojnikovu tehničku grešku. Posle kratkog vremena vojnik je došao kod komesara 911. BAS i rekao: »Druže komesare, mojim neznanjem upropastio sam jedan avion, zaslužio sam strogu kaznu, pa vas molim da me rasporedite u neku drugu jedinicu, jer ne mogu više biti vozač i starter. I još nešto, prije deset dana primljen sam za člana KPJ, pa također molim da o mojoj grešci raspravi i partijska organizacija«. Takva odgovornost, samokritičnost u obuci i izvršavanju svakodnevnih zadataka, bila je izražena kod velike većine vojnika i starešina 911. BAS-a.

Smatram da kada se govori o obuci naših vojnika i starešina 911. BAS, posebno priznanje treba odati i starešinama i vojnicima 405. BAO Crvene armije, koji su uspešno prenosili svoja znanja i iskustva vojničkom i starešinskom sastavu našeg bataljona.

Pošto je posle 10. januara 1945. na aerodromu V. Radinci ostala da bazira samo jedna eskadrila 112. puka, odnosno jedna eskadrila 267. lovačkog puka Crvene armije, to je naprezanje 911. BAS, odnosno 405. BAO Crvene armije bilo znatno smanjeno u pogledu materijalno-tehničkog obezbeđenja izvođenja borbenih dejstava. U takvoj situaciji mogao je da se odvija vrlo intenzivan rad na vojno-stručnom i političkom osposobljavanju ljudstva našeg BAS-a za naredne samostalne zadatke.

U tom periodu oformljene su i prve partijske organizacije: po jedna u komandi bataljona, meteorološkoj stanici, ambulanti i intendantskom vodu, odnosno u aerodromskoj četi i PA vodu; zatim, u auto-četi i u četi za vezu.

I pored toga što su najveći broj ljudstva 911. BAS-a činili mladići od 18-22 godine, bio je i jedan broj oficira i podoficira bivšeg Jugoslavenskog vazduhoplovstva, kao i izvestan broj vazduhoplovnih stručnjaka koji nisu

mogli biti u potpunosti provereni pri upućivanju u jedinice. Zbog toga je morao da se pojača politički rad sa ovim ljudstvom, a posebno sa starešinskim sastavom. Takav intenzivan političko-partijski rad odvijao se sve do 10. marta 1945. kada su 911. BAS i 405. BAO Crvene armije prebazirali na aerodrom Gospodinci. U prvoj dekadi marta 1945. izvršen je veliki aerodromski manevar jedinica Grupe »Vitruk«, odnosno GVD. Takav aerodromski manevar zahtevala je određena situacija na frontu i neposredni zadaci avijacije na planu konačnog oslobodenja naše zemlje.

U pripremi za prebaziranje nismo imali nikakvog iskustva, ni znanja. Koliko se sada sećam, ni starešine 405. BAO Crvene armije nisu nam prendi neka bogata iskustva u pripremi za prebaziranje i izvođenje samog prebaziranja. Na nekoliko dana pre prebaziranja, mislim da je to bilo 7. ili 8. marta 1945. komandant 405. BAO Crvene armije formirao je nešto veću grupu samo iz sastava svog bataljona radi pripreme aerodroma Nadalj i Gospodinci za prihvatanje letaćkih jedinica na ta dva aerodroma. O toj odluci i odlasku grupe konačara samo iz 405. BAO Crvene armije na aerodrom Gospodinci i Nadalj nisu bile obavestene odgovorne starešine 911. BAS-a što je kasnije znatno doprinelo da se zadaci na planu priprema i prebaziranja nisu uspešno izvršili. Kao ispomoć za prebaziranje sa aerodroma V. Radinci na aerodrom Gospodinci, iz sastava 924. samostalnog auto-transportnog bataljona, odnosno 109. bataljona Crvene armije upućeno je nekoliko transportnih kamiona za prebaziranje zemaljskog ešelona ljudstva i materijala, jedne eskadrile 112. puka, jedne eskadrile 267. lovačkog puka Crvene armije, 405. BAO Crvene armije i 911. BAS-a. Međutim, transportni bataljon, odnosno 109. bataljon Crvene armije, jednostavno su bez pogovora uzele starešine 405. BAO, s tim što je 911. BAS dođeljeno samo dva kamiona, a to je bilo jedva dovoljno da se prebazira ljudstvo i materijal jedne eskadrile 112. puka.

Usled ovakve situacije bili smo prinuđeni da celokupno ljudstvo sa ličnom opremom uputimo peške u dve kolone, 10. marta 1945. pravcem: V. Radinci - Ruma - Irig - Novi Sad - Gospodinci, s prenočištem u s. Irig, s tim što smo u V. Radincima ostavili jedan vod radi obezbeđenja razne opreme do dolaska prevoznih sredstava.

S obzirom na takvu situaciju, zatražena je pomoć u transportnim sredstvima od 9. OVB, koja su stigla tek 11. marta 1945. kada je i završeno prebaziranje 911. BAS-a na aerodrom Gospodinci.

Istakao sam posebno problem prebaziranja kao osetljivo pitanje za sve vazduhoplovne jedinice, a posebno letaćke jedinice, radi obezbeđenja borbenih dejstava i aerodromskog manevra. Svi promašaji koji se učine u pripremi prebaziranja i prebaziranju znatno negativno će uticati na efikasnost borbenih dejstava u svim vidovima borbe.

Imajući iskustva u razmeštaju naših jedinica i jedinica Crvene armije na aerodromu V. Radinci, razmeštaj naših i jedinica Crvene armije na aerodromu Gospodinci i Nadalj izvršen je tako da jedna polovina naselja za smeštaj pripada našim, a druga polovina jedinicama Crvene armije. Takvim razmeštajem omogućen je bolji uvid u sve jedinice u smislu kontrole izvršenja svakodnevnih zadataka kod potčinjenih jedinica.

Na aerodromu Nadalj, od 10-15. marta 1945. bazirao je 421. puk, odnosno 265. gardijski jurišni puk i od 11-29. marta jedna eskadrila 112, odnosno jedna eskadrila 267. lovačkog puka.

Na aerodromu Gospođinci, od 10-26. marta 1945. bazirao je 423. puk, odnosno 167. gardijski jurišni puk.

Za materijalno-tehničko obezbeđenje svih letaćkih jedinica koje su bazirale na aerodromu Nadalj formirana je komanda iz sastava 911. BAS, odnosno 405. BAO Crvene armije.

Zbog velikog broja letaćkih jedinica baziranih na aerodromu Nadalj i Gospođinci, kao i povećanog napreznja borbenih dejstava letaćkih jedinica, a naročito u periodu od 10. marta do 25. marta 1945. znatno je bilo povećano napreznje 911. BAS-a, odnosno 405. BAO na obezbeđenju potrebnih količina pogonskog i ubojnog materijala za letaćke jedinice. Zbog blizine skladišta pogonskog i ubojnog materijala (oko 20 km) 9. OVB, transportna sredstva 911. BAS, odnosno 405. BAO, mogla su u toku dana izvršiti dva dotura i time nadoknaditi povećanu potrošnju pogonskog i ubojnog materijala. Transportna moć bataljona aerodromskog opsluživanja, po formaciji Crvene armije, mogla je da zadovolji potrebe jednog puka za 1-2 dnevna borbeni zadatka po avionu, s tim da skladišta materijala iz kojih se vrši dotur ne budu udaljena od aerodroma baziranja više od 20-30 km.

U drugoj polovini marta sve letaćke operative jedinice napustile su aerodrom Nadalj i Gospođinci i prebazirale na aerodrome bliže liniji fronta. Istovremeno, po odluci Štaba Vazduhoplovstva JA, na aerodromu Nadalj prebaziran je Trenažni centar za obuku pilota za jurišnu avijaciju. Zbog intenzivne obuke pilota u oba trenažna centra, povećana je potrošnja pogonskog goriva, pa se pojavio problem dotura potrebnih količina goriva. Kapaciteti za transport tečnog materijala 911. BAS, odnosno 405. samostalnog auto-transportnog bataljona su ostali u sastavu bataljona sve do prestanka rada oba trenažna centra za obuku pilota. Raspored 911. BAS na aerodromu Nadalj i Gospođinci za vreme baziranja oba trenažna centra ostao je približno isti kao što je bio kad su bazirale operative letaćke jedinice. Trenažni centar za obuku pilota za jurišnu avijaciju završio je rad 10-15 dana pre Trenažnog centra za obuku pilota za lovačku avijaciju, pa je na taj način prestala potreba da se na aerodromu Nadalj nalazi komandant 911. BAS-a.

U vremenu od 12-20. aprila vršena je primopredaja materijalno-tehničkih i drugih materijalnih i tehničkih sredstava između 911. BAS i 405. BAO. Ostalo mi je u sećanju da smo imali znatnih teškoća prilikom prijema svih vrsta materijala, a posebno tehničkih sredstava. Starešine 405. BAO nastojale su da se u spiskovima za primopredaju prikaže - što više predatog ispravnog materijala. Ovo je bilo naročito karakteristično za razne mašine, agregate, radio i tt-sredstva; da se nekompletna sredstva predaju kao kompletna; neispravna kao ispravna, itd.

Komanda bataljona pokušala je da neke sporove kompromisno reši da ne bi došlo do nepotrebnih optužbi i zameranja. Ipak, na kraju rastanak naših starešina i vojnika sa celokupnim sastavom 405. BAO bio je drugarski srdačan i u nekim slučajevima vrlo dirljiv, jer su neki sitni i povremeni nesporazumi bili skoro zanemarljivi, pa ih nije vredno isticati.

Nakon preuzimanja materijalno-tehničkih i drugih sredstava i odlaskom 405. BAO Crvene armije, nije se osetila nesigurnost kod ljudstva 911. BAS-a da zadatke iz osnovne namene jedinice ne izvrše uspešno. Ovakvoj oceni dobrim delom doprinelo je sledeće:

- dobar deo zadataka, pa i rukovanje tehnikom preuzeto je mnogo ranije, uz minimalnu i simboličnu pomoć starešina i vojnika 405. BAO;
- neverovatno zalaganje i upornost starešina i vojnika 911. BAS-a da se neispravna tehnika dovede u ispravno stanje u što kraćem roku;
- entuzijazam starešinskog sastava i ostalog ljudstva ulivao je nadu da će jedinica moći uspešno da izvršava namenske zadatke.

Na aerodromu Gospodinci 911. BAS je ostao do 17. maja kada je prebazirao na aerodrom Kupusina (kod Sombora). Iz postojećih dokumenata nisam mogao da utvrdim kada je dato naređenje za prebaziranje na aerodrom Kupusina. Verovatno, između 10-15. maja. Poučeni iskustvom prebaziranja sa aerodroma V. Radinci na aerodrom Gospodinci, nastojali smo da se greške počinjene u prvom prebaziranju ne ponove opet. Prebaziranje na aerodrom Kupusina izvršeno je u dva ešelona 16. i 17. juna. Konačarska grupa 911. BAS-a upućena je 14. maja. Na aerodromu Kupusina bazirale su jedinice 421. i 111. puka i 79. BAS-a. Ova grupa je na aerodromu Kupusina zatekla jedinice 111. puka i 79. BAS-a. Na dan 15. maja

1945. prebazirao se vazdušni ešelon 111. puka, a takođe i zemaljski ešalon tog puka i 79. BAS. Konačarskoj grupi 911. BAS-a nije bilo teško da obezbedi prihvatanje glavnog dela ljudstva i materijala 911. BAS-a sa aerodroma Gospodinci, jer je na aerodromu Kupusina postojao aerodrom sa betonskom poletno-sletnom stazom, a objekti za smeštaj ljudstva i materijalno-tehničkih sredstava u neposrednoj blizini piste. Pored toga, na aerodromu Kupusina nije bazirala ni jedna letaćka jedinica posle prebaziranja 911. BAS-a. Takvi uslovi baziranja na aerodromu Kupusina omogućili su da se u mirnodopskim uslovima nastavi vrlo intenzivan političko-partijski rad, izvodi nesmetano vojnostručna obuka i osposobljava oštećena ili neispravna tehnika.

Ovom kratkom ratnom, hronologijom pokušao sam da oslikam razvoj 911. BAS-a dajući skroman prilog razvoju i borbenim dejstvima jedinica GVD u završnim operacijama za konačno oslobodenje naše zemlje.

Četa za vezu 911. BAS '

Pukovnik Čedomir Vajdić²¹

Četa za vezu 911. BAS-a bila je prvo dislocirana u Gospođincima, a zatim u Nadalju. Naš BAS je opsluživao dva puka - lovački i jurišni. Sastav čete je bio vrlo raznovrstan, kako po nivou opšteg i stručnog obrazovanja tako i po nacionalnostima. U njoj su bili i učitelj iz Moštanice kao radio-telegrafista, poštar iz Crikvenice kao telefonista, zemljoradnik iz Žablja na mestu kurira, student iz Novog Sada kao elektromehaničar, đak iz Beograda - teleprinterista, gimnazijalac iz Pančeva pored Morzeovog aparata, Rom iz okoline Beograda itd.

I rukovodstvo čete je takođe bilo raznoliko. Komandir - oficir BJV iz Vojvodine, komesar - radnik Crnogorac, pomoćnik komandira - Zagrepčanin, komandir radio-voda sa nekog ostrva na Jadranu, komandir TT-voda iz Ptuja.

Četa je bila, iako heterogenog sastava, vrlo jedinstvena u moralno-političkom pogledu. Tome su znatno doprineli mladići, četiri Jugoslovena iz Istre koji su se jednog popodneva pojavili u četi u engleskim uniformama i sa petokrakom. Četa ih je izvanredno primila, a iz njihovog stava i držanja izbijao je duh iskrenog jugoslovenstva.

Stručni nivo pojedinih specijalnosti, istini za volju, nije bio na potrebnom nivou s obzirom na kratko vreme obuke i nedostatak prakse. Ipak četa zahvaljujući, pre svega, želji da se što pre i što više nauči postepeno se osposobljavala. Saveznički vojnici su svesrdno i drugarski pružali svaku pomoć svojim 'dublgorima' Jugoslovenskim vojnicima.

U sovjetskoj jedinici je bilo dosta devojaka, tako da nije izostala između njih i naših mladića i poneka idila, specifična za ratne uslove.

■> Prilog raspravi okruglog stola
> Komandir čete za vezu 911. bataljona, sada pukovnik u penziji

*Ostale jedinice
i službe*

Prva vazduhoplovna baza NOV i POJ

Potpukovnik Ivan Tanović

Formiranje prvih vazduhoplovnih jedinica u toku NOR-a i početak organizovane obuke i vaspitanja vazduhoplovnih kadrova pada u vreme snažnog razmaha narodnooslobodilačke borbe i revolucije. U to vreme, pobeđe NOVJ, njena afirmacija na međunarodnom planu, priznanje od strane saveznika i zajednički naponi u borbi protiv nemačkog fašizma stvarali su vanredno povoljne uslove za još brži razvoj NOVJ, pa, prema tome, i začetak organizovanog obavljanja ratnog vazduhoplovstva NOV i POJ.

Formiranje Prve vazduhoplovne baze NOV i POJ vezano je za istorijsku odluku druga Tita od 14. oktobra 1943. godine:²⁾

*»NAREDBA VRHOVNOG ŠTABA NOV I POJ OD 14. OKTOBRA
1943. GODINE*

*Pri Vrhovnom štabu NO V i POJ formira se Prva vazduhoplovna baza.
Za komandanta Prve vazduhoplovne baze određuje se pukovnik Mile
Pavičić.*

Za politkomesara određuje se Sava Kerković³⁾

Za pravilno funkcionisanje službe štab Baze određuje potrebno osoblje.

*Vrhovni komandant NOV i POJ
TITO«*

Baza je imala zadatak da pronalazi i uređuje letelišta, prihvata, smešta i snabdeva pridošle vazduhoplovce, kao i da organizuje i izvodi obuku letaćkog i tehničkog osoblja i ostalih specijalista. Bila je neposredno potčinjena Vrhovnom štabu. Zamenik komandanta bio je kapetan Milan Simović,⁴⁾ a rukovodilac tehničke službe Svetozar Bukalov.

ORGANIZACIJA I RAD U ZEMLJI

Prva vazduhoplovna baza bila je u početku dislocirana u Livnu, jer su Livanjsko i Glamočko polje, u to vreme, pružali relativno najpovoljnije

¹⁾ Preuzeto iz knjige »Čuvari našeg neba«, str. 58 - 64. i prilog za knjigu »Vazduhoplovstvo u strategiji NOR«

²⁾ Zbornik dokumenata NOR, tom II, knj. 10, dok. br. 183.

³⁾ Poginuo 27. novembra 1943. godine na glamočkom aerodromu za vreme napada nemačkog aviona (vidi dok. br. 10, Tom II, knj. 11).

⁴⁾ Danas general-pukovnik avijacije u penziji, komandant RV i PVO od 5. januara 1970. do 19. jula 1972. godine.

uslove za organizovanje potrebnih službi neophodnih za izvođenje obuke letača i ostalog osoblja.

Radi njene popune, vrhovni komandant NOV i POJ drug Tito je naredio glavnim štabovima korpusa, da Štabu baze upute sve vazduhoplovno osoblje koje se nalazilo u njihovim sastavima. Pored toga, drug Tito je uputio i poziv^{5*} svim vazduhoplovcima u zemlji i inostranstvu da se priključuju u sastav baze. Ova naredba i poziv Vrhovnog komandanta imali su dalekosežan značaj.

Pri formiranju baza je imala 20 pilota, sedam izviđača, 23 mehaničara, dva radio-telegrafista, dva meteorologa. Imala je i dva aviona - DO-17 i FL-3.

Borbeni put i dalji razvoj ove jedinice bio je veoma specifičan, jer je bio uslovljen nizom faktora (materijalno-tehnički, kadrovski, politički i dr.). Međutim, baza je u tim složenim uslovima uspela da, za relativno kratko vreme, reši niz važnih problema od vitalnog značaja za početak razvoja našeg vazduhoplovstva.

Odmah po formiranju Štab 1. vazduhoplovne baze je pristupio izradi najvažnijih uputstava za rad i organizaciju aerodromskih službi, posebno onih koja su se odnosila na rad aerodromskih službi za prihvat savezničkih aviona i onih u vezi sa obukom letaćkog osoblja.

Već krajem novembra Štab baze je podneo predlog Vrhovnom štabu NOVJ o organizaciji i formaciji štaba, jedinica i ustanova baze,⁶⁾ koji je bio prilagođen tadašnjim mogućnostima.

Posle Naredbe Vrhovnog komandanta glavnim štabovima i štabovima korpusa, kao i posle poziva upućenog vazduhoplovcima u zemlji i inostranstvu, u novoformiranu bazu počeli su da pristižu vazduhoplovci raznih specijalnosti u grupama i pojedinačno iz raznih jedinica i krajeva, među kojima je bio i pilot Franjo Kluz.

Za sve ljudstvo bila je organizovana obuka po specijalnostima (kursevima). Međutim, ona je izvođena uz dosta teškoća, jer nije bilo odgovarajućeg nastavnog materijala. Obuka pilota je obavljana na avionu FL-3. Međutim, zbog veoma ograničene količine benzina i potrebe za štednjom izvršeno je svega 15 letova.

Pored osnovnih zadataka, Štab baze radi i na nekim drugim zadacima po naređenju i zahtevima Vrhovnog štaba. U to vreme Vrhovni štab razmatra mogućnost organizovanog prijema ratnog materijala koji se, iz savezničkih baza, transportuje avionima. Naime, saveznici tek krajem 1943. godine počinju da redovno i u većem obimu šalju vojni materijal NOVJ. U vezi s tim, pred 1. vazduhoplovnu bazu se postavio vrlo ozbiljan i za te uslove vrlo težak i komplikovan zadatak - uređenje pomoćnih letelišta i mesta za iskrcavanje materijala iz aviona. Trebalo je odabirati i ljudstvo koje će da uredi ta letelišta i mesta za iskrcavanje, da ih stalno održava u ispravnom stanju, da obezbeđuje sigurnu signalizaciju, prihvata avione i istovaruje materijal i da istovremeno vrši ukrcavanje teških ranjenika koji

^{5>} Zbornik, tom X, knj. 1, dok. 10, 11 i 12; tom X, knj. 11, dok. br. 14 i tom II, dok. br. 183.

^{6>} Arhiv CK SKJ, br. 16631 13-11/44. Dokument se nalazi kao prilog izveštaja 1. vazduhoplovne baze Vrhovnom štabu NOV i POJ u vezi sa napadom neprijatelja na Livno 6. 12. 1943. godine. Ni izveštaj ni ovaj dokument nemaju datuma kada su pisani, odnosno poslani Vrhovnom štabu, ali se iz sadržaja može zaključiti da su poslani odmah posle napada na Livno. Dokument je verovatno pisan ranije, kada je baza vršila obuku ljudstva.

I

su prebacivani u bolnice u južnoj Italiji. Mada je 1. vazduhoplovna baza uspešno izvršavala svoje zadatke, organizaciono i brojčano jačala, već 27. novembra 1943. godine pretrpela je i prve teže gubitke.

Toga dana posada aviona »Do-17« je preletela sa aerodroma Livno na aerodrom Glamoč, koji je zbog tvrde podloge bio podesniji za poletanje sa opterećenjem. Ovim avionom je trebalo da se prebaci u Brindizi zvanična delegacija Vrhovnog štaba NOV i POJ, koju je predvodio Ivo Lola Ribar. Sa delegacijom su bila i tri britanska oficira iz sastava Vojne misije pri Vrhovnom štabu.

Avion je sleteo na aerodrom u 08,30 časova i odmah je počeo ukrcavanje delegacije. Za vreme ukrcavanja iznenada je naleteo iz pravca Banja Luke nemački izvidачki avion »henšel«, koji je odmah počeo da bombarduje i mitraljira naš avion i ljudstvo oko njega. Pri tome napadu poginuli su: Ivo Lola Ribar, član CK KPJ i sekretar CK SKOJ-a, Sava Kerković, komesar 1. vazduhoplovne baze, desetar Petar Hercigonja, borac Božo Uršić i Petar Kuznić, britanski major Robin Uederli i kapetan Donald Najf. Naš avion Do-17 potpuno je izgoreo. To su bile ujedno i prve žrtve 1. vazduhoplovne baze.

Kada su 6. decembra 1943. godine nemačko-kvislinške snage iznenadnim i brzim napadom prodrle u Livno, ljudstvo iz sastava 1. vazduhoplovne baze im se suprotstavilo i u toj borbi baza je imala 23 mrtva i dva nestala, izgubila je avion FL-3 i značajna materijalna i borbena sredstva. Nakon ovih borbi baza je bila prebačena u Glamoč gde je ostala sve do 21. decembra 1943. godine.^{7*}

Težak položaj u kojem se baza našla posle neprijateljevog napada iskivao je intenzivan partijsko-politički rad sa njenim sastavom. Zbog toga je Vrhovni štab, 10. decembra, na mesto poginulog Save Kerkovića naimenovao novog komesara baze Prvoslava Vasiljevića. Akt o naimenovanju potpisao je drug Tito.

Bilo je očigledno da, zbog izraženog manevarskog karaktera borbenih dejstava, na oslobođenoj teritoriji još nisu postojali objektivni uslovi za sistematsku i dugoročniju obuku vazduhoplovnih kadrova, niti pak za formiranje letaćkih jedinica. Međutim, zbog sjajnih pobeda NOVJ, stav saveznika počeo je da se menja pred Teheransku konferenciju, a naročito posle nje. Drugog novembra formirana je u Bariju Baza NOVJ za prihvatanje i prebacivanje savezničke pomoći u oružju i drugom materijalu. Već je postojao i načelni pristanak saveznika da Prva vazduhoplovna baza prebazira u Italiju radi obuke ljudstva u njihovim školama i jedinicama.

Tako je 1. vazduhoplovna baza, zbog poznatih događaja i uslova, 5. decembra 1943. godine dobila naređenje Vrhovnog komandanta NOV i POJ da se prebaci na ostrvo Vis. Baza je preduzela dvonedeljni marš u pravcu Jadranskog mora, savlađujući masive Svilaje, Dinare i Mosora.

U toku marša, u selu Bristnici, glavnini baze priključila se i grupa vazduhoplovaca iz Slovenije. Marš je izveden pod veoma složenim uslovima, uz sneg, niske zimske temperature i ometanje od strane neprijatelja sa zemlje i iz vazduha. No, blagodareći svestranim i blagovremenim pri-

^{7*} Arhiv VII, kut. 1450, f. 2, dok. 8; kut. 13, f. 2, dok. 12. - Poginuli su: inž. Svetozar Bukalov, inž. Josip Ungar, piloti Albert Fizir, Vlado Pedišić, Oto Paungrac i Milan Kuprešanin, mehaničari Ivan Hlača, Krunislav Kulišić, Danilo Smeh, Rudolf Čorak, Milovanović »Grčki« i drugi čija su imena ostala nepoznata.

premama od strane Štaba baze i partijskog aktiva, marš je uspešno izvršen. Skoro celim putem sastav baze se stalno uvećavao priključivanjem novih vazduhoplovaca, koji su pristizali iz raznih krajeva Jugoslavije. Ljudstvo baze je stiglo u selo Drvenik na jadranskoj obali. Odatle je brodovima naše mornarice prebačeno na Hvar, a zatim na ostrvo Vis.

PREBACIVANJE U ITALIJU I OBUKA LJUDSTVA

Nakon dolaska na ostrvo Vis pripadnici Prve vazduhoplovne baze su nastavili započeti marš i 6. januara je, na osnovu naređenja Vrhovnog komandanta NOV i POJ, našim brodom »Bakar« prebačena u Saveletri kod Barija u južnoj Italiji. Putovanje do Italije je trajalo nepun mesec dana, sa nizom problema i napora koje je ljudstvo moralo da podnese.

I nakon dolaska u Italiju brojno stanje se neprekidno povećavalo, jer su u njen sastav pridolazile grupe i pojedinci iz zemlje i Jugosloveni iz zarobljeničkih logora u Italiji, kao i izvestan broj italijanskih antifašista.

Već krajem januara 1944. godine brojno stanje baze iznosilo je 222 vazduhoplovca, od kojih 64 pilota, 40 izviđača, 106 mehaničara i 12 drugih specijalista. Zbog stalnog priliva novih vazduhoplovaca taj se broj stalno menjao.

Iz Saveletrija baza je, 30. januara, prebačena u Karovinjo, blizu Bengazija i tu ostala do 20. aprila 1944. godine.

Dolaskom u Italiju baza je dobila od saveznika samo relativno povoljan smeštaj i ishranu, dok je pitanje materijalno-tehničkog obezbeđenja obuke bilo još nerešeno. Jer, još su bili u toku pregovori. Ipak, bez obzira na ove znatno nepovoljne i složene uslove. Štab baze je odmah pristupio organizovanju vojnostručne nastave, političkog i kulturno-prosvetnog rada.

U kakvim je uslovima radila 1. vazduhoplovna baza nakon dolaska u Italiju, može se videti i iz izveštaja partijskog rukovodioca Prvoslava Vasiljevića, koji je iz Karovinja poslat CK KPJ, 1. februara 1944. godine, u kome se navodi:^{8*}

»Celokupni rad u bazi uslovljen je osnovnim zadatkom: u što kraćem vremenu organizovati i osposobiti bazu za izvršenje ratnih zadataka. Tom osnovnom zadatku mi smo saobrazili vojnički, partijski i politički rad i nastojimo da taj zadatak što pre ostvarimo. Sve do dolaska u Italiju, baza nije mogla da bude organizovana kao kompleksna vazduhoplovna jedinica, jer za to nisu postojali najosnovniji uslovi. No, čim smo došli ovde, mi smo iskoristili mogućnosti kojima ovde raspolažemo i pristupili smo toj organizaciji.

VOJNA ORGANIZACIJA. S obzirom da je ljudstvu potrebno stručno usavršavanje, sve ljudstvo baze podeljeno je, prema svojim stručnim kvalifikacijama na tri škole: pilotsku, izviđačku i mehaničarsku. U sastavu mehaničarske škole formirana je radiotelegrafska, meteorološka i fotografska sekcija.

Ukupno brojno stanje do sada iznosi 222 lica, od toga 53 oficira, 85 podoficira i 84 borca.

^{8*} Zbornik, tom II, knj. 12, dok. 13.

Pilota ima ukupno 64. Po svojoj stručnosti i osposobljenosti oni se mogu podeliti u tri grupe: za 32 pilota potrebno bi bilo 25-30 dana obuke na modernim avionima kako bi mogli da stupe u borbu; za 22 pilota potrebno bi bilo mesec i po dana, a za 10 pilota-učenika potrebno bi bilo oko 4 meseca.

Izviđača ima 40, od kojih su 10 diplomirani vojni izviđači, a ostali su učenici izviđači, meteorolozi, radio-telegrafisti i fotografi. Učenicima izviđačima potrebno je oko mesec dana obuke.

Mehaničara ima 106, od kojih su 3 inženjera, i 4 tehničara.

Brojni odnos između pilota i mehaničara je relativno dobar za stvaranje jedne borbene grupe.

Sve tri škole imaju svoja vojno-politička rukovodstva, koja sačinjavaju komandant, njegov zamenik i politički komesar. Komande pojedinih škola raspolažu potrebnim brojem nastavnika, koji su svojim stručnim poznavanjem vazduhoplovstva, u mogućnosti da samostalno, bez pomoći saveznika osposobe sve ljudstvo za borbu.

Formirali smo štab stručnih škola. Pored komandanta, politkomesara i njihovih zamenika, u sastavu štaba su tehnički, nastavni i sanitetski referenti.

Kao što se vidi, vojna formacija baze postavljena je na školsku osnovu što je danas ne samo najpotrebnije za nas nego i jedino moguće. No, čim uslovi to dopuste, mi ćemo stvoriti borbenu ratnu grupu, koja će biti izdvojena u samostalnu formaciju.

Nastava u svim školama teče svakodnevno i normalno. I nastavnici i učenici shvatili su svoje dužnosti ozbiljno u nastojanju da se ljudstvo što pre osposobi za borbu. Oseća se oskudica u udžbenicima, ali smo nabavili neke italijanske, engleske i američke te smo za sada zadovoljili najhitnije potrebe.

Partijska organizacija baze broji 50 članova partije, 18 kandidata i 15 članova SKOJ-a. Partijci su većinom mladi komunisti, nedovoljno još očvrslili, sa niskim teoretskim nivoom. S obzirom na sve to, kao i na činjenicu da se nalazimo van domovine, pred partijsku organizaciju se kao najhitniji zadatak postavlja podizanje partijnosti kod svih članova Partije. Taj zadatak ostvarujemo, na taj način, što sve nedostatke koji se ispoljavaju raščišćavamo odmah i energično na partijskim sastancima, a uporedo s tim, na teoretskim sastancima obrađujemo materijal koji se odnosi na ovu materiju. Rezultati ovakvog rada već su se osetili.

Partijska organizacija prilagođena je vojnoj organizaciji baze. U svakoj školi postoji ćelija, kao osnovna partijska jedinica. Osim toga, postoje i partijske ćelije u štabu škola i štabu baze. Sekretari ćelija u školama su ujedno i politički komesari tih ustanova. Ovo rešenje je privremenog karaktera, a uslovljeno je time što zamenici političkih komesara još nisu uvedeni u školama i bazi.

Sekretari partijskih ćelija sa rukovodiocem SKOJ-a i političkim komesarom škola sačinjavaju partijski biro. Sastanci ćelija održavaju se dva puta nedeljno, i to jedan radni i jedan teoretski. Na radnim sastancima raspravljaju se pitanja i problemi koji se pojavljuju u radu jedinice. No, opšta karakteristika partijskih ćelija je ta da one nisu još dovoljno osamostaljene.

RAD PO SEKTORIMA

1. **POLITIČKI SEKTOR.** U političkom radu baze postavili smo zadatak da se drugovi što pre upoznaju sa linijom narodnooslobodilačke borbe. Ovo naročito zbog toga što u bazi ima dosta drugova koji su stupili u našu vojsku posle kapitulacije Italije, ili stupaju tek sada, a osim toga nalazimo se van zemlje, te bi najmanje skretanje bilo štetno.

Taj zadatak ostvarujemo predavanjima, ili proradom materijala. Do sada smo održali nekoliko predavanja, kao: »Razvitak narodnooslobodilačke borbe«, »Okupator i njegove sluge«, »Četvrta i peta neprijateljska ofanziva«, »Drugo zasedanje AVNOJ-a«. U tim predavanjima koristili smo uvek priliku da naglasimo da je jedinstvo naših naroda jedna od najvećih tekovina naše borbe. Obraden je i referat druga Tita održan na Drugom zasedanju AVNOJ-a.

Pitanju pravilnog odnosa prema italijanskom narodu i saveznicima pridajemo veliki značaj. Do sada nije bilo ni jednog slučaja koji bi štetio ugledu naše vojske ili interesima naše borbe. Za teoretsko uzdizanje drugova, odlučili smo da održimo jedan partijski kurs za rukovodioce i one partije koji za sada pokazuju najviše smisla za rad. Taj kurs bi bio po ugledu na one koji se održavaju pri CK, a za sada bi došlo u obzir da njime bude obuhvaćeno oko 20 drugova.

2. **VOJNI SEKTOR.** Rad na ovom sektoru u bazi uglavnom odvija se u okviru škola. Taj rad za sada pokazuje dobre rezultate, ali mu je nedostatak što se obuka sprovodi samo kroz teoretsku nastavu. Kada bismo dobili avione i aerodrom, onda će rad na ovom sektoru biti potpuniji.

3. **SEKTOR SKOJ-a.** U bazi ima oko 40 omladinaca koji nisu još organizaciono obuhvaćeni. SKOJ je organizovan i do sada ima 17 članova. Organizaciono SKOJ je postavljen kao i u bataljonima i do sada postoje dva aktiva, jedan u mehaničarskoj školi, a jedan zajednički za pilotsku i izviđačku školu.

4. **KULTURNO-PROSVETNI SEKTOR.** Rad na ovom sektoru je veoma intenzivan. Svaka škola ima svoj kulturno-prosvetni odbor, koji rukovodi radom. Škole izdaju svoje zidne i džepne novine, a uskoro biće pokrenut i list baze. Takođe postoji hor i diletantska grupa. U okviru redovne nastave uveli smo učenje engleskog i ruskog jezika, za drugove koji žele da izučavaju ove jezike. Časovi se održavaju dva puta nedeljno.

Odnosi. U štabu baze, kao celini, postoji dovoljno harmonije, drugarstva i razumevanja tako da štab kao rukovodstvo uspešno funkcioniše. U tom pogledu nema nekih problema koji bi ometali rad.

Zamenik komandanta drug Milan Simović - »Zeka« obavlja svoj posao sa puno truda i volje i jedan je od najkorisnijih ljudi u bazi.

Načelnik baze drug Krešimir Boras snalazi se sve bolje na svojoj dužnosti. Kao vrlo dobar vazduhoplovni stručnjak učestvuje u rukovođenju bazom i svestrano se zalaže u radu.

Komandant vazduhoplovnih škola drug Edvard Pikl, major izviđač, bio je u zarobljeničkom logoru do kapitulacije Italije. Tada je prešao u Sloveniju i otuda je upućen u bazu. Kako po svojoj stručnoj spremi tako i po svom držanju, po pravilnom odnosu prema ljudima, po shvatanju svoje dužnosti on je potpuno dobar rukovodilac.

Drug Franjo Kluz, zamenik komandanta škole je veoma marljiv u radu, dobro se snalazi i posvećuje dovoljno pažnje svom stručnom uzdizanju.

Odnos prema saveznicima. Nastojimo da prema saveznicima održimo korektan i dostojanstven odnos. Do sada smo u tome uspevali. Što se tiče dobijanja aerodroma i aviona to je za sada još na mrtvoj tački. Drug Vladimir Velebit će i po tom pitanju podneti izveštaj. To je ujedno i najvažnije pitanje koje se u ovom momentu postavlja pred bazu. Postoje uslovi da u relativno kratkom vremenu (za mesec dana) oformimo jednu borbenu grupu od 30 aviona. Imamo dovoljan broj stručnjaka-instruktora te u tom pogledu nismo zavisni ni od koga.

Moral i raspoloženje kod drugova je na dobroj visini, a naša partijska organizacija je u celini u stanju da savlada sve teškoće i iskušenja koja nas očekuju.

Iz ovog izveštaja političkog komesara baze, druga Prvoslava Vasiljevića, jasno se vidi da je 1. vazduhoplovna baza, nakon prelaska u Italiju, imala ne mali broj problema. Ali, zahvaljujući pravilnom partijsko-političkom radu i vojničkom rukovođenju, uspešno je obavila svoju misiju.

Za što uspešnije izvođenje obuke ljudstva, 20. januara 1944. godine, formiran je Štab vazduhoplovnih škola, sa pilotskom, izviđačkom i mehaničarskom školom, u kojima je bilo 209 slušalaca. Istovremeno je sačinjen plan i program, određene prostorije za učionice i izvršen izbor nastavnog osoblja.

Za *pilotsku i izviđačku školu* program je bio jedinstven i obuhvatao je: teoriju letenja, navigaciju, meteorologiju, teoriju poznavanja motora, teoriju gađanja i bombardovanja, snimanje iz vazduha, poznavanje stranih aviona, vazduhoplovnu geografiju i higijenu.

Program za *mehaničarsku školu* obuhvatao je: teoriju opsluživanja i održavanja, tehnologiju vazduhoplovnog materijala, pogonski materijal i specijalnu opremu.

U toku nepuna tri meseca, koliko je nastava trajala, svi slušaoci su dobili neophodan minimum znanja iz svoje specijalnosti što im je bilo od velike koristi za buduće usavršavanje i zadatke koji su ih očekivali.

Uporedo sa vojnostručnom nastavom odvijao se i veoma intenzivan rad na ideološko-političkom i prosvetnom uzdizanju. Pored redovne političke nastave (informacije o NOB i osnovi teorije marksizma), konferencija i teorijskog rada, u partijskim organizacijama organizovan je i kurs za izučavanje marksističke teorije i rad u kulturno-umetničkim i sportskim sekcijama. Ovako intenzivan rad je bio neophodan s obzirom na heterogen sastav u pogledu nacionalne i socijalne pripadnosti, različitih navika, različite političke svesti, obrazovanja i dr.

RAD PRVE VAZDUHOPLOVNE BAZE U AFRICI

Prva vazduhoplovna baza rasformirana je 16. marta 1944. godine^{9*} a njeno ljudstvo je 20. aprila iz Karovinja, kod Brindzija u Italiji, prebačeno u savezničku vazduhoplovnu bazu Benina, kod Bengazija u Libiji, gde je nastavljena obuka vazduhoplovaca. Članovi štaba baze dobili su nove duž-

⁹> Ibid, dok. 324, fusnota 4.

nosti.¹⁰⁾ komandant Mile Pavičić je uključen u Vojnu misiju NOVJ i određen za odlazak u SSSR, politički komesar Prvoslav Vasiljević pozvan je da dođe u Vrhovni štab, načelnik štaba Krešimir Boras uključen je među ostale kursiste, a zamenik komandanta Milan Simović određen je za partijsko-političkog rukovodioca jugoslovenskog vazduhoplovnog ljudstva određenog za školovanje u sastavu RAF-a.

U vezi s tim CK KPJ dao je, 16. marta 1944. godine, Uputstvo zameniku komandanta 1. vazduhoplovne baze NOV i POJ drugu Milanu Simoviću - o vaspitno-političkom i partijskom radu među jugoslovenskim vazduhoplovnim ljudstvom određenim za školovanje u sastavu britanskog vazduhoplovstva.

Obraćajući se neposredno drugu Milanu Simoviću, CK KPJ¹¹⁾ ističe:

»Ovih dana je najzad rešeno pitanje oko avijatičara. Potpisan je sporazum između Maršala Jugoslavije Tita i engleskog vojnog predstavnika generala G. Maklena o organizaciji vazduhoplovnog kursa. U vezi s tim kod vas se upućuje puk. Pire na kraće vreme.

Povodom toga skrenućemo pažnju na izvesne okolnosti:

- 1. Zbog specijalnih uslova pod kojima će se odvijati vaš kurs, nije moguće da dosadašnja naša komanda ostane na dužnosti. Stoga smo tebe odredili i učinili odgovornim za politički rad u celoj grupi naših avijatičara.*
- 2. Organizujući opšti, vaspitno-politički rad - moraš paziti da ne dođeš u sukob sa propisima koji važe u savezničkom vazduhoplovstvu. Naše avijatičare treba vaspitavati u duhu narodnooslobodilačkog pokreta. Pri tome treba najenergičnije suzbijati svaki eventualni pokušaj propagande izbegličke vlade. Svaki takav pokušaj treba odmah da javiš nama sa konkretnim podacima. Čitav rad postavi što šire i strogo se drži naše političke linije.*
- 3. Svi avijatičari da polože zakletvu kolektivno ili pojedinačno našoj narodnooslobodilačkoj vojsci.¹²⁾*
- 4. Ukoliko budete razbijeni po grupama, nastoj da u svakoj grupi budu ravnomerno raspoređeni članovi Partije, ili da bar po jedan od jačih drugova bude u ovakvoj grupi.*
- 5. U toku rada i bavljenja tamo nastoj da što bolje proveriš svakog našeg avijatičara kako bi mogao dati ocenu o njihovom držanju i radu.*
- 6. Ukoliko uslovi ne bi naročito bili povoljni, partijsku organizaciju nemoj formirati, već čitavu stvar postavi na ličnu odgovornost, kako u pogledu ličnog rada tako i u pogledu držanja u budućnosti uopšte. Svako vaše izdvajanje u posebne grupe (čelije) moglo bi ostaviti loš utisak na okolinu. Zato treba, koristeći svako raspoloživo vreme održavati uopšte političke konferencije svih naših avijatičara koji to žele. Na konferencijama prorađivati opšte političke teme služeći se materijalom koji vam šaljemo. Ne smete ni za trenutak izgubiti iz vida da je sada vaš jedini i najvažniji zadatak - da postanete dobri avijatičari. To od vas očekuju i traže ne samo naši drugovi iz narodnooslobodilačke vojske nego i čitav naš narod. Poverenje koje vam je ukazano morate u potpunosti opravdati. Budite marljivi na radu, disciplinovani u svojim jedinicama i udarnici u savlađivanju obuke. Nikada ne zaboravite da ste borci narodnooslobodilačke armije Jugoslavije i da svuda, na svakom mestu i u svemu morate služiti*

¹⁰⁾ Ibid, dok. 156, fusnota 5.

¹¹⁾ Ibid, dok. 145.

¹²⁾ Tekst zakletve, tom II, Bilten, str. 275.

primerom. Sa savezničkim vojnicima, našim kolegama po rodu oružja, uspostavite i gajite dobro prijateljstvo, kao i zajedničku mržnju prema zajedničkom neprijatelju.

7. Organizujte slušanje radio-emisija »Slobodna Jugoslavija«, Londona i Moskve, kao i izdavanje radio biltena u potrebnom broju primeraka za sve naše avijatičare. Sve naše publikacije koje izlaze u zemlji - slaćemo vam redovno«.

Tako je ovo uputstvo CK KPJ imalo veoma veliki značaj za pravilno usmeravanje partijsko-političkog, obrazovnog, i kulturno-prosvetnog rada pripadnika 1. vazduhoplovne baze.

Posle uspešno završenih pregovora, u martu 1944. godine, o školovanju naših vazduhoplovaca u savezničkim vazduhoplovnim centrima u severnoj Africi, ljudstvo 1. vazduhoplovne baze je prebačeno do italijanske luke Toronto. Odatle je britanskim brodom prebazirano preko Aleksandrije-Abu kira-El Alamejna-Marsa-Matruha i Bengazija na aerodrom Benina, gde je baza stigla 28. aprila 1944. godine.

Tu je u sastav baze, koja je brojala 255 ljudi, ušlo i oko 300 vazduhoplovaca iz vazduhoplovstva bivše Jugoslavije, koji su se već bili opredelili za NOB. Neposredno po dolasku baze na aerodrom Benina pristupilo se formiranju 1. eskadrile (22. aprila 1944. godine). Za formiranje ove eskadrile izvršena je stroga selekcija ljudstva. Druga eskadrila formirana je 1. jula 1944. godine. Nakon završene obuke, pripadnici 1. eskadrile su već 18. avgusta a 2. eskadrila 14. oktobra 1944. otpočeli borbena dejstva nad teritorijom Jugoslavije.

Preostali deo ljudstva 1. vazduhoplovne baze po formiranju 1. i 2. eskadrile obrazovao je tzv. školsku grupu. Jedan mali deo te grupe (tri izviđača) upućen je 12. juna na obuku u 1. ATU (AIR Transport Unit) Transportnu komandu britanskog vazduhoplovstva na Bliskom istoku. U junu je jedna grupa od 45 lica upućena u Saveznički školski centar veze u Helwan-u kod Kaira i kad je završila obuku, ušla je u sastav 1. i 2. eskadrile. Grupa od sedam ljudi upućena je na meteorološki kurs, a grupa od četiri starija letaća na kurs kontrole letenja. Dvanaest oficira - inženjera, tehničara i drugih specijalista, upućeno je u Centar vazduhoplovnih radionica RAF-a u Maison-Blanche i Boufarik (Alžir) radi prikupljanja i školovanja ljudstva jugoslovenskog porekla koje se nalazilo u zarobljeničkim logorima i u jedinicama Jugoslovenske kraljevske vojske. Tokom 1944. godine u ovom centru osposobljeno je 1.650 specijalista koji će do kraja 1944. godine zauzeti svoje mesto u jedinicama našeg novog vazduhoplovstva koje se veoma brzo razvijalo. Tri pilota upućena su na obuku u Taktičku vazduhoplovnu školu RAF-a na Bliskom istoku, a druga grupa od deset pilota u SSSR na obuku za pilote transportnih aviona. Sedamnaest lica se na sopstveni zahtev vratilo u domovinu, dok je grupa od 70 ljudi, koliko je svega preostalo od ljudstva 1. vazduhoplovne baze, upućena septembra meseca, zajedno sa Prvim omladinskim bataljonom, u SSSR na školovanje.

Prelaskom baze u severnu Afriku njene su se funkcije gasile prema stepenu realizacije sporazuma zaključenog između Vrhovnog štaba i saveznika od 29. marta 1944. godine.¹³¹

¹³¹ Prva vazduhoplovna baza se pominje i kasnije, ali je to nova jedinica koja je Naredbom VŠ od 20. aprila 1944. godine obezbeđivala Eskadrile Petog korpusa NOVJ.

Vrhovni štab je 21. aprila 1944. godine, doneo odluku o formiranju i Druge vazduhoplovne baze, za čijeg komandanta je određen kapetan Sreten Šantić, a kao mesto baziranja aerodrom kod Glamoča.

Od početka formiranja pa do kraja svog postojanja 1. vazduhoplovna baza NOV i POJ predstavljala je jedinstven centar za prihvatanje vazduhoplovnih kadrova svih profila u zemlji i inostranstvu. Ona je odigrala veoma značajnu ulogu u vaspitavanju i uzdizanju vazduhoplovnih kadrova. Od tih kadrova ne samo da su formirane prve vazduhoplovne škole i borbene jedinice nego je stvoren i brojni rukovodeći kadar specijalista svih vrsta koji su učestvovali u daljim fazama razvoja našeg RV. Baza je znatno doprinela popularizaciji NOV-e i likvidaciji Kraljevskog jugoslovenskog vazduhoplovstva, koje je, posle formiranja 1. i 2. eskadrile NOV i POJ, praktično prestalo da postoji.

Prva vazduhoplovna baza je u svom postojanju, od oktobra 1943. godine do 19. aprila 1944. godine, sve postavljene zadatke izvršila časno i uspešno, te je zbog toga i njena uloga u stvaranju našeg vazduhoplovstva od istorijskog značaja. Ovakvom njenom uspehu doprineli su, u prvom redu, visoki ugled NOVJ i njenog Vrhovnog komandanta, kao i ljudi partizansko-titovskog duha.

Partizanska hidrobaza"

Kapetan fregate mr Vladimir Isaić²¹

Početak partizanske avijacije i njena prva dva aviona, »brege-19« i »potez-25« Čajavca i Kluza su veoma dobro poznati ne samo stručno historiografskoj, već i mnogo široj javnosti. Upravo zbog specifičnog puta razvoja našeg RV treba istaknuti i jedan, manje poznati primjer rada na organizovanju vazduhoplovne aktivnosti u NOR-u. Još na početku 1942. u januaru Gradski komitet KPJ u Sarajevu razmatrao je za daljni razvoj NOP-a i to pitanje. Na sarajevskom vojnom aerodromu u Rajlovcu djelovala je ćelija KP u čijem je sastavu bila grupa domobranskih vazduhoplovnih oficira i mehaničara. U Gradskom komitetu u Sarajevu je sa partijskom organizacijom u Rajlovcu razrađen u januaru 1942. plan da dva aviona prelete na oslobođenu teritoriju i priključe se partizanskim jedinicama. Avioni su trebali da prelete na Romaniju, na partizanski aerodrom Luburića Polje kod Sokolca. Pripreme su bile već dobro poodmakle, ali su naglo prekinute kada je počela nemačka ofanziva u istočnoj Bosni. Od preleta se definitivno odustalo kada su Nemci zauzeli Sokolac. Međutim, od ove zamisli nije se odustalo.

Razmatranje partizanske avijacije i njenih prvih aviona svakako da bi bilo nepotpuno, ako se ne razmotri i hidrobaza u Seget-Vranjici kod Trogira, i dejstva njenog hidroaviona. Ova je jedinica dejstvovala oko mjesec dana (od 11. septembra do 6. oktobra 1943) kada je hidroavion izgubljen u udesu, a u tom vremenu izvršeno je oko 30 zadataka.

Posle kapitulacije Italije u hidrobazi u Divuljama kod Splita je, kao relikvija iz aprilskog rata, ostao u hangaru jedino hidroavion »fleet« pomorskog vazduhoplovstva bivše jugoslovenske kraljevske mornarice. Puno dve godine od 1941. do 1943. »fleet« je skoro zaboravljen ležao u jednom uglu hangara u Divuljama. Njime se nije letelo iako su Italijani pokušavali da pilota (Tirila Vrabiča privole da leti tim avionom. Vrabič, iako iskusan pilot, izgovarao se velikim rizikom letenja zbog izmenjenih performansi »fleet« zbog toga što je originalni motor zamjenjen drugim dosta slabijim. Italijani, pak, nisu ni pokušavali da sami lete s tim hidroavionom. Hidroavion »fleet« je spadao u kategoriju školskih hidroaviona. Bio je namijenjen za trenazu pilota lovaca, posebno za obuku u instrumentalnom letenju i u izvođenju akrobacija.

Tako ostavljeni hidroavion osposobili su i pripremili za let Radoje Vukčević hidromehaničar-letač i Jože Šušteršič, aviomehaničar stručnjak za zvezdaste motore. Njih dvojica temeljito su pregledali aparat osobito

²¹ Prilog raspravi na okruglom stolu
>> Načelnik Vojnopomorskog muzeja u Splitu

pazeći da negdje nije postavljen eksploziv. Sve je bilo u redu, jedino je za pokretanje motora trebalo pronaći magnete jer ih na »fleetoom« motoru nije bilo. Oni su uzeti iz motorne radionice gdje je bilo više »Walter« motora, a koji su ležali gotovo u otpadu jer ih Italijani nisu koristili. Aparat je tako bio osposobljen za letenje i istog dana 10. septembra predvečer preletio je prema novoj bazi. Sa posadom pilota Vrabič Ćiril i Radoje Vukčević, »fleet« je startao iz Divulja, nisko nadletio Trogir i spustio se zapadno od grada u uvalu Vranjica gdje se tada nalazilo rukovodstvo NOP-a trogirskog kraja, komanda mjesta Trogir, bolnica i druge ustanove. Hidroavion je odmah izvučen na kopno i maskiran ispod jednog velikog stabla dudu.

Prvi zadatak imao je »fleet« već sutradan 11. septembra. Izjutra oko 5,00 časova poleteo je Vrabič sa Jozom Lozovinom Mosorom na izviđanje protivavionskih položaja oko Trogira. Iako najavljen »fleet« je obasut vatrom partizanskog protivavionskog odjeljenja sa kote Sv. Ilija iznad Trogira i pogoden je sa dva zrna. Nije bilo većih oštećenja niti je posada bila povredena, ali je partijski rukovodilac Nikola Randić tražio preduzimanje partijskih mera protiv odgovornih osoba. Na avionu su odmah ucrtane crvene petokrake zvijezde, a u kasnijim letovima kao znak raspoznavanja isticana je i zastavica - plamenac.

Tokom prvog leta na hidroavionu je došlo do zaribavanja motora, kako je kasnije ustanovljeno, zbog slabog podmazivanja. Od devet cilindara na motoru zaribala su tri klipa cilindra dok su dva bila u početnoj fazi zaribavanja. Šušterič je tražeći rezervne delove prevezao iz Divulja u Vranjicu jedan cijeli motor »Walter Mars«. Sa njega su zamijenjeni havarisani dijelovi motora, dok su preostali sačuvani kao rezerva. Popravak motora izvršen je u vrlo kratkom vremenu i za svega dva dana »fleet« je opet bio spreman za borbene zadatke.

Hidroavion i njegovo ljudstvo koje se prikupljalo bilo je u prvo vreme potčinjeno Komandi mesta Trogira da bi posle četiri dana došao u »nadležnost« starije komande. To je bilo i razumljivo budući daje značaj aviona i korist njegove upotrebe bila nesrazmerno veća ako bi ga koristila viša komanda. Zbog toga je potčinjen novoformiranoj Obalskoj komandi, a bio je direktno angažovan i za potrebe Štaba IV operativne zone. Štab zone koji je tada bio u Kaštelima, doneo je 19. septembra naredbu o formiranju Obalske komande u Splitu. U sastav Obalske komande ušle su: flotila naružanih brodova, obalske baterije i jedinice pomorskog vazduhoplovstva koje je činio samo - »fleet«. Po istoj naredbi Obalska komanda je postala nadležna za upotrebu hidroaviona, te u točki 4. naredbe stoji: »Hidroavion sa pilotima stoji na raspolaganju Obalskoj komandi. Za izvršenje izvjesnih zadataka dobivaće naloge i od Štaba IV operativne zone neposredno«.

Iz naredbe se, dakle, vidi da je već bila uspostavljena i dejstvovala vazduhoplovna jedinica sa jednim hidroavionom, a naredbom IV Operativne zone spadala u nadležnost Obalske komande. Nekoliko dana kasnije ovoj jedinici je 14. septembra dodjeljen motorni jedrenjak »Sv. Šimun« matične luke Dugi Rat od 142 m³ (50 BRT) za opsluživanje hidroaviona. Motorni jedrenjak je služio za smeštaj pogonskog materijala, alata i rezervnih delova koji su izvučeni iz Divulja. Služio je i za smeštaj municije, bombi, hrane, a također i za prijevoz ljudstva prilikom promjene mesta baziranja. Drugim riječima taj motorni jedrenjak je upotpunjavao radionicu, bio skla-

dište i u stvarnosti pokretna baza hidroaviona. To se pokazalo kao vrlo dobro rješenje.

Hidrobaza je već i kadrovski bila znatno popunjena. U njen sastav primani su provjereni avijatičari koji su živeli u Kaštelima, a ranije su bili u Pomorskom vazduhoplovstvu, ili kao radnici u hidrobazi Divulje. Radi tajnosti i bezbednosti hidrobaza je bila potpuno autonomna. Njen sastav je vršio sve dužnosti, uključujući i stražarsku službu.

Poznato je da je sredinom septembra u njenom sastavu već bilo 14 ljudi: Ćiril Vrabić - komandir i pilot hidroaviona, Jozo Vukman Tica - komesar, Rafael Perhauc - tehnički oficir, Radoje Vukčević - hidromehaničar, Alfred Janzeković Fredi - hidromehaničar i kurir, Dušan Dekleva - pilot i administrator, Đorđe Burić - pilot, zamenik komandira i intendant, Nikola Ćulić - oružar i rukovalac pogonskog materijala, Božo Slade - hidromehaničar, Jože Šušteršič - aviomehaničar-motorist, Ambroz Šitin Lozo - ekonom, Jerko Pažin - kuhar vlasnik i kapetan M/j »Sv. Šimun« i njegov sin Stevo, motorista na brodu.

U iznimnim slučajevima ukoliko su zadaci bili od većeg značaja za njihovo izvršavanje pridavani su i drugi. Tako je jednom bio određen za izviđača - bombardera Ivo Rebula, predratni pilot koji je bio na dužnosti u IV operativnoj zoni.

Kada, gdje i tko (i da li uopšte) je izdao naredbu o formiranju hidropplanske stanice, naziv koji za ovu jedinicu najčešće spominje njen komandir i pilot hidroaviona Ćiril Vrabić, ne može se sigurno reći jer naredba nije do sada pronađena. Po nekim podacima Štab IV operativne zone je izdao naredbu o formiranju hidropplanske stanice. Navodno i pečat sa tim nazivom je bio izrađen, ali do sada nisu pronađeni nikakvi dokumenti gdje bi bio otisnut. Postoji međutim dokument koji nedvosmisleno ukazuje da je Štab IV OZ već 13. septembra rešavao organizaciju hidropplanske jedinice. To je objava kojom se Perhauc Rafo »upućuje radi organiziranja avionske službe u Kaštelskom zalivu«.

Najverovatniji je zaključak da je naziv »Hidropplanska stanica« potekao od samih vazduhoplovaca kao pojam koji je specifično održavao ovu jedinicu. On je, dakle, bio više terminološki usvojen, nego naredbom određen. Ljudstvo ga je tako i prihvatilo, premda bi u taktičkom smislu pojam hidrobaza bio možda potpuniji.

»Fleet« je, iako sa vrlo skromnim osobinama jer se radilo o školskom i nenaoružanom hidroavionu, vrlo intenzivno korišćen za raznovrsne zadatke. Međutim, bilo bi nepotpuno ako ne kažemo da radi tehničkog stanja hidroaviona, kao i tehničkih uslova baziranja nije bio praktično sposoban za normalne, a pogotovo ne za ratne uslove letenja. Od instrumentata je npr. imao samo visinomer, dok mu je brzinomer ugrađen kasnije u Vranjici. Na raspolaganju su bila dva (oba neupotrebljiva) italijanska padobrana.

U vremenu od 11. septembra do 5. oktobra kada je hidroavion izgubljen u udesu, tj. za 26 ratnih dana izvršeno je oko 30 borbenih zadataka. Zadaci su obuhvatili čitavu skalu dejstava od izviđanja i bombardovanja do prevoženja kurira, rukovodilaca, bacanja letaka.

Sve su to bili složeni zadaci za mali nenaoružani školski hidroavion. Tako u naredbi Štaba IV OZ Štabu IV krajiške divizije za napad na Sinj, u tački 5 stoji:

... »Hidroavion će danas predvečer, izviđati sve pravce koji izvode iz Imotskog prema zapadu. Vrijeme polaska podesiti tako da se osmatranje može vršiti za vidjela, a po mogućnosti u vremenu kada je već prestalo dejstvo neprijateljske avijacije. Po izvršenom zadatku odmah poslati izveštaj 0 rezultatu, a po povratku, ako može sigurno da utvrdi prisustvo naših jedinica na prostoriji Zadvarje - Cista, baciti izveštaje lim jedinicama za Štab brigade. Po povratku obavezno istaći crvenu zastavu... «

Zbog opasnosti od neprijateljske avijacije »fleet« je zadatke izvršavao, uglavnom, pred sumrak ili u svitanje. Uspešno izvršavanje zadataka od kojih mnoge »fleet« ranije nije obavljao, niti bio predviđen za njih - ostvarivalo se zahvaljujući umješnosti i hrabrosti pilota kao i znanju i samoprijegoru tehničkog sastava. U tim zadacima umalo se dogodilo da »fleet« odleti i u Bosnu. Šef britanske vojne misije pri Vrhovnom štabu NOVJ Dikin, koji se zatekao u oslobođenom Splitu, trebalo je da se hitno vrati u misiju koja je bila u Bosni. Dikinu je za povratak ponuđen avion, ali se ustanovilo da je to zapravo hidroavion, pa je namera o letenju u Bosnu napuštena. Izgleda međutim da to nije bila samo ideja. Kako se sećao jedan savremenik tada se govorilo o letu hidroaviona »u Bosnu, na neku vodu«. U ondašnjem partizanskom elanu pa i to ne bi bilo nemoguće.

Izviđanje sa hidroavionom vršeno je na pravcima koji su vodili ka Splitu. Neprijateljske kolone i uporišta bombardovani su bombama od 12,5 kg protiv živih ciljeva. U svakom poletanju u drugom sedištu »fleeta« bio je izviđač-bombarder sa po dve bombe na kolenima. Njih je, prethodno skidajući rukom osiguranja sa upaljača, izbacivao sa strane trupa nišaneći od oka. Na svim zadacima hidroavionom je pilotirao Ćiril Vrabič. Kao izviđači-bombarderi leteli su Ivo Rebula i Dušan Dekleva.

Poslije pada Splita i nastupanja Nijemaca od Šibenika prema Trogiru mjesto partizanske hidrobaze postaje nesigurno. Pripreme za evakuaciju počele su 27. septembra ukrcavanjem zaliha pogonskog i tehničkog materijala, rezervnih delova i alata na motorni jedrenjak »Sv. Šimun«. Hrana i drugi materijal već je bio ukrcan na drugi motorni jedrenjak, »Topčider«. Evakuacija je izvršena 2. ili 3. oktobra i hidrobaza je preseljena u uvalu Tiha blizu Starog Grada na Hvaru. Hidroavion »fleet« je ostao još preko noći u Vranjici, a sutradan je direktno preletio do novog mesta baziranja.

Iste večeri 4. oktobra, M/j »Sv. Šimun« je iz uvale Tiha prešao u drugu uvalu, Sv. Ante, veću i prikladniju sa dobrim molom i sigurnijim vezom. Tu se odmah počelo sa uređivanjem nove baze - radionice, magacina sa materijalom i gorivom koji su iskrcani sa »Sv. Šimuna«. Hidroavion je ostao na suprotnoj strani, u uvali Tiha.

Dva dana kasnije 6. oktobra 1943. završio je ratni put partizanskog »fleeta«. Toga dana posle podne Vrabič je poletio iz Tihe za Bol na Braču da bi prevezao u Podgoru Antu Marsanovića - Mirka, člana Pokrajinskog komiteta KPH za Dalmaciju. Marsović je na poziv Pokrajinskog komiteta išao u Livno.

Neposredno posle poletanja hidroavion je, leteći na maloj visini, udario u zid zgrade u naselju i srušio se. Marsović je s visine od 5 metara iskočio iz aviona i pao na samu obalu i ostao na mestu mrtav. Hidroavion koji je poslije udara u zid pao, srušio se na njega. Pilot Vrabič je bio teško ranjen. Polomio je noge i razbio lobanju.

Posle udesa sastav hidrobaze ušao je u 1. mornaričku četvu koja je formirana pri Štabu Mornarice NOVJ. Deo njih bio je raspoređen na naoru-

žane brodove koji su se tada opremali. Krajem godine, 28. decembra vazduhoplovci hidrobaze su zajedno sa drugim koji su pridošli (njih oko 40) sakupljeni na Visu i prebačeni preko Italije u severnu Afriku na školovanje i preobuku za vazduhoplovne jedinice NOVJ.

Tako je završio kratak, ali slavan ratni put partizanskog hidroaviona.

Štab Mornarice NOVJ nije u svojoj organizaciji predviđao posebno formiranje pomorskog vazduhoplovstva. O tome je u izvještaju Štabu 8. korpusa od 10. novembra 1943. stajalo:

»POMORSKO VAZDUHOPLOVSTVO: Pomorsko vazduhoplovstvo nije obuhvaćeno sadašnjom organizacijom mornarice niti u smislu izvršenja izvjesnih predradnja za njegovu docniju organizaciju, jer se sada ne pokazuje mogućnost nekog pomorskog vazduhoplovstva niti će to, po svojoj prilici biti potrebno u budućnosti.

Razlozi su ovi: Jadransko more je jedno skućeno morsko područje male širine, koje je blagodareći svojstvima aviona potpuno pod vlašću suvozemnog vazduhoplovstva koje se oslanja na kopnene baze obalnog područja (npr. Mostar, Sinj itd.); svojstva suvozemnih tipova aviona daleko prevazilaze svojstva hidroaviona, te je sledstveno tome pomorsko vazduhoplovstvo inferiorno u odnosu na suvozemno i unapred osuđeno na neuspeh; vazdušno izviđanje za račun mornarice mogu da vrše eskadrile suvozemnog vazduhoplovstva koje su za ovu priliku naročito i saobražene, odnosno čiji su oficiri izviđači mornarice... «

Historijska je uloga maloga »fleeta« i njegovog pilota Ćirila Vrabića Čele bila u sposobnosti da kreativno provodi strategijski koncept Partije o angažovanju svih raspoloživih snaga u borbi. Iako malen i nenaoružan uz nemiravao je neprijatelja koji je, i pored vazdušne prevlasti, morao da strepi od partizanskog hidroaviona.

U Eskadrili za vezu Vrhovnog štaba¹¹

Miljenko Lipovšćak

Da bi se olakšala i ubrzala kurirska veza sa jedinicama NOV na oslobođenim otocima i oslobođenoj teritoriji Jugoslavije, kao i sa bazama NOVJ u Italiji, formirana je eskadrila za vezu VŠ NOVJ.

Grupa pilota i mehaničara, određena za ovu eskadrilu pre odlaska na Vis, nalazila se u Italiji. Čekajući na prelet za Vis posetili smo jednog dana aerodrom »Bari« koji je bio krcat savezničkim avionima raznih tipova. Tada smo prvi put iz neposredne blizine videli »Spitfajere«, »Lajtninge«, leteće tvrđave, »Liberatore« i sovjetske »Jakove« i nagađali smo na kojima li ćemo mi leteti.

Ujutro 16. avgusta 1944. godine prebačeni smo sovjetskim transportnim avionom »LI-2« iz Barija na Vis. Obezbeđenje našeg aviona vršilo je šest sovjetskih lovačkih aviona »JAK-9«, koji su nad viškim aerodromom izveli pravi miting dok su čekali da »LI-2« ponovo poleti za Italiju. Pala nam je u oči njihova velika pokretljivost i priželjkivali smo da baš na njima letimo.

Na viškom aerodromu, međutim, zatekli smo avione za koje nam rekoše da čekaju na nas. Naše iznenađenje nije bilo malo. Ništa od svega onog i čemu smo maštali. Tu su nas čekali četiri »PO-2« koji su u delovima prebačeni transportnim avionima iz SSSR-a i ovde sastavljeni. Bilo je tu o drugih aviona nemačke i italijanske proizvodnje kojima su pojedinci prebjegli iz neprijateljskih redova. Tu su se nalazila dva školska aviona italijanskog tipa »Sajman«, nemački školski »Biker Bestman«, italijanski lovački avion »Fiat G-51, a nakon mjesec dana tom šarenilu priključio se i nemački »Fizeler 168«, torpedonosac, avion za sadejstvo s mornaricom, a glavna mu je odlika bila velika nosivost i kratko poletanje i sletanje.

Posle dva dana formirana je eskadrila. Za prvog komandira bio je postavljen potpukovnik Ješo Bjelica, a za komesara kapetan Dragan Malinić. Pored Bjelice, među pilotima, je bilo nekoliko iskusnih pilota-lovaca: kapetan Malnarić Milan, kapetan Božović Dušan i poručnik Arapović Andrija. Pored njih bilo je i nas troje mlađih i neiskusnijih, jer smo do tada leteli uglavnom na školskim avionima. Nešto kasnije stigla su još dva pilota, major Adum Romeo i kapetan Dobnikar Janko.

U tehničkom sastavu bilo je nekoliko vrsnih majstora i dobrih drugova od kojih se pored kapetana Malinića, koji nam je ujedno bio i komesar, dobro sjećam još i poručnika Bogunić Muhameda.

Smjestili smo se u veliki šator u blizini naših aviona na južnoj strani aerodroma.

Dan poslije formiranja eskadrile otpočeli smo sa preobukom i obukom u noćnom letenju na avionu »PO-2«. Iako smo u početku sa nepoverenjem gledali na »PO-2«, postepeno smo došli do zaključka da je baš to avion koji će nam najbolje poslužiti za naše zadatke u uslovima partizanskog ratovanja. Bio je jednostavan i siguran za letenje, a lak za održavanje, pa ga je svaka partizanska radionica mogla popraviti i održavati za letenje. Bio je opremljen za instrumentalno letenje, imao nosače bombi, dok mu je zadnje sedište bilo opremljeno turelom s lakim mitraljezom za samoodbranu.

Obukom našeg letaćkog i tehničkog sastava rukovodili su sovjetski instruktori pod rukovodstvom kapetana Antjušina. Bio je to stari i iskusni pilot i nastavnik s velikim borbenim iskustvom. Zahvaljujući njegovoj umješnosti, taktičnosti i nastojanju da svoje borbeno znanje prenese na nas, kao i našoj želji da što pre započnemo s borbenim zadacima, uspjeli smo da za nepunih 14 dana završimo kurs i osposobimo se, kako je kapetan Antjušin isticao, za »prave partizanske pilote«.

Na završetku obuke obišao nas je načelnik Odeljenja za vazduhoplovstvo pri Vrhovnom štabu, pukovnik Pire. Čestitao nam je na uspehu, a instruktorima se zahvalio na brzoi i uspešnoj obuci.

Posle odlaska instruktora nastavili smo sa trenažom, naročito u noćnom letenju, i obnavljali svoja teoretska znanja iz oblasti navigacije i teorije letenja, očekujući nestrpljivo da otpočnemo sa izvršavanjem zadataka.

Nekako u to vrijeme posetio nas je Vrhovni komandant drug Tito kad je obilazio našu eskadrilu »Spitfajera«. Taj dan je za nas značio mnogo jer su mnogi od nas tada prvi put videli druga Tita. Naročito duboko su na nas djelovale njegove riječi o značaju formiranja naših prvih vazduhoplovnih jedinica i zadacima što pred nama stoje. To nas je još jače podstaklo da se što bolje pripremimo za izvršavanje zadataka.

S ozbirom na njene mogućnosti, naša eskadrila slabo je korišćena na Visu, naročito u početku. Bilo je to vjerovatno zbog nepoznavanja njenih mogućnosti, ili zbog nekog nepovjerenja prema tim malim avionima koji su trebali da lete na veće udaljenosti u ratnim uslovima.

Tako je i prvi naš zvanični zadatak bio »paradni«, a ne borbeni. Bilo je to na smotri jedinica 26. dalmatinske divizije, koju je vršio drug Tito. Postrojene jedinice nadlijetali smo odeljenjem »PO-2«. Tom prilikom napravljeno je i nekoliko uspješnih aero-foto-snimaka smotre, koji su i danas sačuvani. Bili su to naši prvi aviofoto-snimci.

Češće letenje na zadatke započelo je tek u drugoj polovini septembra. Pored prevoza specijalnih kurira, bacali smo propagandni materijal iznad još neoslobođenih otoka.

Sa Vrhovnim štabom sa Visa su otišli u pravcu još neoslobođenog Beograda i drugovi Bjelica i Malinić koji su dobili nove zadatke. Dužnost komandira preuzeo je kapetan Malnarić Milan, dok je dužnost komesara povjerena meni.

Ne samo nama koji smo ga izvršavali već i cijeloj našoj eskadrili ostao je u neizbrisivom sjećanju još jedan zadatak iz tog perioda. Desilo se to 17. oktobra 1944. Dobiven je zadatak da u štab 8. korpusa NOVJ prebacimo hitnu poštu sa Visa, a na Vis da se prebaci general Vlado Četković komandant korpusa kako bi odatle rukovodio desantnim operacijama za oslobođenje makarskog primorja i Splita. U posadi su bili: navigator major Konte, strijelac potpukovnik Najdanović i ja kao pilot. Poteteli smo rano

izjutra na velikom »Fizeleru«, kako smo zvali naš »FI—168« za razliku od malog »Fizelera« - »Rode« i sletali u Tičevo pod planinom Šator u Bosni, gdje se nalazio štab korpusa. Po naređenju generala Četkovića na povratku smo se spustili nisko iznad sela Vrdovo, koje se nalazi na južnim padinama Dinare da bismo bacili naređenje za štab 20. divizije. Za vreme kruženja iznad tog sela s leđa su nas iznenada napala četiri lovca. Nismo ih ni primjetili dok nas nisu pogodili mecima. Prema kasnijoj rekonstrukciji, na osnovu izjava posmatrača sa zemlje, utvrđeno je da nas je pogodio vođa u prvom napadu s prvim rafalom. Motor je odmah planuo, a ja sam bio lakše ranjen. Sve se to desilo na visini od 150 do 200 metara iznad sela u dinarskom kamenjaru. Svi smo imali padobrane i bilo bi najpravičnije da se baš u takvoj situaciji iskoriste. Bio sam, međutim, uvjeren da sa tako male visine general Četković, kome je to bio prvi let, ne bi uspeo da otvori padobran. Zbog toga sam se odlučio na prinudno sletanje. Predamnom su bile padine Dinare s jednom kosom stijenom. Izabrao sam je za mjesto sletanja. Kako su mi dim i plamen s motora zaklanjali pogled naprijed, bacio sam avion u klizanje na lijevo krilo pa je vazдушna struja nosila plamen i dim nadesno, što mi je omogućilo da koliko-toliko osmatram naprijed. Klizao sam tako do podnožja padine, a onda povukao avion uzbrdo. Izvukao sam zakrilca, odbacio točkove (taj avion nije uvlačio točkove), već su odbacivani u slučaju prinudnog sletanja a na kraju i poklopac kabine. U tom momentu video sam stijenu predamnom. Povukao sam palicu do kraja na sebe. Avion se još malo propeo paralelno sa stijenom, čija kosina nije iznosila više od 30 stepeni. Nisam mogao više da gledam, jer mi je plamen počeo da udara u lice. Viknuo sam: »Držite se sad, momci dobro«. U tom momentu snažan udarac zaustavio je let našeg »fizelera«. Plamen je za trenutak obuhvatio avion.

Dok sam se izvlačio iz aviona i oslobađao padobran, koji je zapeo i otvorio se u sjedištu, opazio sam Kontea i Najdanovića kako iskaču, ali nisam video generala Četkovića. Pozvao sam drugove da mu pomognu pomislivši da je ošamućen od udarca. Razderali smo oplatu na lijevoj strani trupa, jer se zbog plamena nije više moglo u avion, pa smo ga kroz tu rupu izvukli napolje. Avion je gorio kao baklja. Meci iz Fizerelova mitraljeza praskali su i zujali na sve strane. Odnijeli smo generala iza jedne stijene da se sklonimo od metaka i eventualne eksplozije benzina do koje je ubrzo došlo. Opazili smo da su generalu prsa oblivena krvlju. Lekar je kasnije utvrdio da su mu dva metka prošla kroz prsa od kojih mu je jedan prekinuo srčanu aortu, pa je bio mrtav još prije no što sam sleteo. General je u sjedištu aviona bio vezan, a drugovi nisu ni primjetili u gužvi da je ranjen. Tako je završio svoj život jedan od naših najistaknutijih vojnih rukovodilaca NOB i proslavljeni španski borac.

Slijedećeg dana general Četković je sahranjen u jednoj pećini iznad Vrdova, nedaleko od mesta gde smo pali. Bio je to veličanstveni ispraćaj. Osim boraca i njegovih najbližih saradnika došao je narod iz svih okolnih mjesta oslobođene Dalmatinske zagore. Četković je bio voljen i poštovan u narodu tog kraja. Nije bilo oka iz kojeg nije potekla suza kad se njegov drug i komesar general Boško Šiljegović opraštao s njim u ime pripadnika 8. korpusa.

Na Vis su nas prebacili naši drugovi sa tri aviona i na aerodrom smo sleteli u sumrak. Vis smo izdaleka zapazili po vatrama. Slavilo se. Bio je 21. oktobar, a dan ranije je oslobođen Beograd.

I

Početak novembra otpočele su pripreme za prebaziranje eskadrile u Beograd. Materijal i veći deo sastava eskadrile prebačen je brodom u Bari u Italiji pa odavde transportnim avionima u Beograd. Na Visu nas je ostalo samo toliko koliko je u našim avionima bilo slobodnih mjesta.

Ranom zorom 8. novembra 1944. godine poletjeli smo poslednji put sa našeg »nosača aviona«, kako smo nazivali Vis, i uputili se prema Crnoj Gori. Jedino je Arapović sa svojim »Fiatom G-51« poleteo direktno za Beograd da bi obezbedio naš nesmetani prelet kod sovjetske PAO.

Nakon dva i po sata letenja spustili smo se na aerodrom u Nikšiću. Tu smo zatekli jedan ispravan »JU-52«, koga su zarobili borci komande aerodroma kad se noću, leteći za Albaniju, greškom spustio na njihov aerodrom. Bio je to neočekivani događaj i za jedne i za druge. Naši su osvijetlili aerodrom očekujući savezničke »DC-3«, a Nijemac je mislio da je stigao u Tiranu. Prvi su se snašli partizani kad su opazili da avion nosi kukasti krst i da ne gasi motore. Kad je počeo da rula naši su pred njega bacili klade i zabijali kolčeve pod točkove, skočili na avion i prisilili njemačkog pilota da ugasi motore i izađe napolje. Tako je naše vazduhoplovstvo došlo do svog prvog transportnog aviona, koji je uskoro preleteo za Beograd.

Posle dva dana poteleli smo za Beograd, i to pojedinačno sa razmakom od pet minuta da bismo se lakše provukli kroz neprijateljske garnizone. »Julka« naša prinova poletjela je poslednja, i to dva sata poslije nas da bismo mi stigli prije i najavili njen prelet. Od Durmitora pa do Save letjeli smo u oblacima, a povremeno i iznad njih pa nas njemački »ME-109« iz Sarajeva nisu mogli da zapaze čak i da su u našoj blizini patrolirali. Duž Save leteli smo u brišućem letu sve do zemunskoj aerodroma. Na taj aerodrom koji je bio krcat sovjetskih »Jakova« i »Stormovika«, banuli smo tako iznenada da su svi u čudu gledali otkuda tolika avijacija i odakle dolazi. Njihovo iznenađenje bilo je jošte veće kad su iz sovjetskih »PO-2« počeli da izlaze piloti u engleskim uniformama sa petokrakom na kapama. Ubrzo je došlo do razjašnjenja pa smo već uveče zajednički proslavili prvi susret sovjetske i »jugoslovenske partizanske avijacije«, kako su nas oni nazivali.

U Zemunu su za eskadrilu nastupili dani vrlo intenzivnog letenja. Održavana je veza sa jedinicama na sremskom frontu, sa oslobođenim aerodromima po Vojvodini.

Početak decembra 1944. godine eskadrilu je napustila veća grupa njenih prvih pilota da bi se u Centru za preobuku u Zemunu osposobili za letenje i vršenje borbenih zadataka na lovcima »JAK-1« i jurišnicima »IL-2«.

Borbeni zadaci avijacije 5. korpusa NOVJ¹¹

Pukovnik Hamdija Hodžić²⁷

Peti korpus NOVJ formiran je od krajiških jedinica. Njegov komandant, tada najmlađi general NOVJ, Slavko Rodić i politički komesar Ilija Došen, kao mladi ljudi imali su i lično veliko razumevanje za avijaciju. Načelnik štaba 5. korpusa potpukovnik Velimir Knežević bio je do rata aktivni vazduhoplovni oficir bivše jugoslovenske vojske. U Štabu korpusa postojalo je formacijsko mesto referenta za vazduhoplovstvo, koje je tada popunjavao potpukovnik Uroš Bogunović Roca, do rata takode aktivno vojno lice u vazduhoplovstvu. Inače, među Krajišnicima je od početka ustanka 1941. bilo dosta avijatičara, pretežno pilota, od kojih ću pomenuti samo neke: Petar Škundrić (poginuo kao komandant odreda oktobra 1941), Savo Trikić, Mile Rodić, Milan Zrilić, Đuro Zeljković, Savo Trkulja, Ljubiša Čurgus, Pero Zdjelar i ostali. Sve je to doprinelo da ta sredina bude »plodno tle« za formiranje avijacijskih jedinica.

Štab 5. korpusa, u septembru 1944. nalazio se u Sanskom Mostu, gde je odmah napravljen jedan manji aerodrom i na njemu već formirana Prva vazduhoplovna baza 5. korpusa NOVJ, sa komandantom Gojkom Rodićem i političkim komesarom Ratkom Novakovićem. U bazi je bio i zastavnik pilot Gustav Ajdić koji je brinuo o održavanju i uopšte uređenju aerodroma. Na aerodrom Sanski Most, 7. septembra spustio se avion »kaproni« sa pilotom-vodnikom Josipom Bedenikom i mehaničarom-vodnikom Azinovićem. U njemu su još bili poručnici Krsto Rizoniko i Pažmeta i dva đaka - vodnika, takode pilota. Čudna je odiseja ovog aviona. On je samo nekoliko dana ranije bio u sastavu Vazduhoplovstva NDH na aerodromu Zalužini, odakle je poslat u Rajlovac da preveze neki materijal. Posadu su sačinjavali: pilot Josip Bedenik, navigator Viktor Tabaković, mehaničar Azinović i poručnik Krsto Rizoniko. U povratku iz Rajlovca u Zalužane trebalo je da dopreme neki materijal za aeroplansku radionicu. U Rajlovcu je Tabaković preko veze prebačen u partizane u Visočko-fojnički odred, gde se priključio grupi vazduhoplovaca koja je, 9. septembra

1944, i krenula na oslobođenu teritoriju iz Rajlovca. Ostala posada je sa Krstom Rizonikom, posle poletanja iz Rajlovca, preletela na oslobođenu teritoriju, i to prvo na aerodrom Glamoč, a odatle, 7. septembra, na aerodrom Sanski Most. Po oslobođenju Zalužana taj »kaproni« broj 1206 je, 25. septembra 1944, ponovo preleteo u Zalužane, ali pri sletanju pretrpeo udes i tu ostao. Posadu su sačinjavali: pilot Bedenik, navigator Rezaković i mehaničar Franjo Žunić.

¹¹ Prilog raspravi na okruglom stolu

²⁷ Komandant 2. vazduhoplovne baze 5. korpusa NOVJ, sada pukovnik u penziji

Poručnik Rizoniko je sa zastavnikom Ajdićem zadužen da hitno produži poletnosletnu stazu na aerodromu Sanski Most. Tako je taj aerodrom dobio pistu dugačku 1.100 m i na njega se kasnije bez problema spustio i poleteo i jedan saveznički bombarder tipa »liberator«. Taj avion je, po oslobodenju, preleteo iz Sanskog Mosta u Zemunik, pa odatle u Mostar. Njime je pilotirao potporučnik Džemil Bukovac, iako do tada nije ni video četvoromotorni avion.

U borbama za oslobodenje Banja Luke, u noći 20/21. septembra 1944. oslobođen je i aerodrom Zalužani. Tom prilikom se, zahvaljujući radu ilegalne organizacije NOP-a, predalo oko 200 pripadnika Vazduhoplovstva NDH, od kojih je oko 80 stupilo u NOVJ i odmah uključeno u borbu. Na aerodromu je zarobljeno sedam ispravnih i četiri neispravna aviona, dve auto-cisteme za benzin, četiri teretna kamiona, jedan sanitetski i jedan putnički automobil, te jedan motocikl. Zaplenjeno je dosta ubojnih sredstava blizu 5000 avio-bombi manjih kalibara. Od pogonskog goriva zaplenjeno je benzina 2.120 buradi po 200 litara i nafte 54 bureta po 200 litara.

Odmah po oslobodenju aerodroma Zalužani, naredbom Štaba 5. korpusa NOVJ za komandanta je određen potpukovnik Milan Zorić, a za njegove saradnike kapetan Đorđe Maran i poručnici Ivica Mitrečić Bregejac i Pero Zdjelar. U saradnji sa drugovima iz ilegalne grupe NOP-a na samom aerodromu odmah je formirana grupa za borbenu podršku avijacije kopnenim snagama 5. korpusa. To je uistinu bilo vrlo efikasno izvršeno, jer su već 21. septembra 1944. izvršena dva borbena leta u trajanju sat i 5 minuta, i to avionima »beta«. Tom prilikom bombardovan je Kaštel u Banja Luci sa 24 bombe za žive ciljeve. 22. septembra izvršena su, takode, dva borbena leta, i to jedan »betom« u trajanju od sat i deset minuta pri bombardovanju neprijateljevih kolona na putu Aleksandrovac-Gomja Topola sa 16 bombi za žive ciljeve, a drugi u trajanju od 35 minuta avionom »Kaproni«, kada je bombardovan Kaštel sa tri bombe po 50 kg. 23. septembra izvršeno je šest borbenih letova, u ukupnom trajanju od dva sata i 45 minuta: »kaproni« je bombardovao samostan u Topoli, sa tri bombe po 50 kg i Kaštel sa dve bombe po 50 kg i 60 bombi za žive ciljeve. Ostala četiri leta izvršili su avioni »moran« i to tri na mitraljiranju Kaštela, a u četvrtom letu je pilot Suljo Selimbegović iznad Banja Luke oborio jedan nemački jednomotorni »Ju-W-34«.

Sedam letova, u ukupnom trajanju od tri sata izvršeno je 24. septembra 1945. Avioni »kaproni« u dva leta bombardovali su Kaštel, a u pet letova avioni »moran« su ga mitraljirali. Sutradan, 25. septembra 1944. izvršeno je osam borbenih letova u ukupnom trajanju od 5 sati i 30 minuta i to avionima »kaproni« dva leta u bombardovanju Kaštela bombama oko 50 kg, te bacanjem šest kanti benzina i 60 zapaljivih bombi, kao i šest letova aviona »moran« u zaštiti »kapronia«, prilikom mitraljiranja neprijateljevih trupa na putu G. Topola - Gradiška. Pet borbenih letova je izvršeno 26. septembra i to dva leta avionima »beta« na bombardovanju Kaštela i voza u Raićima i tri leta »moranom« na mitraljiranju Kaštela i neprijateljevih trupa u Topoli.

Pošto svi naponi kopnenih i vazdušnih snaga nisu bili dovoljni da se neprijatelj uništi u utvrđenom Kaštelu, uz istovremeno pristizanje vrlo jakih neprijateljevih pojačanja, Štab 5. korpusa NOVJ je naredio da se aerodrom Zalužani evakuiše, ispravni avioni prelete na aerodrom Sanski Most, a ostali unište. To je i učinjeno 27. septembra 1944. Dva aviona

tipa »moran«, jedna »beta« i jedan »biker jungman« preleteli su u Sanski Most, dok su ostali uništeni u Zalužanima jer nisu bili osposobljeni za letenje. U ovim borbama za Banja Luku, uključivši i prelete aviona u Sanski Most, izvršeno je ukupno 36 borbenih letova u ukupnom trajanju od 19 sati i 5 minuta.

Odmah po napuštanju Zalužana i prikupljanju vazduhoplovaca u Sanskom Mostu, od avijatičara partizana koji nisu poslani u 1. vazduhoplovnu bazu 5. korpusa i od grupe avijatičara iz Vazduhoplovstva NDH iz Rajlovca, kojih je ukupno krajem septembra 1944. bilo u Sanskom Mostu oko 120, Štab 5. korpusa je naredio da se formiraju dve eskadrile. Naređeno je da se u 1. eskadrilu rasporede oko 40 avijatičara, sva četiri raspoloživa aviona i sva vazduhoplovna oprema i materijal. Ova eskadrila bi ostala kao formacijska jedinica 5. korpusa NOVJ. Druga eskadrila sa oko 80 ljudi, bez aviona, po nalogu VŠ NOVJ i POJ, je odmah upućena na obuku kod saveznika.

PRVA ESKADRILA PETOG KORPUSA NOVJ

Borbena dejstva ove eskadrile počinju 21. septembra 1944. sa aerodroma Zalužani i traju punih sedam meseci, sve do 22. aprila 1945. kada su konačno svi ljudi i sredstva prešli u nadležnost Komande Ratnog vazduhoplovstva. Formacijska raspodela ljudstva za obe eskadrile izvršena je u Sanskom Mostu 7. oktobra 1944. Tada je za komandira prve eskadrile određen poručnik Ivica Mitrečić, koji je još u junu 1942. kao strelac i mehaničar leteo na avionu »potez« sa Franjom Kluzom. Svi ostali piloti i navigatori su raspoređeni u drugu eskadrilu. Mehaničara, strelaca, oružara i ostalih specijalista je bilo oko 20, a i bili su locirani neposredno uz avione. Posebna grupa najboljih tehničkih stručnjaka prve eskadrile od 11 mehaničara i ostalih specijalista, formirala je pokretnu avio-radionicu, koja je locirana u Jajcu.

Prva eskadrila je počela borbena dejstva na aerodromu Zalužani, 21. septembra 1944, i tu ostala do 27. septembra 1944. Od 27. septembra do 20. oktobra 1944. bila je locirana na aerodromu Sanski Most, gde ju je obezbeđivala i snabdevala 1. vazduhoplovna baza 5. korpusa NOVJ. Prva baza je imala u svom sastavu aerodromsku četvu za obezbeđenje, čiji je komandir bio poručnik Bogdan Cmamarca Vić. Tokom 23 dana, koliko je prva eskadrila locirala na aerodromu Sanski Most, avioni su pregledani detaljno, piloti su redovno vežbali i ispitivane su mogućnosti bacanja mina iz ručnog bacača, iz aviona, u cilju bombardovanja ciljeva na zemlji. Tim poslovima rukovodio je referent za vazduhoplovstvo 5. korpusa, potpukovnik Uroš Bogunović Roca, koji je izvršio prvu probu bacanja mina iz aviona »biker«.

Pošto su u drugoj polovini oktobra 1944. jedinice 5. korpusa napadale Jak neprijateljev garnizon u Travniku, naredeno je 1. eskadrili da hitno izgradi aerodrom u Bugojnu i da prebazira avione i ostali materijal radi pružanja vazdušne podrške kopnenim jedinicama koje su napadale Travnik. Zadatak da izgrade aerodrom u roku od dva dana dobili su piloti Džem i Bukovac i Hamdija Hodžić. Aerodrom je izgrađen u određenom roku i prva eskadrila je 20. oktobra 1944. prebazirana na novi aerodrom u selu

Čurčić Lug kod Bugojna. Piloti prve eskadrile su 21. i 22. oktobra avionima »moran«, »biker« i »beta« izvršili deset borbenih letova nad Travnikom i bombardovali bacačkim minama 80 mm, jer nisu imali avio-bombi, i mitraljirali neprijateljeva uporišta. Po prebaziranju prve eskadrile na aerodrom Čurčić Lug kod Bugojna, o njihovom obezbeđenju, smeštaju i snabdevanju brigu je preuzela 2. vazduhoplovna baza 5. korpusa NOVJ, koja je u to vreme i formirana u Bugojnu, a bazirala u selu Čurčić Lug, gde se nalazio i aerodrom.

U oktobru 1944. 1. eskadrila je izvršila ukupno 22 leta u trajanju od 13 sati i 45 minuta, kad su utrošili i poslednje rezerve dovučene iz Zalužana. U novembru 1944. 1. eskadrila nije izvršila ni jedan let zbog pomankanja benzina i uglavnom je radila na održavanju aviona i traganju za benzinom. Obilazili smo savezničke i neprijateljeve olupine aviona, koje su pale na oslobođenu teritoriju i odatle vadili visokooktanski benzin, koji smo mešali sa običnim benzinom i tako obezbeđivali dragoceno pogonsko gorivo za naše avione.

U novembru 1944. Štab 5. korpusa je izvršio i izmene u komandnom kadru partizanske avijacije. Pošto je referent 5. korpusa za vazduhoplovstvo potpukovnik Uroš Bogunović premešten na novu dužnost komandanta divizije, za novog referenta za vazduhoplovstvo postavljen je poručnik Enver Rezaković. Takođe je premešten na novu dužnost i dotadanji komandir eskadrile poručnik Ivica Mitrečić, a za novog komandira je postavljen potporučnik pilot Džemil Bukovac.

Posebno treba objasniti teškoće u radu tehničkog sastava 1. eskadrile, koji je po izuzetno jakoj hladnoći i visokom snegu, u jesen, zimu i proleće 1944/45. godine, održavao avione. Navešću samo par slučajeva iz kojih će se videti sa kakvom snalažljivošću i entuzijazmom je ta ekipa, od oko 30 ljudi, izvršavala postavljene zadatke.

Prilikom jednog sletanja aviona »moran« na aerodrom Čurčić Lug polomljena je viljuška repnog točka. To je naravno, potpuno onespособilo avion za letenje. Odmah su se javila dva mehaničara, koji su pešice iz Bugojna otišli u Banja Luku, uvukli se krišom na aerodromski otpad i pored domobranskih straža demontirali dve ispravne viljuške sa aviona »moran« i doneli u Bugojno. Prepešačili su tamo i nazad preko 250 km, ali naš »moran« bio je osposobljen, a imali smo i rezervu za drugi »moran«.

U jednom avionskom motoru pukla je membrana u benzinskoj pumpi i onespособila je. Rezerve nismo imali. Mehaničari 1. eskadrile su na oštećenu membranu, sa obe strane, ugradili po dva sloja suvog goveđeg creva, premazanog šelakom i benzinska pumpa je radila kao nova.

Osamnaestog februara 1945. trebalo je prebaciti kapetana Miloša Marinovića na aerodrom Vis, jer je doživeo udes. Prilikom poletanja po visokom snegu u kome je bila raščišćena nedovoljno široka staza, na zaleđenom terenu avion »biker« je samo malo kliznuo s pravca i udario u snežnu gromadu. Rezultat je bio polomljena elisa i oštećen stajni trap i donje krilo. Rezervnu elisu, naravno, nismo imali. Elisa je odmah skinuta, a svi polomljeni delovi pažljivo prikupljeni i odneti u našu avio-radionicu u Jajcu, gde je u roku od mesec dana napravljena potpuno nova elisa. To je urađeno tako što su polomljeni delovi pažljivo nameštani i slepljeni i na osnovu njih napravljen šablon, po kome je onda napravljena potpuno nova elisa, s kojom je naš »biker« leteo i posle oslobođenja.

U decembru 1944. i pored visokog snega i jake hladnoće, 1. eskadrila je izvršila devet borbenih letova. Tada je vršeno izviđanje i mitraljiranje neprijateljevih kolona između Busovače, Žepča i Zenice. Pored toga, izvršavani su kurirski letovi do Sanskog Mosta i Glamoča.

U zimskim danima januara i februara 1945. koji su obilovali niskim temperaturama i visokim snegom, ljudstvo 1. eskadrile je izvršilo 15 borbenih zadataka u trajanju od 15 sati i 10 minuta i to za izviđanje i mitraljiranje Konjevića, Stranjana i kote Sušanj, kao i za prevoz kurira i pošte u Tuzlu, Sanski Most i Glamoč. U tim nemogućim uslovima za letenje,

4. januara 1945, pilot Selimbegović, vraćajući se sa zadatka, doživeo je teži udes avionom »moran«, koji više nije mogao biti popravljen. Međutim, snalažljivošću stražara Živka Kovačevića, 18-godišnjeg borca iz aerodromske čete 1. vazduhoplovne baze 5. korpusa, prevarom je zarobljen jedan nemački avion »Ju-87« (štuka), potpuno ispravan, tako da je naša eskadrila nadoknadila štetu. Trećeg marta 1945. pretrpeo je udes i drugi »moran«, ali smo već 7. aprila 1945. zarobili jedan avion »FP-2« Vazduhoplovstva NDH, kojim smo opet brojno stanje aviona prve eskadrile izravnali na četiri aviona, sa koliko smo i počeli u Sanskom Mostu, a i završili rat.

U martu i aprilu 1945. izvršeno je 14 letova uglavnom izviđačkih i kurirskih, te preleta aviona na aerodrom Rajlovac. Tu je 1. eskadrila zatekla još jedan ispravan avion »brege 19« kojim je komandir eskadrile potporučnik Džemil Bukovac, sa izviđačem poručnikom Enverom Rezakovićem, izvršio poslednji borbeni let 22. aprila 1945. u izviđanju komunikacije Banja Luka - Gradiška - Okučani.

Prva eskadrila, kao formacijska jedinica 5. korpusa NOVJ dejstvovala je neprekidno sedam meseci ili 210 ratnih dana, raspolažući sa najmanje četiri, a najviše sedam aviona. Od 21. septembra 1944. do 22. aprila 1945. sa osam pilota, dva navigatora i tridesetak ostalih specijalista, izvršila je 96 borbenih letova u ukupnom trajanju od 60 sati i 25 minuta. U ukupnom dejstvu naše borbene avijacije u poslednjoj godini rata za oslobođenje zemlje, to je skroman udeo. Pripadala je Vazduhoplovstvu NOVJ, odnosno JA, kao operativna avijacijska jedinica koja je dejstvovala pod direktnom komandom Štaba 5. korpusa NOVJ i u partizanskim uslovima ratovanja i snabdevanja, bez pomoći saveznika, održala punih sedam meseci do kraja rata.

Prva eskadrila je u aprilu 1945. od strane Štaba 5. korpusa NOVJ predata u nadležnost Komandi Ratnog vazduhoplovstva. Tada je rasformirana slanjem ljudstva i materijala delimično u Pilotsku školu Škabrnje kod Zadra, a delimično na aerodrom Rajlovac.

DRUGA ESKADRILA PETOG KORPUSA NOVJ

Posle povlačenja iz Banja Luke i napuštanja aerodroma Zalužani, krajem septembra 1944. na aerodromu Sanski Most se sakupila grupa od oko 120 vazduhoplovaca, svih specijalnosti. Naređenjem Štaba 5. korpusa NOVJ od te grupe formirane su i 1. eskadrila - od oko 40 boraca, koja je dobila sve avione zaplenjene u Zalužanima i koja je ostala kao formacijska jedinica 5. korpusa NOVJ i 2. eskadrila - od oko 80 boraca svih vazduhoplovnih specijalnosti koja nije imala avione i koja je, neposredno

po formiranju 7. oktobra 1944, upućena iz Sanskog Mosta u pravcu VŠ NOV i POJ. Prethodno je Štab korpusa odredio rukovodstvo 2. eskadrile: za komandira potporučnika-navigatora Viktora Tabakovića, a za političkog komesara poručnika-pilota Peru Zdjelara.

Druga eskadrila je, 11. novembra 1944, stigla u 2. vazduhoplovnu bazu 5. korpusa NOVJ u Bugojno, odakle je već 12. novembra krenula za Glamoč, pa Livno da bi 14. novembra stigla u Split. Iz Splita ovaj čudni vazduhoplovni ešelon kreće brodom za Dubrovnik, a odatle preko Crne Gore, Sinjajevine, Peći, Prizrena i Niša stiže u Zemun 13. decembra 1944. Posle četiri dana svi su poslani u Pančevo na obuku za lovačku avijaciju.

Neposredno po dolasku u partizane i raspoređivanju za pilota novoformirane prve eskadrile 5. korpusa NOVJ u Sanskom Mostu, pozove Džemila Bukovca i mene, takođe pilota iste eskadrile, zamenik komandanta 5. korpusa pukovnik Nikola Karanović i kaže: »Vas dvojica trknite do Bugojna i odredite gde bi bilo najpogodnije da se izgradi aerodrom, potom predajte ovo naređenje - pruži nam jedan koverat - komandantu područja u Bugojnu da vam obezbedi potreban broj ljudi za izgradnju aerodroma«. Jednoličnim glasom, zatim nastavi: »Dok on vama prikupi te ljude, vi trknite do Kupresa i tamo obeležite poletno-sletnu stazu na Kupreškom polju, jer je ono ravno i ne treba nikakvih radova«.

Dok on tako obično govori, ja preturam po glavi ponovo pešačenje do Bugojna (preko 100 km), jer sam taj put prepešačio pre desetak dana dolazeći iz Bugojna u Sanski Most. On začuta a i mi ćutimo, pa on kao iskusan komandant zapita: »Je li jasno?«, a mi kao zapeta puška odgovorismo: »Jasno, družo pukovniče«.

Pogleda nas i, kao uz put, reče: »Možete ići, javite mi za 48 sati da ste zadatak izvršili«.

Nisam tada znao šta Džemil misli, ali ja, pretpostavljajući da se komandant šalje sa onih 48 sati, odgovorih spontano: »Pa, družo pukovniče, to je nemoguće, jer do Kupresa ima 150 km i mi jedva možemo doći tamo za 48 sati«. Pošto je on sedeo, a mi stajali ispred njegovog stola, malo se podiže, iskolači oči i samo povisi glas, rekavši doslovce: »Ako vi ne možete od koca napraviti avion i na vrh brda aerodrom, ne možete biti ni partizanski avijatičari«. Opet spusti glas na normalu i komandova: »Na izvršenje«. Mi se samo ukrotismo, pozdravismo i izađosmo iz njegove kancelarije.

Znajući ga kako je strog, mislio sam da li je došao »crni petak«. U tom momentu iz susedne kancelarije izađe načelnik Štaba 5. korpusa potpukovnik Velimir Knežević, predratni vazduhoplovni oficir, visok, vrlo markantan, a istovremeno veoma pristupačan i neposredan, bar prema nama vazduhoplovcima. Videvši nas onako zgranute upita: »Šta je, šta ste se ukipili?« Taman sam bio zaustio da mu objasnim šta se desilo, a on, pošto je znao za to naređenje, a i sam čuo u svojoj kancelariji kad nam je pukovnik Karanović podviknuo, prođe pored nas davši nam znak da ga sledimo. Izađe pred zgradu, dovede nas do putničkog automobila u kome je šofer već sedeo i reče: »Kola su vam na raspolaganju 48 sati, dobro razmislite kako ćete zadatak izvršiti i ako ne stignete i da se vratite, javite se telefonom od komandanta područja iz Bugojna, ali najkasnije za 48 sati«. Da ne bismo lutali po okolini Bugojna, on nam još objasni gde je najpodesnije mesto za aerodrom (kod sela Čurčić Lug) i mi smo posle dva

sata već bili u Bugojnu. Dok smo pronašli i obeležili teren za aerodrom, šofer je odneo naređenje komandantu područja, koji odmah dođe da vidi šta treba da se radi. Pošto smo mu objasnili, mi odmah krenusmo za Kupres, tamo završismo posao i kad smo se vratili već smo na našem aerodromu zatekli mravinjak od ljudi. Tu je bilo, koliko se sećam, oko 800 vojnika, staraca, žena i dece sa motikama, lopatama, kolicima, kolima i testerama. Narod je bio bukvalno bos i pocepan, ali su svi radili kao automati. Spajanjem međa i zatrpavanjem većih neravnina, radeći dan i noć, aerodrom je bio u roku završen. Posle 48 sati javismo se telefonom pukovniku Karanoviću iz Bugojna i raportiramo da je zadatak izvršen. On na to samo odgovori: »Zapamtite da je partizanima i nemoguće - moguće«.

DRUGA VAZDUHOPLOVNA BAZA 5. KORPUSA NOVJ

Sredinom oktobra 1944. odmah po izgradnji aerodroma Čurčić Lug kod Bugojna, Štab 5. korpusa NOVJ formirao je 2. vazduhoplovnu bazu

5. korpusa, sa zadatkom da obezbeđuje i održava aerodrom; prihvata i obezbeđuje i snabdeva 1. eskadrilu 5. korpusa; prihvata i obezbeđuje savezničke avione koji budu redovno ili zbog kvara sletali na taj aerodrom ili širem rejonu Bugojna; prihvata i prikupljanja naoružanja, opremu, lekove, odeću, hranu, i ostale pošiljke koje budu bacali saveznički avioni padobranima, te transportovanje tih bačenih paketa do stovarišta 5. korpusa u Bugojnu, ili gde oni to budu odredili.

Koncem 1944. kapetan Marković je premešten na drugu dužnost, a za komandanta baze sam bio ja postavljen.

Druga vazduhoplovna baza je izvršavala zadatke dobivene od Štaba 5. korpusa koji je, uglavnom, prenosio referent za vazduhoplovstvo pri štabu. Najteži zadaci su se odnosili na održavanje i opravku aerodroma, a naročito na čišćenje snega sa poletno-sletne staze. Da nije bilo redovne pomoći od meštana okolnih sela, to ne bi bilo moguće izvršavati.

Sledeći zadaci su bili: obezbeđenje, a naročito snabdevanje eskadrile, a potom prikupljanje iz savezničkih aviona bačenih paketa. Bilo je dana kada je i po nekoliko aviona bacalo pakete i tada bi ih redovno razbacali u krugu i preko 10 km prečnika. Tada smo se morali ganjati i sa četnicima koji su se redovno privlačili da ugrabe po neki paket sa padobranom. Posebno je bilo problema kada se spušta neki saveznički avion. Tako se, 11. novembra 1944. jedan sovjetski »Dc-3« (daglas) prilikom spuštanja zaglibio samo zato što je skrenuo sa poletno-sletne staze.

Odmah po oslobođenju Sarajeva i Rajlovca, a po naređenju Štaba 5. korpusa, 2. vazduhoplovna baza je preuzela aerodrom Rajlovac od neke naše inženjerske jedinice, koja je uklonila neeksplozirane mine, jer je neprijatelj pri povlačenju većinu objekata minirao. Tako sam 12. aprila, preleteo avionom »FP 2« iz Bugojna u Rajlovac i posle nekoliko dana istim avionom odleteo u Zemun i raportirao komandantu vazduhoplovstva, generalu Pireu, da se stavljam na raspolaganje sa ljudima kojima sam do tada komandovao. On odmah naredi da nastavimo izvršavanje zadataka i talco panizanska avijacija dobi status prave avijacije.

ZAROBLJA VAN JE NEMAČKIH A VIONA

Na partizanskom aerodromu Sanski Most, 21. februara 1945, bio je hladan dan, sa snegom i dosta slabom vidljivošću. Poletno-sletna staza je bila očišćena i osposobljena za letenje. Stanje na aerodromu je bilo normalno, a dežurni aerodromske čete je bio 18. godišnji borac Zivko Kovačević. Živko je začuo zvuk aviona i ugledao kako iz izmaglice, dosta nisko, jedan avion nadleće aerodrom. Istovremeno je video kako iz aviona ispaljuju dve signalne rakete. Živko se nije zbio, utrčao je u zgradu, dohvatio signalni pištolj i rakete i ispalio u pravcu poletno-sletne staze dve plave rakete. Pilotu je zbog nečega »odgovarala« ta boja Živkove rakete, pa je napravio krug i spustio se na aerodrom. U međuvremenu, zvuk aviona je čuo i komandir aerodromske čete poručnik Bogdan Cmomarković, kao i pilot stariji vodnik Karlo Rankel i svi su potrčali prema avionu koji je već bio na zemlji i smanjivao brzinu. Samo što se avion zaustavio, a Zivko koji je inače bio naoružan skoči na krilo i uperi pušku u pilota govoreći: »Ruke uvis!« U tome priskočiše Cmomarković i Rankel i tako dvojicu Švaba razoružase i izbacise iz aviona. Za taj podvig sva trojica su pohvaljena posebnom naredbom Štaba 5. korpusa. Avion je pripadao nemačkim oružanim snagama.

Dok je 1. eskadrila bila na aerodromu Čurčić Lug kod Bugojna stalno su je »posećivali« neprijateljevi avioni, koji su znali da se tu nalazi aerodrom, ali nisu mogli da nađu avione. Naime, mi smo avione maskirali tako da ih je teško bilo otkriti iz vazduha. Krajem marta 1945, kada se vreme počelo poboljšavati, nekoliko dana uzastopno je dolazio jedan izviđački avion »FP 2« sa oznakom Zrakoplovstvo NDH. Nama se 3. marta 1945. slupao i drugi lovački avion »moram«, tako da ga nismo imali čime napasti i eventualno oboriti. Za to smo tražili i dobili od Štaba 5. korpusa dva PA mitraljeza koje smo postavili na pogodna mesta i dobro kamuflirali. Kad se 2. aprila nepripremljeni avion ponovo pojavio i leteo istim pravcem kao i ranijih dana, naši PA mitraljesci su ga sačekali dok im ne dođe »na nišan« i kao po dogovoru opalili po njemu. Prvim rafalima su mu razneli vetrobransko staklo i pogodili tablu sa instrumentima, ali je pilot bio nepovredan, a motor neoštećen. Pošto mu je vetrobransko staklo eksplodiralo ispred samog nosa, pilot je u trenu napravio nagli ponirući zaokret tačno prema poletno-sletnoj stazi, mašući krilima. Mada im je u trenu izmakao iz pogodnog vidnog polja za gađanje, mitraljesci su pomislili, pošto klata krilima da hoće da se spusti pa su obustavili paljbu. Međutim, on je u brišućem letu preleteo aerodrom i odleteo u pravcu Gornjeg Vakufa. Onako uplašen, ne znajući ni koliko mu je avion oštećen, leteo je neko vreme iako mu instrumenti nisu radili, a nije znao ni kako stoji sa benzinom, pa pošto nije mogao da ustanovi gde se nalazi počeo je da traži pogodnu livadu za sletanje. Spustio se u blizini Gornjeg Vakufa. Za svaki slučaj motor nije gasio, a avion je okrenuo tako da može odmah da uzleti ako treba. Sačekao je neko vreme dok mu nije prišlo nekoliko meštana, koje je upitao gde se nalazi i čija je to teritorija. Kada su mu rekli da je to partizanska teritorija i da se nalazi u blizini Gornjeg Vakufa, on je ponovo uzleteo. Pošto je sada znao gde je, zaključio je da mora da preleti Vraniću da bi došao u Sarajevo, pa je tako i uradio. Međutim dok se peo da nadvisi Vraniću visoku 2.112 m nestalo je benzina i čim ju je preleteo, smatrajući da je spašen, tražio je pogodan teren za spuštanje. Oda-

brao je jednu livadu pored same Fojnice, koja je od Sarajeva udaljena samo 40 km, smatrajući da je sigurno umakao partizanima, pogotovo što je pored te livade bila kuća i oko nje iskopani rovovi. Pošto je znao da partizani retko kopaju rovove, odabrao je baš tu livadu i partizanima odmah pao u ruke.

Prilikom sletanja krilom je udario u grane jednog drveta, prebio jednu vertikalnu upomicu između krila i prilično razvalio oplatu. Pilot nije imao sreće jer da je preleteo još 3 km, bio bi kod svojih. Kako su u toj zgradi sa rovovima bili partizani, a on se tačno pored nje zaustavio, u trenu su ga zarobili, razoružali i nisu mu dali da ma šta uzme iz aviona. To se pokazalo za njega kobno. Zvao se Zolta Perišić i bio je pilot i zastavnik u Zrakoplovstvu NDH. Stvarni mu je zadatak bio da pronade naše avione u Bugojnu.

Odličan mehaničar Franjo Žunić i ja smo nakon detaljnog pregleda ustanovili da bi se krilo i upomica ovog aviona mogli popraviti, pošto je motor ispravan, a takođe i stajni trap. Franjo je preuzeo na sebe opravku, našao neku staru gvozdenu šipku i žicom dobro uvezao uz onu slomljenu upomicu, a plehom od naših benzinskih kanti zatvorio razvaljenu oplatu krila. Čak je i neku farbu našao i njome preko neprijateljevih oznaka nafa-
rba-
o našu crvenu zvezdu.

Partizanska avijacija 5. korpusa, formirana je u septembru i oktobru 1944. u dve eskadrile i dve vazduhoplovne baze, a rasformirana je u aprilu 1945, prihvatanjem svih njenih pripadnika u formacijske jedinice. Prva vazduhoplovna baza 5. korpusa NOVJ formirana je početkom septembra 1944, u Sanskom Mostu, a rasformirana završetkom rata. Prva eskadrila 5. korpusa je formirana u borbama za Banja Luku, 21. septembra 1944, a rasformirana je u aprilu 1945. uključivanjem tehničkog i dela letačkog sastava eskadrile u Pilotsku školu, u Škabmji kod Zadra. Poslednji ratni let te eskadrile izvršio je njen komandir potporučnik Džemil Bukovac 22. aprila 1945. Druga eskadrila 5. korpusa formirana je u Sanskom Mostu, 7. oktobra 1944. a rasformirana 17. decembra 1944, kada su njeni pripadnici uključeni u obuku za lovačku avijaciju u Pančevu. Druga vazduhoplovna baza 5. korpusa formirana je u Bugojnu, u oktobru 1944, i u punom sastavu je uključena aprila 1945. u sastav Komande Ratnog vazduhoplovstva, a od tada u novoformirani 3. VoK (Vazduhoplovna oblasna komanda).

Vazduhoplovna transportna grupa"

Pukovnik Ratko Nikšić²¹

Iz grupe vazduhoplovaca koji su stigli na školovanje u SSSR izdvojena su četiri pilota, dva izviđača, dva radiotelegrafista i dva mehaničara-letača za obuku na avionima »C-47« i »Li-2« na aerodromu Vnučko gde su naleteli oko 120 časova, danju i noću. Oni će, u stvari, kasnije predstavljati jezgro naše buduće transportne avijacije.

Pored ove grupe letaća, koja je završila preobuku na transportnim avionima u SSSR-u i vratila se u zemlju februara 1945, pri Štabu Vazduhoplovstva Jugoslovenske armije u Zemunu formiran je navigacijski kurs od pilota, izviđača i radiotelegrafista. Veći broj tih letaća došao je iz naših jedinica ili iz zarobljeništva. U toj grupi bilo je sedam pilota, dvadeset izviđača i deset RTG.

Trećeg marta 1945. Štab Vazduhoplovstva Jugoslovenske armije formirao je od vazduhoplovaca koji su bili na školovanju u SSSR-u i onih koji su bili na navigacijskom kursu pri Štabu vazduhoplovstva Jugoslovenske armije - Vazduhoplovnu transportnu grupu. Ova grupa je imala: 2 »Ju-52«, dva »JW-34«, jedan »Do-17«, »fizelar štok«, četiri »po-2«, tri »bikera bestmana«, jedan »proktora« i jedan »avro-anson«.

Od tehničkog i letaćkog sastava, kao i naoružanja kojima se raspolagalo Vazduhoplovna grupa se formirala u dve eskadrile - Transportnu i Eskadrilu za vezu.

Avioni kojima se u to vreme raspolagalo bili su, uglavnom, trofejni, zaplenjeni od neprijatelja ili dobijeni iz SSSR-a. Avion »Ju-52«, takode nemački, prinudno je sleteo kod Zadra van aerodroma u vinograde, a opravku je izvršio naš tehnički sastav 1. eskadrile NOVJ te je zatim, kao i prvi, preleteo na aerodrom Zemun u sastav Vazduhoplovne transportne grupe.

Ljudstvo RTG, naviknuto na samopomoć u toku revolucije, nije žalilo truda radeći danonoćno na održavanju i osposobljavanju materijala.

U toku rata letaćki sastav grupe vršio je zadatke za potrebe KoV i RV, tj. prebaziranje vazduhoplovnih jedinica. Kako se front pomerao prema zapadu, to je rasla i potreba da se naše jedinice pomeraju sa njima na određena letelišta, kao što su Lučko, Pleso i Brežice, itd. Ceo tehnički sastav borbenih jedinica i materijal prevezeni su našim transportnim avionima.

Zalaganje posada bilo je više nego primemo - dešavalo se da posada ostane u vazduhu i više od deset sati dnevnog letenja. Naši letaći prevozili su i ranjenike 7. korpusa NOVJ, koji je bio na Papuku.

²¹ > Prilog raspravi na okruglom stolu
> Pilot Transportne grupe JA, sada pukovnik u penziji

- 18.-Potporučnik RADOS IVAN
- 19.-Djak desetar ŽIVKOVIĆ VOJISLAV 1
- 20.-Zastavnik ČARIĆ JOSIP.

B.-Telegrafisti

- 1.-St.vodnik KLANJAK MILAN
- 2.-Vodnik RISTIĆ BRANKO
- 3.-Vodnik GRIGURVIĆ ALEKSANDAR
- 4.-Vodnik PASROVSKI MILITAN
- 5.-Ml.vodnik NOVAKOVIĆ NIKOLA
- 6.-Ml.vodnik ŠLJUNOVIĆ IVAN
- 7.-Ml.vodnik KOŠULJANIĆ DUŠAN
- 8.-Desetar ŠPORN DRAGUTIN
- 9.-Dj.borac LUČIĆ NIKOLA 1
- 10.-Dj.borac TENČE ŽARKO.

C.-Piloti:

- 1.-Major ADAM BOLEŠ
- 2.-Major PEŠEVIĆ IVAN
- 3.-Kapetan BIRČOVIĆ ZLATKO
- 4.-Kapetan BOLJAKIĆ JANKO
- 5.-Poručnik BEŠKINJAVIĆ MILIVOJE
- 6.-Čin.IV.Ml.ŠTAMBOLOV RADO 1
- 7.-Poručnik BAKIĆ RDO.

U kontrolu letenja druga poručnika KAMENIĆ STANISLAVA 1 druga potporučnika ČORIĆ VLADIMIRA.

U eskadrilu za vezu kao pilota druga vodnika KOTARAC RADOŠLAVA.

OVA KAMANDA GRUPE NA SREĆU OZNAČI
SINTI PAKIĆU-SLOBODA HARODU!

Z a š t a b :

ZA POTPORUČNIKA
POTPORUČNIK

KOMANDANT
GENERAL-MAJOR

Milan Sinović s.r.

P.Piro s.r.

Da je ovaj prepis veran originalu tvrdi i



Čin.IV.Ml.ŠTAMBOLOV RADO 1
KAPETAN

Tehnički sastav je, takođe, bio vrlo odgovoran premda ga nije bilo tada dovoljno. Pošto u to vreme nismo imali ni rezervne delove ni alat, radovi su izvršavani uvek i na vreme. Nedostatak alata i rezervnih delova je otklanjan kolektivnim radom, znanjem i zalaganjem čitavog tehničkog sastava. Radilo se udarnički, bez prekida i umora.

U to vreme je izvođena i obuka letaća u letenju na »JU-W-34« u instrumentalnom letenju, kao i vođenju aviona radio-sredstvima po marš-ruti i na sletanje.

Na aerodromu Borongaj zaplenili smo i šest aviona tipa »kaprioni 310«, koji je naš tehnički sastav brzo osposobio. Ovi avioni su služili za potrebe PVO. Pored njih, na aerodromu Borongaj zaplenili smo i dva aviona »Do-17« i jedan »bristol blenhajm«, koje smo, takođe, prebacili na aerodrom Zemun.

Na Krškom polju kod Brežica, od dva aviona »JU-W-34« jedan je bio potpuno ispravan, te je posle pregleda i manjih opravki i on upućen u Zemun; drugi »JU-W-34« nije se mogao opraviti na terenu, ali je transportovan vozom. Pored tih aviona, pronađen je kod Ljubovije, gde je prinudno sleteo, i »C-47« (daglas).

Tragalo se za avionima koji su prinudno sleteli u toku rata. Tako je jedan »liberator« nađen kod Sanskog Mosta, gde je prinudno sleteo. Pošto je bio vrlo malo oštećen, opravka je izvršena vrlo brzo. Premda je avion bez goriva i maziva težio oko 25 tona, naš tehnički sastav je uspeo da osposobi stajni trap vrlo primitivnim sredstvima. Materijal za opravku aviona, kao i gorivo, prevezen je na aerodrom Sanski Most, a zatim zapregom volovskom i konjskom do aviona. No, kada je avion bio osposobljen za let, tek onda su nastale teškoće oko poletanja, jer letelište je bilo udaljeno oko 10 do 15 km. Ovaj teren je bio i neravan i ispresecan, pa je prevlačenje aviona praktično bilo nemoguće. Omladinski odbor Sanskog Mosta formirao je omladinsku brigadu koja je neravni teren, uz pesmu i udarnički, pretvorila u travnu pistu dužine 1500, a širine 50 m. Tako je avion preleteo do aerodroma Škabrnja, kod Zemunika, zatim na aerodrom Mostar.

Pored prikupljanja aviona, bavili smo se i problemom snabdevanja gorivom i mazivom, kao i materijalom za opravku. Sve je ovo rešavano putem ispomoci od strane naših jedinica koje su bile dislocirane na jadranskoj obali i bile dobro snabdevene.

Pored ovih aviona, naše radionice na aerodromu Pančevo osposobile su i jedan »Ju-52« i predale ga našoj grupi. U radionici na aerodromu Zemun sklopljen je i opravljen avion »FP-2«.

Prvog avgusta 1945. Vazduhoplovna transportna grupa prerasta u vazduhoplovni transportni puk i dobija prve transportne avione »Li-2«.

Od ovih aviona »Li-2«, jedan je bio određen za prevoz rukovodilaca. Dolaskom ovih aviona puk formira i treću eskadrilu.

Pošto je dobijeno celokupno naoružanje i formirana treća eskadrila, pred komandu puka postavljeni su vrlo složeni i odgovorni zadaci - osposobljavanje letaćkog i tehničkog sastava za izvršenje zadataka transportne avijacije danju i noću, tj. po svim meteorološkim uslovima. Kako do sada puk nije imao nikakav program letačke obuke za osposobljavanje letaćkog sastava, to je oformljena jedna grupa pilota - izviđača RTG i mehaničara-letaća koja je izradila prvo metodsko uputstvo. Formirana su tri kursa: za preobuku iskusnih pilota (starijih, koji su bili predviđeni za I

pilote); obuku mladih pilota (tj. za II pilote), kao i za obuku izviđača RTG i mehaničara - letača.

Kada je izvršena preobuka letačkog i tehničkog sastava pristupilo se izvršenju letačkih zadataka za potrebe KoV i RV, kao i prevoza građana. Ovi uspjesi svedoče o njihovom moralu i borbenom duhu svih boraca u puku, o njihovoj upornosti u radu i njihovoj visokoj političkoj svesti, ljubavi prema narodu i poštovanju prema tekovinama narodnooslobodilačke borbe, odanosti vrhovnom komandantu maršalu Jugoslavije drugu Titu. Zato je iz ovog sastava i mogla da izraste tako snažna i jaka ne samo transportna i vojna, već i civilna avijacija, tj. današnji JAT.

Te 1945. u punoj fazi preobuke na avionima »Li-2« pred puk je postavljen vrlo odgovoran zadatak: prevoz vojne delegacije sa general-lajtnantom Pekom Dapčevićem, na čelu, sa aerodroma Zemun na aerodrom Ružine (Prag) radi proslave ustanka slovačkih partizana.

Najveći broj slušalaca je u Transportnoj grupi - nas devet navigatora koji smo odmah uključeni u izvršavanje zadataka. Razumljivo je da je najveći broj navigatora bio ovde raspoređen, pošto se letelo sa višečlanom posadom, isprva trofejnim avionima, a neposredno posle rata i savremenijim avionima »Li-2«.

Dolazak navigatora-kursista u jedinice je znatno unapredio šturman-sku službu, što se odrazilo na obuku pilota u izvršavanju borbenih zadataka. Postoje anegdote o tome kako su šturmani stalno »terali« pilote da reon letenja i reon borbenih dejstava izučavaju ne samo iz geografskih karata već i iz tzv. »slepih« karata, sa reljefa i dr. Nije se mogao zamisliti ni jedan borbeni zadatak bez prethodne šturmanske pripreme. Svakako da je to doprinelo da nije bilo ni jednog ozbiljnijeg slučaja gubitka orijentacije.

U Transportnoj grupi navigatori su do završetka rata leteli u sastavu posada na trofejnim avionima: »Ju-52«, JU-W-34« i dr. Glavni zadaci su bili prevoz ljudstva i raznog vazduhoplovnog materijala za potrebe vazduhoplovnih jedinica, prevoz hrane za Zadar za potrebe pilotske škole, i benzina (u buradima) za Beograd. Bilo je i prevoženja bombi na aerodrom Sarajevo, odakle se dejstvovalo po ostacima četničkih i ustaških bandi. Letelo se po celoj oslobođenoj zemlji, ponekad i preko teritorija na kojima je bilo ostataka raznih neprijateljskih grupa, pa se našla i poneka rupa na avionu od neprijateljevih metaka.

Neposredno posle rata, posade naših transportnih aviona letele su širom Evrope (London, Pariz, Moskva, Tirana), a sa Pragom je održavana, tako reći, redovna linija. Bilo je tu relacija i preko 2000 km bez ikakvih zemaljskih navigacijskih sredstava, pa ipak su svi zadaci uspešno izvršavani.

Cilj ovog saopštenja nije samo da se otrgne od zaborava pomenuti kurs za navigatore već da se u najkraćim crtama podvuče njegov značaj kako na unapređenju šturmanske obuke letačkog sastava pri borbenim dejstvima u završnim operacijama, tako i kasnije u stručnoj obuci vazduhoplovnog osoblja koju su izvodili slušaoci tog kursa kao nastavnici u vazduhoplovnim školama i na drugim funkcijama u RV i PVO.

Navigatorski kurs"

Pukovnik Danilo Drakulić²¹

Kurs za navigatore je organizovao štab Vazduhoplovstva NOVJ u Zemunu. Počeo je krajem decembra 1944. i trajao do 1. marta 1945.

Kurs se održavao u Zemunu u ulici Jovana Subotića br. 8. Časovi su održavani u jednoj zgradi u Subotičevoj ulici gde smo pored lepe učionice, imali obezbeđen i smeštaj.

Starešina kursa bio je kapetan August Canjako, a komesar poručnik Jože Perme.

Slušaocce za kurs odabrala je komisija Štaba Vazduhoplovstva NOVJ od raspoloživog vazduhoplovnog kadra u Sabirnom centru u Pančevu. Sećam se da nas je tadašnji komandant general-major Franjo Pire ubeđivao da se opredelimo za navigatore, posebno nas pitomce-vodnike bivše jugoslovenske vojske, pošto smo svi želeli da završimo pilotažu, koju smo zbog rata prekinuli. Istina, svi smo imali završenu izviđačku školu.

Na kursu je bilo 29 navigatora i deset pilota. Osnovni predmet na kursu bila je navigacija, a nastavnici su bili: major Ivan Konte - računska navigacija, major Hubert Jeločnik - radio-navigacija, major Ivo Rebula - astronavigacija i KS, major Oto Miklavčić - veza, major Ivan Pezelj - geografija i profesor Marko Milosavljević - meteorologija.

Kapetan Zlatko Dimićević i poručnik Milivoje Perić, predratni saobraćajni piloti, takođe polaznici kursa, održali su nam nekoliko časova iz aerodinamike i teorije letenja.

Red, rad i disciplina na kursu bili su na zavidnom nivou. Tome su znatno doprineli i sami slušaoci koji su bili željni znanja i sa nestrpljenjem smo očekivali da se što pre uključimo u borbene pukove kako bismo dali i svoj doprinos u završnim operacijama za oslobođenje zemlje. Nastavnici su se nesebično trudili ne samo da nam osveže ranije stečena znanja već da nas upoznaju i sa najnovijim vazduhoplovnim dostignućima. Koliko su nastavnici ozbiljno shvatili i izvršavali svoje obaveze, govori i to što smo u toku kursa dobili i izvanredna skripta iz navigacije, koja će ostati u upotrebi kao udžbenik još dugo godina.

Po završetku kursa izvestan broj slušalaca raspoređen je na dužnosti šturmana u borbene jedinice, kao: poručnik Božidar Mladenović, potporučnici Nestor Gabrovšek i Viktor Tabaković, zastavnik Ivan Štromar i vodnik Trajko Basekić.

Na dužnosti navigatora u Pilotskoj školi u Zadru raspoređeni su potporučnici Risto Tomevski i Julije Dabinović.

¹> Prilog raspravi na okruglom stolu

²> Vodnik, navigator Transportne grupe JA

Najveći broj slušalaca je u Transportnoj grupi - nas devet navigatora koji smo odmah uključeni u izvršavanje zadataka. Razumljivo je da je najveći broj navigatora bio ovde raspoređen, pošto se letelo sa višečlanom posadom, isprva trofejnim avionima, a neposredno posle rata i savremenijim avionima »Li-2«.

Dolazak navigatora-kursista u jedinice je znatno unapredio šturman-sku službu, što se odrazilo na obuku pilota u izvršavanju borbenih zadataka. Postoje anegdote o tome kako su šturmani stalno »terali« pilote da reon letenja i reon borbenih dejstava izučavaju ne samo iz geografskih karata već i iz tzv. »slepih« karata, sa reljefa i dr. Nije se mogao zamisliti ni jedan borbeni zadatak bez prethodne šturmanske pripreme. Svakako da je to doprinelo da nije bilo ni jednog ozbiljnijeg slučaja gubitka orijentacije.

U Transportnoj grupi navigatori su do završetka rata leteli u sastavu posada na trofejnim avionima: »Ju-52«, JU-W-34« i dr. Glavni zadaci su bili prevoz ljudstva i raznog vazduhoplovnog materijala za potrebe vazduhoplovnih jedinica, prevoz hrane za Zadar za potrebe pilotske škole, i benzina (u buradima) za Beograd. Bilo je i prevoženja bombi na aerodrom Sarajevo, odakle se dejstvovalo po ostacima četničkih i ustaških bandi. Letelo se po celoj oslobođenoj zemlji, ponekad i preko teritorija na kojima je bilo ostataka raznih neprijateljskih grupa, pa se našla i poneka rupa na avionu od neprijateljevih metaka.

Neposredno posle rata, posade naših transportnih aviona letele su širom Evrope (London, Pariz, Moskva, Tirana), a sa Pragom je održavana, tako reći, redovna linija. Bilo je tu relacija i preko 2000 km bez ikakvih zemaljskih navigacijskih sredstava, pa ipak su svi zadaci uspešno izvršavani.

Cilj ovog saopštenja nije samo da se otrgne od zaborava pomenuti kurs za navigatore već da se u najkraćim crtama podvuče njegov značaj kako na unapređenju šturmanske obuke letačkog sastava pri borbenim dejstvima u završnim operacijama, tako i kasnije u stručnoj obuci vazduhoplovnog osoblja koju su izvodili slušaoci tog kursa kao nastavnici u vazduhoplovnim školama i na drugim funkcijama u RV i PVO.

Aerodromi u NOR-u¹¹

Pukovnik Danilo Fućak

Prvih godina rata mogućnosti za stvaranje ustaničkih vazduhoplovnih jedinica i letelišta bile su vrlo teške. Glavni izvori snabdevanja nalazili su se u rukama okupatora i domaćih izdajnika, a slobodne teritorije, stvarane u Srbiji, Bosni i Hercegovini, Hrvatskoj i Crnoj Gori, nisu još bile dovoljno osigurane da bi sa njih moglo da dejstvuje na duže vreme čak i manja partizanska vazduhoplovna jedinica. Međutim, postojale su izvesne mogućnosti za organizovanje privremenih, improvizovanih letelišta na koja bi sletali saveznički avioni ili bacali na njih materijal namenjen NOVJ. Naime, sve jači razmah oslobodilačke borbe i sve veći priliv novih boraca u partizanske jedinice, postavljao je pred vojno i političko rukovodstvo NOP-a i sve složenije zadatke, posebno u vezi sa snabdevanjem jedinica oružjem, municijom, odećom i sanitetskim materijalom. I dok je problem ishrane boraca rešavan sa seljačkih ognjišta, dotle su oružje i municija nabavljani iz jedino mogućeg izvora - otimanjem od neprijatelja. Pomoć koja bi došla izvana, od ratnih saveznika, značila bi ne samo vojnu već i značajnu moralnu i političku podršku. Ali, od koga u to vreme tražiti takvu pomoć? Zapadni saveznici nas još ne priznaju i ukoliko šalju pomoć, šalju je četnicima Draže Mihailovića. Pomoć se mogla, u takvim okolnostima, jedino očekivati i tražiti od Sovjetskog Saveza.

LETELIŠTA KOD SOKOLCA I ŽABLJAKA

Krajem 1941. i početkom 1942. godine, ustaničke snage stvorile su slobodnu teritoriju u istočnoj Bosni. Naime, partizanske jedinice oslobodile su tada Sokolac i aerodrom u njegovoj blizini. Time je stvorena povoljna prilika za primanje pomoći od saveznika. Stoga Vrhovni Štab NOVJ i POJ, 5. januara 1942. godine, naređuje Komandi mesta Sokolac da očisti aerodrom od snega i da stupi u vezu sa 5. bataljonom 1. proleterske brigade, koja treba da da ljudstvo za njegovo uređenje i osiguranje.²⁾ Istovremeno, Vrhovni štab se obraća sovjetskoj vladi i traži pomoć, u prvom redu u oružju i municiji. Iako je dobijen odgovor da će pomoć stići avionima, do njihovog sletanja odnosno obećane pošiljke materijala, nije došlo.³⁾ Gubitkom Sokolca, kao i većeg dela slobodne teritorije za vreme dru

¹⁾ Preuzeto iz knjige: »Čuvari našeg neba«, Zemun, 1977, str. 151 - 161.

²⁾ Arhiv CK SKJ, reg. br. 2393/1-6/42.

³⁾ U depeši sovjetske vlade Vrhovnom štabu NOV i POJ stoji: »Telegram o aerodromu i specijalne podatke primili smo... U najkraćem roku poslaćemo avion. Deda«. Arhiv CK SKJ, reg. broj 15511/1-14-1/42.

ge neprijateljeve ofanzive, prestala je svaka praktična mogućnost primanja sovjetske pomoći u tom delu naše zemlje. Tako se aerodrom kod Sokolca pojavljuje kao prvo partizansko letelište osposobljeno za sletanje i poletanje transportnih i borbenih aviona.

Prelaskom partizanskih jedinica u protivofanzivu i oslobodanjem prostorije na tromeđi Bosne, Hercegovine i Crne Gore, u drugoj polovini januara 1942. godine, nastala je nova slobodna teritorija sa sedištem Vrhovnog štaba u Foči. Nastale su ponovo povoljne okolnosti za primanje materijala vazдушnim putem. Izmenom nekoliko depeša između Vrhovnog štaba i sovjetske vlade, u februaru 1942. godine, konačno je odlučeno da se materijal baca iz sovjetskih aviona u blizini Zabljaka, u Crnoj Gori. O tome Vrhovni štab NOVJ i POJ obaveštava 17. februara Moskvu: »U vezi sa telegramom o određivanju spuštanja padobranima oružja i ljudi na Žabljak u Crnoj Gori dopunjuje: mesto je sasvim osigurano, na potpuno oslobodenoj teritoriji. Odmah se mogu spuštati ljudi i materijal, a mi ćemo odmah pristupiti organizaciji aerodroma. Radi spuštanja velikog aviona u budućnosti, pošaljite hitno više raznih automata, mitraljeza, municije, signalne materijale - rakete, lake pešadijske topove s municijom. Orijentacije za avione 43,8 - 16,48 istočno od Pariza. Na tri vaše crvene rakete mi ćemo odgovoriti sa tri vatre na rastojanju od 50 metara. Počinjemo 23. februara.«⁴⁾

Drugog dana, 18. februara, Vrhovni štab obaveštava Teritorijalni štab Durmitorskog odreda da se očekuje pomoć Crvene armije u ljudstvu i materijalu, koju treba očekivati 23. februara i da je stoga nužno obezbediti aerodrom, odnosno zemljište na koje će se bacati materijal padobranima. Štabu odreda se nalaže da se u okolini Žabljaka izabere najravnije i najprostranije mesto za spuštanje ljudstva i materijala. Treba voditi računa da to mesto ne bude blizu jezera i durmitorskog masiva. Najpogodnije je mesto (»po karti«) na prostoriji Rudinovača-Javorovača-Krš. Na sredini mesta za bacanje treba pripremiti tri velike gomile slame, sena ili luča u vidu trougla, na rastojanju do 50 metara. Posle ispaljivanja tri crvene rakete iz aviona, ljudstvo na aerodromu će zapaliti vatre i čekati spuštanje padobrana. Štab je dužan da odredi izvestan broj ljudi za prikupljanje bacenog materijala. Ujedno, Vrhovni štab naređuje da se potraži pogodan teren na kojem bi se uredilo zemljište za spuštanje aviona, dužine 1200 i širine 100 metara. Na ivicama letelišta treba osigurati svetleća sredstva, a najbliže planinske vrhove obeležiti vatrom. U uputstvu se daju i detaljni podaci o označavanju pravca sletanja aviona i o obaveštavanju Vrhovnog štaba o dolasku aviona.⁵⁾

Štab Durmitorskog odreda odmah je preduzeo odgovarajuće mere i, uz pomoć mesnog stanovništva, za vrlo kratko vreme izgradio i osigurao zemljište za bacanje materijala iz aviona. Ujedno, pronašao je i dve prostorije kod Njegovuda i Jezerskog Polja kao najpogodnije za izgradnju aerodroma. O tome Štab odreda izveštava 22. februara, napominjući, između ostalog, da je za izvesno vreme zabranio izdavanje objava ljudima tog kraja za kretanje van sreza i da spuštanje pošiljki padobranima može početi sledećeg dana, tj. 23. februara, na prostoriji Rudinovača-Kerošnica-Krš, u čijoj će se blizini nalaziti 60 partizana radi stražarenja (na smenu), davanja signala avionima i prihvata materijala.⁶⁾

4) Arhiv CK SKJ, reg. br. 15515/II-14-4/42.

5) Arhiv CK SKJ, reg. br. 2416/11-1-8/42.

6) Arhiv CK SKJ, reg. br. 3511/II-3-36/42.

Da bi radovi na izgradnji zemljišta za bacanje materijala iz aviona, kao i odgovarajućeg aerodroma što brže i bolje napredovali, Vrhovni štab šalje tamo svog člana, Mošu Pijade, koji u Žabljak stiže 22. februara. Za radove i uređenje mesta određenog za bacanje materijala iz aviona mobilisano je 60 meštana, zatim, sanke i zaprežna stoka. »Biće, dakle, sve uređeno na vreme i sve je što treba predviđeno. Prema tome, uspeh je osiguran«, završava u jednom svom izveštaju Vrhovnom štabu Čiča Janko (partizanski nadimak Moše Pijade).⁷⁾

Na osnovu takvih izveštaja, Vrhovni štab je mogao poslati u Moskvu depešu u kojoj navodi podatke o visinskoj razlici Žabljaka i Durmitora, naglašavajući, ujedno, da je partizanskim jedinicama hitno potrebna municija za puške i ručne mitraljeze, kao i eksploziv za rušenje pruga i mostova. »Dostavite nam dovoljno opreme i mi možemo da mobilisemo još 100.000 boraca«, napominje se u jednoj od depeša Vrhovnog štaba Moskvi.⁸⁾

Tri dana kasnije, Moša Pijade izveštava Vrhovni štab da su izvršene sve potrebne pripreme. Ujedno upozorava da stvar postaje sve ozbiljnija, jer se pripreme ne mogu sakriti.⁹⁾ Dvadeset osmog februara ponovo upozorava kako je prošla i »peta noć uzaludnog čekanja u snežnoj poljani, koja noću osobito izgleda kao komad Sevemog pola«.

Pomoć nije stizala ni u martu mesecu. Očekujući danonoćno obećanu pošiljku, Čiča Janko izveštava, 28. marta, Vrhovnog komandanta da se situacija pogoršava, jer su se partizanske snage prilično istrošile. Naime, na osiguranju terena bilo je angažovano 350 boraca Drugog durmitorskog bataljona i još 120 mobilisanih. U psihozi neprekidnog iščekivanja Čiča Janko zapisuje: »Odstojao sam 33-ću noć. Još jedno sam iskustvo stekao: da se ne mogu ni na koga osloniti, osim na sebe, te zato od sada stojim na straži kod srednje lomače od ponoći do dva i po, a ostajem u neposrednoj blizini budan u baraki od 11 do 12 i do 3 ujutro«. Izveštaj završava napomenom kako bi i jedna jedina pošiljka bila od velikog značaja za brzo i temeljito likvidiranje unutrašnjih neprijatelja. »A idealno bi bilo ako bi odmah došli jedno tri transporta i blagoslovili nas«. ¹⁰⁾ Na tu poruku Vrhovni štab je odgovorio da su iz Moskve javili »da će učiniti sve što je u njihovoj mogućnosti da nam pošalju traženu pomoć«. Nekoliko dana kasnije, iz Moskve je konačno stigla vest da se iz razumljivih razloga pomoć ne može poslati u skorije vreme i da je »glavni razlog: nemogućnost prebacivanja« materijala.¹¹⁾ Početkom aprila, Moskva se ponovo javlja i naglašava da se čine svi mogući napori kako bi se partizanima Jugoslavije pružila pomoć, ali »tehničke teškoće su ogromne i, na žalost, ne može se računati da će se one u skoro vreme savladati«. Ujedno se skreće pažnja da se to ima u vidu i da se za sada partizani moraju snabdevati oružjem otežano od neprijatelja. Posle ovakve vesti više se nije iščekivala obećana pomoć.

⁷⁾ Arhiv CK SKJ, reg. br. 4303/II-1/42.

⁸⁾ Arhiv CK SKJ, reg. br. 15522/11-14-11/42.

⁹⁾ Arhiv CK SKJ, reg. br. 4304/II-8-2/42.

¹⁰⁾ Arhiv CK SKJ, reg. br. 2587/III-8-7/42.

Arhiv CK SKJ, reg. br. 15550/III-14-7/42.

PRVI PARTIZANSKI OPERATIVNI AERODROMI

Osposobljavanje aerodroma kod Sokolea i uređenje terena za prihvatanje eventualno bačenog materijala iz aviona kod Žabljaka, trebalo je da posluži, u prvom redu, za primanje savezničke pomoći u naoružanju i municiji. Međutim, polovinom 1942. godine, u Bosanskoj krajini bila su izgrađena tri aerodroma za sasvim drugu namenu i upotrebu. U to vreme, naime, stvorena je u tom delu naše zemlje velika slobodna teritorija koja se protezala od Une i Save na severu, do Drvara, Bosanskog Petrovca i Bihaća na jugu. Kad je februara 1942. godine prebegao na slobodnu teritoriju iz Zagreba podoficir domobranskog zrakoplovstva Ivica Mitrečić, inače saradnik NOP-a, i kad je banjalučka partijska organizacija uspela da se poveže sa simpatizerima i saradnicima u domobranskoj 6. zrakoplovnoj skupini u Zalužanima, dolazi do većeg pojedinačnog bežanja domobranskog ljudstva u partizanske jedinice. Bio je to, ujedno, signal tamošnjem partizanskom vojno-političkom rukovodstvu za organizovanje delovanja i na vazduhoplovnom planu. Pogotovo kad je uspostavljena veza sa pilotom Franjom Kluzom, koji je dobio zadatak da organizuje prelet na slobodnu teritoriju svih onih koji žele da se bore na strani oslobodilačke vojske.^{12*} Štab 2. krajiškog partizanskog odreda, znajući za vezu banjalučke partijske organizacije sa tamošnjim domobranskim garnizonom i namerama nekih domobranskih pilota da prebegnu u partizanske jedinice, poverava Ivici Mitrečiću zadatak da izgradi kod sela Međuvode u Knešpolju provizorno letilište na koje bi sletali domobranski piloti. Radovi na izgradnji terena trajali su od aprila do početka maja kad je knežpoljska ledina osposobljena za prihvatanje manjih školskih i borbenih aviona. Narednjem Štaba odreda Mitrečić je postavljen za komandanta letilišta Međuvode.

Kad je polovinom maja oslobođen Prijedor, u partizanske ruke je pao i pomoćni aerodrom Urije, u neposrednoj blizini grada. Sad su na slobodnoj krajiškoj teritoriji postojala dva letilišta koja su mogla da se korisno upotrebe. Tada su i mogućnosti za prelet banjalučkih pilota postale mnogo povoljnije, pa su, 21. maja, na urijski aerodrom sleteli Franjo Kluz na »potezu XXV« i Rudi Čajavec¹³ sa mehaničarom Mišom Jazbecom na avionu »brege XIX«. Njihov dolazak predstavljao je događaj za stanovništvo Bosanske krajine i »Krajiške partizanske novine« proučavaju taj njihov let člankom: »Udareni su temelji našoj mladoj krajiškoj partizanskoj avijaciji«¹⁴

Sa tih aerodroma polazili su Kluz i Čajavec na mitraljiranje i bombardovanje ustaških kolona i garnizona u rejonima Dubice, Banja Luke, Kostajnice i Bosanskog Novog. Kad je juna meseca počela nemačko-ustaška ofanziva na Kozaru, Kluz je bio prinuđen da se »potezom« prebaci na letilište kod Lušci Palanke (oko 20 km zapadno od Sanskog Mosta), a koje je još ranije bilo izgrađeno kao neka vrsta pomoćnog aerodroma onome u Knešpolju. Sa njega je Kluz uzletao dva ili tri puta početkom jula meseca, i napadao nemačke i ustaško-domobranske kolone kod Bosanske Gradiške i bacao letke na neoslobodenu teritoriju, pozivajući narod

¹²> Poginuo je 14. septembra 1944. godine kao vođa odeljenja 1. lovačke eskadrole pri napadu na nemačku artiljeriju kod Omiša. Arhiv VII, reg. br. 8/21-4, k. 1450; Zbornik, Tom X, knj. 1, dok. br. 12.

¹³> Poginuo 4. juna 1942. godine kod sela Klačnice, blizu Banja Luke - Arhiv VII, reg. br. 24/1, k. 10; Zbornik, t. IV, knj. 5, dok. 149.

¹⁴> Arhiv VII, reg. br. 24/1, k. 10; Zbornik, reg. br. 33/2, k. 161 i Šk. 88, reg. br. 5/1.

na otpor okupatoru i domaćim izdajnicima. Neprijatelj se nije mogao pomiriti sa postojanjem partizanske avijacije na domaku njegovih garnizona i posle intenzivnog traganja uspeo je da 6. jula uništi Kluzov »potez«.

Uzletišta kod Međuvoda, Urija i Lušci Palanke su prvi partizanski operativni aerodromi sa kojih su partizanski piloti poletali na borbene zadatke. I pored niza objektivnih teškoća, ipak se uspelo i u takvim okolnostima i sa takvih uzletišta polaziti na borbene zadatke i pokazati da je moguće i ostvarljivo dejstvo avijacije u čisto partizanskim okvirima ratovanja, to njene akcije nisu mogle duže potrajati od mesec i po dana, razlozi su mnogo više spoljne, objektivne prirode. Slobodna teritorija Bosanske krajine bila je još nedovoljno stabilna da bi sa nje mogla da dejstvuje partizanska avijacija za jedan duži period. Aerodromi su se nalazili na relativno maloj udaljenosti od neprijateljevih garnizona, kao i njegovih aerodroma (Zalužani kod Banja Luke, Dubica i uzletišta kod Zagreba). Partizanska letelišta nisu imala gotovo nikakvih sredstava za aktivnu protivavionsku odbranu i sve se svodilo na pasivne mere zaštite (maskiranje ili pravljenje maketa aviona radi zavaravanja o pravom mestu lokacije aviona). Takav način osiguranja mogao je da otežava rad neprijateljskoj avijaciji prilikom izviđanja, ali ne i u konačnom otkrivanju partizanskih aviona.

PARTIZANSKA LETELIŠTA I MESTA ZAPRIHVAT MATERIJALA

Vrhovni štab NOV i POJ, 14. oktobra 1943. godine, donosi naredbu o osnivanju 1. vazduhoplovne baze sa osnovnim zadatkom »da pronalazi i uređuje potrebna letelišta i da organizuje prihvata i obuku stručnog vazduhoplovnog osoblja«. Baza je u to vreme raspolagala sa dva aerodroma - kod Livna i Glamoča. Na livanjskom aerodromu piloti su trenirali na školskom avionu »FL-3« i za ono kratko vreme postojanja i delovanja Baze izvršili oko 15 trenažnih letova. Napadom Nemaca i ustaša, decembra 1943. godine, prekinut je rad Baze. Baza je izgubila avione i sav materijal kojim je raspolagala. I tad dolazi do odluke Vrhovnog štaba, na osnovu sporazuma sa zapadnim saveznicima, o prebacivanju ljudstva Baze u južnu Italiju i njegovom školovanju u savezničkim školskim centrima.¹⁵¹ U takvoj situaciji, Vrhovni štab NOV i POJ uputio je, 28. decembra 1943. godine, štabu Mornarice NOVJ sledeću depešu: »Hitno prebacite sve avijatičare, tenkiste i šofere u Bari gde će posle kursa primiti najmodernije aparate. Za ovo vas činimo odgovornim«. Depešu iste sadržine Vrhovni štab je poslao i Glavnom štabu NOV i PO Hrvatske. Naređenje je poslato u vreme kada se ljudstvo 1. vazduhoplovne baze nalazilo na putu za Vis gde je stiglo 30. decembra 1943. godine, odakle je 5. januara 1944. godine otplovilo partizanskim brodom »Bakar«, za Bari u južnoj Italiji.

Krajem 1943. godine, saveznici su počeli da šalju izvesnu vojnu pomoć transportnom avijacijom, a koja je usledila posle sve većih uspeha i širenja ugleda NOVJ u svetu, a samim tim i prodiranja istine o tome ko vodi oslobodilački rat u Jugoslaviji, a ko je na strani i u službi okupatora. Od oktobra 1943. godine već se sprovodi izvesna planska raspodela pomoći vazdušnim putem, i Prva vazduhoplovna baza NOV i POJ, iz Barija

¹⁵¹> Arhiv VII, reg. br. 49/1-8, k. 2021 i Zbornik, t. X, knj. 1. dok. br. 26.

može da šalje izveštaje Vrhovnom štabu o isporučenim količinama oružja i municije. Međutim, ta pomoć je još uvek odviše mala i ne može da zadovolji ni osnovne potrebe NOVJ.¹⁶⁾ Pojačano slanje pomoći zahtevalo je veći broj aerodroma za sletanje savezničkih aviona, ili, pak, izgradnju improvizovanih terena na koje bi se bacao materijal iz aviona (najčešće padobranima). Takvih aerodroma bilo je krajem 1943. godine nekoliko. U Crnoj Gori to su bili Berane i Pljevlja, u Bosni i Hercegovini Livno, Osmaci, Glamoč, Bosanski Petrovac. Kada je na Teheranskoj konferenciji, decembra 1943. godine, doneta odluka da »partizane u Jugoslaviji treba pomoći ratnim materijalom i snabdijevanjem do najvećeg mogućeg stepena, a, također, i operacijama komandosa«, NOVJ se mogla nadati i računati na obimnije primanje savezničke vojne pomoći. Na osnovu takve odluke i faktičkog priznavanja narodnooslobodilačke borbe naroda Jugoslavije, moglo se pristupiti izgradnji i uređenju većeg broja terena koji će moći da prime transportne savezničke avione, odnosno na koje bi se bacao materijal iz aviona.

Tridesetog novembra 1943. godine, Vrhovni štab je poslao u Kairo svoju prvu vojnu misiju da sa saveznicima detaljnije utvrdi i precizira isporuke pomoći, kao i evakuaciju teških ranjenika u savezničke vojne bolnice.¹⁷⁾ Tako se, početkom 1944. godine, pristupa široj i organizovanoj izgradnji većeg broja privremenih aerodroma na oslobođenim teritorijama, čija je osnovna namena prihvatanje savezničkih transportnih aviona i organizacija otpreme materijala u vojne jedinice i ustanove. Zadatak nije bio nimalo lak, pogotovo ako se ima u vidu da je nedostajalo materijalnih sredstava za izgradnju i iskustva u toj vrsti posla. Pa, ipak, krajem godine na oslobođenim teritorijama već je bilo u upotrebi preko 50 aerodroma, od kojih je veći broj mogao da prihvati sve vrste transportnih, čak i borbenih aviona. Počelo se i sa izgradnjom operativnih aerodroma sa kojih je trebalo da dejstvuje, u drugoj polovini godine, saveznička i partizanska borbena avijacija.

Najveći broj aerodroma osposobljenih za sletanje transportnih aviona izgrađen je u Bosni i Hercegovini, zatim u Srbiji i Hrvatskoj. Zapravo, oni su se izgrađivali u onim područjima gde je postojala mogućnost njihovog dužeg korišćenja. Tako su u Bosni i Hercegovini izgrađeni aerodromi kod Medenog Polja, Osmaka, Sanskog Mosta, Bugojna, Kupresa, Gackog, Tičeva, Šekovića, Zalužana, Rajlovca, Mostara; u Hrvatskoj kod Čememice, Donjeg Selišta, Maje, Topuskog, Udbine, Voćina, Grabovnice, na Visu, kod Prkosa, Zemunika, Sinja, Daruvara; u Crnoj Gori kod Berana, Njegovude, Donje Brezne; u Sloveniji kod Nadleska, Otoka, Krasineca; u Makedoniji kod Zrza, Skoplja; u Srbiji kod Divaca, Bojnika, Kosančića, Miroševca, Sokobanje, Kragujevca, Požarevca, Niša, Sukova, Loznice; zatim za potrebe delova sovjetske 17. vazdušne armije u Beloj Crkvi, Požarevcu, Nišu i Kragujevcu, i krajem 1944. i početkom 1945. godine, operativni aerodrom Grupe vazduhoplovnih divizija NOVJ kod Zemuna, Rume, Veli-

¹⁶⁾ U vezi sa slanjem ove vojne pomoći interesantno je shvatanje pojedinih vojnih i političkih krugova na zapadu. Tako, na primer, Hilar St. G. Saunders, autor knjige »Royal Air Force 1939-1945« (London, 1954), dolazi najednom mestu svog dela i do ovakvog zaključka: »Ova armija (tj. NOVJ-pr. redakcije) ne bi nikada postigla ove velike rezultate bez pomoći britanskih i američkih vazduhoplovnih snaga«. Ipak, odviše smela i prepotentna tvrdnja, jer prema sačuvanim podacima ta je pomoć do kraja, na primer, februara 1944. godine, bila takva da je mogla da podmiri potrebe za jedno kraće vreme, najviše tri do četiri manje partizanske jedinice (Arhiv VII, reg. br. 6/1, 6/2, k. 2099).

¹⁷⁾ Zbornik, t. X, knj. 1. dok. br. 25 i Arhiv VII, reg. br. 32/1-4, k. 2021.

kih Radinaca, Klenka (Šabac), Gospodinaca, Bačkog Brestovca, Kupusine, Temerina, Nadalja, Novog Sela, Laćarka, Krnješevaca i Pančeva. U to vreme to su već bili aerodromi savremenog tipa, snabdeveni svim potrebnim tehničkim sredstvima za izvođenje borbenih zadataka vazduhoplovnih pukova.

Kad je reč o partizanskim aerodromima, treba spomenuti i Hidroplansku stanicu NOVJ, koja je formirana posle kapitulacije Italije, septembra 1943. godine, u Vranjici kod Trogira. U svom sastavu ona je imala zaplenjeni hidroavion »flight« i motorni jedrenjak, koje je opsluživalo 15 ljudi. Avion je upotrebljavan za izviđanje nemačkih kolona, koje su nadirale ka obalama Jadrana. Posle ulaska Nemaca u Split, 26. septembra, stanica se seli u starigradski zaliv na ostrvu Hvaru, da bi uskoro posle katastrofe hidroaviona (8. oktobra) bila rasformirana.

U prvoj polovini 1944. godine izgrađen je i aerodrom na Visu, koji je bio osposobljen za dnevna sletanja i poletanja svih vrsta aviona, a samo u izuzetnim slučajevima korišćena je staza i noću, osvetljena signalnim lampama. Tako je, 18. septembra 1944. godine, noću, sa viškog aerodroma poleteo vrhovni komandant, drug Tito, avionom »DC-3«, preko Krajove za Moskvu. Komanda aerodroma raspolagala je dovoljnim brojem navigacijskih uređaja, a imala je i meteorološku stanicu.

Do dolaska jednog odeljenja »spitfajera« Prve eskadrile NOVJ, viški je aerodrom služio za prelet transportnih aviona britanskog Balkanskog vazduhoplovstva (BAF), kao i američke 15. vazduhoplovne armije, obično kad im je pri vraćanju sa zadataka nestajalo goriva ili zbog teških oštećenja i kvarova. O tome je, 5. oktobra 1944. godine, dala svoj komentar i Radiostanica »Slobodna Jugoslavija«:

»Za poslednja tri meseca prisilno se spustilo 215 velikih četvoromotornih savezničkih bombardera koji su bili oštećeni prilikom bombardovanja neprijateljevih objekata na Balkanu i u srednjoj Evropi. Spašeno je 1.936 savezničkih avijatičara. Od bombardera koji su se prisilno spustili popravljeno je 204, koji su se vratili u svoje baze«.¹⁸⁾

Uspostavljanjem stalnog baziranja delova Prve i Druge eskadrile NOVJ znatno je pojačana protivavionska zaštita ostrva Visa. Tako je viški aerodrom postao pogodno istureno letelište jugoslovenskih eskadrila čije se matično baziranje još uvek nalazilo na aerodromu Kane u južnoj Italiji. Njegovim korišćenjem štedelo se ne samo na potrošnji goriva već je omogućeno i veće naprezanje, kao i veći dolet aviona. Ujedno, stvoreni su povoljni uslovi za neposredniju saradnju sa kopnenim jedinicama NOVJ, kao i sigurniju plovidbu naše ratne i trgovačke partizanske mornarice u vodama srednjeg i južnog Jadrana.

RAD NA ORGANIZOVANJU AERODROMSKIH SLUŽBI I MESTA ZABACANJE MATERIJALA IZ AVIONA

Da bi se rad na izgradnji aerodroma i terena za prihvatanje materijala bačenog iz aviona ubrzano i organizovano sprovodio, počelo se, polovinom 1944. godine, sa osnivanjem vazduhoplovnih odeljenja pri nekim glavnim štabovima. Tako se, Naredbom Vrhovnog štaba od 8. septembra 1944. go-

¹⁸⁾ Arhiv VII, reg. br. 2-4/7, ŠK 2.

dine, pri svim glavnim štabovima i štabovima 2. i 5. korpusa, uspostavljaju vazduhoplovni referenti (samim tim i vazduhoplovna odeljenja), čiji je glavni zadatak bio organizovanje aerodromske službe, osposobljavanje oslobodjenih aerodroma, prikupljanje i vođenje evidencije o zaplenjenom materijalu, kao i vođenje računa o vazduhoplovnom ljudstvu koje se zatekne na zauzetim aerodromima. Vazduhoplovni referenti dobili su zadatak da saraduju sa predstavnicima savezničkih vojnih misija radi koordinacije rada na prihvatanju savezničkog materijala, kao i eventualnog koordiniranja sadejstva sa savezničkom borbenom avijacijom.¹⁹

Postavljanjem vazduhoplovnih referenata pri glavnim štabovima, kao i štabovima korpusa, stvorene su veće mogućnosti za bržu i efikasniju organizaciju komandi aerodroma i njihovo pravilnije i konstruktivnije funkcionisanje. Vazduhoplovna odeljenja bila su potčinjena glavnim štabovima i štabovima korpusa, i kao njihov neposredni organ radila po njihovim uputstvima i naređenjima. Pored vazduhoplovnih referenata, štabovi su postavljali i određeni broj vazduhoplovnih oficira kao pomoćnike (taj je broj varirao i zavisio od obima zadataka i veličine aerodromske mreže na teritoriji pod njihovom nadležnošću). Vazduhoplovna odeljenja bila su nužna i opravdana sve dotle dok Vazduhoplovno odeljenje Vrhovnog štaba, odnosno kasnije Štab vazduhoplovstva, nije bilo u stanju da efikasno objedinjava rad komandi aerodroma i njima rukovodi. Ovakav, u izvesnom smislu decentralistički, način rukovođenja i komandovanja morao se, svakako, odraziti i na samu organizaciju i formaciju aerodromskih službi, na primer, u formacijskim nazivima komandi i jedinica, iako je to moglo da ima samo formalni značaj, jer su zadaci ustanova i aerodromskih jedinica bili, uglavnom, istovetni. Tako se komande aerodroma negde nazivaju aerobaze (kao u Hrvatskoj), drugde vazduhoplovne baze (u Bosni i Hercegovini i Srbiji), odnosno letalske baze (u Sloveniji), ili im je službeni naziv - komanda aerodroma. Kod nekih, kao u Crnoj Gori, aerodromske čete se nazivaju osmatračkim grupama (jer su imale zadatak da osmatraju dolazak aviona i prihvataju dopremljeni materijal), dok u Sloveniji već postoje određeni nazivi za pojedine jedinice koje odgovaraju njihovoj adekvatnoj nameni (na primer, četa za vezu, transportna četa, streljačka četa, teški vod, četa VDV), a u Hrvatskoj aerodromske čete nose već i brojeve oznake (prva, druga, treća aerodromska četa). I brojno stanje komandi aerodroma i njihovih jedinica je različito. Negde se kreće oko 50 do 60, a negde i do 200 boraca, što je zavisilo od obima poslova na pojedinom aerodromu ili mestu za prihvatanje materijala bačenog iz aviona.

Pored komandi aerodroma, 1944. godine, pri divizijama i korpusima osnivaju se aerodromska odeljenja ili posebno određene ekipe za uređenje i organizaciju terena za prihvatanje materijala bačenog iz aviona, kao i za njegov transport u jedinice ili ustanove. Aerodromska odeljenja su pronalazila pogodne terene u blizini većih operativnih jedinica, koji su se mogli za relativno kratko vreme osposobiti za prihvatanje materijala (vođeći, svakako, računa da budu na što sigurnijem mestu i dobro obezbeđena od upada neprijateljskih jedinica).

Uređivane su dve vrste terena za bacanje, odnosno prihvatanje materijala.²⁰ Jedni su bili stalnijeg karaktera i nalazili su se u blizini skladišta i zemunica (dobro kamufliranih) većih operativnih jedinica i štabova, i nji-

¹⁹> Zbornik, t. X, knj. 1, dok. br. 68.

²⁰> Arhiv VII, reg. br. 16/1, k. 193.

hovo premeštanje je zavisilo, uglavnom, od razvoja i promena vojne situacije na terenu, dok je dislokacija drugih zavisila prvenstveno od pokreta jedinica. U 1944. godini, na svim slobodnim teritorijama bilo je u upotrebi oko 140 takvih terena za prihvatanje materijala. Međutim, materijal se nije bacao samo na takva mesta, već i na aerodrome ako je sletanje aviona bilo onemogućeno zbog raskvašenosti tla ili zaleđenosti poletno-sletne staze, odnosno blizine neprijateljskih snaga.

Materijal se bacao, najčešće, padobranima, a ponekad se, radi štednje u padobranima, koristilo i slobodno bacanje limenih ili drvenih paketa obloženih jutom, i to onog oružja ili municije, odnosno sanitetskog materijala koji su pri udaru bili otporni na oštećenja. Problem se postavljao: kako i sa koje visine bacati takve pošiljke, a da ne dođe do većeg oštećenja materijala. Praksa je pokazala da su najpogodnije bile male visine, pa se onda materijal ispuštao iz brišućeg leta. Ali, i uz najbolje pakovanje i ugao izbacivanja, dolazilo je do oštećenja. Tu je partizanska snalažljivost i dosetljivost došla do svog punog izražaja. Da bi se ublažio udarac o zemlju, birana su mesta sa mekanom i raskvašenom podlogom. Ali, ako toga nije bilo, preoravane su ledine da bi se zemljište učinilo mekšim (to se često primenjivalo u Sloveniji).²¹

Organizacija i osiguranje sredstava za pravilno funkcionisanje signalne službe predstavljalo je jedan od najvažnijih i najosetljivijih problema komandi aerodroma i aerodromskih odeljenja, jer je od njenog pravilnog rada zavisilo da li će posade aviona uspeti da na vreme uoče ugovorene signale i pronađu teren za bacanje ili letelišta za ateriranje. Aerodromske službe raspolagale su veoma skromnim sredstvima. Stoga se moralo doviđati na razne načine da ne bi došao u pitanje prihvatanje materijala. Osnovna sredstva za signalizaciju noću bila su: vatra, petrolejske lampe, fenjeri, luč ili, što je već bio veliki napredak, raketni pištolj, odnosno električno osvetljenje poletno-sletne staze, kao što je to bio slučaj za letelištem u Beranima.²²

Najčešći i najjeftiniji način obeležavanja aerodroma, odnosno terena za prihvatanje padobrana, bio je paljenje vatri. Za to su postojala posebna uputstva koja su razrađivali štabovi jedinica u dogovoru sa predstavnicima savezničkih vojnih misija. Obično su vatre paljene u obliku slova, kvadrata ili nekog drugog simboličnog znaka. Ako su na jednom mestu materijal bacali sovjetski i anglo-američki avioni, onda znakovi nisu bili jedinstveni. Tako, na primer, ako je za posade anglo-američkih aviona važio određeni znak u vidu slova »Z« obeležen saosam vatri, zasovjetsku transportnu avijaciju važio je isti znak, samo tomrazlikom što se palilo devet vatri (deveta se vatra palila iznad znaka »Z«), Vatre su se palile ili u naznačeno vreme kada se očekivao dolazak aviona, ili u momentu kada se začuo šum avonskih motora. Bilo je slučajeva da se i neprijatelj koristio paljenjem vatri da bi došao do bačenog materijala, pa su posade aviona ponekad bacale pošiljke na neprijateljevu teritoriju ili su zbog većeg broja vatri (što nije bilo predviđeno planom) odustajale od spuštanja materijala. Zbog toga se prešlo na promenu znakova i oblika vatri i to za svaku noć kada se očekivao dolazak aviona. Čim bi avioni završili svoj posao i posade krenule u pravcu svojih baza, vatre su gašene i uklanjani svi tragovi da neprijateljska avijacija ne bi danju otkrila takva mesta.²³

²¹> O dislokaciji aerodroma i terena za bacanje vidi Arhiv VII, k. 15, 16, 26, 27, 38, 29, 31, 183, 193, 341, 393, 399, 651, 589, 2100.

²²> Arhiv VII, reg. br. 2-4, k. 15.

²³> Arhiv VII, reg. br. 4/2, k. 393.

Bacanju pošiljaka prethodilo je legitimisanje aviona koje se vršilo svetlosnim signalima, na principu odašiljanja Morzeovih znakova. (Samo mali broj aerodroma imao je radio-stanicu). Pošto bi posada aviona uočila upaljene vatre i uverila se u ispravnost znakova koje su one obeležavale, uputila bi ka zemlji svetlosni signal. I signali su bili unapred utvrđeni i menjali se za svaku noć. Vazduhoplovna odeljenja su sastavljala tablicu signala, obično za 15 i 30 dana, i to u dogovoru sa predstavnicima savezničkih vojnih misija (obično je to bio vazduhoplovni oficir). Da bi tajnost ugovorenih znakova bila što sigurnija, komande aerodroma su dobivale ugovorene signale samo za jednu noć. Odašiljanjem određenog ugovorenog signala

posada aviona se legitimisala. Tek kada je sa zemlje stigao odgovarajući odgovor, započeo je manevar sletanja, odnosno kruženja aviona i bacanje paketa.

Dok se posada aviona služila reflektorom, svetlosne signale sa zemlje partizani su upućivali raznim sredstvima. Najčešće su to bile petrolejske lampe omotane krpama ili papirom sa uskim otvorom usmerenim u pravcu nailaska aviona, a spuštanjem ili podizanjem fitilja postizao se željeni svetlosni efekt. Nekad se to radilo baterijskim lampama ili malim reflektorima, ukoliko je letelište raspolagalo izvorom električne energije. Danju se koristilo belo platno, kamenje (u kome se nije oskudevalo), ili neko drugo sredstvo kojim su se obeležavala ugovorena slova ili neki drugi određen znak. Na aerodromima se obavezno postavljao znak u vidu slova »T«. Ako je letelište ili teren za prihvat paketa bio pokriven snegom, radi lakšeg uočavanja znaci za raspoznavanje bili su crne ili crvene boje.

Organizovanom radu aerodromskih službi posvećivala se velika pažnja, što se može zaključiti iz dosta sačuvane dokumentacije. Jedan od najznačajnijih dokumenata je, svakako, »Privremeno uputstvo za aerobaze NOV«, koje je sastavio Glavni štab NOV i PO Hrvatske (18. avgusta 1944. godine), a odnosi se na organizaciju letelišta i prihvat transportnih aviona. Njime se, u šest poglavlja, utvrđuju stalni zadaci (priprema terena, njihovo obeležavanje noću i danju, signalizacija, prihvat aviona, otprema materijala, evakuacija ranjenika i bolesnika, osiguranja aerodroma) i izvanredni zadaci (organizacija ratnih aerodroma, organizacija saradnje savezničke avijacije sa jedinicama NOVJ). Uputstvo deli baze na one *prvog* i *drugog* reda. *Prvog reda* služe samo za prihvat transportnih aviona. Daju se, zatim, detaljna uputstva o izboru terena za bacanje i letelišta, o njihovim oznakama kako danju tako i noću, signalizaciji i prijvatu aviona, istovaru materijala, evakuaciji ranjenika i bolesnika, dece i majki, kao i ostalih putnika. Utvrđuje se formacija aerobaza (štab, tehnička služba, signalna sekcija, sekcija aerodromske baze, prometna sekcija, građevinska sekcija, meteorološka stanica, aerodromska četa, pomoćno osoblje.^{24*}

U »Uputstvu Glavnog štaba Srbije o formiranju aerodromskih odeljenja i komandi aerodroma«, od 5. septembra 1944. godine, napominje se da treba »u cilju pravilnog vršenja priprema materijala i prijvata naših i savezničkih aviona, pristupiti formiranju aerodromskih odeljenja i komandi aerodroma«. Aerodromska odeljenja treba formirati pri Glavnom štabu, štabovima korpusa i divizija. Načelnik vazduhoplovnog odeljenja će, uz pomoć aerodromskih odeljenja, pronalaziti i uređivati pogodna mesta za

^{24*} Arhiv VII, reg. br. 9/2, k. 104; Zbornik, t. X, knj. I, dok. br. 42.

aerodrome. Komande aerodroma su odgovorne za sav rad, red i bezbednost na aerodromu. Posebno se ukazuje pažnja na evakuaciju ranjenika.²⁵⁾

»Odredba za rad i osiguranje letelišta« Glavnog štaba Slovenije, od 23. jula 1944. godine, najstrože zabranjuje pristup nezaposlenim na letelištu, dok se ljudstvo aerodroma mora držati svog mesta i zadatka, a čim završi posao, dužno je da napusti aerodrom. Za svaki se avion određuje posebna grupa sa vođom čiji je zadatak iskrcavanje aviona i ukrcavanje ljudi u njega. Na aerodromu moraju biti određena zborna mesta za ranjenike, ljudstvo koje obavlja istovar i utovar, materijal i prevozna sredstva. Radi maskiranja aerodroma, treba praviti i lažne aerodrome. Komandant aerodroma odgovoran je za sve poslove koji se odvijaju na aerodromu, naročito u vezi sa prispelim materijalom, koji treba još iste noći evakuisati na određeno mesto.²⁶⁾

Interesantan je rad dveju »letalskih baza« u Sloveniji, u blizini Čmomelja, na levoj obali reke Kupe. Tu su, u drugoj polovini 1944. godine, izgrađena dva letelišta koja su prihvatala savezničke avione sve do oslobođenja zemlje. Bio je to aerodrom Pete letalske baze Glavnog štaba Slovenije kod Krasinca (u blizini Čmomelja), koji je imao dve poletno-sletne staze. Jedna se nazivala »ruskom«, a druga »engleskom«. Na onu »rusku« sletali su sovjetski transportni avioni, a na »englesku« britanski. Staze su bile tako izgrađene da su im se severni krajevi ukrštali. Druga letalska baza imala je letelište kod Otoka, takođe, u blizini Čmomelja (ji 7 km). Oba su se aerodroma nalazila u neposrednoj blizini, ali su imali svaki svoju komandu. Bili su branjeni relativno jakim sredstvima zemaljske i protivvazdušne odbrane (pet PA odeljenja sa osam PA mitraljeza, četiri teške »brede«, oko deset puškomitraljeza i 100 pušaka). To je već predstavljalo jedno solidno osiguranje kako od napada sa zemlje tako i od neprijateljevih aviona. Glavni zadaci oba aerodroma bili su prihvatanje savezničkog materijala, evakuacija ranjenika i teških bolesnika, izbeglica, palih savezničkih avijatičara, prenos pošte, kurira, vojnih i političkih rukovodilaca NOVJ. Iako su se nalazili svega na desetak kilometara od nemačkih, belogardejskih i ustaško-domobraskih garnizona, aerodromi su se održali sve do završetka rata i na njih su sletali avioni i danju i noću.²⁷⁾

AERODROMSKA SLUŽBA NA LETELIŠTIMA 5. KORPUSA

Za istorijat aerodromske službe nesumnjivo su od značaja i letelišta 1. eskadrile 5. udarnog bosanskog korpusa. Izgrađena su ne samo zbog prihvata savezničkih transportnih aviona već i zbog potreba vlastite korpusne avijacije. Tako su ona dobila i ulogu operativnih aerodroma za avione eskadrile. Naime, kad su, septembra 1944. godine, jedinice 5. korpusa izvršile napad na Banja Luku, oslobodile su, noću 20/21. septembra, i aerodrom Zalužani u blizini grada. Na aerodromu je zatečeno nekoliko tipova aviona, uglavnom, onesposobljenih (svega ispravnih jedan »kaproni«, dva

25) Arhiv VII, reg. br. 16/1, k. 193.

26) Arhiv Instituta za zgodovino delavskega gibanja, F 11, M 1, K 1.

27) Isti, Fradivo za topografiju NOB, 1. snopić, str. 66, 67, 68 i 69; F 18, M III, K 9.

»moran-slonije« i dva »Be-51«). Čim je aerodrom zauzet, Štab korpusa je postavio komandanta aerodroma i dao mu u zadatak da uvede red na letelištu, da osposobi što više aviona i izvrši izbor ljudstva među zarobljenim domobranskim vazduhoplovcima (oni koji su bili simpatizeri NOP, odnosno koji su izrazili želju da stupe u partizanske jedinice) za eskadrilu koju je trebalo formirati.²⁸⁾ Štab korpusa je došao do zaključka da bi se ti avioni mogli korisno upotrebiti u borbi protiv Nemaca i ustaša koji su se branili u opkoljenoj Banja Luci. Tako je tek osvojeni zalužanski aerodrom poslužio partizanskoj eskadrili za napade na nemačko-ustaški garnizon u banjalučkoj citadeli.

Od 21. do 26. septembra 1944. godine, sa njega je izvršeno 31 avio-poletanje. Posle deblokiranja nemačkih snaga u Banja Luci, aerodrom u Zalužanima morao se napustiti. Sa njega su, 27. septembra, poletela svega četiri ispravna aviona na već ranije pripremljeno letelište kod Sanskog Mosta. Tu je već bila formirana baza pod nazivom Dunav.

U vreme priprema jedinica 5. korpusa za oslobodenje Travnika osnovana je u Sanskom Mostu još jedna baza koja je dobila zadatak da uredi letelište kod Bugojna u Čučićevom lugu i da ga osposobi za baziranje eskadrile 5. korpusa, kao i za sletanje savezničkih aviona. U septembru su, na osnovu direktive Vrhovnog štaba, pri Štabu korpusa postavljeni referent i pomoćnik referenta za vazduhoplovstvo. Oko 20. oktobra eskadrila je preletela na aerodrom kod Bugojna i sa njega sadejstvovala jedinicama 5. korpusa u borbama za oslobodenje Travnika.

Aerodromska služba na letelištima 5. korpusa bila je dobro organizovana. Letelišta su bila upotrebljiva i onda kad su vladale nepovoljne vremenske prilike (kiša, sneg), jer su formirane posebne ekipe za čišćenje snega. Avioni su bili maskirani i često menjali mesta da bi se što više osigurali od napada neprijateljeve avijacije. Aerodrom u Bugojnu bio je branjen sa četiri protivavionska mitraljeza od 20 mm, dok je jedan avion držan u stalnom dežurstvu (u pripravnosti br. 2). Zahvaljujući svim tim merama, neprijatelj nije uspeo da otkrije partizanske avione.²⁹⁾

SAVEZNIČKA TRANSPORTNA AVIJACIJA

Zapadni saveznici su prevozili materijal avionima tipa »Dc-3« (dakota), a ponekad i bombarderima »halifaks«, »velington«, pa i »liberatorima« (u nedostatku transportnih aviona), dok je sovjetska pomoć stizala avionima »Li-2« (američka verzija aviona »daglas«). Avionima se pojedinačno, prosečno, prenosilo oko tona i po tereta. Zahvaljujući dobroj organizaciji posla, materijal se iz aviona istovarivao za 20 do 30 minuta, dok je za ukrcavanje ranjenika bilo potrebno svega 5 do 8 minuta. Ako se rad odvijao bez zastoja i nepredviđenih smetnji, onda je vreme bavljenja aviona na pisti iznosilo najviše 30 do 35 minuta, a ukoliko su ukrcavani samo ranjenici, zadržavao se 10 minuta, ne gaseći motore. Ako se transport obavljao noću, avioni su dolazili bez lovačke pratnje. Kada su se letovi obavljali danju i sa većim brojem transportnih aviona, onda se slala i lovačka pratnja.

²⁸⁾ Arhiv VII, reg. br. 8/3, k. 1265.

²⁹⁾ Arhiv VII, reg. br. 2/2-12, 3/12, 4/12, 5/12 k. 462- reg. br. 40/7, 26/3-7, 15/1-7, 20-1/7, 20/1, k. 458A, reg. br. 5/7, k. 28.

OBEZBEĐENJE AERODROMA I TERENA ZA BACANJE

Obezbeđenje aerodroma i mesta na koja se bacao materijal predstavljalo je za komande složen, delikatan i odgovoran zadatak. Dok su mogućnosti zemaljske odbrane bile znatno veće i povoljnije, dotle su protivavionsku odbranu imali, uglavnom, aerodromi. Letelišta su branjena sa najviše tri do četiri laka protivavionska mitraljeza, i to većinom starijeg tipa. U nedostatku protivavionskih sredstava koristilo se zemaljsko naoružanje. Neprijateljeva avijacija je tražila i napadala partizanske avione, uglavnom, po danu.

Letelišta su imala travne poletno-sletne staze koje su relativno brzo opravljane posle napada. Materijal koji se istovario ili bacao iz aviona otpreman je odmah u određena skladišta i zemunice, tako da je neprijateljeva avijacija retko uspevala da ga zatekne na letelištu ili terenu za bacanje. Da bi se izbegli gubici u ljudstvu, ono je raspoređivano rastresito i razmeštano po skloništima, zemunicama, rovovima ili maskiranim barakama. Maskiranje poletno-sletnih staza, odstranjivanje tragova vatri ili točkova aviona, vršeno je sa dosta umešnosti i blagovremeno. Dobro organizovanom terenskom obaveštajnom službom i sistemom javljanja o pokretima, kao i namerama neprijatelja, letelišta su se, takođe, osiguravala od iznenađenja.

EVAKUACIJA RANJENIKA I TEŠKIH BOLESNIKA NOVJ, IZBEGLICA I SAVEZNIČKIH VAZDUHOPLOVACA SA PARTIZANSKIH AERODROMA

Partizanski aerodromi odigrali su značajnu ulogu i u evakuaciji teških ranjenika - boraca, teško obolelih partizana, zatim, u evakuaciji stanovništva koje se sklanjalo od neprijateljevih progona i zločina, kao i savezničkih vazduhoplovaca palih na našu teritoriju koje su prihvatili organi narodne vlasti ili partizanske jedinice (mada su mnogi prilikom prizemljenja pali u ruke Nemaca, Talijana i domaćih kvislinga).

Evakuacija ranjenika i bolesnika u savezničke bolnice u južnoj Italiji otpočela je još oktobra 1943. godine. I to je bio još jedan dokaz međunarodnog priznanja oslobodilačkog pokreta jugoslovenskih naroda od strane zapadnih saveznika. Tako se, do početka februara 1944. godine, u savezničkim bolnicama lečilo preko 1350 ranjenika i bolesnika.³⁰⁾ Međutim, sve do proleća 1944. godine ranjenici su prebacivani u južnu Italiju, pretežno brodovima sa ostrva Visa. Tek na insistiranje Vrhovnog štaba NOV i POJ otpočinje redovna evakuacija i avionskim transportom.

Prema naređenju Sanitetskog odeljenja Vrhovnog štaba, od marta 1944. godine, evakuacijom ranjenika sa partizanskih aerodroma rukovodio je neposredno šef evakuacije koji je bio odgovoran za smeštaj i prenos ranjenika i bolesnika od prihvatilišta na aerodromima i ukrcavanje u avione. Plan i raspored prebacivanja ranjenog i obolelog ljudstva rađen je u šta-

³⁰⁾ V. Dedijer: Dnevnik, III deo, Beograd, 1950, str. 87.

bovima korpusa ili glavnim štabovima, a u sporazumu sa savezničkim vojnim misijama.

Ranjenike i bolesnike prevozili su najčešće avioni britanske 60. transportne grupe i 267. transportnog skvadrona 334. vinga i grupa sovjetskih transportnih aviona sa aerodroma kod Barija (Italija). To su bili avioni tipa »DC-3 dakota«, sa kapacitetom prihvata 20 do 25 sedećih ili 16 ležećih ranjenika. Radi veće sigurnosti, evakuacija je sprovedena većinom noću, a samo u izuzetnim i hitnim slučajevima, zbog situacije na bojištu, i danju. Izuzetak je činio aerodrom Krasinec u Beloj krajini sa koga su ranjenici prebacivani, uglavnom, danju. To je bilo moguće zbog povoljne lokacije samog aerodroma. Naime, aerodrom je bio zaštićen prema Ozlju i Karlovcu rekom Kupom, a relativno dovoljno udaljen od neprijateljevih garnizona sa severa i severoistoka i čuvan snagama -koje su mogle blagovremeno da spreče brz i iznenadan prodor nemačko-kvislinških jedinica u rejon letelišta.

Najintenzivniji transport odvijao se u 1944. i 1945. godini. Tako je, od marta do decembra 1944. godine, prebačeno avionima 9910, a u 1945. godini 2677 ranjenika i bolesnika u bolnice u južnoj Italiji, na Malti, a oslobođenjem istočnog dela naše zemlje i u bolnice Beograda i Zemuna. Ovako značajan promet ranjenog i bolesnog ljudstva vršen je sa oko 30 partizanskih letelišta.³¹¹

Jedna od najznačajnijih akcija u evakuaciji ranjenika bila je, avgusta 1944. godine, sa aerodroma Gornja Brezna u Crnoj Gori. U tzv. durmitorskoj operaciji 1. i 12. korpusa NOVJ imali su veliki broj ranjenika i teških bolesnika, koji su znatno usporavali kretanje i manevarsku sposobnost svojih jedinica. Stoga je odlučeno da se što pre i što kraćim putem prebace u savezničke bolnice. Ranjenici su najpre smešteni na letelište kod Njegovuda, odakle je trebalo da se savezničkim avionima prebace za Italiju. Međutim, kad su nemačke snage, -polovinom avgusta, zauzele Mateševo, Kolašin i Mojkovac i produžile ka Njegovuđi i Žabljaku, Štab 2. korpusa NOVJ naredio je da se ranjenici prebace u Gornju Breznu gde se upravo završavala izgradnja novog letelišta. Uz velike napore, svi su ranjenici i bolesnici, njih preko hiljadu, smešteni do 18. avgusta na novo letelište u očekivanju nailaska savezničkih transportnih aviona. Situacija na bojištu postajala je sve kritičnija. Nemci su, 21. avgusta, ušli u Šavnik i Žabljak, a sledećeg dana izbili na nekoliko kilometara (negde 5, a negde na 10 km) od Gornje Brezne. Nastupila je neposredna opasnost da ranjenici padnu u ruke neprijatelju. Ipak, 22. avgusta, sletela je u Gornju Breznu prva šestorka »dakota« u pratnji 18 lovaca »spitfajera« i »mustang« i prihvatila oko 200 najtežih ranjenika i bolesnika. U toku dana sletelo je još 30 transportera, uz jaku lovačku pratnju. Poslednje ranjenike prebacili su sovjetski avioni noću 22/23. avgusta. U čitavoj ovoj akciji učestvovalo je preko 40 savezničkih transportnih aviona, u pratnji oko 50 lovaca-bombardera. Avioni su primali po 18 ležećih i 25 do 30 sedećih ranjenika. Tako je samo u toku jednog dana evakuisano 1059 naših ranjenika i 19 savezničkih avijatičara i oficira.³²⁷

Najveći broj ranjenika i bolesnika evakuisan je sa aerodroma Donjeg Selišta i Čememice kod Gline, Daruvara, Voćina, Grabovnice kod Čazme

³¹¹> I. Kralj i F. Pemuš: Neka pitanja evakuacije zračnim putem i naša iskustva za vreme NOB, Vojnosanitetski pregled, 3-4, 1950. Bgd.

³²⁷> Hilar St, G. Saunders, Royaj Air Force 1939-1945, str. 239, London 1954.

i Udbine u Hrvatskoj; Medenog Polja kod Bosanskog Petrovca, Sanskog Mosta, Osmaka, Šekovića, Blagaja, Ravnog i Glamoča u Bosni i Hercegovini; Njegovuđe, Gornje Brezne, Berana i Pljevalja u Crnoj Gori; Bojnika, Miroševca, Šljivovice, Kosančića, Sokobanje, Karlovčića i Su ljama u Srbiji; nadleska i Krasineca u Sloveniji. Gotovo u svim takvim slučajevima avioni su polazili sa materijalom namenjenim za potrebe NOVJ, a uzimali pri povratku ranjeno i bolesno ljudstvo. Izuzetno se od takve prakse odstupilo pri evakuaciji sa Gornje Brezne, kada nije bilo vremena ni uslova za iskrcavanje vojne opreme i kada su bili u pitanju, gotovo, minuti da bi se spasli ranjenici i bolesnici.

U savezničke sabirne centre prebačeno je avionima i nekoliko hiljada dece, žena i staraca iz ratom postradalih krajeva i opustošenih ognjišta. Jedna od najvećih evakuacija izvršena je 25. i 26. marta 1945. godine sa

letilišta Krasinec i Otok u Beloj krajini, kada je formacija »dakota«, u pratnji lovaca Prve eskadrile NOVJ, evakuisala oko 2000 žena, dece, staraca, ranjenika i bolesnika.³³¹

Nad jugoslovenskom teritorijom letele su velike formacije teških bom-

bardera »letećih tvrđava«, uz jaku lovačku pratnju na putu za petrolejska polja u Rumuniji vojne i civilne objekte u Austriji i Nemačkoj. Na povratku sa tih zadataka mnogi avioni bili su teško oštećeni i pošto nisu mogli da se domognu aerodroma na Visu ili u južnoj Italiji, posade su napuštale avion i spasavale se padobranima. Nema pouzdanih podataka o broju spašenih, već se samo može približno nagađati na osnovu pojedinih izveštaja jedinica i komandi, koji se nalaze u nekim našim arhivima. Verovatno se taj broj kreće do nekoliko hiljada. Prema nepotpunim podacima, samo sa područja Slovenije, 5. udarnog korpusa i sa Visa prebačeno je u Italiju preko 2400 savezničkih vazduhoplovaca.

³³¹ Arhiv: VII,reg. br. 8/71-4, K. 1450.

Organizacija vazduhoplovne veze"

Pukovnik Osman Dogdibegović

Utvrdivanje činjenica, iznalaženje i međusobno povezivanje dokumenata o nastanku i razvoju veze u vazduhoplovnim jedinicama u toku NOR-a složen je i mukotrpan posao, jer su veoma retki dokumenti u kojima se isključivo o tome govori. Najčešće se podaci nalaze u dokumentima koja se odnose na vođenje pojedinačnih borbi i bitaka u svim krajevima naše zemlje, odnosno našeg NOR-a u celini. Zbog obilja takvih dokumenata, bio sam u nezavidnoj situaciji kada sam istraživanjem želeo da utvrdim dan kada su nastale vazduhoplovne veze u NOR-u.

Za ovo istraživanje stajala mi je na raspolaganju vazduhoplovna dokumentacija Muzeja jugoslovenskog vazduhoplovstva, zatim Zbornik dokumenata i podataka o NOR-u jugoslovenskih naroda i nešto dokumentacije koja se čuva u Organu veze Komande RV i PVO. Izučavanjem svih ovih dokumenata i njihovim međusobnim povezivanjem i upoređivanjem, rekonstruisao sam jednu, prilično uprošćenu, sliku razvojnog puta vazduhoplovne veze u NOR-u.

OBEZBEDENJE VEZE U PARTIZANSKOJ AVIJACIJI

Prve tragove koji ukazuju na potrebu obezbedenja vezom nalazimo u dokumentu kojim Operativni štab NOV i DV za Bosansku Krajinu izveštava Glavni štab NOP i DV za Bosnu i Hercegovinu o preletu pilota Franje Kluza i Rudija Čajavca na slobodnu teritoriju. Na kraju izveštaja se kaže:

»Dobro bi bilo da nam Vrhovni štab odmah pošalje mesto aerodroma sa kojim raspolaže i znakove, tako da bi mogli u hitnim slučajevima sa avionima održavati vezu.«²⁾

Prve veze u partizanskoj avijaciji odnose se na prve borbene letove avijatičara - partizana Franje Kluza. U izveštaju od 4. juna 1942. godine on kaže:

»Jutros u 7 sati i 45 minuta izvršio sam lijet sa bombardovanjem Orahove i ustaških kolona... Sa našim sam uspostavio vezu. Naši su, izgleda, već prihvatili borbu sa neprijateljem. Oko Dubice nije primećeno nikakvo kretanje neprijateljske vojske.«³⁾

1) Preuzeto iz knjige: »Jugoslovensko ratno vazduhoplovstvo u narodnooslobodilačkom ratu«, VIZ, 1977, str. 274 - 280.

2) Zbornik dokumenata i podataka o NOR, tom X, knj. 1, dok. 1.

3) Ibid, dok. 2.

Iz dveju rečenica ovog kratkog teksta: »Sa našim sam uspostavio vezu« i »Oko Dubice nije primećeno nikakvo kretanje neprijateljske vojske«, vidi se da je i u partizanskoj avijaciji vladalo pravilo: da se sa svojim na zemlji mora uspostaviti veza, da se pri svakom letu vrši i izviđanje i da se podaci izviđanja iz vazduha hitno javljaju zainteresovanim štabovima i jedinicama.

Nastala u tim danima, veza u partizanskoj avijaciji održavana je svim raspoloživim sredstvima i na sve moguće načine i neprekidno je unapređivana.

Najviše su korišćena svetlosno-signalna sredstva koja su, pored prenosa informacija, obezbeđivala i noćno sletanje i poletanje (primitivni noćni start). Taj primitivni start ostvarivan je paljenjem vatri na određenim tačkama u odnosu na letelište ili formiranjem svetlećeg slova »T«. A sve to bilo je tada vrlo aktuelno i praktično jer su saveznički avioni, naročito kasnije, uveliko počeli da sleću na našu teritoriju radi prevoza materijala i evakuacije ranjenika i bolesnika.

Za prenos informacija sa zemlje posadi aviona, u stvari, za vezu zemlja - vazduh (z-v) najviše su u to vreme korišćena signalna platna i svetlosni signali u vidu morzeovih znakova, i to:

- signalna platna korišćena su za obeležavanje komandi i jedinica i postavljanje zadataka avijaciji (navođenje avijacije) (»Signalna platna i oznake štabova«);

- morzeovi znaci davani su svetlosnim reflektorima, a bili su određeni po danima u mesecu, sa uputstvom za primenu (»Morzeovi znaci za mesec april 1944«), u kome se kaže: Znaci se daju tako da svetio bude okrenuto u pravcu kretanja aviona. Ovo svetio treba, po mogućnosti, da bude od reflektora na akumulator«.

Iz ovoga se vidi da je Partizanska avijacija imala istovremeno veze zemlja - vazduh i zemlja - zemlja, i to:

- a) Veze »Z-V« (veze sa avionima u vazduhu) održavane su: vatrama na letelištima i mestima za izbacivanje materijala, signalnim platnima i morzeovom azbukom pomoću svetlosnih reflektora;

- b) Veze »Z-Z« (veze između vazduhoplovnih jedinica) održavane su po postojećim kanalima veze, između štabova i jedinica NOVJ.

Iskustva stečena već u 1942. godini (kasnije naravno obogaćivana) i danas se mogu primeniti u okviru koncepcije ONO iako naše OS raspolazu najsavremenijim sredstvima za vezu i navigaciju. Slično organizovanje veze bilo je i u drugim krajevima naše zemlje - u Hrvatskoj, Crnoj Gori i Srbiji.

Vrhovni štab NOV i POJ, na čelu sa drugom Titom, pravovremeno je ocenio mogućnost i značaj stvaranja i upotrebu Partizanske avijacije sa svim njenim službama, pa je izvršio mnoge organizacijsko-administrativne mere radi formiranja vazduhoplovnih jedinica.

Pozivu VŠ NOV i POJ avijatičarima bivše jugoslovenske vojske da se opredele za NOV i POJ, odazvali su se i radio-telegrafisti, radio-mehaničari i drugi.

Formiranjem Odeljenja za vojno vazduhoplovstvo i pojavom sve većeg broja naših aviona na slobodnoj teritoriji narasle su potrebe za vezom.

Pored ovog poziva, VŠ NOV i POJ preduzeo je i druge mere za prikupljanje vazduhoplovnog materijala, kao i sredstva veze koja mogu da posluže za organizovanje i uspostavljanje vazduhoplovnih veza.

Nakon kratkog vremena GŠ NOV i PO Hrvatske i štab 5. korpusa NOVJ izveštavaju VŠ NOV i POJ o tome šta u odnosu na vazduhoplovstvo imaju i šta su od ljudi uputili u Livno.

Oktobra 1943. VŠ NOV i POJ naredio je 8. korpusu NOVJ da stupi u vezu sa 1. vb, da je prihvati na vezu i snabdevanje, pa je štab korpusa organizovao telefonsku vezu sa njom. Ovo je, verovatno, bila prva vazduhoplovna žična veza »Z-Z«.

Aerodromska četa u Glamoču, pored ostalog, imala je zadatak da »osigurava vezu, komunikaciju i prevozna sredstva« i da »stoji u vezi sa Vrhovnim štabom, štabom baze, Komandom mesta Glamoča bilo telefonom, radio-vezom ili kuririma«.4*

Pored ovih, daju se i drugi predlozi, a kao najznačajniji je »Referat o uspostavljanju meteorološke službe Vazduhoplovstva i Mornarice NOV i POJ«. U tom referatu se kaže da: »Meteorološke posmatračke stanice moraju imati što bolju, bržu i sigurniju direktnu ili indirektnu telefonsku, telegrafsku ili radiografsku vezu sa predviđenim glavnim aerodromom«, a zatim se iznosi ideja i šema organizacije meteorološke službe i njenih veza, kao i način kriptozastite meteo-podataka pomoću sopstvenog meteorološkog ključa.

S obzirom na brzi rast vazduhoplovstva i sve veće i složenije zadatke, načelnik Odeljenja za vojno vazduhoplovstvo pri VŠ NOV i POJ predlaže načelniku VŠ NOV i POJ da se u sastavu Odeljenja oforme odseci, između kojih i aerodromski odsek, koji bi uređivao i starao se o letelištima, organizovao meteorološku službu i službu veze, i dr.

U okviru službe veze, aerodromski odsek bi organizovao: vezu između aerodroma i VŠ; veze na aerodromima, kao i sa susednim jedinicama; veze sa vazduhoplovima, i izrađivao ključeve, kodekse i šifre za vezu.

Kasnije, kada se naše letачke jedinice osposobe za borbenu upotrebu, trebalo je formirati OPERATIVNI ODSEK, a kada naše letачke jedinice dobiju svoje baze na našoj teritoriji - formiraće se i TEHNIČKI ODSEK, koji bi se starao o tehničkom snabdevanju, održavanju i remontu vazduhoplovnotehničkih sredstava.

Dakle, Vazduhoplovstvo NOVJ dobija sve jasnije konture, vazduhoplovna veza sve složenije zadatke i veću raznovrsnost u sredstvima i namećni. Između ostalog, formira se Eskadrila za vezu VŠ NOVJ na Visu. Iz dokumenta koji je, u stvari, uput za tu eskadrilu vidi se da je to bila jaka jedinica, u stanju da izvršava složene zadatke.

Međutim, ni u jednom od navedenih dokumenata ne pominje se neka vazduhoplovna jedinica ili organ veze.

Jedinice i organi veze, međutim, nastaće kasnije i pominju se u dokumentima iz 1944. godine.

VEZA U 1. I 2. ESKADRILI NOVJ I JEDINICAMA GRUPE VAZDUHOPLOVNIH DIVIZIJA

Kada je Vazduhoplovstvo NOVJ naraslo brojčano i organizacijski, preduzimaju se mere za njegovo obezbeđenje vezom. To se zapaža naročito prilikom izvršavanja ratnih zadataka od strane pilota 1. i 2. eskadrile

4) Ibid, dok. 2.

NOVJ, odnosno vazduhoplovnih jedinica Grupe vazduhoplovnih divizija i drugih u završnim operacijama naše armije za oslobođenje zemlje.

U formacijskim sastavima 1. i 2. eskadrile NOVJ postojale su tzv. Sekcije za vezu (jačine voda). Ljudstvo u tim sekcijama bilo je naše, dok su sredstva za vezu bila saveznička.

Iz dokumenta »Sastav ljudstva i materijala sekcija za vezu 1. i 2. lovačke eskadrile NOVJ krajem 1944. godine«^{5*} vidi se brojno stanje ljudstva, materijalo obezbeđenje ovih sekcija i osposobljenost vezista za obavljanje svojih dužnosti. Ističe se da je ljudstvo osposobljeno za rad na sredstvima i da poznaje engleska saobraćajna pravila.

Ove su sekcije bile, u stvari, prve regularne vazduhoplovne jedinice veze NOVJ opremljene radio-uređajima za vezu »Z-Z« i »Z-V« i uređajima za radio-navigaciju. Međutim, one nisu korišćene, jer je veze za našu 1. i 2. eskadrilu NOVJ obezbeđivalo ljudstvo RAF u okviru obezbeđenja i ostalih eskadrila 281. vinga BAF. Zbog toga sekcije nisu sticale iskustva u radu koje im je bilo neophodno, jer su ih očekivali složeni zadaci.

Tek po prebaziranju ovih eskadrila u Italiju a zatim na Vis, kada sadejstvu sa 8. korpusom NOVJ, sekcije otpočinju rad. Organizacija sadejstva i veza »Z-V« na bojištu regulisana je Pravilnikom, koji je sačinjen 14. februara 1945. godine u štabu 1. lovačke eskadrile NOVJ.⁶⁾ Pravilnik je regulisao vezu pilota u vazduhu sa oficirima za navođenje na zemlji. Saobraćaj je obavljan preko radio-uređaja telefonijom. Za ovu svrhu 1. eskadrila NOVJ uputila je 8. korpusu NOVJ »radio-telefonistu« i jednu »radio-telefonsku stanicu«. Ovo je bio prvi dokument u NOV i POJ, u kome se reguliše rad vazduhoplovnog oficira za vezu i vazduhoplovnog oficira za navođenje avijacije.

U drugoj polovini 1944. glavni štabovi NOV i PO naređuju pokrajinama da formiraju aerodromska odeljenja pri štabovima korpusa i divizija i komandama aerodroma. Aerodromska odeljenja imaju, između ostalog, i zadatak da uspostave i održavaju vazduhoplovne veze.

Osmog septembra 1944. godine, VŠ NOV i POJ naređuje da se pri GŠ NOV i PO svih pokrajina postave vazduhoplovni referenti, koji će rešavati sva vazduhoplovna pitanja, pa i pitanja veze.

Radi organizovanja sadejstva sa savezničkim jedinicama, krajem septembra 1944. godine, pri GŠ NOV i PO Srbije formira se Vazduhoplovno odeljenje, a vrhovni komandant NOV i POJ drug Tito, Naredbom od 29. 10. 1944. godine naređuje da se formira Štab vazduhoplovstva NOVJ. U okviru Štaba vazduhoplovstva formirano je Odeljenje za vezu, koje ima vod veze.

U periodu oktobar 1944 - maj 1945. godine organi i jedinice veze Vazduhoplovstva NOVJ imaju efikasnu strukturu.

Popuna organa i jedinica vršena je vezistima iz jedinica NOVJ, vezistima koji su se za to osposobljavali na kursevima (pri Štabu Vazduhoplovstva NOVJ, Vazduhoplovnoj školi specijalista u Novom Sadu i jedinicama 11. i 42. vazduhoplovne divizije i 9. VOB) i sa izvesnim brojem vezista koji su se priključili NOVJ po povratku iz zarobljeništva.

Materijalna sredstva veze bila su različitog porekla: u 1. i 2. lovačkoj eskadrili - engleska: u 11. i 42. diviziji i 9. VOB - sovjetska, i u vodu za

⁵⁾ Ibid, dok. 34-40; 57. i 106.

⁶⁾ Ibid, dok. 259.

vezu Štaba Vazduhoplovstva NOVJ i na aerodromima - trofejna (zarobljena od neprijatelja) i ona koja su kao pomoć dobijena od saveznika.

Zbog toga je u vazduhoplovnoj vezi vladalo veliko šarenilo i u ljudstvu i u materijalu, što je stvaralo teškoće u organizovanju i održavanju veza. Samo entuzijazmom boraca i starešina NOVJ savladane su brojne teškoće i uspešno izvršeni svi zadaci. Operacije jedinica JA na Sremskom frontu i završne operacije za oslobodenje naše zemlje obezbeđeni su i vezom.

ODELJENJE VEZE ŠTABA VAZDUHOPLOVSTVA NOVJ (JA)

Naredbom Vrhovnog štaba NOVJ o formiranju Štaba vazduhoplovstva NOVJ, za načelnika Odeljenja veze postavljen je potpukovnik Eduard Pikel. Ovaj Štab, 12. novembra 1944. godine, izdaje Naredbu o formiranju i nadležnostima njegovih odeljenja i službi. U delu naredbe koji se odnosi na Odeljenje za vezu kaže se.

»Odmah pristupiti uspostavljanju i održavanju bežične i žične veze vazduhoplovstva. Voditi evidenciju stručnog osoblja za vezu, u sporazumu sa nastavnim odeljenjem, starati se o školovanju ovog i činiti predloge za raspored osoblja za službu veze. Činiti predloge za organizaciju službe veze i starati se za održavanje tajnosti ove službe. Činiti predloge za nabavku potrebnog materijala za službu veze i opremu za stanice.

Kao najhitniji zadaci postavljaju se: organizovanje službe veze i uspostavljanje stanice za operativnu, aerodromsku i meteorološku mrežu. Aerodromske stanice postavice se prema planu na svim glavnim aerodromima. Goniometarske stanice treba postaviti na svim centralnim aerodromima naših federativnih država⁷⁾ gde će se, takođe, predvideti instalacija za sletanje bez spoljne vidljivosti.

Odmah izraditi plan za detektorsku mrežu vazduhoplovne službe obaveštavanja«.

U naredbi se dalje kaže: »S obzirom da se naše vazduhoplovstvo sada obnavlja na ruševinama koje je neprijatelj manje-više svugde u našoj zemlji ostavio, svi organi Štaba vazduhoplovstva moraju uložiti sve svoje snage da bi se naše vazduhoplovstvo što pre moglo postaviti na solidne osnove. Načelnici odeljenja moraju uložiti puno samoinicijative za rešavanje svih raznovrsnih problema koji će se pojavljivati, a od potčinjenog im osoblja tražiće do krajnjih mera zalaganje kako bi se služba u radu i na vreme mogla otpravljati.«⁸⁾

Iz ovoga se vidi da su pred Odeljenje za vezu postavljeni vrlo složeni i precizni zadaci za uspostavljanje, održavanje i eksploataciju sistema veza u vazduhoplovstvu. Ubrzo je odeljenje popunjeno sa 5 oficira.

Na osnovu uvida u dokumentaciju, može se reći da su zadaci i problemi rešavani sledećim redom:

1. - Formiran je vod veze, koji je do kraja 1944. godine imao 2 oficira i 24 podoficira i vojnika. Op služivao je centar veze, koji se sastojao iz žič-

⁷⁾ Treba da piše »federalnih jedinica«, jer se misli na teritorije sadašnjih socijalističkih republika SFRJ.

⁸⁾ Zbornik dokumenata, tom X, knj. 1, dok 138.

nog centra u zgradi komande, prijemnog radio-centra na aerodromu Zemun i predajnog radio-centra na Bežanijskoj kosi.

Iz centra veze održavane su sledeće veze:

Radio-veze u: operativnoj radio-mreži (komandovanje potč. jedin.), aerodromskoj radio-mreži (pozadinske veze), saobraćajnoj radio-mreži (obebeđenje letenja), meteorološkoj radio-mreži (meteo - obebeđenje), radio-mreži sadejstva (sa GŠ NOV Srbije, Hrvatske i Slovenije, sa nekim štabovima korpusa i sa Mornaricom).

Žične veze: sa najvažnijim potčinjenim komandama i jedinicama (oper. štab GVD, 11. i 42. divizijom i 9. VOB), i to: telefonske, telegrafске, teleprinterske.

2. - Organizovana je vazduhoplovna radio-navigacija na osnovnim aerodromima.

3. - Organizovani su kursevi za obuku vezista Štaba vazduhoplovstva u 11. i 42. diviziji i 9. VOB i to za: telefoniste, radio-telegrafiste, teleprinteriste, goniometriste.

4. - Izrada nastavnog plana i programa za školovanje vezista - podoficira u Školi za vazduhoplovne specijaliste u Novom Sadu (krajem 1945. ova škola prešla je u Kraljevo, a odatle u Sarajevo, pa u aprilu 1947. opet u Kraljevo).

5. - Formiranje Glavne radio i TT radionice na aerodromu Zemun, za opravku sredstava veze.

6. - Planiranje nabavke i popune sredstvima veze koja nedostaju.

7. - Planiranje obnavljanja i izgradnje raznih objekata veze na aerodromima.

Dobrim planiranjem i organizovanjem, upornim radom i učenjem Odeljenje veze u Štabu Vazduhoplovstva NOVJ (JA), kao i svi organi i jedinice veze uspešno su savladali početne teškoće i obebedili veze za brz, efikasan i svestrani razvoj RV.

Izvršavajući tekuće i pripremajući se za buduće zadatke, može se reći da je veza već u 1945. godini izrasla u borbeni rod ratnog vazduhoplovstva.

*Kontrola letenja*¹¹

Potpukovnik Nenad Velimir

U narodnooslobodilačkom ratu kontrola letenja,²¹ koja je namenjena za vođenje vazduhoplova po manevarskim površinama na zemlji (platforme, staze za voženje, razvodne staze, poletno-sletne staze, itd.) i u vazduhu - nije imala sve i stalne komponente neophodne za funkcionisanje. To je i razumljivo s obzirom na složene uslove u kojima su živele i borbene dejstvovala letачke jedinice.

Upravo bih rekao nešto o kadrovskim i stručno-materijalnim teškoćama koje su uticale na rad kontrole letenja u NOR-u.

Osnovni uslov za sigurno vođenje vazduhoplova bilo po instrumentima (IFR) bilo vizuelno (VFR) sa vidljivošću zemlje, orijentira, obale, itd. je, pored neophodnih uređaja na vazduhoplovu i na zemlji (radio-kompas, radio-farovi, VOR, goniometri, radari itd.), i sigurna veza između vazduhoplova i kontrole letenja.

Osnovni zadaci kontrole letenja su da:

- spreči sudare vazduhoplova na zemlji, vazduhoplova sa preprekama na manevarskim površinama na zemlji i vazduhoplova u letu;
- pruži podatke, savete, obaveštenja itd. posadama vazduhoplova u cilju bezbednog kretanja po aerodromu i u vazduhu;
- kontroliše izvršenje leta po zadatim elementima leta (kurs, visina itd.) i blagovremeno obavesti posade vazduhoplova o korekciji leta, odnosno pojedinih elemenata leta, o saobraćaju u datom momentu, meteorološkoj situaciji itd.

OBELEŽA VAN JE LETELIŠTA

Potreba za stvaranjem službe kontrole letenja u NOR-u javila se uporedo sa stvaranjem Partizanske avijacije, tj. posle preleta prvih pilota Kluzca i Čajavca, sa aerodroma Zalužani na aerodrom Urije kod Prijedora. Trebalo je, dakle, da se partizanskim avionima pruži pomoć prilikom sletanja, a naročito noću. Zbog toga prišlo se uređenju letelišta i njihovom obeležavanju određenim znacima.

Početkom septembra 1943. godine, Odeljenje za vojno vazduhoplovstvo pri Vrhovnom štabu, donelo je prvi predlog koji, na neki način,

¹¹ Preuzeto iz knjige: »Jugoslovensko ratno vazduhoplovstvo u narodnooslobodilačkom ratu«, VIZ, 1981, str. 281 - 284.

^{2*} U saopštenju se, većim delom, analizira organizacija i rad službe kontrole letenja u obezbeđivanju Partizanske avijacije, kao i aerodroma i pomoćnih letelišta za prihvatanje materijala i aviona.

reguliše rad na aerodromu. Radilo se u dopuni dokumenta »Predlog uputa za noćno letenje« pomoću svetlosnih znakova. Dakle, već tada Partizanska avijacija koristi signalna sredstva pri poletanju i sletanju aviona. To je, u stvari, paljenje vatri - koje su obeležavale slovo »T«. U ovom dokumentu opisuje se i korišćenje avionskog reflektora, obeležavanje komandnog mesta itd.

U izveštaju Glavnog štaba NOV i PO Hrvatske od 24. oktobra 1943. godine, upućenog Vrhovnom štabu iznosi se da na aerodromu Udbina postoji kompletan uređaj za osvetljavanje aerodroma za noćno letenje; zatim da na Kravskom polju, mogu da sleću teški bombarderi, dok lakši bombarderi mogu da sleću na više mesta na Kravskom polju, na Bijelom polju kod Korenice, na Gackom polju kod Otočca.

Očito je da je na ovim aerodromima, koje su koristile naša ili saveznička avijacija, funkcionisala služba kontrole letenja ili bar deo njenih poslova (obeležavanje letelišta znacima i signalima, regulisanje poletanja i sletanja i održavanje veze - najčešće telegrafijom).

Uporedo sa povećanjem broja vazduhoplova i aerodroma za eksploataciju, povećavala se i potreba za stvaranjem i obučavanjem kadrova za kontrolu letenja. U završnim operacijama aerodromi su imali na oslobođenoj teritoriji formirane kontrole letenja (naravno, prema tadašnjim uslovima) sa odgovarajućim sredstvima, pa i radio-uređajima. Istina da je radio-veza bila teško ostvarljiva na većim daljinama sa vazduhoplovima (najviše se koristila telegrafijska), ali je ona bila sigurna u aerodromskoj zoni - obezbeđivala je sigurno vođenje vazduhoplova pri sletanju i u poletanju.

Prve kontrole letenja nisu bile kompletne, ali je činjenica da je ljudstvo koje je radilo (obeležavanje letelišta, signalizacija, evidencija naleta, veza itd.), obavljalo poslove iz domena službe kontrole letenja. To ilustruje i podatak iz Naredenja Glavnog štaba NOV i PO Srbije, od 5. septembra 1944. godine, upućenog potčinjenim štabovima da formiraju aerodromska odeljenja i komande aerodroma:

- *»da bi se prijem materijala i prihvatanje naših i savezničkih aviona mogao vršiti pravilno, odmah će se pristupiti formiranju aerodromskih odeljenja i komandi aerodroma:*

- *za obavljanje poslova oko organizacije prijema materijala itd..., odmah će se organizovati aerodromska odeljenja od najnužnijeg broja ljudi. Za komandira odeljenja odrediti najpogodnija lica, prvenstveno od onih koji su služili u vazduhoplovstvu... «*

Iz ovoga se može zaključiti da su ova odeljenja, u stvari, buduća kontrola letenja. U tom naređenju se preciziraju zadaci ovih odeljenja:

»... Komandir aerodromskog odeljenja vršiće izbor mesta za prijem materijala i morzeovim znacima održavaće signalnu vezu sa avionima. Sa ljudstvom aerodromskog odeljenja postavljaće i paliti signalne vatre... «³⁾

U istom naređenju kaže se da će se na već uređenim letelištima odrediti komanda aerodroma koja će obavljati poslove aerodromske službe i vršiti prihvatanje aviona. Ove komande određivaće se povremeno, prema potrebi, i biće neposredni organi Vazduhoplovnog odeljenja glavnog štaba, odnosno štabova korpusa.

Komanda aerodroma, odgovorna za celokupan rad i bezbednost na aerodromu imala je između ostalog sledeće zadatke:

³⁾ Naredenje Glavnog štaba NOV i PO Srbije o formiranju aerodromskih odeljenja i komandi aerodroma, Zbornik VII, tom X knj. 1, dok. 64.

- da se stara da se na letelištu blagovremeno postave signalne vatre za noćno sletanje aviona, kao i signalni znaci;
- da rukovodi signalizacijom za sletanje aviona i t.d...

Iz ovoga se može zaključiti da smo u septembru 1944. godine imali organizovanu službu kontrole letenja u sastavu komande aerodroma. Aerodromska odeljenja su ubrzo prerasla u čete, koje su bile sastavni deo vazduhoplovne baze.

Prva aerodromska četa formirana je mnogo ranije na aerodromu Suhopolje (Glamoč). Ona se brinula o letelištu, o njegovom obeležavanju i označavanju, osiguravala ga za vreme poletanja i sletanja vazduhoplova, održavala vezu, komunikacije i koristila prevozna sredstva, prihvatala vazduhoplove i materijal, organizovala meteorološku službu itd.

U Naređenju štaba 2. korpusa NOVJ, upućenom Štabu 4. proleterske brigade, rečeno je da treba obeležiti i pripremiti aerodrom Berane, za sletanje transportnih aviona iz sastava 334. vinga BAF, koji su bazirali na aerodromima u južnoj Italiji i prenosili vojnu opremu za NOVJ (u povratku ranjenike). Svetlosna linija i slovo »T« sačinjeni su od signalnih vatri, a signalna svetla (morzeovim znacima) davali su saveznički avioni avionskim reflektorom na koje je trebalo odgovoriti sa zemlje radi legitimisanja. Znaci su unapred bili dogovoreni a menjali su se u određene dane i bili strogo poverljivi.

U privremenom Uputstvu glavnog štaba NOV i PO Hrvatske, od 18. avgusta 1944. godine, o organizaciji i formaciji vazduhoplovnih baza detaljno su opisani postupci oko: izbora terena za letelište, veličine i oblika letelišta, prilaza, oznaka za obeležavanje danju i noću, označavanja kontrolnog mesta, mesta za parkiranje aviona, itd.

U ovom dokumentu govori se o vođenju aviona na zemlji: noću - pomoću električnih svetiljki, (verovatno baterijske ili akumulatorske lampe), a danju - pomoću zastavica. Operatori se nazivaju aerodromski vodioci. Vođenje vazduhoplova za vreme leta (let po školskom krugu, sletanje i si.) vrši se sa komandnog mesta zelenim i crvenim svetlima ili raketama. Dakle, vođenje vazduhoplova vrši naročito uvežbano i osposobljeno aerodromsko osoblje. Ovo je začetak prve kontrole letenja, koja je u to vreme nazvana signalna sekcija.

Signalna sekcija bila je namenjena za prijem, vođenje, parkiranje i odašiljanje aviona pomoću signalnih uređaja ili radiofona (radio-telefon) i postavljenih telefonskih linija. U sastavu sekcije bili su: šef sekcije - signalist podoficir, 2-3 signalista, 2-3 aerodromska vodioca, 1-3 telefoniste - radiotelegrafiste.

Posebno je postojala sekcija aerodromske staze, čiji su zadaci bili: kontrola ispravnosti aerodromske staze; obeležavanje aerodromske staze danju (tzv. kutnim platnima, žutim zastavicama, označavanje pravca sletanja platnenim slovom »T«); označavanje opasnih mesta (crvenim zastavicama); označavanje staze noću (belim i crvenim svetlima). Sastav ove sekcije činili su: šef sekcije, podoficir i 10-15 drugova. (Kada se govori o aerodromskoj stazi i njenom načinu obeležavanja verovatno se misli na poletno-sletnu stazu).

Premda je ovo uputstvo bilo privremenog karaktera, mnogi elementi su (obeležavanje letišta, signalizacija danju i noću, naročito pri otkazu radio-veze) zadržani i danas, razume se u nešto drugačijem vidu.

REGULISANJE VAZDUŠNOG SAOBRAĆAJA

S obzirom da su Prva i Druga eskadrila NOVJ bile u organizacijskom sastavu 281. vinga BAF-a, kontrola letenja uspostavljena je od strane saveznika na svim aerodromima na kojima su bazirale naše dve eskadrole, kao i ostali skvadroni koji su pripadali ovom vingu. Na istraživačima je da, kada se pronađe dokumentacija koja tretira ovu problematiku, analiziraju osobenosti rada ove kontrole letenja.

Isti zadatak očekuje i one istraživače koji budu detaljnije proučavali kontrolu letenja aerodroma na kojima su bazirale jedinice sovjetske vazd. »Grupe Vitruk«, odnosno naše Grupe vazduhoplovnih divizija.

Interesantne su mere Štaba vazduhoplovstva JA na regulisanju vazdušnog saobraćaja. U to vreme bilo je normalno da ove poslove preuzme na sebe Odeljenje za vazdušni saobraćaj pri Štabu vazduhoplovstva JA.

U Naredbi pov. br. 1. Štaba vazduhoplovstva NOVJ⁴¹ ističe se da se Odeljenje za vazdušni saobraćaj:

»Stara o celokupnom vazdušnom saobraćaju u zemlji, kao i o vazdušnim vezama sa inostranstvom. Vodi računa o prebacivanju ljudstva i materijala vazdušnim putem iz inostranstva u zemlju i obratno, kao i dotur ovog pojedinim našim jedinicama. Sporazumno sa savezničkim misijama i Odeljenjem za vezu izrađuje kodeks signalnih vatri i morzeovih znakova, za vezu aviona sa mestima gde se baca materijal ili spuštaju naši i saveznički avioni«.

U izveštajima koji su usledili posle ove naredbe se ističe da je do kraja rata Odeljenje za vazdušni saobraćaj obavljalo zadatke iz delokruga svoga rada.

Međutim, u jednom drugom dokumentu u kome se govori o formiranju transportne grupe spominju se i dva lica, koja se raspoređuju »za kontrolu letenja«^{5*} (verovatno na aerodromu Zemun), što ukazuje da su činjani naponi i za organizovanje kontrole letenja.

Vredno je spomenuti i mere Generalštaba Jugoslovenske armije koje upozoravaju štabove da se pridržavaju »Uputa za prihvatanje aviona za vezu kod štabova armije«. U ovom uputu⁶ koji je izradilo Operativno odeljenje Štaba vazduhoplovstva NOVJ, spominju se sledeći elementi: teren za sletanje i poletanje aviona za vezu, obeležavanje terena, obeležavanje pravca poletanja i sletanja, osoblje za prihvatanje aviona, obeležavanje letelišta, postupak oko prihvatanja aviona, kao i kamuflažu aviona.

Uput je, kao što se vidi, tretirao delatnost kontrole letenja, koja je, posle završetka rata, poprimala savremenu organizaciju i metod rada.

^{4*} Zbornik dokumenata NOR, tom X, knj. 1, dok. 138.

^{5*} Zbornik dokumenata NOR, tom X, knj. 2, dok. 8.

^{6*} Ibid, dok. 9.

Meteorološka služba u NOR-u

Potpukovnik Ilija Andovski

Vojna meteorološka služba stvarana je uporedo sa razvojem partizanske avijacije i mornarice.

Za uspešna dejstva savezničke avijacije na Balkanu bili su neophodni meteorološki podaci sa naše teritorije. Zahtevi za meteorološkim podacima dostavljani su preko vojnih misija, ali zbog nepostojanja meteoroloških organa u to vreme, prve meteorološke informacije za potrebe savezničke avijacije sastavljali su i dostavljali radio-telegrafisti u Vrhovnom i glavnim štabovima. Oni su meteorološke podatke o stvarnom stanju vremena davali obično otvorenim tekstom, neposredno korisnicima ili preko članova vojnih misija ili ugovorenom šifrom. Međutim, to nije bilo ni izdaleka dovoljno za neko sigurnije meteorološko obezbeđenje borbene avijacije.

Proširivanje slobodne teritorije, kao i uređenje terena za sletanje i polatanje aviona tokom 1943. godine, zahtevalo je i obezbeđenje potrebnih meteoroloških podataka. Ova potreba je postajala sve izrazitija sa porastom broja letova sa naše ili preko naše teritorije. Često su avioni morali da se vrate u svoje baze, jer su meteorološki uslovi na liniji leta ili u mestu sletanja bili nepovoljni.

U periodu postojanja partizanske avijacije, od njenog formiranja pa do sredine 1943. godine, odnosno do formiranja Prve vazduhoplovne baze, nije se moglo govoriti o stvaranju i razvoju meteorološke službe. Ali, posle donošenja odluke Vrhovnog komandanta, druga Tita, o formiranju Prve vazduhoplovne baze kao jezgra našeg novog ratnog vazduhoplovstva, uslovi za organizaciju meteorološke službe postali su znatno povoljniji. Prva meteorološka stanica formirana je na ostrvu Vis, 29. aprila 1944. godine.

Sa formiranjem Vazduhoplovnog odeljenja, septembra 1943. godine, u Vrhovnom štabu NOV i POJ formiran je kao njegov organ METEOROLOŠKI ODSEK samo sa jednim meteorologom, koji je svojim radom doprineo da se izvrše potrebne pripreme za organizaciju meteorološke službe i školovanje meteorološkog kadra.

Posle formiranja Prve vazduhoplovne baze, 10. oktobra 1943. godine u Livnu, javljaju se krajem novembra i dva meteorologa. Već 13. decembra 1943. godine, podnosi se Komandi Prve vazduhoplovne baze »Predlog o organizaciji meteorološke službe Vazduhoplovstva i Mornarice NOV i POJ«, koji obuhvata:

- organizaciju meteorološke službe;
- postavljanje meteoroloških osmatračkih stanica;
- prikupljanje meteoroloških izveštaja;

■> Preuzelo iz knjige: »Čuvari našeg neba«. Zemun, 1977, str. 172 - 174.

- meteorološke ključeve;
- obim rada meteoroloških stanica i sastav instrumenata;
- stručnu obuku ljudstva;
- obradu meteoroloških podataka.

Pošto je razmotrila predlog, Komanda Prve vazduhoplovne baze dostavila ga je Vrhovnom štabu na odobrenje.

Ovo je prvi pokušaj da se dostavi predlog za organizaciju meteorološke službe u Vazduhoplovstvu i Mornarici NOV i POJ.

Na žalost, ovaj predlog je bio neizvodljiv, jer nije bilo ni najosnovnijih elemenata za njegovo ostvarivanje.

U to vreme se već predviđaju dužnosti meteoroloških organa za meteorološko obezbeđenje. Tako u Uputstvu »Dužnosti aerodromske čete Glamoč«, koja je sastavni deo Vazduhoplovne baze, između ostalog, stoji:

»2. Organizuje meteorološku službu, stupa u vezu sa Vrhovnim štabom i meteorološkim organima ostalih štabova. Obaveštava o meteorološkom stanju vazduhoplovnu bazu u inostranstvu bilo sopstvenim sredstvima ili preko V.Š.

3. Izvodi obuku stručnjaka i letачkog osoblja i meteorološku obuku«.

Prema predlogu formacije Vazduhoplovne baze, u okviru Štaba baze predviđen je meteorološki referent.

Početkom marta 1944. godine, sa aerodroma pri GŠ NOV i PO Hrvatske dostavljeni su Savezničkoj misiji pri ovom štabu meteorološki podaci, koje je osmatrao, uz obavljanje drugih dužnosti, meteorolog Đuro Lovaš.

Ovaj period karakteriše se naporima za organizaciju meteorološke službe, ali zbog nedostatka stručnih kadrova i instrumenata, nisu postojale objektivne mogućnosti za formiranje meteoroloških stanica.

FORMIRANJE PRVIH METEOROLOŠKIH STANICA

Vrhovni štab NOV i POJ činio je velike napore da se što pre organizuje meteorološka služba. Čim se ukazala prva mogućnost, otpočelo se sa formiranjem meteoroloških stanica.

Tako je, po naređenju Vrhovnog štaba NOV i POJ, 19. aprila 1944. godine uspostavljena na otoku Visu Prva meteorološka stanica koja je radila za potrebe Mornarice NOVJ i Britanskog vazduhoplovstva.

Za proširivanje mreže meteoroloških stanica nedostajao je meteorološki kadar. Zato je, početkom maja 1944. godine, pri Vrhovnom štabu NOV i POJ u Drvaru održan prvi meteorološki osmatrački kurs, koji je trajao osam dana. Rukovodilac kursa bio je kapetan Antun Zgur, a slušaoci Veljko Tabain, Vene Tocilj i Kos.

Uskoro zatim, u maju 1944. godine, organizovane su još tri meteorološke stanice, i to: jedna pri Vrhovnom štabu i dve na pomoćnim aerodromima Glamoč i Medeno Polje kod Bosanskog Petrovca, kombinovane sa sredstvima za navođenje.

Sredstvima veze rukovodili su podoficiri Sovjetske vojne misije, dok su radio-stanicama prikupljani meteorološki podaci od Saveznika. Pri nekim korpusima takođe su formirane meteorološke stanice, koje su vizuelno osmatrale i davale telefonom meteorološke podatke po skraćenom meteoro-

loškom ključu. U Vrhovnom štabu meteorološke podatke prikupljao je centar veze VŠ, kojim je rukovodio Dragičević. S obzirom da su saveznički avioni većinom bacali materijal noću, kao glavno sredstvo veze korišćena je vatra, pomoću koje su ugovorenim signalima davani podaci o visini oblaka i pravcu i jačini vetra.

U predlogu pukovnika Zdenka Ulepića načelniku VŠ, pored ostalog, predviđene su i dužnosti meteorološkog odseka Vazduhoplovnog odeljenja, u kojem, između ostalog, stoji kao zadatak: organizacija meteorološke službe na oslobođenoj teritoriji. Prema tom predlogu, meteorološki odsek trebalo je da obezbedi:

- postavljanje meteoroloških sekcija i stanica na oslobođenoj teritoriji i njihovo snabdevanje meteorološkim instrumentima i priborom;
- prikupljanje, korišćenje i dostavljanje meteoroloških podataka zainteresovanim;
- obučavanje, raspoređivanje i evidenciju stručnog meteorološkog kadra po sekcijama i stanicama;
- održavanje veze sa savezničkim meteorološkim ustanovama.

U Kazerti, juna 1944. godine, posle razgovora maršala Tita sa generalom Vilsonom, savezničkim komandantom za Sredozemlje, razrađen je program saradnje NOVJ i BAF (BALKAN AIR FORCE). U programu, između ostalog, stoji:

»METEOROLOŠKA SLUŽBA. Za uspešan rad avijacije je, svakako, potrebno organizovati najnužniju meteorološku službu. NO VJ je u mogućnosti da odmah uspostavi 10 meteoroloških stanica sa svojim osobljem. Za sada raspolaže instrumentima za sedam stanica, a ostatak je u toku isporuke.

U pogledu organizacije meteorološka služba NO VJ je u stalnom kontaktu sa predstavnikom meteorološke službe RAF (ROYAL AIR FORCE) kapetanom Darlow-om«.

Posle desanta na Drvar deo Vrhovnog štaba prešao je na Vis, a meteorolog vazduhoplovnog odeljenja Milivoje Muškić, sa aerodroma Tičevo prebačen je avionom za Bari - Italija, radi organizovanja meteorološkog kursa. Kurs je održan u julu i avgustu 1944. godine, a pohađalo ga je 27 slušalaca - omladinaca koje je odabrala naša Komanda mesta u Bariju. Svi omladinci su ovaj kurs završili sa odličnim i vrlo dobrim uspehom, a zatim su raspoređeni u operativne jedinice, pomoćne aerodrome i komande područja za formiranje meteoroloških stanica.

Istovremeno sa održavanjem kursa u Bariju, Komanda VIII korpusa organizovala je dvomesečni meteorološki kurs u s. Tičevo, koji je pohađalo 15 slušalaca. Rukovodilac i nastavnik na kursu bio je Veljko Tabain. Nastavu su izvodili i članovi Sovjetske vojne misije. Nastava se izvodila u borbenim uslovima, pa su slušaoci povremeno upućivani na izvršenje borbenih zadataka. Posle završetka kursa slušaoci su raspoređeni u 9, 19, 20.

i 26. diviziju sa zadatkom da u ovim komandama organizuju meteorološke stanice. Početkom septembra otpočela su meteorološka osmatranja, podaci su šifrovano dostavljeni centru korpusa. Prilikom upućivanja osmatrača na dužnosti u divizije data su im štampana uputstva koja je izradio VIII korpus, i.

U meteorološkim školama u Africi školovano je sedam meteorologa za potrebe meteorološkog obezbeđenja eskadrila na frontu. Školovanje ovih meteorologa završeno je septembra 1944. godine. Posle završetka kur-

sa trojica su raspoređeni u 352. skvadron, a četvorica su upućena na o. Vis. Podatke sa meteorološke stanice Vis slali su preko Sovjetske vojne misije.

Sredinom septembra 1944. godine Vrhovni štab NOV i POJ upućuje 15 meteorologa i 5 kompleta meteoroloških instrumenata za formiranje pokretnih meteoroloških stanica pri glavnim štabovima NOV i PO Slovenije, Hrvatske, Srbije i kod štabova II i V korpusa. Ove stanice su privremeno dodeljene kod dotičnih štabova, a u stručnom pogledu bile su potčinjene Meteorološkom odseku Vazduhoplovnog odeljenja Vrhovnog štaba.

Na ovim stanicama vršena su osmatranja od 8 do 23 časova svakog sata, a izveštaji su sastavljeni po međunarodnom meteorološkom ključu od pet grupa i dostavljeni:

- Sovjetskoj vojnoj misiji u 14, 16, 18. i 20 časova;
- Engleskoj vojnoj misiji po posebnom uputstvu.

Pri svakom glavnom štabu održani su kratki kursevi posle dolaska meteorologa u ove štabove.

FORMIRANJE HIDROMETEOROLOŠKE SLUŽBE JUGOSLAVIJE

Ovaj period karakteriše se naglim razvojem meteorološke službe i stvaranjem uslova za formiranje civilne Hidrometeorološke službe u Jugoslaviji.

Meteorološko odeljenje formirano je u Štabu vazduhoplovstva NOVJ 29. oktobra 1944. godine. Za načelnika odeljenja određen je potpukovnik Stanislav Perhavec.

Istovremeno, u Splitu je formiran, u okviru Hidrografskog instituta, i Meteorološki odsek za potrebe Mornarice NOVJ.

Materijalno obezbeđenje i personalni sastav Meteorološkog odeljenja obezbeđivali su kvalitetniji rad meteorološke službe nego ranije. Dužnosti Meteorološkog odeljenja, između ostalog, bile su: organizacija i rukovođenje meteorološkom službom, formiranje i održavanje meteoroloških stanica. Odeljenje je dobilo i konkretan zadatak za formiranje 20 meteoroloških stanica i organizaciju veze za prikupljanje izveštaja iz mreže meteoroloških stanica.

U kraćem razdoblju Štab vazduhoplovstva preduzeo je niz konkretnih mera za unapređenje meteorološke službe, kao što su:

- 25. novembra 1944. godine počeo je sa radom Meteorološki centar u Zemunu, kome su dostavljeni meteorološki podaci od svih meteoroloških stanica na oslobođenoj teritoriji. Prikupljene podatke meteorološki centar je dostavljao meteorološkoj službi sovjetske 17. armije i savezničkoj avijaciji, a primao je podatke sa teritorije SSSR i zemalja oslobođenih od strane jedinica Sovjetske armije;

- u novembru i decembru 1944. godine formirane su meteorološke stanice u 78, 79, 910. i 912. bataljonu aerodromske službe (BAS);

- u januaru 1945. godine formirani su meteorološki biroi u 1. i 42. vazduhoplovnoj diviziji, i Meteorološki odsek u 9. oblasnoj vazduhoplovnoj bazi;

- u martu 1945. godine formiran je Meteorološki biro u Štabu Grupe vazduhoplovnih divizija, koji je bio uključen u mrežu meteorološkog sistema Jugoslavije i Sovjetske 17. armije. Prikupljeni podaci sa stanica i izvidanja iz vazduha, slati su Štabu vazduhoplovstva NOVJ i Štabu Sovjetske 17. armije.

Za vreme operacije za oslobodenje Istre meteorološke stanice u divizijama IV armije vršile su redovna meteorološka osmatranja u mestima gde su komande divizija bile locirane, dok su za vreme boravka u Trstu, u maju i junu 1945. godine, vršena povremena osmatranja.

Krajem aprila 1945. godine radilo je, prema dosad prikupljenim podacima, na teritoriji Jugoslavije oko 55 meteoroloških stanica.

Meteorološki odsek Hidrografskog instituta organizovao je do aprila 1945. godine 18 meteoroloških stanica sa tri sabirna centra - u Splitu, Zadru i Dubrovniku.

Posle formiranja Štaba vazduhoplovstva, tokom 1944. i 1945. godine, održano je više kurseva i škola za meteorološke osmatrače i sinoptičare, čime je obezbeđen kadar za popunu meteoroloških stanica prema naraslim potrebama.

Krajem aprila 1945. godine u Štabu vazduhoplovstva održan je sastanak šefova meteoroloških službi Glavnih štabova, a u julu 1945. godine prvi sastanak predstavnika zainteresovanih organizacija za formiranje Hidrometeorološke službe.

Inženjersko obezbeđenje vazduhoplovnih jedinica "

Pukovnik Slavko Saičić

Cilj inženjerskih mera, postupaka i radovi koje su izvodile jedinice NOV i POJ i mesto stanovništva u toku NOB bio je: *prvo*, da se smanji efekat dejstva neprijateljeve avijacije pri našim diverzantskim napadima na njegove aerodrome; *drugo*, da se obezbede neophodni uslovi za prihvrt pilota koji su avionima prebegli iz neprijateljskih jedinica, prijem materijalne pomoći i evakuacija ranjenika i teških bolesnika angažovanjem savezničke avijacije i, *treće*, da se stvore neophodni uslovi za baziranje i dejstva Partizanske avijacije, koja je postepeno narastala na tlu okupirane Jugoslavije da bi, pred kraj rata, završila kao Vazduhoplovstvo NOVJ - savremeno RV naoružano avionima svih vrsta, sa razvijenim sistemom za komandovanje i sadejstvo i dobro organizovanim pozadinskim i inženjerskim jedinicama.

U ratnim planovima Jugoslovenske vojske sa šifrom »S«, »R-40« i »R-41«, ne obrađuje se posebno inženjersko obezbeđenje ratnog vazduhoplovstva. Za zadatke oko pozadinskog, inženjerskog i drugih obezbeđenja baziranja i dejstva RV angažovane su tri vazduhoplovne oblasti (Zemun, Rajlovac i Niš) sa 25 vazduhoplovnih baza, od kojih: deset I reda (Smederevska Plana, Rajlovac, Skoplje, Zagreb, Niš, Zemun, Mostar, Čačak, Banja Luka i Bosanski Brod); pet II reda (Pančevo, Kraljevo, Sjetlina, Novi Sad i Kosovska Mitrovica), i deset III reda (Kragujevac, Prijedor, Krušedol, Bijeljina, Paraćin, Priština, Nikšić, Raška, Mostar i Bosanska Gradiška). U sastavu vazduhoplovnih baza nisu postojale inženjerske jedinice za izvođenje radova na dogradnji i otklanjanju oštećenja nastalih dejstvom neprijatelja iz vazduha, niti su ostale jedinice raspolagale odgovarajućim mašinama. Izgradnja novih terena u ratu nije ni planirana, već su se sva rešenja zasnivala na već uredenim aerodromima, i to: deset stalnih sa travnom PSS, dva aerodroma u izgradnji i oko 50 pomoćnih letelišta, čija je PSS bila sposobna za poletanje i sletanje samo u suvom periodu.

Već prvi dani ratnih dejstava pokazali su da - posebno sa inženjerskog aspekta - osobenosti nemačkog »munjevitog rata« nisu ozbiljno shvaćene, iako se nemački napad očekivao svakog momenta, većina jedinica, blagovremeno aktivirana, nije preduzela ni osnovne inženjerske mere (fortifikacijska zaštita, maskiranje, ojačavanje PSS i dr.) za smanjenje efekta napada pri ovako »gustom« baziranju, kao i uticaj raskvašenosti tla. Tako, na primer, samo na aerodromu Petrovac (Skoplje) već 6. aprila 1941. godine od 36 bombardera DO-17 uništeno je 34, a trećeg dana rata, zbog

¹¹ Preuzeto iz knjige: »Jugoslovensko ratno vazduhoplovstvo u narodnooslobodilačkom ratu«, VIZ, 1981, str. 210 - 218.

raskvašenosti PSS usled kiše i snega, ni sa jednog pomoćnog letelišta nisu mogli da uzleću bombarderi, a ponegde ni lovci. U takvoj situaciji, morali su da budu spaljeni ili su nakon poboljšanja vremena uništeni od protivničke avijacije. Sve u svemu, ukupni efekti bili su poražavajući.

INŽINJERIJSKO UREĐENJE AERODROMA

Tokom narodnooslobodilačkog rata inženjerski smo uređivali postojeća i izgrađivali nova letelišta koja su, prema nameni, služili: *prvo*, za prihvatanje savezničke pomoći koja je bacana iz vazduha ili za sletanje aviona koji su u dolasku prebacivali naoružanje i sanitetski materijal a u povratku vršili sanitetsku evakuaciju; *drugo*, za baziranje savezničke avijacije i, *treće*, za baziranje sopstvene avijacije i drugih jedinica koje su vršile njihovo borbeno, vazduhoplovnotehničko i pozadinsko obezbeđenje.

Da bi se obezbedio prihvatanje pomoći u oružju, municiji i sanitetskom materijalu, koja je trebalo vazdušnim putem da stigne iz Sovjetskog Saveza, po naređenju Vrhovnog štaba NOV i POJ, uređena su dva aerodroma - Sokolac i Žabljak.

- Aerodrom Sokolac (Luburić polje) osposobljen je za poletanje i sletanje transportnih i borbenih aviona (očišćen je sneg i poravnata PSS) angažovanjem 5. bataljona, 1. proleterske brigade i mesnog stanovništva već početkom januara 1942. godine, ali obećana pomoć nije stigla. Pored toga, aerodrom je bio namenjen i za prihvatanje grupe pilota iz Zagreba, koja nije došla, jer je zbog provale pohapšena. Gubitkom Sokolca u drugoj neprijateljskoj ofanzivi (januara 1942. godine) neprijatelju je pao u ruke i aerodrom.

- Aerodrom Žabljak (Njegovuda) počeo je da se uređuje 18. decembra 1941. godine angažovanjem oko 350 boraca 2. durmitorskog odreda i 120 meštana koji su radili ručnim alatom, sankama i zaprežnom stokom. Radovi su završeni 6. marta 1942. godine. Aerodrom je bio spreman za sletanje sovjetskih transportnih aviona ili prihvatanje materijala iz vazduha. Za uređenje ovog aerodroma VŠ NOV i POJ dao je konkretne zahteve kojima se moralo udovoljiti, počev od izbora lokacije pa do završetka PSS, kao i detaljna uputstva za svetlosno obeležavanje. Važnost ovog aerodroma može se oceniti i po tome što je od 22. februara 1942. godine radovima i pripremanjem rukovodio drug Moša Pijade. Posebna pažnja bila je posvećena održavanju i maskiranju letelišta, uz neprekidno danonoćno dežuranje. Konačno, u aprilu 1942. godine SSSR je odgovorio da se zbog tehničkih teškoća obećana pomoć ne može uputiti, te je aerodrom napušten.

Polovinom 1942. godine, u Bosanskoj Krajini bila su izgrađena tri aerodroma za drugu namenu, tj. za prihvatanje aviona sa pilotima koji su na poziv KPJ bili spremni da se priključe i bore na strani partizana, i to:

- Aerodrom Medvode u Knežpolju je uređen i osposobljen kao pomoćno letelište po naređenju 2. krajiškog partizanskog odreda. Radovima je rukovodio Ivica Mitračić. Letelište je trebalo da obezbedi prihvatanje manjih školskih i borbenih aviona, a posle završetka radova Mitračić je, naredbom štaba odreda, postavljen za komandanta aerodroma.

- Aerodrom U rije kod Prijedora zauzet je maja 1942. godine i odmah osposobljen za prihvatanje aviona. Na njega su, 21. maja 1942. godine, sleteli

piloti Franjo Kluz sa potezom XXV i Rudi Čajavec sa mehaničarom Mišom Jazbecom bregeom XIX. Sa ovog aerodroma izvršeno je više borbenih zadataka.

- Aerodrom Lušci Palanka (oko 20 km zapadno od Sanskog mosta) uređen je jednovremeno sa aerodromom Medvode. Sa ovog aerodroma Kluz je, početkom jula 1942. godine, poleteo nekoliko puta. Međutim, i pored preduzetih maskiranih mera, neprijatelju je pošlo za rukom da, 6. juna 1942. godine otkrije i uništi Kluzov avion.

Ova tri aerodroma su prvi partizanski operativni aerodromi koji su se - iako na maloj udaljenosti od neprijateljevih garnizona i njihovih aerodroma (Zalužana i Dubice), i bez gotovo ikakve aktivnosti PVO - održali relativno dugo. Čitavih 45 dana trebalo je snažnom protivniku da se obračuna sa prva dva partizanska aviona.

Sa aspekta inženjerskog obezbeđenja aerodromske mreže u NOR-u, značajno je pomenuti i sledeće činjenice - Naredbom komandanta NOV i POJ, od 14. oktobra 1943. godine, formirana je 1. vb, kao klasični sabirni centar bivših vazduhoplovaca. Baza je u to vreme obezbeđivala dva aerodroma, i to:

- Aerodrom Livno, bio je namenjen za sletanje savezničkih aviona. Iz izveštaja vb o »slučaju Livno« interesantno je istaći da je jedna jedinica u ulozi grupe za zaprečavanje imala zadatak... « da zatvori prilazni put dizanjem u zrak mostova preko r. Strubi kod s. Gubera i s. Simričana... « Nije to uradila zbog slabosti u organizaciji i što su štapići dinamita bili ovlažili, a rezervna mreža za njihovo paljenje nije postavljena. Takođe, nije izvršeno ni naređenje da se u toku noći 5/6. decembra 1943. godine, angažovanjem pionirske jedinice, »prekopa« cesta kod s. Komića i oštećeni deo zaštiti vatrom jednog voda, da bi se zatvorio prilaz ka aerodromu Glamoč, što je docnije bio jedan od fatalnih uzroka uništenja aviona i magacina na Glamoču.

- Aerodrom Glamoč, sa veoma dobrim zastorom i nosivošću PSS, ali bez i jednog objekta za zaštitu korišćen je takođe, za obuku. Na njega je, 5. decembra 1943. godine, prebačen, a kasnije dobro maskiran avion FL-3. Međutim, u momentu iznenadnog neprijateljevog napada iz pravca Livna, aerodromsko odeljenje uhvatila je panika. Ipak, u toku noći spalilo je avion FL-3, benzin i drugi materijal. Ovo se može istaći kao primer nedovoljno razrađenog zaprečavanja. 27. novembra 1943. godine, uništen je avion kojim je trebalo da otputuje naša delegacija u južnu Italiju, kojom prilikom je poginuo Ivo Lola Ribar sa još nekoliko drugova i više njih ranjeno. Do ovoga je došlo dobrim delom i zato što ljudstvo vb nije u blizini stajanke izgradilo objekte za zaštitu ljudi, čime bi se umanjio efekat dejstva avio-bombi i mitraljeskog rafala. Sagledavajući obimnost i složenost zadatka, komanda 1. vb u svome izveštaju od decembra 1943. predlaže, pored ostalog, da se umesto sadašnjeg aerodromskog odeljenja na Glamoču formira aerodromska četa sa zadatkom... da brine o letelištu... i oznakama; kopa i koristi zaklone;... maskira avione i materijal sklanja, a po potrebi, bunkerise... izvodi pionirsku i dr. obuku«. U načelu, predlaže za svako letelište po jednu aerodromsku četvu.

Postupajući po naređenju VŠ NOV i POJ od oktobra 1943. godine, GŠ NOV i POH izveštava da se na aerodromima Udbine (Krbavsko polje) i Zumberk nalazi po jedan avion, kao i da se raspolaže kompletnim uređajima za noćno osvetljavanje PSS. Aerodrom Udbine, koji su ranije

koristili i Italijani i ustaše, bio je osposobljen za sletanje teških bombardera. Lovci-bombarderi mogli su da sleću na više mesta na: Krbavskom polju, na Bijelom polju kod Korenice i na Gackom polju kod Otočca. Posle prijema izveštaja, VŠ NOV i POJ, u Naredenju od 26. oktobra 1943. godine, reguliše, pored ostalog, obavezno maskiranje aviona na aerodromu Udbine.

Posle uspeha i širenja ugleda NOVJ u svetu, krajem 1943. godine, saveznici su počeli da šalju pomoć transportnom avijacijom, što je zahtevalo posedovanje većeg broja aerodroma za sletanje savezničkih aviona ili uređenje mesta za bacanje materijala (najčešće padobranima). Već krajem 1943. godine za ove svrhe raspolaže se sa dva aerodroma u Crnoj Gori (Berane i Pljevlja) i četiri aerodroma u Bosni i Hercegovini (Livno, Osmaci, Glamoč, Bosanski Petrovac). Posle poznatih odluka Teheranske konferencije, 1943. godine, o pomoći Jugoslaviji i faktičkog priznavanja NOB, pristupilo se izgradnji i uređenju većeg broja letelišta za prihvatanje savezničke transportne avijacije i spuštenog materijala iz vazduha. Na osnovu sporazuma precizirano je da transportni avioni u povratku evakušu teške ranjenike u savezničke bolnice.

Inžinjerijsko obezbeđenje toga nije bilo lako, jer je kod svake PSS, pored odgovarajućih prilaza, trebalo obezbediti osnovne eksploatacione zahteve zemljano-travnog zastora (nosivost, vlažnost, zaravnjenost i kvalitet gazećeg sloja) a sve to u složenim meteorološkim uslovima gradnje i ograničenosti kako vremenom tako i građevinskim materijalom, radne snage, mehanizacije i alata. Ipak, krajem 1944. godine na oslobođenim teritorijama bilo je u upotrebi preko 50 aerodroma, od kojih je veći broj prihvatao sve vrste transportnih, pa i borbenih aviona. Bilo je osposobljeno: u Bosni i Hercegovini - jedanaest aerodroma (Mostar, Rajlovac, Zalužani, Šekovići, Tičevo, Gacko, Kupres, Bugojno, Sanski Most, Medeno Polje i Osmaci); u Hrvatskoj - dvanaest (Donje Selište, Čememica, Topusko, Maje, Udbine, Grobovnice, Voćina, Vis, Prkos, Zemunik, Sinj i Daruvar); u Crnoj Gori - tri (Berane, Njegovuda, Donje Brezne); u Sloveniji - tri aerodroma (Nadlesk, Otoka i Krasinec); u Makedoniji - dva (Zrza i Skoplje), i u Srbiji - devet (Bojnik, Divci, Kosančić, Sokobanja, Kragujevac, Požarevac, Niš, Sukova i Loznica).

Pored ovih, za potrebe sovjetske 17. vazdušne armije osposobljena su četiri aerodroma (Bela Crkva, Požarevac, Niš i Kragujevac), a krajem 1944. godine i početkom 1945. - 13 aerodroma za potrebe Grupe vazduhoplovnih divizija NOVJ (Zemun, Ruma, Veliki Radinci, Klenak, Gospođinci, Bački Petrovac, Kupusina, Temerina, Nadalj, Novi Sad, Laćarak, Kmješevac i Pančevo).

Po svojoj specifičnosti i toku gradnje, posebnu pažnju zaslužuje aerodrom Vis.

Prva razmatranja i obilazak terena radi procene mogućnosti njegove gradnje izvršila je komisija komande mesta Vis 21. novembra 1943. godine. Ona je od dve najpovoljnije lokacije (Velo polje, dimenzije 1500 x 600 m i Dragačevo polje iste veličine) izabrala ovu drugu, jer je nosivost terena bila veća i pogodnija za radove. Sredinom marta 1944. godine, u Pliškom polju, prvo je urađeno letelište za avione za vezu, a u toku aprila (od 18. do 25) angažovanjem naših, britanskih i američkih vojnika, za devet dana izgrađena je PSS veličine 850 x 140 m sa pretpoljima po 150 x 140 m. Radi povećanja nosivosti, na PSS je postavljen montažni metalni zastor tipa »PSP«. To su montažne čelične ploče 300 x 38 cm, izbušene sa tri

reda rupa na rastojanju 10 cm, koji se međusobno spajaju pomoću dva žljeba - rebra u vidu »bajoneta«. Ovakvo uređena PSS, snabdevena odgovarajućim kompletom prenosnih svetiljki, obezbedila je poletanje i sletanje aviona (transportnih i borbenih) danju i noću, uz izvesna ograničenja koja se javljaju kao redovni pratilac montažnih zastora (povremeno vitoperenje koje dovodi do pojave blata, prašine i denivelacije a time i oštećenja guma; denivelacije na ivicama PSS i prelaznih pojaseva; slaba nosivost i neurednosti bočnih pojaseva i si.). Pored osnovne PSS, na svim viškim poljima uređene su i staze za prinudno sletanje. Stajanke za avione takođe su bile obložene montažnim metalnim zastorom tipa »PSP«, dok su razvodne staze izrađene sa tucaničkim zastorom. U okviru priprema za protivdesantnu odbranu (PDO) aerodroma izrađeni su fortifikacijski objekti u sklopu otpornih tački i postavljene fortifikacijske i minsko-eksplozivne prepreke u skladu sa planom vatre. Pored ovih, skoro sve prostorije pogodne za desantiranje brižljivo su pripremljene za PDO i inženjerski uređene, a kroz prepreke su ostavljeni prolazi, uz dobro organizovanu kontrolno-zaštitnu službu.

Sa aspekta zaprečavanja, interesantan je i aerodrom Kraljevo.

Na ovom aerodromu letelište je bilo preorano i minirano tako da je samo PSS (dimenzija 1000 x 45 m) u pravcu istok - zapad ostala ispravna i neprekidno se koristila. Preoravanje je vršeno od 125 m od ose PSS, a bočni pojasevi od po oko 100 m širine sa svake strane su minirani pomoću avionskih bombi težine 100-150 kg, koje su ranije postavljene. U ovu svrhu izgrađeni su armirano-betonski šahtovi pokriveni posebnim poklopcem u nivou zemljišta. Poklopci su mogli da izdrže težinu stajnog trapa aviona koji bi, eventualno, skrenuo sa PSS. Aktiviranje ovako postavljenih bombi predviđeno je da se vrši dirigovanim putem (električnom mrežom za paljenje).

SPECIFIČNOSTI U ORGANIZACIJI I IZVOĐENJU INŽINJERIJSKOG OBEZBEĐENJA

Do 6. januara 1943. godine, kada je u Bosanskoj Krajini formiran Odsjek za vojno vazduhoplovstvo pri VŠ NOV i POJ, svu brigu oko planiranja, organizovanja i praćenja realizacije zadataka inženjerskog obezbeđenja vršio je neposredno VS NOV i POJ, a krajnji izvršioци bile su jedinice NOV i POJ, i mesno stanovništvo. Formiranjem ovog stručnog organa (koji je prestao da funkcioniše početkom četvrte neprijateljske ofanzive, da bi početkom septembra 1943. godine bio ponovo formiran kao posebno odeljenje) sa VŠ NOV i POJ prenete su na njega sve funkcije vezane za pripremu odluka oko organizacije i upotrebe RV, a samim tim i sva pitanja iz oblasti inženjerskog obezbeđenja.

Polovinom 1944. godine, osnivanjem vazduhoplovnih odeljenja u nekim glavnim štabovima i postavljanjem vazduhoplovnih referenata u štabovima korpusa, stvorene su bolje mogućnosti za brže i efikasnije pronalaganje novih i osposobljavanje oslobođenih aerodroma, prikupljanje i vođenje evidencije o njima, kao i za stvaranje efikasnije organizacije aerodromske službe u celini.

Jedinice NOV i POJ sa mesnim stanovništvom, stalno je osposobljavalo aerodrome, dok su dalju brigu o održavanju vodile novoformirane ko-

mande aerodroma. Ovaj naziv komande aerodroma, u literaturi nije jedinstven za celu teritoriju, što je proisteklo iz decentralizacije nadležnosti donošenja odluke o formiranju aerodromskih jedinica, pa se u Crnoj Gori sreće naziv osmatračke grupe; u Sloveniji jedinice u okviru aerodroma dobijaju nazive prema svojoj osnovnoj nameni, a u Hrvatskoj aerodromske čete nose i brojne oznake (prva, druga i treća).

I brojno stanje komandi aerodroma i njihovih jedinica je različito (50-60, a negde i 200 ljudi). Pored komande aerodroma, pri divizijama i korpusima osnivaju se 1944. godine posebne ekipe za pronalaženje i uređivanje terena za prihvatanje i dalju evakuaciju materijala bačenog iz aviona (negde ove ekipe nose naziv aerodromsko odeljenje itd.).

Ako se ima u vidu da je 1944. godine na slobodnim teritorijama bilo pored aerodroma, još i oko 140 uređenih terena za prihvatanje materijala, onda je jasno da je u ovim ekipama bio angažovan veliki broj ljudi. Organizacija i rad ovih ljudi stalno se usavršavao i menjao, jer su se aerodromi često nalazili u blizini neprijatelja.

Kako je deo materijala bacan i bez padobrana, to su, da bi se ublažio udarac, mesta za prihvatanje preoravana ili birana na mekom - raskvašenom zemljištu; što je, pored obeležavanja, signalizacije i drugih obaveza, zahtevalo i dodatno angažovanje.

Koliko je pažnje posvećivano radu aerodromske službe može se zaključiti iz brojne dokumentacije iz NOR-a.

»Privremeno uputstvo za aerobaze NOV«, koje je propisao Glavni štab, NOV i PO Hrvatske, 18. avgusta 1944. godine, a u kojem se, kroz šest poglavlja (priprema terena, obeležavanje, signalizacija, prihvatanje aviona, otprema materijala, evakuacija ranjenika i bolesnika i osiguranje aerodroma) utvrđuju stalni zadaci aerobaza, a među vanrednim zadacima ističe se i organizovanje ratnih aerodroma. Sve aerobaze dele se na: aerobaze prvog reda (samo za prihvatanje transportnih aviona) i aerobaze drugog reda (za ostale). Postojala je i formacija po kojoj su, pored ostalih jedinica, postojale i građevinske sekcije i aerodromske čete.

U »Uputstvo GŠ Srbije o formiranju aerodromskih odeljenja i komandi aerodroma«, od 5. septembra 1944. godine, ističe se da aerodromska odeljenja treba formirati pri GŠ, štabovima korpusa i divizija. Načelnik vazduhoplovnog odseka komande korpusa ima obavezu da uz pomoć ovih odeljenja »pronalaži i uređuje pogodna mesta za aerodrome«. Ukazuje se na dužnosti komandi aerobaze sa težištem na evakuaciji ranjenika.

Odredba za rad i osiguranje letelišta Glavnog štaba Slovenije, od 23. jula 1944. godine, detaljno reguliše organizaciju i rad na aerodromu, a posebno oko prihvatanja aviona i evakuacije ranjenika. Ovde se ističe obaveza aerobaze da u cilju maskiranja operativnih aerodroma izrađuje i lažne aerodrome.

Za organizaciju aerodromske službe značajan je i podatak da je Naredbom VK NOV i POJ, od 29. oktobra 1944. godine, u okviru Štaba vazduhoplovstva NOVJ formirano i Odeljenje aerodromske službe (kasnije nazvano inženjersko odeljenje). Za načelnika ovog odeljenja bio je postavljen potpukovnik Viktor Bujanj.

Odeljenje aerodromske službe, Naredbom Štaba vazduhoplovstva NOVJ, od 12. novembra 1944. godine, imalo je sledeće funkcionalne dužnosti:

- da se stara o održavanju, uspostavljanju i radu vazduhoplovnih baza i letelišta, kao i svih građevinskih objekata na njima;

- da preuzima mere za formiranje potrebnog broja aerodromskih (inženjerskih) četa koje će odmah pristupiti raščišćavanju i obnovi svih stalnih aerodroma. U komandama aerobaza naloženo je da se predvide građevinski i tehnički stručnjaci, u četama, pored mehaničara i vozača, i stručni radnici kako bi se obezbedilo dovođenje aerodroma u stanje upotrebljivosti i omogućila popravka postojećih ili izgradnja novih građevinskih objekata na dotičnom aerodromu;

- da se aerodromske komande odmah uspostave u Beogradu, Pančevu, Beloj Crkvi, Nišu, Novom Sadu, Kraljevu i u Ečki - Pavlovu. A isto tako, da se, odmah po oslobodenju, ove komande uspostave još u Zagrebu, Sarajevu, Mostaru, Banja Luci, Ljubljani, Skoplju i Gorici, kao i hidrobaze u Kumboru, Divuljama i Vodici. Prioritetni zadaci aerodromskih komandi su da sopstvenim sredstvima, uz pomoć mesnih organizacija narodnooslobodilačkih odbora, dovedu u ispravnost letelišta, raščiste ruševine, sakupe i konzerviraju nađeni tehnički materijal, kao i poprave, najnužniji objekti za stanovanje, vezu i skladišta.

Aerodromsko odeljenje je već 20. novembra 1944. godine razradilo i dostavilo svim aerodromskim komandama »Uputstvo za radove koje treba prvenstveno obaviti radi osposobljavanja za upotrebu novooslobođenih aerodroma«.

Posle sporazuma između predstavnika SSSR i naših, već 29. decembra 1944. godine, reguliše se način primopredaje materijala sovjetskih vazduhoplovnih jedinica. Tom prilikom je u znatnoj meri ojačana i aerodromska služba - organi i jedinice koje se javljaju kao neposredni izvršioци inženjerskog obezbeđenja. Tako su, posle primopredaje, uspostavljeni neki novi organi i jedinice aerodromske službe: u sastavu komande 9. oblasne vazduhoplovne baze (OVB) - načelnik kamuflažne službe, načelnik minersko-pionirske službe i aerodromskog odeljenja; u sastavu 910, 911, 912, 79. i 78. bataljona aerodromske službe - po jedna aerodromska četa i 934. samostalni inženjersko-aerodromski bataljon.

- Služba kamuflaže u 9. OVB: organizuje i kontroliše izvršeno maskiranje u jedinicama i ustanovama OVB, obezbeđuje maski mi materijal, projektuje i organizuje izgradnju aerodroma, organizuje i kontroliše maskimu disciplinu, instruiira ljudstvo vazduhoplovnih pukova o maskiranju aviona i dr. tehnike i stara se o obuci iz maskiranja.

- Minersko-pionirska služba 9. OVB: izrađuje planove miniranja aerodroma i kontroliše njihovo izvršenje, organizuje čišćenje mina sa aerodroma i reiona na kojima je neprijatelj bazirao, organizuje snabdevanje sa minsko-eksplozivnim sredstvima (MES) i kontroliše njihov utrošak i čuvanje, vodi evidenciju o MES i radovima koje treba izvesti na miniranju i razminiranju, stara se o obuci iz miniranja i razminiranja, organizuje grupe za zaprečavanje i pokretne grupe za zaprečavanje i proverava njihovu obučenost i uvežbanost.

- Aerodromsko odeljenje: obezbeđuje stalnu eksploatacionu gotovost aktivnih i rezervnih aerodroma OVB, rukovodi samostalnim inženjerskim aerodromskim bataljonom, kontroliše rad aerodromskog bataljona i aerodromskih teničkih četa, organizuje snabdevanje potčinjenih jedinica materijalom, gorivom i mazivom; reguliše način izgradnje i opravku aerodromskih objekata i instalacija; vodi evidenciju o aerodromima, potrebi za

izgradnju, rekonstrukciju i održavanje; projektuje nove aerodrome i rukovodi njihovom izgradnjom.

- Bataljon aerodromske službe (bas) odgovara za stanje, upotrebljivost, maskiranje i odbranu aerodroma. U okviru bataljona, četa aerodromske službe: vodi brigu o čuvanju i odbrani aerodroma, izvodi radove na opravci i održavanju PSS i dr. operativnih površina, opslužuje lažne aerodrome, izvršava sve zadatke po maskiranju, miniranju i razminiranju.

934. samostalni inženjerski aerodromski bataljon, po planu OVB, angažuje se na izgradnji, opravci i održavanju osnovnih i rezervnih aerodroma i izvodi radove na maskiranju, miniranju i razminiranju. Pored ovoga, po planu OVB gradi prilazne i unutrašnje puteve ka objektima i rejonima razmeštaja jedinica OVB.

Štab Grupe vazduhoplovnih divizija izvršio je prebaziranje bataljona aerodromskih službi, a dalja upotreba i angažovanje inženjerskih jedinica bili su u skladu sa planom inženjerskog obezbeđenja baziranja, manevra i dejstva vazduhoplovnih pukova. Po završetku rata inženjerske jedinice nastavljaju radove na dogradnji i osposobljavanju aerodroma i izvode opštevojnu i specijalističku obuku.

Na osnovu napred iznetog, može se zaključiti da inženjersko obezbeđenje baziranja, manevra i borbenih dejstava vazduhoplovstva BVJ u aprilskom ratu 1941. godine nije bilo dovoljno definisano ratnim planovima, niti obezbeđeno odgovarajućim inženjerskim snagama i sredstvima, a isto tako, potpuno je izostala samoinicijativa od strane komandi i jedinica u toku ratnih dejstava. Sigurno je da su gubici i pri onako »gustom« baziranju (koje nije bilo neizbežno) mogli da budu mnogo manji da su preduzeti fortifikacijska zaštita i maskiranje, kao i da se pri donošenju odluke

o grupisanju bombarderske i lovačke avijacije na pomoćnim letelištima, nije računalo i na ona letelišta čija je PSS nesposobna za korišćenje u periodu raskvašenosti zemljišta. Ali, kada je već to učinjeno, morale su biti planirane i preduzete inženjerske mere i radovi za ojačavanje nosivosti zastora PSS. Na svakom aerodromu moraju da postoje inženjerski obučene

1 opremljene jedinice takvog sastava koje mogu, po unapred utvrđenoj tehnologiji i pripremljenim rezervama materijala, da izvrše zadatak u postavljenom roku.

Brzo postavljanje za upotrebu ovako velikog broja pomoćnih letelišta bilo je moguće i zbog toga što se u većini slučajeva radilo o lokacijama koje su i ranije korišćene u iste svrhe, pa je bilo dovoljno angažovati samo radnu snagu, bez mehanizacije. Iz ovog sledi pouka da bi i sada - u miru

- bilo celishodno da se za maksimalni broj aerodroma koji se predviđaju u ratu, na izabranim lokacijama unapred obezbedi projektna dokumentacija i izvedu zemljani radovi zaključno sa donjom podlogom, a da se zatim zemljište ponovo koristi kao obradiva površina. Ovako uređen teren za ratne potrebe može da se osposobi za 2-7 dana, a u mirnodopskom periodu ne bi zahtevao velike materijalne troškove, s obzirom da bi se koristio kao obradiva površina. U svakom slučaju, prilazne zone treba zaštititi od gradnje objekata, koji bi kasnije mogli da predstavljaju prepreku pri poletanju i sletanju.

Za sva uređena letelišta karakteristična je dosta velika upotrebljivost bez obzira na složene meteorološke uslove i intenzitet korišćenja, zahva-

ljujući, pre svega, stalnoj prisutnosti i intervencijama jedinice osposobljene za izvođenje ovih radova.

Zaprečavanje (miniranja i rušenja), posebno na PSS i prilazima aerodromu, predstavljaju složenu i veoma odgovornu radnju čija realizacija zavisi kako od izvršenih priprema tako i od održavanja minsko-eksplozivnih sredstava, naročito mreže za paljenje, u stalno ispravnom stanju, jer u protivnom mogu da nastanu teške posledice, kao u slučaju napada na aerodrom Livno u decembru 1943. godine. Za realizovanje zaprečavanja od presudne je važnosti kako obučenosť i uvežbanosť ljudstva GZ tako i detaljna razrađenosť i jasnosť postupka i nadležnosť za izdavanje izvršnog naređenja za zaprečavanje, koje ne sme biti ni prerano, kao u slučaju aerodroma Glamoč decembra 1943. godine, a niti prekasno.

Jedna od slabosťi koja je vrlo često bila prisutna u inžinjerijskom uređenju aerodroma je nedostatak fortifikacijskih objekata za zaštitu, dok je maskiranju na svim komandnim stepenima poklonjena velika pažnja. Tako su u maskiranju aviona samo primenom mesnog maskimog materijala i korišćenja prirodnih maskimih uslova postizani veoma dobri rezultati.

Raport Vrhovnom komandantu

Pukovnik Petar Radević²¹

Poziv svim avijatičarima, preko Radio-stanice »Slobodna Jugoslavija«, koji se nalaze bilo gde na teritoriji naše zemlje, od oktobra 1943. da se hitno jave Vrhovnom štabu NOVJ - bio je jasan znak da su nastali povoljni uslovi za stvaranje našeg novog ratnog vazduhoplovstva. Krajem aprila i početkom maja 1944. počele su da stižu razne manje i veće grupe ljudi iz raznih krajeva u rejon Bosanskog Petrovca, na aerodrom Medeno polje. Na ovo improvizovano letelište noću su sletali avioni »Dc-3« i donosili hranu i ratni materijal, a odnosili naše ranjenike. Vrhovni štab se tada nalazio u Drvaru, tako da smo sa njim imali stalnu vezu. Obavešteni smo da će uskoro doći sovjetski transportni avion koji će nas prebaciti za SSSR. Našoj radosti nije bilo kraja. Samo smo postali suviše nestrpljivi, očekujući taj trenutak.

Zaista, jednoga dana, između 10. i 15. maja, oko 10 sati sleteo je na Medeno polje sovjetski transportni avion »Li-2«. Tek što se avion zaustavio na pravcu sletanja, u kursu 250 stepeni kad jedan mitraljezac Krajišnik, koji je sa protivavionskim mitraljezom obezbeđivao aerodrom od napada iz vazduha, opali rafalom po njemu, misleći da je neprijatelj aviona. Pogodio je točak aviona, tako da je guma odmah eksplodirala. Jedan metak je prošao i kroz čitavu dužinu trupa, ali avion nije bio znatno oštećen. Drugi metak je dotakao levu slepoočnicu sovjetskog inženjera, člana posade aviona. Ali, srećom, i to je bila rana sa vrlo lakom ozledom.

Posada sovjetskog aviona bila je iznenađena i dosta uzbuđena ovim, zaista, neprijatnim događajem. Nekako su dorulali avion do istočne ivice letelišta i tu se zaustavili. Vođa aviona, major čije su grudi bile iskićene velikim brojem odlikovanja, i još četiri člana posade, izašli su iz aviona. Na kraju se pojavio opet jedan Krajišnik, koji nije imao više od 15 godina. Kako je ovaj Krajišnik dospeo u avion, pitali smo se? Neko je u šali dobio: »Ne čudim se, ljudi! Ovi Krajišnici u svom borbenom zanosu jurišaju i na nebo, pa su ga tamo, verovatno, sovjetski avijatičari i sreli«. A, evo, šta je bilo - avion je doleteo direktno iz SSSR-a. Celu noć je leteo. Međutim, posada je zalutala. Prethodno je sletela na neku poljanu, u rejonu Podgrmeč. Mladi Krajišnik, koji je prvi do njih došao pokazao je rukom gde se nalazi Medeno polje. Naravno, posada ga je uzela sa sobom i tako je ovo krajiško čobanče postalo dobar »navigator« na avionu »Li-2« do aerodroma.

■> Rasprava na okruglom stolu

²¹ Major, komandant 1. lovačkog puka, narodni heroj, sada pukovnik u penziji

Sada je trebalo popraviti avion. Nadali smo se da će točak aviona biti brzo dopremljen iz Barija. Englezi su nam obećali da će ga već sledeće noći doneti. Međutim, obećanje se iz noći u noć odugovlačilo i tek posle osam dana stigao je očekivani točak. No, kako su prethodnog dana ustaše zapalile sovjetski avion, mi smo bili ubedeni da Englezi, bez sumnje, sabotiraju naše poletanje za SSSR.

Nemački desant na Drvar i početak 7. ofanzive omeo je naš brzi odlazak u SSSR. Tek početkom jula 1944. jedan deo ljudstva prebacio se savezničkim transportnim avionima sa Tičeva za Bari, dok je drugi deo morao da ide peške do mora, zatim trabakulama do Visa. Svi smo se najzad prikupili u mestu Gravino, kraj Barija u Italiji. Avgusta 1944. vazdušnim ešelonom prebačena je jedna grupa naših avijatičara za SSSR, a ostali, veći deo formiranog vazduhoplovnog omladinskog bataljona, krenuo je morskim putem, takođe, za SSSR.

Leteli smo od Barija do Vinice, avionima »Li-2«. Vinica je malo mesto u Ukrajini u kojem je Hitler formirao čuveni komandni punkt. To komandno mesto gradilo je oko 14.000 zarobljenika - Jugoslovena, Poljaka, Čeha i drugih inženjera, tehničara, majstora i građevinskih specijalista, koji su po završetku radova svi do jednog streljani.

Posle kratkog predaha na viničkom aerodromu, do Kijeva smo se prebacili kamionima, a zatim vozom. Šef jugoslovenske vojne misije general Velimir Terzić i potpukovnik Švob, sačekali su nas na moskovskoj železničkoj stanici. Na putu za hotel prošli smo pokraj Kremlja paradnim korakom, pevajući našu partizansku pesmu: »Partizane naše ceo svet već zna, znaju i fašisti ko je partizan«. Zvona sa Kremlja su oglašavala svoje moskovsko vreme, a mi smo koračali prilično neujednačenim koracima, vrlo šaroliko obuveni i odeveni, te smo i zbog toga skretali pažnju građana Moskve koji su zastajkiivali, posmatrali nas i pitali se ko smo mi, zapravo? Jedan pristojno odeveni građanin, ali svežeg izgleda svima je odgovarao otresito i gromko: »To su borci za slobodu, heroji Jugoslavije«. U hotelu smo se upoznali sa ćerkom književnika lije Erenburga. Ova mlada, ali vrlo otresita devojka verovatno je znala da u Jugoslaviji ima raznih naroda od kojih su većina Srbi i Hrvati, pa je nekako valjda htela i to da proveriti. Upitala je druga Boška Šnajdera šta je po nacionalnosti? Kako je Šnajder odgovorio da je Čeh, novinarka, iako zbunjena, postavi isto pitanje i drugu Martinu, koji takođe odgovori da je češkog porekla. Drugarica Erenburg je tada zapazila Činaru pa se i njemu obrati: »No, a vi, dragi druže, šta ste po nacionalnosti?« Drug Činar je uz umiljati osmejak i nekako uvijajući svoje malo telo, ljupko odgovorio da je Musliman. »O, da! Muhamed, Muhamed«, uzviknula je novinarka pitajući ga, dalje, da li veruje u boga. Činara odgovori potvrdno, pa nas je ćerka slavnog lije Erenburga ubrzo napustila, očigledno izgubivši želju za daljim pitanjima.

Karantin smo proveli u Kolumiji, u prihvatnom logoru, udaljenom nekoliko stotina kilometara od Moskve. Tu smo živeli po propisima garnizonskog života sovjetske komande, te smo tako naišli na prvi korak nama nejasnih normi ishrane i neshvatljiv za naše revolucionarne drugarske ratničke pojmove, jer smo između ostalog dobijali različitu hranu. No, ubrzo je došla sovjetska lekarsko-letačka komisija iz Moskve, te nas je u prisustvu naše vojne misije dobro testirala i razvrstala za obuku na lovačke avione, za šstormovike i za transportnu avijaciju. Bio sam presrećan kad me komisija oglasila sposobnim za lovačku avijaciju. Naša grupa je odmah

upućena u krasnodarsko vojno učilište. Išli smo vozom preko Staljingrada, koji je bio potpuno porušen, i prošli kraj Paulosovog štaba koji je bio nekoliko stotina metara udaljen od reke Volge. Sve je izgledalo, zaista, strašno. Nemački zarobljenici raščičavali su grad od ruševina.

Komanda krasnodarskog učilišta prihvatila nas je lepo. Obećali su da će učiniti sve što znaju, mogu i umeju da svoje sposobnosti prenesu na nas. Obuka je bila vrlo teška. Trebalo je da ogromno gradivo, koje se u normalnim uslovima obično izučavalo nekoliko godina, savladamo za jednu. Pored toga, naš je sastav bio dosta heterogen što je dovelo u sumnju nastavno osoblje da ćemo mi za jednu godinu moći da savladamo izuzetno obiman program. Ali, učilo se danju i noću. Nije bilo odmora ni nedeljom, ni praznikom. Sovjetski drugovi su bili iznenađeni našim brzim uspesima. Naša disciplina, moral, ponašanje prema njima stalno su isticani za primer i pohvalu. A i narod nas je zavoleo.

Kasnije smo počeli da primamo i plate prema položaju koji smo imali u našoj domovini. Mi smo je, većinom, poklanjali našim nastavnicima, jer nam nije bila potrebna. To smo tretirali kao pozajmicu, koju naravno, nismo nikad primili nazad, jer smo znali da naši nastavnici žive u teškim materijalnim uslovima. Tako je, na primer, stariji lajtnant Majorov, kada mu se rodio sin, sav srećan i uzbuđen pozvao Viktora Bubnja i mene u goste, obećavši da će nam pripremiti kajganu. To je najviše čime je mogao da nas počasti. Jedna pojava nas je u početku zbunjivala. Naime, na radnom mestu, van radnog mesta, u stroju ili pokretu, na ulici, u bioskopu, u čitaonici, svugde i na svakom mestu, jele su se semenke od suncokreta. Nismo mogli da shvatimo kakva je to manija neprekidnog grickanja, ali nam je postalo jasnije kada su nam objasnili da su baš te semenke spasile milione ljudi od sigurne smrti.

Polovinom oktobra 1944. šef vojne misije general Velimir Terzić došao je u Krasnodar sa punomoćjem Vrhovnog štaba NOVJ da formira prvi vazduhoplovni jugoslovenski lovački puk. Za komandanta puka sam određen ja, za komesara Viktor Bubanj, a za načelnika štaba drug Sreten Šantić. Formacijski sastav morao je biti potpuno kopija sovjetskog lovačkog puka. U tom smislu je dat školi u Krasnodaru i nalog da podesi školovanje kadra po odgovarajućim specijalnostima. Komanda puka je već od tada primila na sebe znatan deo odgovornosti, naročito političke, moralne i partijske. Stručna obuka bila je i dalje u nadležnosti škole, što je i normalno. Raspored ostalog kadra određivala je komanda puka, ali uz punu konsultaciju sovjetskih instruktora i odgovornih starešina.

Letačka obuka puka, kao i borbena-letna obuka izvodila se uglavnom na karinovskom aerodromu. Taj aerodrom je bio rezervisan za život i rad našeg puka. Sovjetski instruktori, letaći i inženjeri i tehničari sve više su upoznavali duh našeg sastava. Divili su se našem drugarstvu, disciplini i moralu.

Rukovodstvo škole uvek je isticalo naš puk za primer ostalim brojnim jedinicama u sastavu krasnodarskog vojnog učilišta.

Prvog maja 1945. godine, kada je zvanično završena školska obuka puka, pukovnik Dušutin, komandant ovog centra, vrlo autoritativan letać, zvanično je rekao da je prvi jugoslovenski vazduhoplovni letaćki puk podigao moral ovoj školi na najveći mogući stepen, kao i da će tu divnu uspomenu čuvati sa ponosom i prenositi na mlade generacije. Uskoro smo

završili kompletnu letačko-borbenu obuku i postali potpuno borbeno sposobna ratna jedinica.

Sedmog septembra 1945. poleteli smo iz Krasnodara i do Beograda, zemunskog aerodroma, sedam puta sletali tako uspešno da niko nije ni repni točak polomio. Po oceni sovjetskih stručnjaka, takav uspešan prelet bio je jedinstven slučaj u istoriji sovjetskog vazduhoplovstva. Sleteli smo 14. septembra, a već sutradan posle preleta, Viktor Bubanj, ja i sovjetski pilot kapetan Patejev, rizikujući da budemo kažnjeni i kritikovani, samovoljno smo poleteli sa zemunskog aerodroma da bi smo iznad Belog dvora, rezidencije vrhovnog komandanta maršala Tita, izveli splet letačkih akrobacija. Drug Tito nas je posmatrao a mi smo, u stvari leteli da mu na neki način prenesemo pozdavi celog puka i želju da nas poseti. I, zaista, Tito nas je posetio 16. septembra, u pratnji našeg najvišeg vojnog rukovodstva. Tom prilikom raportirao sam drugu Titu:

»Druže maršale, komandant sam prvog vazduhoplovnog jugoslovenskog lovačkog puka^{3>} formiranog u SSSR-u, zovem se Petar Radović, vazduhoplovni major pilot-lovac. Vazdušni ešelon puka preleteo je itinererom Krasnodar-Beograd, posle sedam uzastopnih sletanja, bez ijednog udesa. Sada je ešelon postrojen Vama za doček«.

To je bio susret i drugarski pozdrav za koji je drug Peka Dapčević rekao da je to zaista, najbolji raport koji je Vrhovni komandant do tada primio.

Posle gromkog, ujednačenog otpozdrava, pažljivo smo saslušali govor našeg Vrhovnog komandanta. Taj nezaboravan susret obeležili smo aeromitingom kojim je maršal Tito, bio više nego zadovoljan, a zatim smo saslušali naredbu o preimenovanju u 254. vazduhoplovni lovački puk. Znaatan deo njegovog sastava raspoređen je u razne jedinice našeg mladog Jugoslovenskog ratnog vazduhoplovstva.

^{3>} Reč je o 254. vazduhoplovnom lovačkom puku koji je formiran u SSSR. 1. maja 1945, a u zemlju preleteo 14. septembra te godine. Tada je u formacijskom sastavu našeg RV već postojao I. lovački avijacijski puk, formiran, 18. maja 1945. od 1. i 2. eskadrile NOVJ

*Rečju i pesmom - za slobodu neba*¹¹

Major Radoljub Matović²¹

Informativna, kulturno-umetnička i sportska aktivnost jedinica i samih boraca i starešina predstavljale su neodvojiv sadržaj u životu i radu ratnih jedinica u NOR-u, pa čak i u vreme intenzivnih borbenih aktivnosti. O tome svedoče brojni prilozi sačuvani u ratnim biltenima, brošurama, zidnim i javnim novinama, itd. Pri tome je bitno zaključiti da je informativna funkcija svih glasila u toku NOR-a bila sekundarnog značaja, a da u prvi plan izbija tzv. tehničko i taktičko obrazovno informisanje, kao i podsticanje borbenog morala i idejnih vrednosti novog socijalističkog društva, za koje su, uostalom, u ratu i udareni istorijski temelji. Izdavanje novina, biltena i ostalih pisanih materijala, kao i najveći deo kulturno-prosvetnih aktivnosti bili su usmereni i ka prosvetivanju boraca u svakom pogledu.

Uprkos veoma složenim, gotovo nemogućim uslovima za izdavanje novina, brošura i ostalih pisanih materijala, informativna aktivnost u NOR-u bila je izuzetno bogata. Objavljeno je oko 10.000 publikacija - knjiga, brošura, časopisa, biltena i džepnih novina. Pisalo se, praktično, gde se stiglo, često ispod drvetu, rukom, na papiru koji se našao. Stampane u malom formatu te publikacije predstavljaju svojevrsnu razglednicu sa fronta - nose poruke i kazivanja o podvizima pojedinaca, o drugarstvu u jedinici, revolucionarnom kaljenju partizana. Naslovi tih ratnih izdanja, nastalih u kiši kuršuma i u predahu borbi kao što su: »Partizan«, »Osvetnik«, »Za domovinu«, »Udarnik«, »Borac« i drugi, uokvireni petokrakom i ostalim simbolima socijalističke revolucije i NOR-a snažno potvrđuju idejnost i klasnu svest naših boraca i humanost ciljeva naše NOB-e.

Zahvaljujući, između ostalog, i ovim minijaturnim ratnim novinama, u redovima boraca uspešno su raskrinkani klasni i narodni neprijatelji, ojačan je i učvršćen revolucionarni žar kod boraca, kao i sve tekovine NOR-a i revolucije, među kojima posebno mesto i istorijsku ulogu ima bratstvo i jedinstvo.

I prve akcije partizana - pilota, koji su visoko u slobodarsko nebo prvi u Evropi izneli zvezdu petokraku i poruku fašizmu da nebo nad Balkanom nije pokoreno, da partizani ne priznaju kapitulaciju, objavljene su u ratnim sredstvima informisanja.

Vazduhoplovne džepne novine, bilteni i ostala štampa nastajali su u specifičnim uslovima, a izdavale su ih ne samo krupne formacije već i male jedinice, čak i čete. To je dokaz da se entuzijazmom može mnogo

²¹) Prilog raspravi na okruglom stolu
²²) Glavni urednik lista »Kriša armije«

postići. Ni jedan od tih listova nije bio sličan drugome - po formi, obliku, uređivačkoj koncepciji, veličini i broju stranica. Jedino je sadržaj svih obuhvatao istu problematiku. Tehničkom opremom listova nisu bili zadovoljni ni oni koji su ih izdavali. Stručnim, novinarskim prilazima, međutim, jesu mada nema takvih ocena. Reč je o napisima koji su snažno ideološki protkani, sa revolucionarnim, humanim i u svemu ispravnim porukama, a čiji smisao ne umanjuje često nevesto novinarsko kazivanje. Međutim, valja zaključiti da je reč o listovima namenjenim isključivo jedinicama i da su autori svih napisa bili borci, mehaničari i piloti. Vodio se računa o svemu, pa je svako pisao na svom jeziku (najčešće srpskohrvatski, slovenački i makedonski). Pojedini stručni napisi - a zadivljuje činjenica da su sva nova borbena sredstva, kao što su rakete, novi avioni i prvi radari, veoma stručno i detaljno opisani - bili su za najveći broj pripadnika jedinica jedini izvor saznanja, a ti listovi ujedno i pravi stručni udžbenici.

Svi listovi nastali u toku NOR-a imaju nekoliko zajedničkih karakteristika: prvo, za njihovo izlaženje bili su zaduženi kultumo-prosvetni odbori; drugo, po sadržaju i nameni pripadaju informativno-političkom štivu, sa mesečnom periodikom izlaženja; treće, štampani su na pisačkoj mašini, šapilografu, geštetneru, a neki i u savremenim štamparijama; četvrto, izlazili su u mestima koja su zauzele naše jedinice; peto, informisali su o stanju na frontu, o aktivnosti jedinica, zatim o aktuelnim političkim i vojnim događajima u svetu, a posebno, što je sasvim prirodno, raskrinkavana je klasno-socijalna struktura neprijatelja bilo da je reč o fašistima ili domaćim izdajnicima.

Međutim, velika pažnja poklanjana je vojno-stručnim problemima (iskustvima sa letačkih borbenih zadataka, taktike ratovanja, zatim eksploataciji aviona i avionskog naoružanja), kao i kultumo-prosvetnom radu u jedinici. Posebno su negovane pesme čiji su autori sami pripadnici jedinice, a poruke tih pesama su snažne, revolucionarne, emotivne i romantičarske. Objavljivani su i ostali literarni prilozi (skečevi, šale, priče, itd.).

Izvor informacija bila je sama jedinica i šire - front. A autori su najčešće bili omladinci, čiji su napisi doprinosili rasplamsavanju takmičarskog duha, elana, samoinicijative i ostalih vrlina vazduhoplovca.

Analiza pojedinih članaka i poruka nudi obilje podataka i mogućnost da se sa ove vremenske distance učimo na tradicijama NOR-a. S obzirom da je uređivačka koncepcija interesantna za uži krug pripadnika RV i PVO, razmotrićemo sadržaj naših »ratnih« listova. Poći ćemo tragom tih poruka.

»... Ginu borci, postaju piloti, a duh naš ostaje nepokolebljiv« - zapisano je u »Listu Prve lovačke eskadrile«, broj 2 iz decembra 1944. godine. U tom članku komandir eskadrile Mileta Protić posebno je podvukao Titovu istorijsku poruku pilotima: »Ne dozvolite da neprijatelj naših naroda nekažnjeno izađe iz naše domovine!. Ove reči maršala Tita duboko su se urezale u srca svih vazduhoplovaca.«

Takođe je veoma interesantan članak o osam pilota iz Prve eskadrile NOVJ, koji su pripadali različitim nacijama, a borili se strasno za slobodu našeg neba. To je veoma uverljivo klasno-socijalno štivo o izgradnji bratstva i jedinstva u našim jedinicama, odnosno potvrda pune ideološke zrelosti i revolucionarne opredeljenosti svih vazduhoplovaca. Jedan izveštaj, po svom sadržaju, svakako spada u najlucidnije i najnadahnutije partizanske raporte. Posle napada na Ljubuški, piloti su kratko javili radio-vezom:

»Nemci zastrašeni, ustaše zaprepašćene, partizani ushićeni«!

Pripadnici prvih vazduhoplovnih jedinica u NOV znali su koliki je značaj avijacije s vojno-političkog aspekta, ali i to da su partizani sposobni da pobeđuju i bez pomoći s neba. To potvrđuje i fragment iz članka objavljenog u listu Prve vazduhoplovne baze »Naša krila« (broj 1):

»Bez avijacije u današnje vreme rad vojske izgleda potpuno nemoguć. Postoji samo jedan izuzetak, a to je naša NO V, koja već tri godine vodi borbu, izdržava i pobeđuje bez aviona, bez tenkova.....«

Veoma je interesantno i to kako je shvatana i prihvatana pisana reč u jedinicama našeg partizanskog vazduhoplovstva. O tome se nude izvori u skoro svakom primerku lista i biltena, obično u člancima koje je pisalo uredništvo.

»... Inicijativa na stvaranju naše prve vazduhoplovne štampe bila je, zbilja, vrlo sretna zamisao, a isto tako nasušna kulturna potreba. Mnogi- ma je data mogućnost da i na ovaj način sarađuju na širenju novih misli, novih vrednosti, novih shvatanja kojima je bitno obeležena naša borba...«

Autor uvodnog članka, pod naslovom: »Svi moramo da pišemo«, objavljenog u listu »Narodna krila«, dalje poručuje:

»Svi moraju da pišu, niko ne sme da izostane. Mislím da su svi drugovi imali prilike da pravilno ocene ovaj zahtev, koji nam kategorički nameće naša svest. Svi smo u dovoljnoj meri pismeni...«

Istom porukom, ali i dalje kritički, obraća se čitaocima i Uredništvo »Lista Prve lovačke eskadrile NOVJ« (broj 4):

»Svaki pilot može napisati nešto sa svoga izvršenog zadatka, svaki od nas može napisati nešto iz našeg života, nešto kritikovati, ili dati kakav dobar savet...«

Ovaj tekst uredništva očito govori da taj posao nije bio nimalo lak i da je valjalo uložiti mnogo napora kako bi se ono što se doživljava u svakodnevnim pripremama za ratne zadatke pretočilo u pisano štivo. O sličnim problemima oko izdavanja biltena i na uredničke apele nailazimo i u biltenima vazduhoplovnih pukova, koji su izdavani odmah po završetku rata.

Uredništvo biltena broj 1, 422. jurišnog vazduhoplovnog puka, iznosi kako je postavljen cilj »da svi drugovi puka, čitajući bilten, vide napredak, rad i napore kao i nedostatke puka, da uzdignu horizont znanja... Ali, autor priznaje »da ovim prvim brojem nisu sasvim uspeli zato što je na prvom broju sarađivao veoma mali broj drugova, i što i oni ne znaju sasvim šta i o čemu treba da pišu«.

Ovaj bilten nudi niz vrlo zanimljivih podataka o organizovanju informisanja i propagandne aktivnosti u svim jedinicama, o tome da su uz pomoć komesara sve eskadrile izdavale zidne novine i da su one u samom armijskom vrhu; da su uporedo izdavane i džepne novine; da je svaki puk organizovao kultumo-umetničke priredbe, na kojima su se čuli odlični govori i odlične partizanske pesme, da su po sobama organizovane čitalačke grupe... Uredništvo »Biltena 554. jurišnog puka« u zaključku svog uvodnika konstatuje da se »... Pukovski bilten ne sme udaljavati od svakodnevnog života jedinice, naprotiv, mora živeti i razvijati se uporedo sa rezultatima jedinice - da bude ogledalo naše jedinice!«.

A u listu »Mladi vazduhoplovac«, koji je izdao Prvi omladinski vazduhoplovni bilten, februara 1945. u Beloj Crkvi, i štampao u prvoj štampariji, data je poruka:

»...Masi omladinskih listova, koji niču i bujaju širom naše domovine, prilažemo ovaj list kao izraz želja da se omladinskoj reči dà što veći publicitet«.

Pisana reč - novine, brošure, džepne novine, zidne novine, bilteni i ostali materijali - negovani su, s više ili manje uspeha, u svim vazduhoplovnim jedinicama NOV i POJ. Sadržajem su bili sasvim okrenuti potrebama boraca - vojnika i starešina; za formiranje idejno-klasne revolucionarne i internacionalne svesti, zatim kulturno, opštevojne, stručno i taktičko obrazovanje, kao i rasonodu. Doprinos ovih »ratnih« izdanja kulturi i obrazovanju, jačanju jedinstva boraca na klasnim i revolucionarnim osnovama, a samim tim i jačanju borbene gotovosti bio je veoma značajan. Pogotovo ako se ima u vidu činjenica da su ovi bilteni najčešće bili i jedini udžbenici - stručni i politički. Problemi: o čemu i kako pisati, te kako list učiniti vlasništvom svih, bili su i u toku NOR-a veoma prisutni, a to je i logično, jer se radi o večnom novinarskom pitanju. Pa ipak, i pored čestih sopstvenih kritičnih ocena, ratne novine naših jedinica tretirale su prava pitanja, i to na najbolji način.

Podaci o kultumo-prosvetnim, sportskim i ostalim »neborbenim« aktivnostima naših ratnih eskadrila i pukova sačuvani su u zvaničnim dokumentima, kao i u listovima, zidnim novinama i biltenima i u sećanjima samih pilota, tehničara i boraca tih jedinica.

»List I lovačke eskadrole« je vrlo slikovito prikazao kulturne aktivnosti i napore pripadnika eskadrole da ih omasove i unaprede. Iz pregleda rada eskadrole tokom 1944. godine, koji ovaj list navodi saznajemo o nizu aktivnosti sprovedenih u kratkom periodu. Kulturni život kreirao je Odbor za kulturu i prosvetu, koji je u 1. eskadrili NOVJ organizovao dinamičan rad više sekcija. Literarna sekcija bila je, na primer, odgovorna za štampu. Ona je izdavala »Eskadrilski list« i »Zidni časopis«, koji je do decembra 1944. objavio 60 članaka, 20 pesama, mnoštvo šala i karikatura.

Eskadrila je imala svoju biblioteku od 180 knjiga, brošura i časopisa na srpskohrvatskom i slovenačkom jeziku i oko 50 knjiga na stranim jezicima. Osnovala je vrlo kvalitetan hor.

U Karovinju je izvođena teorijska obuka. Pošto su tamo bili i tenkisti, kultumo-zabavni programi su im bili zajednički.

Članovi kultumo-prosvetnog odbora 1. eskadrole NOVJ držali su i predavanja (evidentirano je 23). Svi pripadnici 1. eskadrole davali su svoj redovni novčani prilog za finansiranje kultumo-prosvetnog odbora. Kupljene su roto-mašine i tri pisaće mašine, kao i potrošni materijal i slično. Iz fonda je dat i prilog ranjenicima.

Major Zubendžija ovako piše o jednoj priredbi:

»Naša priredba održana 1. novembra (skečevi »Bedek« i »Analfabeta« i horske pesme) lijepo je primljena od svih gledalaca. I priređivači su zadovoljni. Kulturno-prosvetni odbor konačno vidi plodove svoga truda i nastojanja«.

U narodnooslobodilačkom ratu ispevano je na hiljade pesama, tužnih i veselih, od poznatih i anonimnih autora. Najviše se pevalo o borbi naroda za slobodu. Sa partizanskim pokličem u srcu »Bez pjesme nema ni pobjede« išli su i fudbaleri 2. eskadrole NOVJ u Tran da odigraju utakmicu sa savezničkom ekipom. Uz put su pevali poznatu partizansku »Po šuma i gorama« a utakmicu su dobili sa 5 : 1, na veliko zadovoljstvo naših ranjenika koji su posmatrali ovaj susret i bodrili naše fudbalere.

U »Listu 1. lovačke eskadrile«, vodnik S. Polić, oduševljen partizanskom pesmom, piše:

»Kod partizana puška i pjesma idu nerazdvojno. Puška je partizanu nerazdvojni drug - pomoćna snaga u svim okršajima, a pjesma je motor koji pokreće snagu i čeliči volju. Partizan sa pjesmom i puškom ide, stoji, odmara se, spava, bori i mre u isti mah. Pjesme su izašle iz srca i duše boraca naše velike armije narodnog oslobođenja. One su napisane kroz krvave okršaje, uz gromoglasne grmljavine topova, štektanje mitraljeza, zvižduk projektila - a na podlozi vere kojom su prožeti svi pošteni, iskreni i slobodoljubivi sinovi naše napaćene otadžbine.«

Nije teško shvatiti da je ovakav poklič, ozaren optimizmom i vjerovanjem u konačnu pobjedu, napisan u posljednjim mjesecima borbe, kada se na svakom koraku osjećao dah slobode.

Borci su pisali i stihove. Sačuvani su oni koji su objavljeni u eskadrilskim časopisima i biltenima. Iz njih je blještao odsjaj optimizma, koji je zračio i u onima koji nisu pisali stihove.

Omladinci uređivači »Džepnih novina«, lista Zaštitne čete Štaba vazduhoplovstva NOVJ, pisali su o umetnosti kao suštaj potrebi i proizvodu širokih narodnih masa, govoreći tako i o prevashodnoj svrsishodnosti umetnosti. Anonimni autor članka »O umetnosti« objašnjava pojam lar-purlarizam i zablude sledbenika ovog tumačenja prirode postojanja umetnosti.

Omladinci su u svom listu objavljivali i brojne pesme, ali i vrlo kvalitetne prozne napise, koji su i po današnjem kriterijumu pismenosti kvalitetni. U prilog tome navešćemo odlomak iz napisa »Partizani« objavljen 1. decembra 1944:

»Komande se šapatom prenose kroz kolonu. Zastaje se, raspoređuje, razvija u strelce, izbacuju prethodnice, bombaši. Onda opet napred. Polako. Pognuti. Neopaženo približavanje neprijatelju. Borba, Prasak bombi. Orkan vatre. Uništavanje. Tako do jutra... Zadatak je izvršen. Opet kolona po jedan. Rastojanje, težak marš. »Giljanje« po blatu uz ledenu jesenju kišu. U sredini kolone nekoliko ranjenika. Drugovi nose sobom i jednog mrtvog. Dečačko lice isprskano blatom. Torbica mu je skoro prazna. Sva municija je potrošena. Ostala je u njoj samo poderana košulja, parče hleba i neispisanim rukopisom na parčetu hartije »Pesma o Titu« od Vladimira Nazora.

I tako iz dana u dan. Pobjede i porazi. A iznad svega pesma. Pesma slobode o porobljenoj domovini«.

Naporan rad pripadnika 3. aerobaze osvežavan je kulturo-prosvetnim delatnostima. Za kratko vreme 35 drugarica i drugova naučilo je da čita i da piše, a hor je negovao brojne partizanske, borbene pesme. Postojala je i pozorišna grupa, koja je spremala priredbe za čitavu opštinu. Borci su imali posebne časove geografije na kojima su izučavali svoju zemlju. Najveće interesovanje vladalo je za usmene novine. Jednom je govorila i jedna drugarica o potrebi za opismenjavanjem, a sama tek što je naučila slova. O tome je pisala Nedeljka Bunjevčić iz 2. čete:

»Bio je to čas koga su svi naši borci željno očekivali. I, eto, dođe dan kada mi održavamo usmene novine cijele aerobaze. Prije nekoliko dana smo održali četne usmene novine na kojima je vladalo veliko interesovanje. Usmene novine su bile za nas nešto novo...«.

Rad čitalačkih grupa 3. aerobaze bio je vrlo živ. Organizovan je tako da su borci, ili barem grupa, izučavajući bitke za oslobođenje zemlje pred sobom imali i geografsku kartu Jugoslavije. Komesar 2. čete Rade Erak, poručnik, pozivao je borce da pojačaju kultumo-prosvetni rad, a Milan Momčilović je ovako pisao o radu političkih časova:

»Kod nas se svaki dan održavaju politički časovi, osim kada smo na aerodromu ili na kakvoj drugoj dužnosti. Htio bih napomenuti jedan slučaj iz svakodnevnog političkog rada u našoj četi. Jednog dana je četa sakupljena za politički čas. Dolazi politikomesar čete i počinje sa časom. Prije prelaska na predavanje on kaže, drugovi, danas ćemo proraditi razvitak narodnooslobodilačke borbe (govor druga Tita na drugom zasjedanju A V-NOJ-a). Čas je već počeo. Drugovi su na času disciplinovani i pažljivo slušaju predavanje. Dok je još predavanje teklo, nastaje među borcima nesrpljenje. Već su pripremljena pitanja boraca, koja su uslovlila razvijanje diskusije«.

Od Drage Resanović ostao je zapis o radu sa nepismenima u bazi:

»Dva su sata poslije podne. U trpezariju dolaze nepismeni i polupismeni. Već su sakupljeni. Sa njima dolaze drugovi i drugarice koji su pismeni, radi učenja čitati i pisati. Rad sa nepismenima već je počeo. U trpezariji drugovi i drugarice sjede na klupama kao na kursu.

Čitanje i pisanje postaje sve življe. Nastaje takmičenje između svakog pojedinca bilo druga ili drugarice. Drugarica Ljuba Bunjevčević koja je odgovorna po pitanju nepismenosti pomaže im u radu i pohvaljuje u toku učenja sve one koji su pokazali bolju volju i uspeh u radu. Nakon jednog sata završava se rad sa nepismenim i prelazi se na politički čas«.

Bataljonska kulturna ekipa izdavala je časopis »Titov pilot«, zidne novine sa vazd. tematikom, organizovala fudbalska takmičenja i dr.

I pripadnici vazduhoplovnih jurišnih i lovačkih pukova, afirmiranih pred kraj rata, u okviru »Vazduhoplovne grupe« negovali su kulturni život. Pesmom je tada na najlepší način izražavana radost zbog skorašnje pobjede.

Od osnivanja, u 111. vazduhoplovnom lovačkom puku bili su većim delom omladinci. Mnogi od njih prethodno nisu ni videli avion, ali svaki je neviđenim elanom pristupio učenju i praktičnom radu. Omladinci su bili nosioci i kultumo-prosvetnog rada.

»Pišu članke, crtaju zidne novine, spremaju skečeve, referate (citiramo belešku Aleksandra M. Stajića objavljenu u Biltenu ovog puka). Na tom poslu su pravi umetnici Lazarević »Cigo«, Taso, Kober, Flajs i Dragišić, čiji radovi, može se reći, imaju umetničke vrednosti. Drug Marković je odličan pesnik. Njegove pesme su odlične, a njegovo zalaganje u radu je ogromno. Drug Gvozdenov »Ladovina« čini velike napore u radu diletantske sekcije i počesto nas veseli svojom harmonikom«.

Fiskulturom su se bavili svi: mehaničari, oružari i letaći. Sport je uostalom bio vrlo omiljen u puku.

Prvi broj Biltena 112. lovačkog puka doneo je niz napisa iz istorije muzike i sličnih obrazovnih tekstova. Nailazimo i na ovakav sud:

»Na kulturno-prosvetnom polju nije se radilo mnogo za vreme proteklih 2 godine. Naročito malo se brinulo o seljaku i radniku, onima kojima je to najviše trebalo. Kulturni rad nije nikada dopirao do sela, već se svodio samo na gradove. Današnje doba je doba razvitka najviših masa radnika i seljaka na svim kulturno-prosvetnim poljima.

Kulturno-prosvetni odbori su nosioci kulturno-prosvetnog rada u jedinicama.

Pripadnici 113. lovačkog puka imali su i svoju koračnicu, zapisanu u četvoročetvrtinskom taktu, koja počinje ovim stihovima:

*»Piloti lovci, vi hrabri borci,
Sada je čas da pokažete boj,
Da pokažete fašistima mrskim,
Kako izgleda naš leteći stroj!«*

Kao i u drugim jedinicama, prosvetno-kulturni odbor organizovao je kulturni život i u 113. lovačkom puku. Bili su podjednako zastupljeni svi sportovi, štampa, hor, gluma, foto i slikarska sekcija, koja je pripremila i jednu izložbu radova. Iako su raspolagali oskudnim sredstvima, aktivnost nije jenjavala. Prihod sa priredbi dobijali su postradali, a davalo se i za bolju hranu ranjenicima. Fiskultuma sekcija negovala je nogomet, odbojku, plivanje, laku atletiku, ping-pong i boks.

U listu 113. lovačkog puka »Jak« ovako se opisuje kulturna i sportska aktivnost:

»Razvijene velike trube papira, razbacane četke i boje odmah će vam dati jasnu sliku o čemu se radi. Po zidovima parole u svim nijansama i zidne novine pojedinih eskadrila, pročitane, koje se čuvaju. U sobi do naših umetnika uveliko udaraju ping-pong; pukovsko je takmičenje i eskadrile se međusobno bore za prestiž. Zavirite li u sobu po strani, videćete toga momenta drugove koji ne učestvuju u radu svih sektora. Oni sa ostalim drugovima sede za stolovima i pregledaju poslednje brojeve novina, ilustracija i novih knjiga, kako iz borbi našeg naroda, tako stručnih i zabavnih. To nam je čitaonica. U njoj ćete u svako doba naći drugove gde u miru i tišini koriste sebi i pripremaju se da bi koristili drugima.«

422. vazduhoplovni jurišni puk je od formiranja razvijao kulturu svojih pripadnika. Svake nedelje i praznika organizovali su priredbe. Hor i »dileptanti« najviše su pobrali aplauze u sali Spomen-doma u Novom Sadu. Čuli su se i odlični govori, partizanske pesme, prolamao se smeh uz skečeve u kojima su nasamareni domaći izdajnici. Predstave su davane i u Klenku, Sapcu, Plesu, Velikoj Gorici...

Duge zimske večeri provodili su u čitalačkim grupama. Neko bi čitao članak iz novina ili odabranu knjigu. Ostali su slušali - potom diskusija. Bila je to mera za unapređenje discipline.

Za nosioce kulturnog života u vazduhoplovnim jedinicama u toku narodnooslobodilačkog rata može se reći da su posedovali žar istinskih amatera, a znanje rutinskih organizatora. Za njih nije bilo odmora - onda kada nisu leteli ili pripremali avione za ratne zadatke, aktivno su se bavili raznim kulturno-umetničkim delatnostima. S pravom se može reći da bi kulturni život u jedinicama NOVJ bio još bogatiji da je bilo više uslova.



Pripadnici Baze na brodu - na ulazu u italijansku luku Bari, januar 1944.

Pripadnici Prve vazduhoplovne baze NOV i POJ pored bombardera »dornier« Do-17 na aerodromu kod Livna novembra 1943.





Štab Prve vazduhoplovne baze NOV i POJ - Saveletri, januar 1944 - (sleva): Krešimir Boras, načelnik štaba; Prvoslav Vasiljević, politički komesar; Mile Pavičić, komandant; Rudi Radaljic, inž. i Milan Simović, zamenik komandanta.

Štab vazduhoplovnih škola i deo štaba Baze u Karovinu februar 1944.





Grupa pilota i izviđača Prve vazduhoplovne baze - Karvinjo, mart 1944.

Grupa pripadnika Mehaničarske škole Baze - Karvinjo





Avion »beta B-51« na aerodromu kod Bugojna - narod pomaže u raščišćavanju snega na poletno-štetnoj stazi.

*grupa pripadnika Eskadrile 5. korpusa NOVJ - Sanski Most, kraj septembra 1944 (sleva)
Stojan Azinović. Suljo Selimbegović. Pero Zdjelar. Mustafa Bazdulić. Krunoslav Škeva; Milan
Korica i Mile Obuljen.*

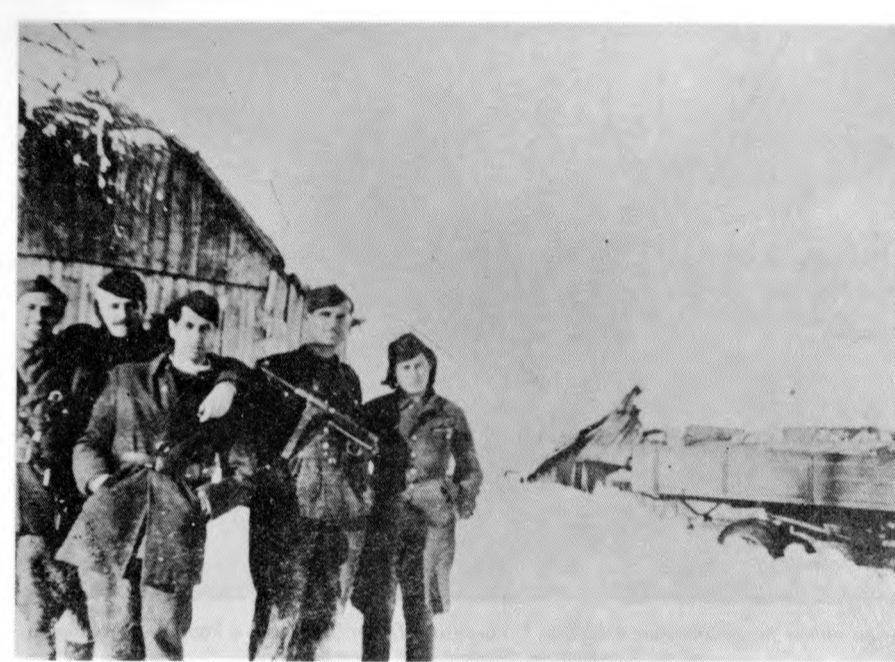




*Avion »biker jungman« Prve eskadrile 5. korpusa - Džemil Bukovac u kabini i Hamdija Ho-
žić - aerodrom Glamoč, 25. decembar 1944.*

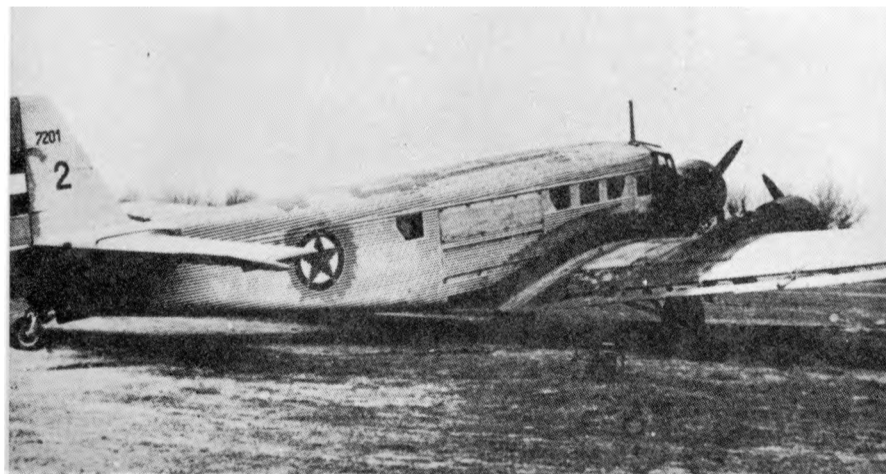
Avion »FP-2« Prve eskadrile 5. korpusa NOVJ na aerodromu Rajlovac u aprilu 1945.

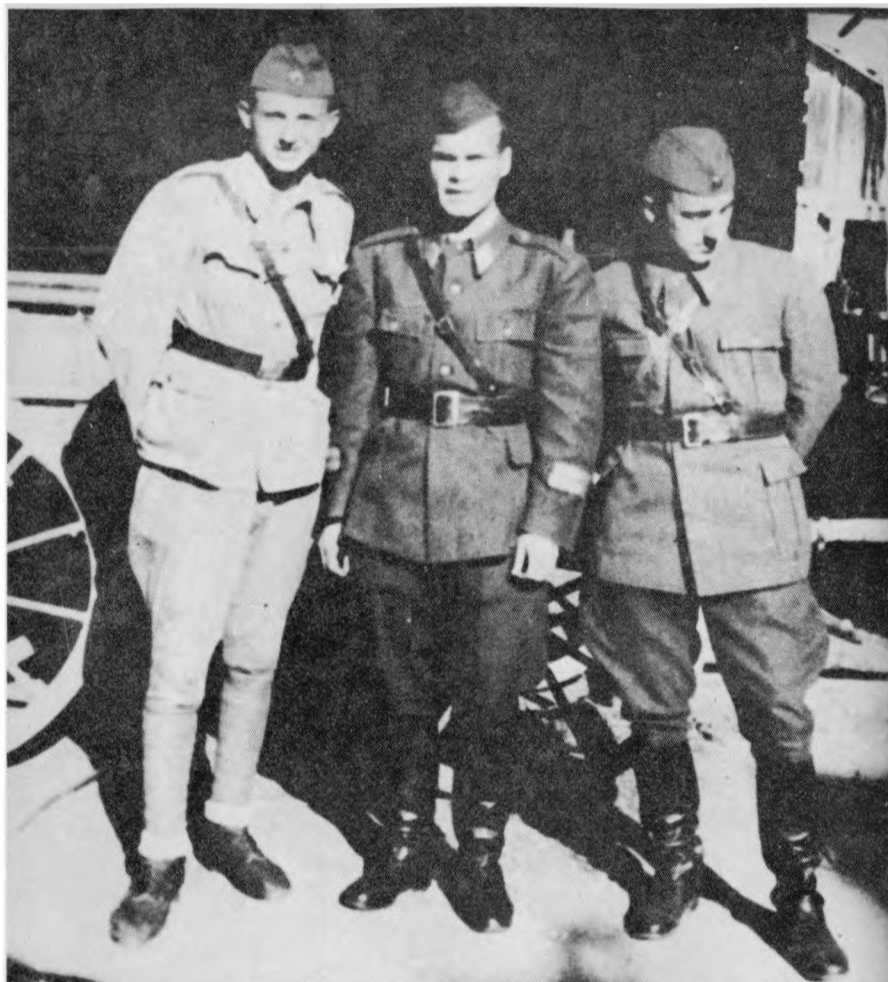




Štab Druge vazduhoplovne baze 5. korpusa NO VJ u Bugojnu, (slevaj: Tomo Šalić, Hamdija Hodžić, Lutvo Hajdaragić, Aleksandar Bole i Vinka Stakić.

Naš prvi transportni avion »Junkers JU-52«





Komesar 9. vazduhoplovne oblasne baze major Mehmed Seremet i zamenik komesara kapetan Rade Salatić sa jednim vojnikom mart 1945.

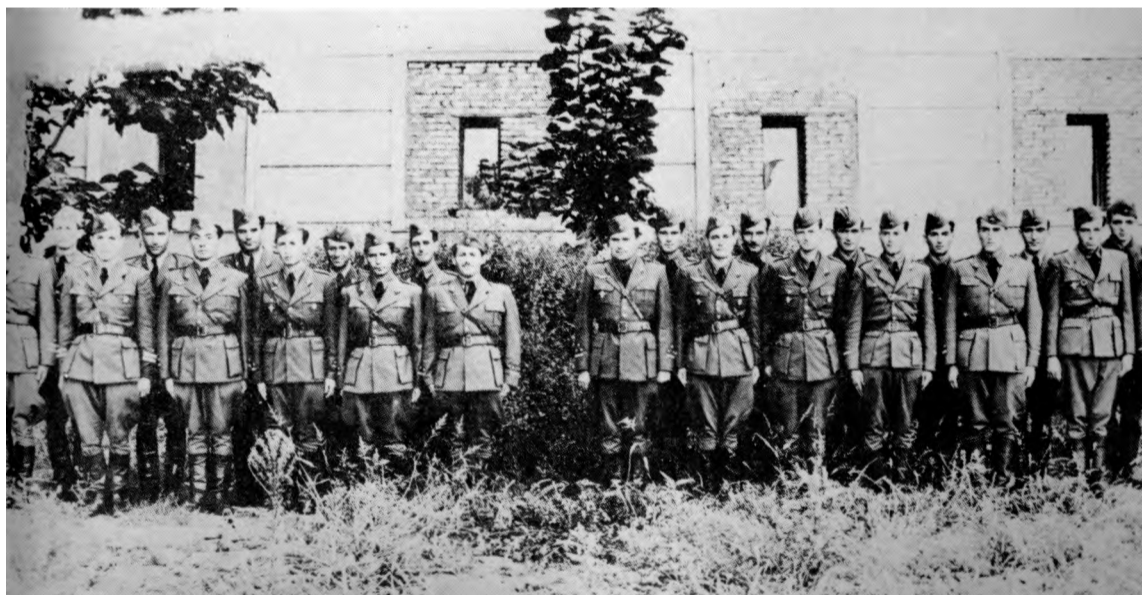


*Zamenik komandanta Transportne grupe, major Vladimir Simić sa potporučnikom - pilotom
Ratkom Nikšićem - aerodrom Zemun 1945.*



Komandant Prvog jugoslovenskog lovačkog puka major - pilot Petar Radević raportira maršalu Titu - aerodrom Zemun, 16. septembar 1945.

Stroj pilota i komandnog sastava Prvog jugoslovenskog lovačkog puka za vreme svečanosti na završetku školovanja u Krasnodaru, početkom septembra 1945.



Završna reč

Neiscrпно bogatstvo istorijskih činjenica

General-pukovnik Slobodan Alagić

Drugovi, na kraju, možemo zaključiti da je današnja rasprava za okruglim stolom o »Ratnom vazduhoplovstvu u strategijskoj koncepciji narodnooslobodilačkog rata« pokazala da raspolažemo neiscrпnim bogatstvom još neistraženih istorijskih činjenica, koje će znatno doprineti da se rasvetli uloga našeg ratnog vazduhoplovstva u toku NOR-a.

Ovaj naš skup neposrednih učesnika u narodnooslobodilačkom ratu, pripadnika naših jedinica koje nastavljaju ratne tradicije vazduhoplovnih jedinica, kao i istoričara - predstavlja ne samo najviši stepen naučne verifikacije već, istovremeno, i afirmaciju naše slavne istorije, naših uspešnih borbi i bitaka koje smo pobedonosno izvojevali u narodnooslobodilačkom ratu.

Ratno vazduhoplovstvo NOVJ stvaralo se u specifičnim uslovima i bazira na Titovom konceptu strategijskog vođenja NOR-a. I ovom prilikom, na ovom značajnom skupu, pokazali smo kakav je put u razvoju prešlo RV i njegovi kadrovi, kako je raslo u vidovskom smislu i kakv je doprinos dalo RV - upravo kao vid Jugoslovenske armije - u pobedi nad okupatorom i domaćim izdajnicima.

Iskustva i pouke iz ovog slavnog dela naše istorije mi neprekidno ugrađujemo u razvoj našeg Ratnog vazduhoplovstva i protivvazdušne odbrane. To su trajne vrednosti na kojima se upravo vaspitavaju mlade generacije, imajući pri tom uvek na umu Titov strategijski koncept vođenja NOR-a, vrlo značajan za razvijanje koncepcije ONOR-a.

Na današnjem skupu mi smo mnoga saznanja produbili i jasnije definisali vidovsku ulogu našeg Ratnog vazduhoplovstva. Ona su nam gotovo neophodna kako bismo i ubuduće jasnije mogli da sagledamo sve uslove bitne za razvoj RV i PVO, a posebno ljudi koji rukuju složenom tehnikom.

Podsetili smo se, isto tako, na vizionarsku ulogu koju je Josip Broz Tito imao u stvaranju RV u toku NOR-a, a posebno u posleratnom periodu. Zato moramo još više, efikasnije i još neposrednije sva iskustva do kojih smo došli u ovom periodu, a posebno na ovom skupu, oživotvoriti u borbenu moć Ratnog vazduhoplovstva i protivvazdušne odbrane. Ona treba da budu što više prisutna naročito mladim generacijama u jačanju njihove revolucionarne svesti i borbenog morala.

Na kraju, možemo sa zadovoljstvom konstatovati da smo ostvarili ciljeve koje smo postavili u pripremi ovog vrlo značajnog skupa. Sve materijale ovog okruglog stola - uvodna izlaganja, diskusiju, kao i priložena saopštenja, objavićemo u posebnoj publikaciji sa ciljem da je učinimo dostupnom širokoj javnosti radi daljeg izučavanja istorijskih činjenica i istina i dograđivanja istorije RV i PVO.

Zahvaljujem se svim učesnicima ovog našeg skupa, a posebno organizacionom odboru.

497

Zamislao za organiziranje i održavanje
određenih stvari i objekata.

Prilozi

Prilozi su dokumenti koji su važni za razumijevanje ovog dokumenta. Oni mogu biti slike, tablice, grafovi, ili drugi materijali koji pružaju dodatne informacije. Prilozi su obično uključeni u dokumente kako bi se olakšalo razumijevanje i primjenu sadržaja. Oni mogu biti uključeni u dokumente na različite načine, kao što je uključivanje slika ili tablica direktno u dokument, ili kao zasebne stranice koje se odnose na određeni dio dokumenta. Prilozi su važni za razumijevanje ovog dokumenta i mogu biti uključeni u dokumente na različite načine.

Zamisao¹⁾ za organizovanje i održavanje okruglog stola »Ratno vazduhoplovstvo u strategijskoj koncepciji NOR«

U cilju obeležavanja 40. godišnjice putem formiranja i dejstva Grupe vazduhoplovnih divizija NOVJ, putem razgovora sa učesnicima u tim događajima rasvetliti i prikupiti podatke o manje poznatim događajima u formiranju i dejstvu Grupe vazduhoplovnih divizija, što bi doprinelo potpunijem sagledavanju istorije našeg vazduhoplovstva u NOR-u, a time i negovanju ratnih tradicija naših vazduhoplovnih jedinica.

Sagledati opštevojnu i političku situaciju na ratištu, odnosno vojištu na kome su dejstvovala vazduhoplovne divizije i njihov doprinos u konačnom slamanju neprijatelja i oslobođenju naše zemlje od okupatora i domaćih izdajnika.

Proučiti uslove i rezultate političko-partijskog rada u jedinicama i saradnju sa narodom, naročito odanost, revolucionarnost i patriotizam naših boraca.

Putem razgovora i pisanog materijala - sećanja, obraditi pojedine događaje, situacije, uslove u kojima se radilo, učilo i dejstvovalo. Karakteristične primere samoinicijative, snalažljivosti, entuzijazma i hrabrosti. Evociranje sećanja na pojedine likove koji su služili primerom ostalim, što bi doprinelo negovanju revolucionarnih tradicija i daljem jačanju uverenja da za naše starešine nema bezizlaznih situacija.

Potpunije rasvetliti uslove, probleme, teškoće i napore ljudstva za vazduhoplovnotehničko, tehničko i pozadinsko obezbeđenje letenja i za omogućavanje aerodromskog manevra avijacije.

PITANJA RASPRAVU

Raspravu učesnika okruglog stola treba posebno usmeriti na:

- opštevojno-političku situaciju i uslove u kojima je formirana Grupa vazduhoplovnih divizija, vojno-političku situaciju na jugoslovenskom vojištu, zadatke NOV (JA) i Grupe vazduhoplovnih divizija, kao i na osnovne karakteristike izvršavanja zadataka u pripremi i izvođenju operacija;
- političko-partijski rad u pripremi i izvođenju borbenih dejstava; moralno-politička i patriotska svest ljudstva i doprinos borbenog morala izvršavanju zadataka; primeri ispoljavanja i manifestovanja političko-partijske svesti kod boraca;
- iskustva iz rukovođenja i komandovanja, kao i opšta iskustva iz rada Štaba vazduhoplovstva i Komande Grupe vazduhoplovnih divizija i ko-

1) Poziv učesnicima okruglog stola »Vazduhoplovstvo u strategiji NOR-a«

mandi divizija; ostvarivanje sadejstva sa jedinicama NOV (JA) i komandama vazduhoplovnih jedinica Crvene armije;

- pripreme i izvršavanje borbenih zadataka u jedinicama taktičkih nivoa; primeri taktičkih postupaka u borbi, snalažljivosti, odvažnosti, hrabrosti, samoinicijative, entuzijazma i konkretni postupci koji su bili plod stvaralačkog sagledavanja uslova i mogućnosti za konkretna b/d avijacijskih jedinica;

- osposobljavanje vazduhoplovnotehničkog sastava za opsluživanje aviona za borbene zadatke; problemi i teškoće u obezbeđenju rezervnim delovima i ubojnim sredstvima, kao primeri snalažljivosti i napora ljudi da se zadaci što bolje izvrše;

- rad pozadinskih organa na obezbeđenju letaćkih jedinica materijalno-tehničkim sredstvima; problemi i teškoće koje su pratile to snabdevanje i način rešavanja; primeri samoinicijative, snalažljivosti i saradnje sa narodom;

- obezbeđivanje aerodromskog manevra letaćkim jedinicama, teškoće i problemi koji su pratili to obezbeđenje i način razrešavanja složenih situacija; i

- ostala pitanja za koja učesnici okruglog stola smatraju da bi mogli da doprinesu boljem rasvetljavanju istorijskih događaja, kao i nadogradnja već utvrđenih činjenica, što predstavlja riznicu iskustava vođenja i izvršavanja borbenih dejstava u teškim ratnim uslovima.

Učesnici rasprave

Na okrugli sto pozvati: ranije komandante i komesare RV i PVO, generale RV i PVO, sadejstvjuće starešine 1, 2, 3. i 4. armije JA, pripadnike 111, 112. i 113. vazduhoplovnog lovačkog puka, 421, 422. i 423. vazduhoplovnog jurišnog puka, komande 11. vazduhoplovne lovačke divizije, 42. vazduhoplovne jurišne divizije, Grupe vazduhoplovnih divizija, 9. oblasne vazduhoplovne baze, Štaba vazduhoplovstva NOVJ, vojno-naučne teoretičare, istoričare i predstavnike jedinica koje neguju tradicije vazduhoplovnih jedinica formiranih u NOR-u.

Skup će otvoriti predsednik organizacijskog odbora, a učesnike pozdraviti komandant RV i PVO. Skupom bi rukovodio komandant Grupe vazduhoplovnih divizija general-pukovnik Božo Lazarević.

Uvodno izlaganje dati u pismenom obliku, a ostali učesnici mogu svoja saopštenja izložiti u pismenoj formi ili usmeno. Sva izlaganja će se snimati tehnikom Doma JNA. Diskusije - saopštenja izlagati u trajanju do 10 minuta. Pisana saopštenja mogu biti duža, ali u vidu priloga.

Sve napisano i izrečeno na ovom skupu štampaće se u posebnoj publikaciji i čuvaće se u Muzeju vazduhoplovstva, kao istorijska građa i koristiti u razvijanju i izgradnji mladih starešina u osposobljavanju za vođenje i izvršavanje borbenih dejstava u ONOR-u.

Materijali po izboru redakcije biće publikovani i putem sredstava javnog informisanja (»Kriła armije«, »Narodna armija«, »Glasnik RV i PVO« i drugih listova, kao i RTV sredstava). Sredstvima KRV i PVO i »Zastava filma« snimiti filmski materijal koji čuvati u Muzeju RV i PVO.

Konsultacije sa svim učesnicima okruglog stola organizacioni odbor održavaće svake radne subote u mesecu: 5. 01, 2. 02. i 9. 03. 1985. godine u 10.00 čas. u Domu JNA Zemun, u prostoriji br. 37, tei. 218-922.

Pojedinačne konsultacije učesnici okruglog stola mogu vršiti svakog radnog dana u Muzeju vazduhoplovstva u Zemunu, ul. Viktora Bubnja br. 5, tel. 219-032, lokal 25-36 i 26-41. Sa ovih telefona mogu se dobiti i sva ostala obaveštenja o okruglom stolu.

Molimo sve pozvane da nas obaveste do 20. januara o prihvatanju ili neprihvatanju prisustvovanja okruglom stolu. To učinite povratkom prethodne prijave za diskusiju, na koju je potrebno samo nalepiti poštansku marku i poštom poslati na već upisanu adresu.

Kotizacija za učešće u razgovoru okruglog stola se ne plaća. Putne troškove za pozvane učesnike rasprave okruglog stola snosi Komanda RV i PVO, a za učesnike jedinica i ustanova, snosi jedinica-ustanova za svoje predstavnike.

Razgovor o datoj temi održaće se 21. marta 1985. u Domu JNA Zemun, Štrosmajerova br. 3.

PROGRAM RADA

09.00-09.10 čas.	Pozdravna reč komandanta RV i PVO
09.10-10.00 čas.	Uvodno izlaganje komandanta Grupe vazduhoplovnih divizija general-pukovnika avijacije-pilota, narodnog heroja Bože Lazarevića
do 10.00-10.30 čas.	Saopštenja i rasprava o pitanjima
10.30-11.30 čas.	Odmor
11.00-12.30 čas.	Saopštenja i rasprava o pitanjima
12.30-13.00 čas.	Odmor
13.00-14.00 čas.	Saopštenje i rasprava o pitanjima Predsedavajući - predsednik organizacijskog odbora se zahvaljuje učesnicima u raspravi i zaključuje raspravu
14.00	Završetak rada rasprave
14.00-15.00 čas.	Zajednički ručak za učesnike rasprave
15.00 čas.	Povratak kućama

25. decembar 1984.

PREDSEDNIK ORGANIZACIONOG
ODBORA
p u k o v n i k
Stevan Drakulić s.r.

Spisak učesnika okruglog stola

Aćimović Milan
Ajdić Gustav
Alagić Slobodan
Alfons Peko
Anđelković Mateja
Anđelković Živojin
Andonovski Ilija
Andrić Sava
Antić Vicko
Arandelović Božidar

Bajčetić Miloš
Bakić Miliwoje
Blagojev Živko
Božić Mirko
Bracilović Miodrag
Budimir Dušan
Burić Mirko

Colić dr Mladenko
Cmobjmja Miloš

Ćemalović Enver
Ćurgus Ljubiša
Curina Miroslav

Dekleva Alojz
Dimitrijević Milorad
Dogđibegović Osman
Drakulić Danilo
Drakulić Stevan
Dujjić Ivo

Đapa Nikola
Đerić Predrag

Faganel Jordan
Fućak Danko
Frid Zlatko

Gabrovšek Nestor
Gajović Branko
Gajić Pavle
Garić Milutin
Gavrilović Živorad
Gračanin Petar
Gođevac Života

Hočevar Ivan
Hodžić Hamdija
Hršak Alojz

Ilić Bratislav
Ilić Dragoslav
Ilić Milosav
Isaić mr Vladimir
Isaković Biserka
Ivanišević Đuro
Janić Čedomir
Jerinkić Dragoljub
Joksimović Sekula
Jovičić Nadežda
Jugin Milivoj
Jurjević Zvonko

Kljajić Cviko
Kolar dr Zdravko
Kostić Predrag
Kostić dr Uroš
Koščak Boris
Kratohvil Franja
Kulenović Ismet
Kuzmanović Bogdan
Kučinić Mile

Lazarević Božo
Lazarević Dragomir
Lekić Nikola
Letica Stevo

Lipovšćak Miljenko
Lolić Franjo
Lončar Zdravko

Majstorović Veljko
Malohodžić Hivzo
Matović Radoljub
Marinković Miloš
Marković Rađivoje
Maravić Nikola
Milanović Đorđe
Mikić Vojislav
Mileusnić Mirko
Milenković Steva
Milianić dr Gojko
Milin Boško
Mišić Miodrag

Nikezić Ilija
Nikić Momčilo
Nikolić Branko
Nikolić Jovan
Nikolić Mihajlo
Nikšić Ratko
Ninić Georgije

Okanović Husein

Pantić Jefto
Pavković Života
Pavlović Milivoje
Pecotić Bogdan
Pejčić dr Predrag
Pejčinović Đorđe
Petkov Borivoje
Popov Luka
Popović Slobodan
Popović Borivoje
Prebeg Tugomir

Radević Petar
Rakočević Drago
Radulović Milivoje
Radulović Vaso
Roglić Stevan

Savićević Lazar
Srećković Milivoje
Srećković Radovan
Stanković Bora
Stefanović Aleksandar
Stefanovski Metodije
Stevanović Božidar
Stojić Jovan
Stojanović Ilija
Stošić Dragoljub
Subotić dr Vojislav
Subotić Vukašin
Suša Rade

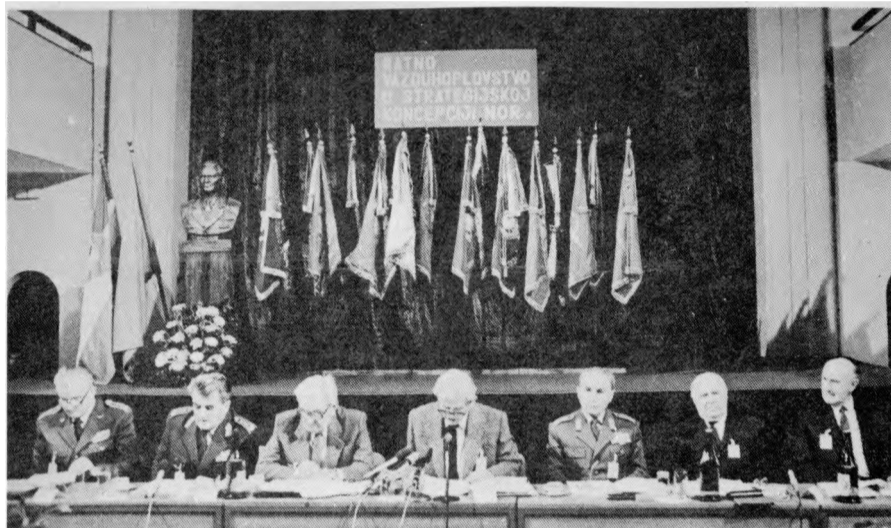
Šebrek Vinko
Šeremet Meho
Škerlj Mirjana
Šutalo Ante

Tanović Ivan
Tarbuk Nikola
Trgo Fabijan
Tus Anton

Ulepić Zdenko

Vajdić Čedomir
Veličković Ljubiša

Zdjelar Petar
Zrilić Milan
Zvicer Đorđe
Zupančić Viktor



Radno predsedništvo okruglog stola, 21. mart 1985, Dom JNA, Zemun

General-pukovnik, Slobodan Alagić, komandant RV i PVO otvara skup





Pogled na svečanu salu Doma JNA za vreme rada

General-pukovnik Božo Lazarević, podnosi uvodno izlaganje





General-pukovnik Zelenko Ulepič podnosi uvodno izlaganje.

Okruglom stolu su prisustvovali i starešine jedinica RV i PVO





Grupa komandanata i starešina jedinica koje nastavljaju tradicije ratnih vazduhoplovnih pukova ispred ratnih zastava.

Pred početak rada, sleva: Ivo Dujčić, Mirko Burić i Georgije Ninčić





U prvom redu, sleva: Mirko Božić, Dragomir Lazarević, Stevan Garić i Milan Zrilić

Miodrag Bracilović, Mihajlo Nikolić i Pero Zdjelar





*Pripadnici 421. puka, zdesna: Gustav Ajdić, Živojin Anđelković, Milan Aćimović,
ing. Bogdan Kuzmanović*

Luka Popov i Zlatko Frid





U prvom planu, pukovnik Đura Ivanišević

*Učesnici okruglog stola, sleva: Milosav Ilić, Steva Dimitrijević, Dragoljub Stošić
i Spašen Zarevski*



*Hronologija
događaja iz stvaranja i razvoja
Vazduhoplovstva NOVJ (JA)
od 1942. do 1945.¹¹*

Mirjana Škerlj, *prof²⁾*

1942. GODINA

Krajem 1941. Mesni komitet KPJ za Banja Luku raspolagao je podacima da su neki pripadnici vazduhoplovstva NDH izraziti simpatizeri NOP-a i da su spremni za saradnju. Na banjalučkom aerodromu radilo je nekoliko grupa koje su okupljale aktiviste i simpatizere NOP-a. Među njima posebno su se isticali pilot Franjo Kluz i mehaničar Milutin Jazbec, dok je u jednoj grupi u gradu radio rezervni pilot i član KPJ Rudi Čajavec. Sve te grupe bile su povezane sa Mesnim komitetom KPJ u Banja Luci.

Aprila: - Bivši podoficir domobranskog vazduhoplovstva, avio-mehaničar strelac Ivica Mitrečić, koji je februara 1942. godine, stupio u partizanske jedinice, dobio je zadatak da, sa Drugim bataljonom II krajiškog partizanskog odreda i meštanima, uredi pomoćno letelište kod Sela Međuvoda za prihvat aviona.

16. maja: - Delovi 2. i 1. krajiškog odreda i banijske proletherske čete, pod rukovodstvom Operativnog štaba narodnooslobodilačke partizanske i dobrovoljačke vojske (NOP i DV) za Bosansku krajinu, oslobodili su Prijedor. Zbog toga su u Banja Luci pooštrene policijske mere i progoni, te je Mesni komitet KPJ odlučio da povuče jedan broj aktivista na slobodnu teritoriju. Kako se u blizini Prijedora nalazilo staro pomoćno letelište Urije, stvoreni su povoljni uslovi za realizaciju preleta aviona na slobodnu teritoriju.

21. maja: - Sa banjalučkog aerodroma prebegla su dva pilota i jedan mehaničar na slobodnu teritoriju i priključili se narodnooslobodilačkom pokretu. Pilot vazduhoplovstva NDH - Franjo Kluz, avionom »potez-XXV« punim oružja, sleteo je na pripremljeni partizanski aerodrom Urije kod Prijedora. Istoga dana, nešto kasnije, na isti aerodrom avionom »brege-XIX«, sleteo je i rezervni

pilot - Rudi Čajavec sa mehaničarem Milutinom-Mišom Jazbecom.

Ovim preletom otpočelo je dejstvo partizanske avijacije, što ujedno označava i početak stvaranja našeg novog jugoslovenskog vazduhoplovstva.³¹

- 4. juna:* - Partizanski piloti, Franjo Kluz i Rudi Čajavec, izvršili su prve ratne zadatke, i to:
Rudi Čajavec i mehaničar Miša Jazbec, avionom »bregge-XIX«, bombardovali su aerodrom kod Banja Luke i bacali letke nad gradom. Ranjen od protivavionske vatre, Čajavec je morao prinudno da sleti kod sela Kadinjana. Da ne bi živ pao neprijatelju u ruke, izvršio je samoubistvo, a mehaničar Jazbec je zarobljen, odveden u ustaški zatvor i posle mučenja streljan.
Franjo Kluz i mehaničar-strelac Ivica Mitrečić, avionom »potez-XXV« bombardovali su mesto Orahovo i ustašku kolonu koja se kretala u pravcu Međeđe.
- 7. juna:* - Franjo Kluz i Ivica Mitrečić poleteli su iz baze u Međuvođu na svoj drugi ratni zadatak. Nad Bosanskom i Hrvatskom Dubicom bacali su letke sa obaveštenjima o ciljevima i uspesima borbe protiv fašističkih okupatora. Nad Bosanskim Novim i Dvorom bacili su tri bombe na neprijateljeva uporišta, a posle bombardovanja bacali letke.
- 14. juna:* - Prilikom preleta u novu bazu kod Lušci Palanke, blizu Sanskog Mosta, Franjo Kluz i Ivica Mitrečić bacali su letke, a bombama i mitraljeskom vatrom napali neprijateljeve kolone koje su nadirale prema Kozari.
- 6. jula:* - Neprijatelj je posle dužeg traganja na privremenom letelištu u Jelašinovačkom polju kod sela Lušci Palanka, uspeo da pronađe i uništi avion Franje Kluz - »potez-XXV«. Jedinice 1. krajiškog odreda i 1. krajiške udarne brigade pripremale su, 5. jula, noćni napad na Bosanski Novi. Bilo je predviđeno da u tom napadu učestvuje i »potez-XXV«, pa je Kluz preduzeo sve mere da obezbedi letište za noćnu akciju. U međuvremenu, naređenje je promenjeno tako da je avion trebalo da poleti 6. jula u 10,00 časova. U 9,30 časova, kada je sve bilo spremno za let, iznenada se pojavio jedan nemački lovac, koji je izvršio nekoliko napada bombama i mitraljeskom vatrom na maskirani avion i uništio ga.

⁻¹⁾ Prelet prvih partizanskih pilota na slobodnu teritoriju izvršen je 23. maja. Predlog da Dan Jugoslovenskog ratnog vazduhoplovstva (kasnije RV i PVO) bude 21. maj pripremljen je u oktobru 1947. kada se još nije raspolagalo dokumentima niti postojala mogućnost da se datum proven. Greška nastala u datumu ne menja suštinu i značaj događaja

1943. GODINA

- 6. januara:* - Pri Vrhovnom štabu NOV i POJ, u Bosanskoj krajini, organizovan je Odsek za vazduhoplovstvo. Odsek je pre-stao da funkcioniše početkom četvrte neprijateljske ofanzive.
- 9. septembra:* - Formirana je Hidroplanska stanica 4. operativne zone, zapadno od Trogira, koja je dejstvovala od 10. septembra do 6. oktobra 1943. godine. Komandir stani-ce bio je pilot Ciril Vrabič. Posle kapitulacije, Italijani su ostavili jedan školski hidroavion tipa »flit« sa neisp-ravnim motorom u Divuljama kod Splita. Po naređenju Štaba 4. operativne zone, izvršena je opravka motora i hidroavion je prebačen u luku Seget kod Trogira. Upot-rebljavao se za kurirske i izviđačke zadatke.
- 16. septembra:* - Odlukom Vrhovnog komandanta, pri Vrhovnom šta-bu NOV i POJ formirano je Vazduhoplovno odeljenje, koje je, kao stručni organ, imalo zadatak da rešava sva pitanja koja se odnose na vazduhoplovstvo. Prvi načel-nik vazduhoplovnog odeljenja bio je pukovnik Mile Pa-vičić, koji je kasnije određen za komandanta Prve vaz-duhoplovne baze.
- Septembra:* - Poleteo je prvi partizanski avion u Sloveniji, kome je pored crvene petokrake bio uctan i simbol Triglava. Posle kapitulacije Italije, septembra 1943. od većeg bro-ja zaplenjenih aviona u Gorici, jedan školski dvosed tipa »sajman« korišćen je za vezu i izviđanje za potrebe Operativnog štaba primorske zone. Krajem septembra 1943. godine, usled neprijateljske ofanzive bilo je one-mogućeno dejstvo ovim avionom, te je bio uvučen u šumu kod Otlica i maskiran, ali Nemci su ga pronašli i zapalili.
- Septembra:* - Pri oslobođenju Rijeke, na Grobničkom polju, pored velike količine materijala i opreme, zaplenjena su dva aviona »roda« i »kaproni«, oba neispravna. Po naređe-nju Glavnog Štaba NOV i PO Hrvatske, odlučeno je da se pristupi opravci aviona. Vrlo brzo avioni su osposob-ljeni, međutim, prilikom probnog leta »kaproni« je pre-trpeo udes i bio razbijen u toj meri da je svaka opravka bila uzaludna. Avion »roda« preleteo je 25. septembra na novi aerodrom kod Bunića, gde je od prikupljenog ljudstva formirana vazduhoplovna baza Glavnog štaba Hrvatske. Već početkom oktobra 1943. otpočelo je tre-nažno letenje, a zatim i izvršavanje borbenih zadataka. Na ovom aerodromu baza je ostala samo mesec dana, jer je Glavni štab NOV i PO Hrvatske naredio pokret za Livno, u Prvu vazduhoplovnu bazu NOV i POJ.

- 14. oktobra:** - Naredbom Vrhovnog komandanta NOV i POJ formirana je Prva vazduhoplovna baza NOVJ u Livnu, sa zadatkom da organizuje prihvata i obuku stručnog vazduhoplovnog kadra. Za komandanta baze određen je pukovnik Mile Pavičić, a za političkog komesara Sava Kerković.
- Oktobra:** - Vrhovni štab NOV i POJ uputio je poziv svim bivšim jugoslovenskim avijatičarima u zemlji i inostranstvu da se jave radi organizacije nove avijacije NOV i POJ.
- 27. oktobra:** - Vrhovni štab NOV i POJ naredio je Glavnom štabu NOV i PO za Hrvatsku da na oslobođenu teritoriju pozove sve domobranske avijatičare koji su izrazili spremnost da pređu na stranu NOR-a.
- 29. oktobra:** - Iz vazduhoplovstva NDH avionom FL-3, prebegao je pukovnik France Pire i spustio se na slobodnu teritoriju kod Bugojna. Po naređenju Vrhovnog štaba NOV i POJ, avion je prebačen u Livno i ušao u sastav Prve vazduhoplovne baze.
- 9. novembra:** - Preko Radio-stanice »Slobodna Jugoslavija«, Vrhovni štab NOV i POJ uputio je poziv svim vazduhoplovcima u zemlji i inostranstvu da stupe u vazduhoplovstvo NOV i POJ.
- 13. novembra:** - Iz vazduhoplovstva NDH prebegao je i sleteo na aerodrom Livno bombarder DO-17 sa posadom i priključio se Prvoj vazduhoplovnoj bazi. Posadu su sačinjavali: poručnik Džemil Bukovac - pilot; kapetan Krunoslav Kulušić i poručnik Viktor Tabaković - izviđači; kaplar Petar Ercigonja, kaplar Vinko Putarek i podnarednik Jure Grgić - mehaničari i mehaničar-strelac Džemil Kažinić.
- 27. novembra:** - Prva vazduhoplovna baza dobila je zadatak da avionom DO-17 preveze delegaciju Vrhovnog štaba NOV i POJ sa aerodroma Glamoč u Brindizi (Italija). U trenutku kada je avion bio spreman za poletanje, iz pravca Banja Luke iznenada se pojavio nemački avion tipa »henšel« i u niskom letu napao avion DO-17 bombama i mitraljeskom vatrom. Tom prilikom poginuo je šef delegacije Ivo Lola Ribar, politički komesar Prve vazduhoplovne baze Sava Kerković, mehaničar-strelac Petar Ercigonja, zatim stražari Uršić i Kuzmić, kao i dva britanska oficira Robin Uederli i Donald Najf. Avion DO-17 potpuno je izgoreo.
- 6. decembra:** - Nemci su neočekivano prodrli u Livno. Najveći deo Prve vazduhoplovne baze sa štabom nalazio se još u

gradu i njihovo povlačenje bilo je potpuno ugroženo. Tada je u borbi pri povlačenju iz grada prema Glamoču, baza izgubila iz svog sastava 23 druga.

1944. GODINA

- 6. januara:* - Prva vazduhoplovna baza NOVJ odlazi iz zemlje u Italiju. Kako su uslovi rada na pripremama vazduhoplovnog kadra u zemlji bili veoma teški, Vrhovni štab doneo je odluku da se baza iz Livna prebaci na ostrvo Vis, a zatim u Italiju na dalje školovanje ljudstva. Posle mnogih dana napornog puta, baza se probila do mora kod Drvenika, a zatim malim brodovima stigla na Vis. Nakon odmora od dva dana, 5. januara 1944. godine, ljudstvo baze prebačeno je brodom »Bakar« u Italiju i smešteno u mesto Saveletri, u blizini Barija.
- 15. januara:* - U mestu Saveletri formiran je Štab vazduhoplovnih škola sa pilotskom, izviđačkom i mehaničarskom školom, radi izvođenja vojnostručne nastave.
- 20. januara:* - U Štabu vazduhoplovne škole, sačinjen je plan i program, određene su prostorije za učionice, izvršen izbor nastavnog osoblja i otpočela preobuka pilota.
- 31. januara:* - Prva vazduhoplovna baza odlazi u mesto Karvinjo (kod Brindizija), gde je dobila bolje smeštajne i nastavne uslove.
- 23. februara:* - U dve transportne jedrilice, koje su vukli avioni DC-3, na letelište u Medenom Polju, pokriveno snegom, spustila se sovjetska vojna misija, s general-lajtnantom Komjejevim na čelu, koja će biti pri Vrhovnom štabu NOV i POJ.
- 12. marta:* - U Drvaru je održan sastanak vrhovnog komandanta NOV i POJ, maršala Jugoslavije Josipa Broza Tita, i šefa Savezničke vojne misije pri Vrhovnom štabu NOV i POJ, generala Ficroja Maklena. Tom prilikom potpisan je »Protokol o obuci jugoslovenskih pilota i ostalog vazduhoplovnog osoblja i formiranju jugoslovenskih lovačkih i bombarderskih eskadrila od strane britanskog Kraljevskog vazduhoplovstva«.
- Sredinom marta:* - Vrhovni štab NOV i POJ doneo je odluku da uputi grupu boraca-omladinaca na školovanje u vazduhoplovna učilišta SSSR-a. Naredio je glavnim štabovima da »za vazduhoplovni kurs u SSSR-u od najboljih boraca, sa odličnom fizičkom kondicijom i ne starijih od 22 godine, odaberu određen broj dobrovoljaca i upute ih Sta-

bu Petog korpusa«. Izvršen je izbor i grupa omladinaca upućena u Glamoč, odakle je trebalo da se avionima prebaci u SSSR. Kako saveznici nisu mogli da realizuju prebacivanje grupe avionima, Vrhovni štab je doneo odluku da se prikupljeno ljudstvo prebaci u Italiju, a zatim preko Bliskog istoka u SSSR.

29. marta: - Potpisan je sporazum (kao dopuna ugovora od 12. marta 1944. godine) između predstavnika britanskog kraljevskog vazduhoplovstva (RAF) na Srednjem istoku - maršala Kit Perka i izaslanika VŠ NOV i POJ - pukovnika Franje Pirea o formiranju dve lovačke eskadrile od jugoslovenskog osoblja i britanskog vazduhoplovnog materijala.

Od 10. do 25. aprila: - Izgrađen je aerodrom u Velikom Polju na ostrvu Visu zajedničkim snagama naših, britanskih i američkih vojnika i omladine Visa. Još novembra 1943. godine VS uputio je depešu operativnom štabu odbrane Vis, u kojoj je naredio da se ispita mogućnost izgradnje aerodroma na Visu. Krajem marta 1944. godine na Visu je boravila komisija koja je pregledala mesta pogodna za poljetnu stazu. Za rekordno vreme u Velom Polju, na mestu na kome su ranije bili najbolji vinogradi, uređen je aerodrom - pista je načinjena od čeličnih rešetki i na takvom aerodromu, uređenom u savremenom smislu za protivvazдушnu i protivdesantnu odbranu, bazirala je naša i saveznička avijacija.

19. aprila: - Naređenjem Vrhovnog štaba NOV i POJ uspostavljena je na Visu prva meteorološka stanica, koja je radila za potrebe mornarice NOVJ i britanskog vazduhoplovstva. U maju su formirane još tri meteorološke stanice, i to: pri Vrhovnom štabu i na aerodromima Glamočko i Medeno Polje. Sredinom septembra, formirane su meteorološke stanice u glavnim štabovima NOV i PO Slovenije, Hrvatske i Srbije, i u štabovima Drugog i Petog korpusa.

20. aprila: - Prva vazduhoplovna baza, u punom sastavu, odlazi u Afriku na dalje školovanje. Prema sporazumu postignutom 12. marta 1944. godine, između vrhovnog štaba NOV i POJ i britanske vlade o školovanju jugoslovenskog vazduhoplovnog osoblja i formiranju jugoslovenskih eskadrila. Prva vazduhoplovna baza upućena je na aerodrom Benina kod Bengazija (Sevema Afrika). Po dolasku, ljudstvo baze je raspoređeno u dve eskadrile, dok je preostali sastav formirao »školsku grupu«. Jedan deo ove grupe bio je upućen u škole RAF-a, a drugi se kasnije priključio omladinskom bataljonu i upućen u SSSR na školovanje.

22. aprila: - Na aerodromu Benina, od pripadnika Prve vazduhoplovne baze i grupe vazduhoplovaca BJV koji su se u Africi opredelili za NOP, formirana je 1. lovačka eskadrila NOVJ. Eskadrila je ušla u sastav RAF-a pod nazivom »N° 352 Yugoslav Squadron RAF« i bila naoružana sa 16 lovačkih aviona tipa »spitfajer V«. Komandni sastav eskadrile sačinjavali su: komandir - major Mileta Protić, tehnički oficir - poručnik Franjo Lolić, komandir odeljenja »A« - major Ratko Jovanović, komandir odeljenja »B« - major Arkadije Popov.
28. aprila: - 1. lovačka eskadrila NOVJ započela je letačku, borbenu i tehničku obuku na aerodromu Lete, blizu Ben-gazija. Pored teome nastave, svaki pilot je za vreme obuke leteo oko 100 časova na avionima »harvard« i »spitfajer«. Za ostali sastav eskadrile bili su organizovani mehaničarski, radio-telegrafski, šoferski i drugi kursevi.
3. maja: - Za vreme obuke u Africi, u sudaru aviona u vazduhu, poginuli su piloti 1. eskadrile, kapetan Aleksandar Marković i poručnik Salih Islamović.
25. maja: - Na aerodromu Benina rasformirana je Prva vazduhoplovna baza NOVJ, koja je predstavljala jedinstven centar za prikupljanje, obuku i vaspitanje vazduhoplovnog kadra u zemlji i inostranstvu. Zvaničan akt o njenom rasformiranju nije donet, jer prelaskom u sevemu Afriku i rasporedu ljudstva, njene su se funkcije postepeno gasile prema stepenu realizacije sporazuma zaključenog između vrhovnog štaba NOVJ i saveznika.
26. maja: - U Italiji (Gravina) od prispele grupe omladinaca formiran je Prvi vazduhoplovni omladinski bataljon, koji je u svom sastavu imao 4 čete, komandu i štab. Za komandanta bataljona postavljen je poručnik Stevan Roglić, a za komesara Žarko Gudžulić. Bataljon je ostao u Italiji do 23. avgusta 1944. godine, kada se u luci Tarranto ukrcao u engleski prekookeanski brod »Elizabet« i stigao u Port Said, gde se putovanje ponovo prekinulo. U engleskom logoru na Suecu bataljon je proveo oko mesec dana u očekivanju prevoznih sredstava. Tu mu se priključila i vazduhoplovna školska grupa iz Prve vazduhoplovne baze. Put je nastavljen 21. septembra 1944. godine, i, preko Palestine, Iraka, Irana i Kaspijskog jezera, bataljon je stigao u SSSR.
- Juna: - Formirana je u Italiji Mehaničarska četa NOVJ, sastavljena od vazduhoplovnotehničkih stručnjaka - avio-mehaničara, avio-limara, oružara i radio mehaničara. Ova četa je, kao samostalna jedinica, ušla u sastav RAF-a. Po dolasku na aerodrom Kane, bila je u sastavu

281. vinga BAF-a (Balkan Air Force) i njeno ljudstvo, kao vazduhoplovni specijalisti, radili su u aerodromskim radionicama RAF-a na održavanju aviona u drugom stepenu naših i britanskih eskadrila.

1. jula:

- Na aerodromu Benina, u sevemoj Africi, formirana je 2. lovačko-bombarderska eskadrila NOVJ. Kao i 1. eskadrila i ona je, pod istim uslovima, ušla u sastav RAF-a pod nazivom »N°« 351 Yugoslav Sqadron RAF«. Naoružana je bila sa 16 lovačko-bombarderskih aviona tipa »hariken«, koji su u svom naoružanju imali i rakete. Komandni sastav eskadrile sačinjavali su: komandir - kapetan Aleksandar Cenić, tehnički oficir - kapetan inž. Rudi Radaljac, komandir odeljenja »A« - kapetan Miloš Marinović, komandir »B« - poručnik Branivoj Majcen.

Za vreme obuke u Africi, prilikom sletanja na aerodromu Benina, poginuo je vodnik Zvonko Halembek, pilot 1. eskadrile NOVJ.

18. jula:

- 2. lovačko-bombarderska eskadrila NOVJ započela je letačku, borbenu i tehničku obuku na aerodromu Benina kod Bengazija. Teorijska i praktična obuka trajala je do 2. septembra. Svaki pilot leteo je oko 100 časova na avionima »harvard« i »hariken«. Pored ove obuke, eskadrila je završila još i specijalni raketni kurs u Šalufi (Egipat) od 1. do 22. septembra 1944. godine.

16. avgusta:

- 1. lovačka eskadrila NOVJ u punom sastavu nalazila se na aerodromu Kane u Italiji (kod Termolija), spremna za ratna dejstva.

Po dolasku u Italiju, eskadrila je ušla u sastav engleskog vazduhoplovnog korpusa »N° 281 wing, Balkan Air Force, RAF«.

18. avgusta:

- 1. lovačka eskadrila izvršila je sa aerodroma Kane, svoj prvi ratni zadatak nad Jugoslavijom. Zadatak je bio

- »pratnja britanskih lovaca-bombardera pri napadu na nemačke snage u selu Škrabalićima na Pelješcu i izviđanje komunikacije Trebinje-Bileća«. Na zadatak su pošla dva »spitfajera« sa vodom - kapetanom Miletom Protićem i pilotom br. 2 Franjom Kluzom.

Formirana je na ostrvu Visu eskadrila za vezu Vrhovnog štaba NOV i POJ. Iz vazduhoplovne grupe, koja je čekala u Gravini (Italija) za odlazak u SSSR na školovanje, upućeno je devet vazduhoplovaca na Vis radi formiranja eskadrile za vezu. U isto vreme dobijena su od SSSR-a četiri aviona tipa PO-2 (u toku rata poznati kao U-2) koji su preleteli iz Barija na aerodrom Vis. Od njih, kao i od dva aviona tipa »sajman«, koji su se još od ranije nalazili na aerodromu Vis, formirana je eskadrila za vezu Vrhovnog štaba NOV i POJ.

- 21. avgusta:** - Grupa od oko 10 vazduhoplovaca NOVJ prebačena je sa aerodroma Bari na aerodrom kod Vinice (Ukrajina), odakle je nastavila put kamionima i vozom do Kolomne, varošice udaljene oko 80 km. južno od Moskve. U nastavnom centru u Kolomni, u nekoliko narednih dana izvršen je, od strane specijalne lekarske letачke komisije, pregled i kategorizacija pilota na lovce, bombardere, jurišnike i transportnu avijaciju. Grupa, određena za lovačku avijaciju upućena je u Krasnodar, bombarderi u Engels, jurišnici u Grozni, a deset pilota, koji su bili određeni za transportnu avijaciju, na aerodrom Vnukovo kod Moskve.
- 30. avgusta:** - Eskadrila za vezu Vrhovnog štaba započela je preobuku i obuku na avionima PO-2. Obukom letачkog i tehničkog sastava rukovodili su sovjetski instruktori. Za nepunih 14 dana kurs obuke je uspešno završen i već polovinom septembra eskadrila je počela da izvršava borbene zadatke veze. Pored ostalih zadataka - prevoza oficira za vezu, prebacivanje vojnih starešina i specijalnih kurira do udaljenih štabova i položaja, eskadrila je vršila i druge zadatke - prenosila je krv za bolnice i razni materijal za jedinice na frontu. Do polovine oktobra eskadrila je dobila još četiri aviona tipa FP-2, »fiat G-50«, »fizeler štorh« i »biker bestman«, tkao da je raspolagala sa deset aviona.
- 31. avgusta:** - Pri napadu na neprijateljski voz, koji je stajao na stanici Suhi Dolac kod Drniša, poginuo je zastavnik Aleksandar Vuković, pilot Prve eskadrile NOVJ.
- 2. septembra:** - Prilikom obilaska aerodroma na Visu, vrhovni komandant maršal Tito izvršio je smotru vazduhoplovaca NOVJ, zadržao se sa njima u razgovoru i razgledanju postrojenih »spitfajera« i aviona eskadrile za vezu Vrhovnog štaba. Istog dana, Maršal je primio delegaciju vazduhoplovaca sa komandrom 1. eskadrile, majorom Miletom Protićem na čelu.
- Početkom septembra:** - Iz vazduhoplovstva NDH prebegao je sa aerodroma Rajlovac na pomoćni aerodrom kod Sanskog Mosta jedan avion tipa »kaproni« sa posadom i stavio se na raspolaganje NOP-u. Po naređenju štaba Petog bosanskog korpusa, čije su jedinice operisale na tom području, na avionu su odmah počele da se vrše pripreme za ratne akcije. Izvršeno je nekoliko napada na železničku prugu i položaje oko Kostajnice i Dubice. To su bile prve akcije predstojeće avijacije Petog korpusa.
- 14. septembra:** - U izvršavanju borbenog zadatka napadom na nemačku artiljeriju kod Omiša, poginuo je kapetan Franjo

Kluz, pilot i politički komesar 1. lovačke eskadrile NOVJ.

18/19. septembra: - Vrhovni komandant, maršal Tito, odleteo je sa Visa u Krajovu (Rumunija), a odatle, 21. septembra, u Moskvu radi pregovora sa sovjetskom vladom, pored ostalog, i o isporuci NOVJ naoružanja i opreme za dve vazduhoplovne divizije.

21. septembra: - U Moskvi je postignut sporazum između predsednika Nacionalnog komiteta oslobođenja Jugoslavije, maršala Tita, i predsednika vlade SSSR, po kome se, između ostalog, sovjetska vlada obavezala da će za potrebe Jugoslavije isporučiti naoružanje i opremu za dve kompletne vazduhoplovne divizije.

Na aerodromu Zalužani formirana je eskadrila Petog korpusa NOVJ. Jedinice Petog korpusa NOVJ, u borbi za oslobođenje Banja Luke i aerodroma Zalužani, zaplenile su 11 aviona i veliku količinu ubojnog materijala i goriva. Tada je u partizane, pored ostalih vazduhoplovaca stupilo i devet pilota. Štab korpusa doneo je odluku da preuzme aerodrom Zalužane i oformi eskadrilu u cilju osvajanja tvrđave Kaštel u Banjoj Luci, u kojoj su se još jedino borili ostaci nemačko-ustaškog garnizona. Za komandanta aerodroma određen je potpukovnik Milan Zorić, koji je sa članovima improvizovanog štaba dobio zadatak da formira eskadrilu. Za komandira eskadrile postavljen je poručnik Ivica Mitrečić. Odmah po formiranju, 21. septembra 1944. godine, eskadrila je započela borbena dejstva i do 27. septembra izvršila 35 borbenih zadataka.

25. septembra: - Izvršavajući ratni zadatak kod Vrgorca, poginuo je poručnik Leopold Ankon, pilot 1. lovačke eskadrile NOVJ.

21. septembra: - Zbog iznenadnog prodora nemačkih motorizovanih kolona u pravcu Banje Luke, eskadrila Petog korpusa NOVJ prebazirala se na aerodrom kod Sanskog Mosta. Kako je, pored ljudstva eskadrile, na aerodromu bilo još oko 80 vazduhoplovaca NDH, koji su stigli sa aerodroma Rajlovac polovinom septembra 1944. godine, štab korpusa je izvršio reorganizaciju i postojeću Prvu eskadrilu popunio iskusnim pilotima i tehničkim sastavom, a od preostalog ljudstva formirao je Drugu eskadrilu. Posle reorganizacije, za komandira Prve eskadrile postavljen je potporučnik Džemil Bukovac, a za komandira Druge eskadrile poručnik-izviđač Viktor Tabaković. Prva eskadrila sa četiri aviona ostala je i dalje u sastavu Petog korpusa NOVJ, dok je Druga eskadrila upućena na Vis radi preobuke. Međutim, u toku puta izme-

njen je plan i eskadrila je upućena u Zemun radi popune novoformiranih vazduhoplovnih jedinica.

4. oktobra: - Prilikom izvršenja borbenog zadatka napadom na neprijateljev voz kod Maglaja, poginuo je major Ratko Jovanović - pilot 1. lovačke eskadrile NOVJ.

12. oktobra: - 2. lovačka eskadrila NOVJ izvršila je prelet iz Benine (Libija) na aerodrom Kane u Italiji (kod Termolija), i bila spremna za ratna dejstva. Po preletu, eskadrila je ušla u sastav engleskog vazduhoplovnog korpusa »N° 281 wing, Balkan Air Force, RAF«.

13. oktobra: - 2. lovačka eskadrila NOVJ izvršila je, sa aerodroma Kane, svoj prvi ratni zadatak nad Jugoslavijom. Zadatak je bio - »izviđanje i napad na drumski saobraćaj kod Ariana« (u pratnji dva »spitfajera«). Na zadatak je krenulo šest »harikena« sa vođom potporučnikom Stanislavom Voukom.

15. oktobra: - Omladinski bataljon stigao je u Grozni (SSSR), gde su omladinci raspoređeni u tri vazduhoplovna školska centra. Grupa određena za pilote-jurišnike ostala je u Groznom. Obuka je započela odmah - praktični deo nastave odvijao se prvo na školskim avionima UT-2, a zatim na borbenim avionima tipa IL-2. Grupa određena za pilote-lovce upućena je u vazduhoplovnu školu u Krasnodaru. Za vreme obuke letenje je izvođeno prvo na školskim avionima UT-2, a zatim na borbenim lovačkim avionima tipa »jak-3«. Grupa određena za pilote-bombardere upućena je u vazduhoplovnu školu u Engelsu. Za vreme obuke, letenje je izvođeno školskim avionima PO-2 i bombarderima tipa PE-2.

U Gravini (Italija) formiran je padobranski bataljon - od dobrovoljaca iz jedinica NOV i POJ i rekonvalescenata iz bolnice u Bariju. Bila je to prva padobranska jedinica NOVJ. Bataljon je u svom sastavu imao četiri čete i 160 boraca. Komandant bataljona bio je poručnik Čedomir Vranić, a politički komesar Milan Podgomic. Šestog januara 1945. godine, bataljon je stigao u Beograd i stavljen pod komandu Štaba vazduhoplovstva NOVJ i smešten u Pančevu. Zadatak mu je bio obezbeđenje fabrike letачke opreme i padobrana u Indiji, zatim obezbeđenje zemunskog aerodroma, na koji je premešten 1. marta 1945. godine.

Po naredenju Komande JRV, 16. avgusta 1945. godine, 1. padobranski bataljon je rasformiran.

16. oktobra: - U Beloj Crkvi potpisan je ugovor između vrhovnog komandanta NOVJ, maršala Tita i komandanta III uk-

rajinskog fronta, maršala Tolbuhina, kojim su utvrđeni detalji sporazuma sa sastanka u Moskvi, septembra iste godine. Ugovorom je bilo predviđeno da 10. jurišna i 236. lovačka divizija iz sastava 17. vazduhoplovne sovjetske armije nastave tokom novembra i decembra 1944. godine dejstva protiv neprijatelja na teritoriji Jugoslavije i da istovremeno pomognu u preobuci i formiranju vazduhoplovnih jedinica NOVJ.

- 16. oktobra:* - Prilikom borbenog izvidanja puta Dubrovnik-Metković, kod mesta Slano, poginuo je major Arkadije Popov, pilot 1. lovačke eskadrile NOVJ.
- 20. oktobra:* - Prva eskadrila Petog korpusa NOVJ preletela je na aerodrom kod Bugojna. U borbama za oslobođenje Travnika eskadrila je 21. i 23. oktobra, izvršila 11 ratnih zadataka. U toku novembra i decembra 1944. i januara 1945. godine, aktivnost eskadrile se znatno smanjila - za to vreme izvršila je svega 12 borbenih zadataka. U toku marta, aktivnost eskadrile svela se na prenos pošte i vojnih starešina od Bugojna do Sanskog Mosta i od Bugojna do Tuzle. Krajem marta 1945. godine, po naređenju Štaba vazduhoplovstva NOVJ, reformirana je Prva eskadrila Petog korpusa, a ljudstvo i avioni ušli su u sastav Pilotske škole, koja je već bila formirana na aerodromu Škabrnje kod Zadra. Prilikom napada na neprijateljevu kolonu na putu Slano-Rudine poginuo je potporučnik Stanislav Vouk, pilot 2. lovačke eskadrile NOVJ.
- 29. oktobra:* - Naredbom Vrhovnog štaba NOV i POJ formiran je Štab vazduhoplovstva NOVJ u Zemunu. Za komandanta je određen general-major France Pire, a za zamenika komandanta pukovnik Božo Lazarević.
- 8. novembra:* - Eskadrila za vezu Vrhovnog štaba napustila je svoju bazu - aerodrom Vis i preletela u Nikšić, gde joj je priključen još jedan avion tipa JU-52.
- 9. novembra:* - Na svom prvom ratnom zadatku, u blizini Risna, poginuo je zastavnik Jovan Pešić, pilot 2. lovačke eskadrile NOVJ.
- 12. novembra:* - Eskadrila za vezu Vrhovnog štaba preletela je na aerodrom Zemun, na kome je bazirala sve do kraja rata, izvršavajući i dalje borbene zadatke veze. Polovinom decembra 1944. godine, veća grupa pilota napustila je eskadrilu da bi se u Centru za trenazne kurseve, osposobila za letenje i vršenje borbenih zadataka na lovačkim avionima JAK i jurišnicima IL-2.

- 28. novembra:** - Započela je preobuka vazduhoplovnih specijalista - za mehaničare, motoriste i oružare. Princip obuke bio je dvojak: za lovačku diviziju izvodila se centralizovano na zajedničkom kursu u Rumi, dok je za jurišnu diviziju bila decentralizovana, na kursovima po jurišnim pukovima. Pored kurseva mehaničara, motorista i oružara, istovremeno je započela i preobuka specijalista za vezu, foto-službu, inženjerijsko-minersku službu, štabne poslove i celokupnu zemaljsku službu.
- Novembra:** - Pristupilo se formiranju radionice i obnove fabrike »Ikarus« u Zemunu, za opravku aviona našeg Ratnog vazduhoplovstva.
- 4. decembra:** - U Novom Sadu je formiran 422. vazduhoplovni jurišni puk. U svom sastavu puk je imao tri eskadrile, naoružane jurišnim avionima IL-2. Puk je počeo da izvršava borbene zadatke 22. januara 1945. godine.
- 9. decembra:** - U Rumi je formiran 423. vazduhoplovni jurišni puk. U svom sastavu puk je imao tri eskadrile naoružane jurišnim avionima IL-2. Prvi ratni zadatak puk je izvršio 19. januara 1945. godine.
- 10. decembra:** - Započeli su rad kursevi za preobuku i borbeno osposobljavanje pilota - u Rumi za pilote-lovce, a u Zemunu za pilote-jurišnike.
- 15. decembra:** - U Velikim Radincima formiranje 112. vazduhoplovnog lovačkog puka. Za komandanta puka postavljen je kapetan Savo Poljanec, za komesara kapetan Mile Rodić. Puk su sačinjavale tri eskadrile naoružane lovačkim avionima »jak«. Komandiri eskadrila su bili: potporučnik Svetozar Petrović, mladi vodnik Franc Perdan i mladi vodnik Josip Križaj. Puk je počeo da izvršava borbena dejstva 23. januara 1945. godine.
- 15. decembra:** - U Rumi je formiran 113. vazduhoplovni lovački puk. Za komandanta puka određen je kapetan Miljenko Lipovščak, a za komesara poručnik Drago Đuričković. U svom sastavu puk je imao tri eskadrile naoružane lovačkim avionima »jak«. Komandiri eskadrila bili su: potporučnik Andrija Arapović, stariji vodnik Stojan Markičević i poručnik Spasoje Zerevski. Borbena dejstva puk je počeo da izvršava 20. januara 1945. godine.
- 19. decembra:** - U izvršavanju borbenog zadatka, napadom na neprijateljevu motorizovanu kolonu kod Žepča, poginuo je major Mileta Protić, pilot i komandir 1. lovačke eskadrile NOVJ.

- 20. decembra:** - U Lačarku (u Sremu) formiran je 421. vazduhoplovni jurišni puk. Za komandanta je postavljen major Dušan Božović, a za političkog komesara poručnik Vinko Sever. U sastav puka ušle su tri eskadrile, naoružane jurišnim avionima »IL-2«. Komandiri eskadrila su bili potporučnici: Jerolin Gregorov, Ivan Koroša i Jovan Utomik. Borbena dejstva puk je počeo da izvršava 19. januara 1945. godine.
- 25. decembra:** - U Novom Sadu je formiran 111. vazduhoplovni lovački puk. Za komandanta puka postavljen je kapetan Ljubomir Popadić, a za komesara kapetan Milan Zrilić. U sastav puka ušle su tri eskadrile, naoružane lovačkim avionima »jak«. Komandiri eskadrila bili su: stariji vodnik Đorđe Đuričić, potporučnik Radovan Daković i vodnik Aleksandar Brajović. Puk je počeo da izvršava borbena dejstva 25. januara 1945. godine.
- 29. decembra:** - Naredbom Štaba vazduhoplovstva NOVJ, u Rumi je formirana 11. vazduhoplovna lovačka divizija, koja je u svom sastavu imala 111, 112. i 113. lovački puk, 11. samostalnu četvu za vezu i 11. pokretnu aeroplansku radionicu. Za komandanta divizije postavljen je major Arsenije Boljević, a za komesara kapetan Ljubiša Curgus.
- 29. decembra:** - Naredbom Štaba Vazduhoplovstva NOVJ, u Novom Sadu je formirana 9. oblasna vazduhoplovna baza, koja je počela rad 5. januara 1945. godine. Zadatak baze je bio da organizuje pozadinsko, materijalno-tehničko i borbeno obezbeđenje jedinica obe vazduhoplovne divizije, čije su jedinice bile locirane na više aerodroma. Za komandanta baze postavljen je pukovnik Teodor Uzelac, a za političkog komesara Mehmed Šeremet.

1945. GODINA

- 6. januara:** - Vrhovni komandant NOVJ, maršal Jugoslavije Josip Broz Tito i šef britanske vojne misije, brigadni general Ficroj Maklen, sklopili su ugovor o uspostavljanju vazduhoplovne baze u okolini Zadra za potrebe savezničkog vazduhoplovstva, a u cilju pomoći narodnooslobodilačkoj vojsci Jugoslavije u borbi protiv nemačkih snaga.
- 17. januara:** - 11. lovačka i 42. jurišna divizija NOVJ započele su ratna dejstva za oslobodenje zemlje. Borbena dejstva pukova 11. lovačke i 42. jurišne divizije bila su usmerena na neposrednu ili posrednu podršku jedinica 1, 2. i 3. jugoslovenske armije. U odbijanju snažnog protivnapada neprijatelja u toku 17, 18. i 19. januara na frontu 1. armije, avijacija je dejstvovala sve do 23. januara i nep-

rijatelju nanela velike gubitke u živoj sili i tehnici. Ovo dejstvo doprinelo je da su snage 1. armije oslobodile Šid, Adaševce i Vašicu i da se stabilizovao front, na kome se sve do početka aprila 1945. godine Nemci nisu usuđivali da preduzmu bilo kakvu ofanzivu. Krajem januara, borbena dejstva avijacije preneti su na podršku ofanzivnih snaga 2. armije gde je efikasno dejstvovala po neprijateljskim kolonama na prelazima preko reke Save kod Brčkog i na komunikacijama Bijeljina-Brčko i Nova Kasaba - Drinjača, a u rejonima Vukovar, Virovitica, Županja i drugim, avijacija je vršila izviđanja i dejstva manjeg intenziteta.

Od 31. januara: - Prva eskadrila NOVJ vršila je operacije sa aerodroma Vis, sve do 9. aprila, kada je prebazirana na aerodrom Škabrnje kod Zadra. Eskadrila je od 25. avgusta 1941. godine do 30. januara 1945. godine držala stalan detašman od 4 aviona na ostrvu Visu, gde je bio izgrađen ratni aerodrom, dok je ostali deo eskadrile vršio ratna dejstva sa aerodroma Kane u Italiji od 18. avgusta 1944. do 30. januara 1945. godine.

3. februara: - U Novom Sadu formirana je Vazduhoplovna podoficirska škola sa zadatkom da školuje vazduhoplovno tehnički kadar za potrebe jedinica RV. Iz sabirnog centra u Beloj Crkvi, gde je krajem 1944. i početkom 1945. godine formiran omladinski bataljon, upućena je grupa od 350 omladinaca 17. februara 1945. g. u Novi Sad u Vazduhoplovnu podoficirsku školu - to je bila prva klasa ove škole. Iz Novog Sada, jula 1945. škola prelazi u Kraljevo, gde ostaje sve do aprila 1946. godine, a posle u Raj lovac.

Od 6. do 14. februara: -9, 19, 26. i 29. divizija NOVJ sa artiljerijskom i tenkovskom brigadom izvele su mostarsku operaciju uz vazduhoplovnu podršku 1. i 2. eskadrile NOVJ. U mostarskoj operaciji avijacija je učestvovala u vazduhoplovnoj pripremi i neposrednoj vazduhoplovnoj podršci. Vazduhoplovna priprema otpočela je 30. januara 1945. kada su avijacijske jedinice izvršavale izviđačke zadatke i dejstva po objektima na zemlji. Neposredna vazduhoplovna podrška otpočela je 6. februara i trajala do 14. februara, do oslobođenja Mostara, čime je završena neposredna vazduhoplovna podrška našim snagama u mostarskoj operaciji. U toj fazi vazduhoplovne snage izvršile su 127 letova i utrošile 186 bombi od 115 kg., 106 raketnih zrna raznog kalibra i 64.410 topovsko-mitraljeskih zrna. Objekti dejstva bili su: živa sila na komunikacijama, utvrđenim objektima i u zgradama, zatim saobraćajnice, železnički i automobilski saobraćaj, skladišta, štabovi, kasarne i mitraljeska gnezda, rovovi i dr.

- 12. februara:** - Na predlog maršala Jugoslavije Josipa Broza Tita, AVNOJ je odlikovao 43 pilota 1. i 2. eskadrile NOVJ sa visokim ratnim odlikovanjima, i to: Ordenom partizanske zvezde prvog reda majora Franju Kluza i majora Miletu Protića; Ordenom partizanske zvezde drugog reda: majore Ratka Jovanovića i Arkadija Popova, kapetana Milana Karića, poručnika Stanislava Vouka i potporučnika Aleksandra Vukovića; Ordenom partizanske zvezde trećeg reda i ordenom za hrabrost odlikovani su ostalih 36 pilota iz sastava 1. i 2. eskadrile NOVJ (19 pilota Ordenom partizanske zvezde I, 11 i III reda, a 24 Ordenom za hrabrost).
- Februara:** - Borbena dejstva pukova 11. lovačke i 42. jurišne divizije usmerena su na vazduhoplovnu podršku 2. armiji, koja je u istočnoj Bosni vodila vrlo žestoke borbe. Uporno nastojanje neprijatelja da obezbedi izvlačenje svojih snaga iz Albanije i Grčke dolinom reke Drine i Bosne, dovodile su do neprekidnih borbi po celoj dužini obeju reka, kao i na prelazima na reci Savi. Tokom celog februara avijacija je vršila snažna jurišna dejstva po neprijateljskim kolonama duž komunikacija, železničkim kompozicijama na otvorenim prugama i u železničkim stanicama, po mestima prelaza preko reka, kao i po utvrđenim rejonima odbrane. Pored jurišnih dejstava, avijacija je vršila i vrlo intenzivna borbena izviđanja dublje pozadine fronta.
- 22. februara:** - Prilikom izviđanja u rejonu Đakova poginuo je stariji vodnik Košta Munjin, pilot 111. vazduhoplovnog lovačkog puka.
- 2. marta:** - Naredbom Štaba Vazduhoplovstva JA formirana je u Zemunu Transportna grupa, koja se odmah uključila u prevoženje materijala, evakuaciju ranjenika, prebaziranje letaćkih jedinica Grupe vazduhoplovnih divizija u njihovom pomeranju ka frontu. U sastav Transportne grupe ušla je Eskadrila za vezu VŠ; dve kompletne posade koje su se za tu svrhu školovale u SSSR-u i ljudstvo Prvog navigatorskog kursa, koji se tih dana završio u Zemunu. Za komandanta određen je major Dimitrije Kovijanić, a za političkog komesara Himzo Malohodžić.
- 2. marta:** - Formiran je u Groznom (SSSR) 2. jugoslovenski vazduhoplovni jurišni puk, koji je u svom sastavu imao tri eskadrile naoružane jurišnim avionima tipa »iljušin IL-2«. Komandant puka je bio major Mirko Šćepanović, a politički komesar major Vlado Bakarić.

- Od 6. do 22. marta:* - Vazduhoplovna podrška 3. armiji prilikom likvidacije dravskog mostobrana. Neprijateljske snage uspostavile su na Dravi kod Valpova i Donjeg Miholjca mostobran. Borbe na dravskom mostobranu izvodile su jedinice 3. armije od 6. do 21. marta uz podršku avijacije vazduhoplovnih divizija. Avijacija je pored izviđanja vršila udare po komunikacijama gde je neprijatelj prevezio trupe i materijal i uništila skele za prevoz.
- 13. marta:* - Za vreme obuke na trenažnom lovačkom kursu poginuli su piloti Josip Novaček i Lovro Martinčić.
- 14. marta:* - Formirana je Prva pilotska škola u Zemuniku. Za komandanta škole postavljen je kapetan August Cajnko a za političkog komesara Joko Drecun. Po naređenju Komande vazduhoplovstva krajem juna 1945. godine izvršen je prelet pod komandom kapetana Novaka iz Zemunika u Ečku, gde se škola priključila komandi Škole letača. Avgusta iste godine Prva pilotska škola je rasformirana i od nje je formiran 2. školski lovački puk.
- 14. marta:* - Prilikom borbenog izviđanja u rejonu Vukovar-Vinkovci-Županja-Brčko, pri povratku sa zadatka, poginuo je kod Slankamena vodnik Aleksandar Janković, pilot 113. vazduhoplovnog lovačkog puka.
- 15. marta:* - Aktom Ministarstva narodne odbrane DFJ formiran je Operativni štab Grupe vazduhoplovnih divizija radi bolje pripreme, efikasnije podrške avijacije u operacijama 1, 2. i 3. armije i neposrednog rukovođenja vazduhoplovnim jedinicama u završnim operacijama za oslobodjenje zemlje. Operativni štab je bio u sastavu: komandant pukovnik Božo Lazarević, politkomesar Ljubomir Momčilović, a načelnik štaba pukovnik Zdenko Ulepić.
- 20. mart - 15. april:* - Jedinice 4. armije izvele su ličko-primorsku operaciju uz vazduhoplovnu podršku 1. i 2. lovačke eskadrile NOVJ. Operacija je izvedena u dve etape - prva, u vremenu od 20. do 28. marta, kada je uz neposrednu vazduhoplovnu podršku oslobođena istočna Lika i Bihać, i druga, od 4. do 14. aprila, kada je oslobođena zapadna Lika i Hrvatsko primorje.
- 21. marta:* - Na izvršavanju ratnog zadatka kod Valpova poginuli su komandant 423. vazduhoplovnog jurišnog puka, major Milan Malnarić i strelac Stevan Abraham.
- 30. marta:* - Prilikom sletanja sa neotkačenim bombama na aerodrom Vis, poginuo je potporučnik Rudi Luidi, pilot 1. eskadrile NOVJ.

- 5. aprila:** - Prilikom napada na nemačku motorizovanu kolonu kod Babinog Potoka (Lika), poginuo je potporučnik Nikola Vemić, pilot 2. lovačke eskadrile NOVJ.
- 6. aprila:** - Prilikom napada na neprijateljevu kolonu u rejonu Doboj-Derventa, poginuo je vodnik Josip Grabar, pilot 112. vazduhoplovnog lovačkog puka.
- 6. aprila:** - Na izvršenju ratnog zadatka u rejonu Kotarsko, poginuli su vodnik Sima Mihajlović, pilot 422. vazduhoplovnog jurišnog puka i strelac Miodrag Damjanović.
- 12. aprila:** - Izvršen je proboj sremskog fronta uz masovnu vazduhoplovnu podršku. Za proboj fronta bile su određene 1. i 3. armija, a vazduhoplovnu podršku pružile su jedinice Grupe vazduhoplovnih divizija i to u dve etape. Prva, u vremenu od 26. marta do 9. aprila, u kojoj je avijacija izvršavala izviđačke zadatke u rejonima Brčko-Vukovar-Đakovo-Našice-Vinkovci-Tovamik, i druga etapa, od 9. do 11. aprila, u kojoj je avijacija neposredno i masovno pružila vatrenu podršku proboja. Posle proboja sremskog fronta, jedinice Grupe vazduhoplovnih divizija nastavile su da pružaju podršku 1, 2. i 3. armiji od 15. aprila do 25. maja 1945. godine.
- 15. aprila:** - Na izvršenju ratnog zadatka u rejonu Vrpolja poginuli su potporučnik Vasa Gojković, pilot 423. vazduhoplovnog jurišnog puka, i strelac Milorad Trifunac.
- Od 16. aprila do 2. maja:** - Jedinice 4. armije izvele su riječku operaciju uz vazduhoplovnu podršku 1. i 2. lovačke eskadrile NOVJ. Operacija je izvedena u dva dela - prvi, od 16. do 22. aprila, koji predstavlja prilaženje jedinica 4. armije Rijeci i prvi napad na položaje kod Klane, i drugi deo, od 23. aprila do 2. maja, kada su jedinice 4. armije uz vatrenu podršku 1. i 2. eskadrile NOVJ, izvršile drugi napad kod Klane i obilazni manevar.
- Od 29. aprila do 3. maja:** - Jedinice 4. armije izvele su tršćansku operaciju uz vazduhoplovnu podršku 1. i 2. lovačke eskadrile NOVJ, kojom prilikom su oslobođeni Trst, Istra i Slovenačko primorje.
- 1. maja:** - Formiran je u Krasnodaru (SSSR) 1. jugoslovenski lovački puk, koji je u svom sastavu imao tri eskadrile naoružane lovačkim avionima tipa »jak-3«. Komandant puka je bio major Petar Radević, politički komesar major Viktor Bubanj, a načelnik štaba major Sreten Šantić.
- Početak maja:** - Izašao je prvi broj časopisa Jugoslovenskog ratnog vazduhoplovstva - »Glas vazduhoplovstva«. Od januara 1950. godine časopis nosi naziv »Vazduhoplovni glasnik«, a od januara 1970. godine - »Glasnik RV i PVO«.

- Od 6. do 25. maja:* - U razbijanju i uništavanju četničkih i ustaških vojnih grupacija, sa snagama 3. korpusa JA sadejstvovale su dve avijacijske jedinice - Eskadrila mešovitoj sastava (mostarska eskadrila) I Operativna grupa 421. vazduhoplovnog puka. Eskadrila mešovitoj sastava formirana je u Mostaru aprila 1945; to je bila specifična jedinica s obzirom na formiranje, raznovrsnost tipova aviona (DO-17, F.P.2, kaproni Ca-313 i Me-109) koje je imala u naoružanju, kratkoću vremena dejstva i aerodrome baziranja. Operativna grupa je izdvojena iz 421. vazduhoplovnog puka koji je do 18. aprila izvršavao borbene zadatke u sklopu ratnih dejstava Grupe vazduhoplovnih divizija u završnim operacijama za oslobodjenje zemlje. Dejstva Eskadrile mešovitoj sastava i Operativne grupe 421. vazduhoplovnog puka bila su vrlo efikasna i predstavljaju vredan doprinos u uništavanju četničkih i ustaških vojnih grupacija. Osobnost ove jedinice je i u činjenici da su ratne zadatke izvršavale posle završetka drugog svetskog rata ne samo u Evropi posle 9. maja, već i u Jugoslaviji, posle 15. maja.
- 16. maja:* - 1. i 2. eskadrila NOVJ i Mehaničarska četa, zvanično su skinuti sa spiska RAF-a.
- 18. maja:* - Od 1. i 2. eskadrile NOVJ i Mehaničarske čete, formiran je na aerodromu Škabrnje 1. lovački avijacijski puk. Komandant puka je bio major Dura Ivanišević, a politički komesar Mirko Dvornik.
- 17. jula:* - Sleteo je na somborski aerodrom 2. jugoslovenski jurišni puk (554. vazduhoplovni puk u sastavu JRV), koji je 22. juna poleteo iz Groznog (SSSR).
- 9. avgusta:* - Rasformiran je Operativni štab Grupe vazduhoplovnih divizija, a l i . lovačka i 42. vazduhoplovna jurišna divizija potčinjene su neposredno Komandi Ratnog vazduhoplovstva.
- 9. avgusta:* - Štab Vazduhoplovstva JA u Zemunu preformiran je u Komandu Ratnog vazduhoplovstva (KRV)
- 12. septembra:* - Osnovano je Vazduhoplovno vojno učilište (VVU), kao jedinstvena škola za pilote i izviđače. Ovo učilište je objedinilo ranije formiranu Pilotsku školu u Zemuniku, Vazduhoplovnu podoficirsku školu u Novom Sadu i Školu letača u Pančevu.
- 14. septembra:* - 1. jugoslovenski lovački vazduhoplovni puk, koji je 7. septembra poleteo iz Krasnodara (SSSR), sleteo je na zemunski aerodrom. Dva dana kasnije, 16. septembra vrhovni komandant maršal Tito izvršio je smotru ove jedinice na zemunskom aerodromu. Puk je odmah po dolasku u zemlju dobio naziv - 254. vazduhoplovni puk.

Vazduhoplovna bibliografija NOR-a⁰

Mirjana Škerlj, **prof.**

A) SISTEMSKA DELA I MONOGRAFIJE

Narodni heroj Franjo Kluz (Likovi narodnih heroja sv. 4) - Milovan Milostić, Zagreb, 1951. godine

Naše ratno vazduhoplovstvo - Primož Stane, Zemun, 1957.

Kratka istorija jugoslovenskog vazduhoplovstva (predavanja) - Čedomir Janić, Beograd, 1957.

Gospodari neba (poglavlje »Partizanska krila« i »Nad zavičajnim tlem«) - Aleksandar Radaković, Zagreb, 1960.

Prva partizanska krila - Miša Leković, Beograd, 1962.

Vazduhoplovstvo u narodnooslobodilačkom ratu Jugoslavije - KRV, Zemun, 1965.

Letalci prekomorci - Rafael Perhauc, Nova Gorica, 1968.

Krila Franje Kluza - Milorad Gončin, Beograd, 1970.

Vazduhoplovne žrtve - Dušan Ćirović, Zemun, 1970.

Od Ikara do meseca (deo - drugi svetski rat, str. 144-160) - Do rde Milanović, Beograd, 1970.

Vazduhoplovstvo u narodnooslobodilačkom ratu 1941-1945 - Božo Lazarević, Beograd, 1972.

Nad svojom zemljom - Ljubiša Ćurgus, Dušan Jončić, Đorđe Milanović, Beograd, 1973.

Ratno vazduhoplovstvo u drugom svetskom ratu (VI deo »Borbena dejstva Jugoslovenskog ratnog vazduhoplovstva« pod tačkom 2. »Dejstva u narodnooslobodilačkom ratu Jugoslavije« str. 305-326) - Zdenko Ulepić, Beograd, 1974.

Viktor Bubanj (»Naš komesar u Krasnodaru« - pukovnik Zoran Teodorović, str. 68; poglavlje »Dvije i po decenije u Ratnom vazduhoplovstvu - sjećanja - »Viktor Bubanj u Ratnom vazduhoplovstvu - general-pukovnik Zdenko Ulepić, str. 83) - Rijeka, 1975.

Viktor Bubanj - život i djela (III deo - »U Ratnom vazduhoplovstvu« - str 51) - Vlado Trbović, Zagreb, 1976.

Prekomorci v narodnooslobodilni vojni - Albert Klun, Koper, 1976.

Čuvari našeg neba - Komanda RV i PVO, Beograd, 1977.

Pilotske inicijative - Predrag Pejčić, Beograd 1977.

⁰) Prilog knjizi »Vazduhoplovstvo u strategiji NOR« - Podaci se odnose na raspoloživu literaturu (stručna dela i monografije, časopisi i listovi) Muzeja jugoslovenskog vazduhoplovstva

Iz Afrike v narodnooslobodilno vojsko Jugoslavije - Albert Klun, Ljubljana 1978.
Naši piloti u borbi - Đorđe Milanović, Beograd 1978.
Tito među vazduhoplovcima - Predrag Pejčić, Zagreb, 1979.
Slobodno nebo - Angel Ončevski, Beograd, 1979. (poglavlje »Razvoj ratnog vazduhoplovstva - nove snage NOVJ« - str. 10-30 i »Tito - tvorac i strateg našeg ratnog vazduhoplovstva« - str. 33-34)
Sremski front 1944-1945 - Lj. Pajović, D. Uzelac, M. Dželebdžija, Beograd, 1979.
Od Ikara do Marsa - Đorđe Milanović, Beograd, 1980. (deo - drugi svetski rat - »Iz stvaranja Titovog vazduhoplovstva« - str. 153-170)
Leksikon narodnooslobodilačkog rata i revolucije u Jugoslaviji 1941-1945 (II knjiga - »Vazduhoplovstvo NOVJ«, str. 1174) - Ljubljana 1980.
Titovi letovi mira (poglavlje »Ratni letovi«) - potpukovnik Predrag Pejčić, 1980.
Jugoslovensko ratno vazduhoplovstvo u narodnooslobodilačkom ratu (materijal sa simpozijuma) - Komanda RV i PVO, Beograd, 1981.
Dan Ratnog vazduhoplovstva i protivvazdušne odbrane - Uroš Drašković Beograd, 1981. (str. 7-28 »Stvaranje i doprinos Ratnog vazduhoplovstva u NOR-u)
Kad partizanski avioni polete - Dušan Otović, Beograd, 1982.
Nebeski izazov - Aleksandar Popov, Novi Sad, 1982. (str. 102-110 - »Rađanje i razvoj našeg ratnog vazduhoplovstva«)
Visoko je nebo Vitruka - Kijev, 1983. (str. 147-171).
Čelična krila - potpukovnik dr Predrag Pejčić, Beograd, 1985.

B) ČASOPISI

a) Glasnik RV i PVO

1946. (Glas vazduhoplovstva)

Godišnjica formiranja 11. i 42. vazduhoplovne divizije - ppuk. A. Bo-ljević, G. V. br. 1, str. 4.
Juriš na sremski front - major D. Božović, GV br. 1/58
In memoriam (Andrija Brajović) - Kačanski - GV br. 1/60
Arkadije Popov - poručnik Delić, GV br. 4/65
Franjo Kluz - GV br. 5/74
Rudolf Čajevec - GV br. 7/63

1948.

Zivelo naše vazduhoplovstvo - »Budni čuvari našeg neba« - referat komandanta RV Z. Ulepić - GV 5-6/1
Dejstvo naše avijacije u proboju sremskog fronta - pukovnik A. Bo-ljević, major M. Damjanović, GV 5-6/9
Naši aerodromi u NO borbi - ppuk. Sreten Šantić, VG 5-6/23
Mehaničari, ratni drugovi pilota - Ljubiša Stanković, GV 5-6/28

Zajedno sa braćom Rusima jednog borbenog dana na sremskom frontu - kap. Trifun Amidžić, GV 5-6/32
Dolazak u Prvi vazduhoplovni lovački puk - kap. Ljubomir Frankl, GV 5-6/36
Sa jednim sovjetskim lovačkim pukom - kap. Spašen Zarevski, GV br. 5-6/38
Lov na neprijateljske brodove (doživljaji iz rata) - por. Tugomir Prebeg GV 5-6/40.

1949.

Sadejstvo avijacije sa snagama I, II i III armije u borbama za oslobodenje grada Zagreba - ppuk. N. Sijerčić, GV 5/15
Dejstvo naše avijacije u borbama u dolini reke Bosne - major M. Damjanović GV 5/24
Naša avijacija u borbama kod Donjeg Miholjca i Valpova - GV br. 5/33
Napad na Han Pijesak - poručnik Husein Okanović, GV 5/47
Bombardovanje pontonskog mosta na Dravi - kap. Trifun Amidžić, GV 5/49
Iz života Prvog vazduhoplovnog puka - ppor. Mile Rodić - GV 5/51
Uspomeni palih drugova avijatičara u NO borbi - ppuk. F. Kratehvil, VG 5/53-60

1950. (Vazduhoplovni glasnik)

Operativna upotreba Grupe vazduhoplovnih divizija u završnim operacijama I, II i III jugoslovenske armije - general B. Lazarević, VG 5/13

1951.

Dejstvo naših jurišnika na sremskom frontu - major Luka Popov, VG 6/34

1952.

Referat generala Ulepiča na svečanoj akademiji u čast 21. maja, VG 3/254
Školovanje u vazduhoplovstvu - puk. A. Boljević i M. Fevr, VG 3/297

1953.

Odluka o stvaranju Prve vazduhoplovne baze - puk. Ljubiša Ćurgus, VG 3/269

1957.

Neka iskustva iz stvaranja i borbene upotrebe Grupe vazduhoplovnih divizija - general Božo Lazarević, VG 3/293

Partijsko-politički rad u vazduhoplovnim jedinicama u NOR-u - pukovnik Lj. Čugus, VG 3/302
Ratna dejstva Prvog lovačkog puka - puk. Đuro Ivanišević, VG 3/313
Ratna dejstva 423. jurišnog puka - ppuk. Luka Popov, VG 3/324

1961.

Naše vazduhoplovstvo u NOR-u i neka značajna dokumenta (naredba o formiranju Prve vazduhoplovne baze; pohvala komandanta III JA našoj avijaciji, marta 1945.) - puk. S. Babić, VG 1/80
Neka iskustva iz života i rada Prve vazduhoplovne baze pri Vrhovnom štabu NOV i POJ - ppuk. D. Fućak, VG 2/188
Iz stvaranja našeg vazduhoplovstva (tekst sporazuma od 12. III 1944) - ppuk. D. Fućak
422. vazduhoplovni jurišni puk u NOR-u - ppuk. Jefto Pantić, VG 5/587
Dejstvo prvih partizanskih pilota u Bosanskoj krajini 1942. - Č. Janić, VG 4/487
Osvrt na dejstvo neprijateljske avijacije u četvrtoj i petoj ofanzivi - ppuk Danko Fućak, VG. 6/695

1962.

Avijacija 5. bosanskog korpusa - ppuk. Pero Zdjelar, VG 1/54
20 godina našeg Ratnog vazduhoplovstva - Z. Ulepić, VG 3/243
Prvi podaci o akcijama naših aviona u NOR-u - ppuk. S. Babić. VG 3/262
Partijski rad u jedinicama Ratnog vazduhoplovstva u NOR-u - puk. Lj. Čurgus, VG 3296

1963.

Školovanje prvih vazduhoplovnih kadrova u Prvoj vazduhoplovnoj bazi - general Lj. Čurgus, VG 3/371

1967.

Vazduhoplovna štampa u NOR-u - ppuk. Dušan Jončić, VG 3/244
Novi podaci o prvim partizanskim letovima - Č. Janić, VG 3/250

1972. (Glasnik RV i PVO)

Razvoj vazduhoplovstva u toku rata i revolucije 1941-1945. godine - general-pukovnik Božo Lazarević, G. 2/6
Rađanje našeg RV i PVO - general-major Stevan Roglić, G. 2/15
Prilog izučavanju uloge KPJ i SKOJ-a u stvaranju Ratnog vazduhoplovstva - general-ppukovnik Ljubiša Čurgus, G. 2/28
Posleratni razvoj jugoslovenskog Ratnog vazduhoplovstva i protivvazdušne odbrane - general-pukovnik u penziji Zdenko Ulepić, G. 2/35
Stvaranje i razvoj pozadine RV i PVO - pukovnik Krsto Dabović, G. 2/51

Vazduhoplovnotehnička služba u RV i PVO - general-major Zlatko Rendulić, G. 2/57
Vazduhoplovna štampa u narodnooslobodilačkoj borbi - major Predrag Pejčić, G. 2/69
Pregled nekih najznačajnijih događaja u stvaranju Ratnog vazduhoplovstva u toku NOB-e 1941-1945. godine - major Đorđe Pejčinović, G. 2/73
Na školovanju u Krasnodaru - R. Radosavljević, G. 5/42
Aerodromi u narodnooslobodilačkom ratu - major Predrag Pejčić, G. 6/30.

1974.

Trideset godina Vazduhoplovne vojne akademije - pukovnik J. Faganel, G. 1/11
Trideset godina meteorološke službe RV i PVO - ppukovnik Lj. Antonijević, G. 5/4
Stvaranje i razvoj meteorološke službe RV i PVO - ppukovnik I. Andovski, G. 5/6
Dvadesetpet godina Komandno-štabne akademije - general-ppukovnik B. Žarković, G. 6/1
Trideset godina prvih vazduhoplovnih divizija - general-ppukovnik Lj. Čurgus, G. 6/47
Trideset godina Vazduhoplovnog remontnog zavoda »Orao« - ppukovnik A. Vesić

1975.

Vazduhoplovna podrška u mostarskoj operaciji 1945. god. - major P. Pejčić, G. 1/59
Trideset godina Srednje vazduhoplovnotehničke škole - pukovnik Boško Milutnović, G. 2/66
Učešće našeg vazduhoplovstva u završnim operacijama za oslobođenje zemlje - general-pukovnik B. Lazarević, G. 3/50
Aerodrom Vis u narodnooslobodilačkom ratu - major P. Pejčić, G. 4/60
Trideset godina Vazduhoplovnomedicinskog instituta - pukovnik S. Janeš, G. 5/1
Značajne etape u razvoju RV i PVO - general-pukovnik E. Čemalović, G. 6/7
Narodnooslobodilački rat Jugoslavije kao izvor savremene doktrine i strategije oružane borbe - pukovnik Z. Lončar, G. 5/6
Rad Vrhovnog štaba NOV i POJ na formiranju Jugoslovenskog ratnog vazduhoplovstva - general-pukovnik Z. Ulepčić, G. 6/12
Kadrovi - osnovni faktor u stvaranju RV i PVO - general-major S. Roglić, G. 6/23
Rad KPJ i SKOJ-a u vazduhoplovnim jedinicama u NOVJ - general-ppukovnik Lj. Čurgus, G. 6/30
Titove reči bodre, stimulišu, ulivaju samopouzdanje - potpukovnik V. Kovačević, G. 6/37

Prvi partizanski avioni i njihova dejstva u Bosanskoj krajini - Č. Janić, prof. G. 6/55.

Neke specifičnosti u organizaciji aerodromske službe na slobodnoj teritoriji u NOR-u - pukovnik Danko Fućak, G. 6/51

Od Eskadrile za vezu do transportne avijacije - pukovnik Danko Fućak, G. 6/59

Avijacija Petog korpusa NOVJ - general-ppukovnik Ljubiša Čurgus, G. 6/61

Od Livna do Bengazija - potpukovnik R. Perhauc, G. 6/65

Borbena dejstva 1. i 2. vazduhoplovne eskadrile - pukovnik Đ. Ivanišević, G. 6/69

Vazduhoplovna podrška u završnim operacijama NORJ - major P. Pejčić, G. 6/77

Prva padobranska jedinica NOV i POJ - pukovnik Stojan Jović, G. 6/89

Avioni NOVJ u periodu 1942-1945. - Šime Oštrić, G. 6/93

Vazduhoplovci narodni heroji Jugoslavije - M. Smiljanić, G. 6/102

1976.

Kako i kada je stvoreno RV i PVO - general-potpukovnik Stevan Roglić, G. 1/61

Trideset godina Vazduhoplovnog opitnog centra - pukovnik Franc Rupnik, G. 1/64

Dejstvo jugoslovenske hidroeskadrile u toku drugog svetskog rata u sastavu RAF-a - pukovnik Franjo Lolić, G. 1/67

Dejstvo avijacije u završnim operacijama rata po ustaškim i četničkim formacijama - major Predrag Pejčić, G. 3/56

Dejstvo Prve i Druge eskadrile u borbama za Ston i Vukov Klanac - pukovnik Đ. Ivanišević, potpukovnik R. Perhauc - G. 5/42

Trideset godina Vazduhoplovnotehničkog instituta - dr Branislav Jovanović, dipl. ing

1977.

Formiranje ćelije KPJ u bivšoj jugoslovenskoj vojsci - pukovnik V. Kovačević, G. 1/54

Tridesetpet godina RV i PVO - general-potpukovnik Stevan Roglić, G. 2/11

Titov odlučujući udeo u stvaranju jugoslovenskog ratnog vazduhoplovstva i protivvazdušne odbrane - general-pukovnik B. Čemalović, G. 4/53

Borbeni doprinos ratnog vazduhoplovstva u narodnooslobodilačkom ratu - general-pukovnik B. Lazarević, G. 4/107

Avijacija Petog korpusa NOVJ - general-potpukovnik Lj. Čurgus, G. 4/117

Dejstvo naše avijacije u proboru sremskog fronta - puk. A. Boljević, major Milan Damnjanović, G. 4/147

Vazduhoplovnotehnička služba u NOR-u - pukovnik u penziji Franjo Lolić, G. 4/157

Školovanje kadrova RV i PVO - pukovnik Z. Lončar, G. 4/175

Naučnoistraživački i razvojni rad u RV i PVO - general-major M. Paštrović, dipl. ing - G. 4/183

Stvaranje i razvoj pozadine RV i PVO - pukovnik V. Mašković, G. 4/197

Od Eskadrile za vezu do transportne avijacije - pukovnik D. Fućak, G. 4/203

1978.

Na svetlim tradicijama 254. lovačkog vazduhoplovnog puka - ppuk. Jovan Jović G. br. 3/45

Partizanski aerodromi na području Korduna i Banije - ppuk. Mile Bučan, G. 3/51

1979.

Trideset pet godina Vazduhoplovne vojne akademije - pukovnik Miloš Bajčetić, G. br. 1/24

Tragom jednog jubileja - general-potpukovnik S. Roglić, G. br. 1/55

Tridesetsedam godina RV i PVO - general-potpukovnik S. Roglić, G. br. 2/1

Dejstvo savezničke avijacije na jugoslovenskom ratištu - general-pukovnik Z. Ulepić, G. br. 3/48

Ratno vazduhoplovstvo u vojnoj strategiji NOR-a - general-potpukovnik S. Roglić, G. br. 4/51

Ratno vazduhoplovstvo u vojnoj strategiji NOR-a - general-potpukovnik S. Roglić

Partizanska avijacija u vreme borbe za stratejsku inicijativu na jugoslovenskom ratištu - ppuk. mr Predrag Pejčić, G. br. 6/46

1980.

Moji susreti sa drugom Titom - general-pukovnik Zdenko Ulepić - vanr. br. maj - str. 73

Veliki revolucionar, vojskovođa i državnik - general-pukovnik Viktor Bujanj - vanr. br. maj, str. 78

Tito je verovao u nas i mi u njega - general-pukovnik Milan Simović, vanr. br. maj, str. 82

Uloga vrhovnog komandanta u stvaranju i razvoju Ratnog vazduhoplovstva i protivvazdušne odbrane - general-pukovnik Enver Cemalović, - vanr. br. maj, str. 87

Tito - večiti simbol našeg bratstva, jedinstva i snage - general-potpukovnik Stevan Roglić - vanr. br. maj, str. 92

Formiranje i razvoj Jugoslovenskog ratnog vazduhoplovstva - general-pukovnik Zdenko Ulepić - vanr. br. maj, str. 109

1981. (Simpozijum »Jugoslovensko ratno vazduhoplovstvo u NOR-u« - br. 1)

Uloga vrhovnog komandanta NOV i POJ Josipa Broza Tita u stvaranju i razvoju RV i PVO - general-pukovnik Zdenko Ulepić - br. 1/8

Iskustvo iz borbene upotrebe Ratnog vazduhoplovstva u NOR-u - pukovnik Živko Radović - br. 1/17
Vazduhoplovna podrška jedinicama NOVJ - pukovnik Randel Matić - br. 1/24
Vazduhoplovna podrška jedinicama mornarice NOVJ - kapetan fregate Vladimir Isaić - br. 1/29
Protivvazdušna odbrana u narodnooslobodilačkom ratu - pukovnik Miljenko Sršen - br. 1/36
Neobrađeni i sporni događaji, datumi, mesta i ličnosti iz istorije RV u NOR-u - potpukovnik mr Predrag Pejčić, - br. 1/48
Iskustva iz održavanja aviona u NOR-u - pukovnik Božidar Spasojević, dipl. inž. - br. 1/58
Sanitetska evakuacija vazdušnim putem - potpukovnik dr Stojan Dželajlija - br. 1/66
Negovanje vazduhoplovnih tradicija - pukovnik Stevan Drakulić - br. 1/73
Kako negovati vazduhoplovne tradicije - major Albert Miletić - br. 1/83
Sistem obuke dubliranjem - Titova ideja - general-pukovnik Božo Lazarević - br. 1/92
Strategijski aspekti stvaranja i razvoja Ratnog vazduhoplovstva - general-potpukovnik Milija Stanišić - b. 1/96
Vazduhoplovna bibliografija NOR-a - profesor Mijana Škerlj - br. 1/10
Specifičnosti u formiranju Grupe vazduhoplovnih divizija - general-pukovnik Zdenko Ulepić - br. 2/46
Četiri decenije Jugoslovenske narodne armije - general-pukovnik Stevan Roglić - br. 6/1

1982.

Četrdeset godina Titovog vazduhoplovstva - general-potpukovnik Slobodan Alagić - br. 3/7
Uticaj naučnoistraživačkog rada, proizvodnje i održavanje na razvoj RV i PVO u proteklom periodu - pukovnik Mateja Anđelković - br. 3/29
Odluke od posebnog značaja za formiranje i razvoj ratnog vazduhoplovstva i protivvazdušne odbrane - general-pukovnik Zdenko Ulepić, - br. 3/38
Formiranje i dejstva Grupe vazduhoplovnih divizija - general-pukovnik Božo Lazarević - br. 3/43
Moji ratni drugovi - pukovnik Đuro Ivanišević - br. 3/54
Tehnička služba Druge eskadrile NOVJ - potpukovnik Duje Bulj i kapetan Danijel Kuzma - br. 3/59
Vazduhoplovci - narodni heroji Jugoslavije - 3/65
Prva i Druga eskadrila NOVJ u podršci jedinica naše Ratne mornarice - potpukovnik mr Predrag Pejčić - br. 5/40

1983.

Četrdeset godina inženjerskih jedinica RV i PVO - br. 2/4 - potpukovnik Danilo Kovačević
Poruke Titovih govora pripadnicima RV i PVO - potpukovnik mr Predrag Pejčić, - br. 3/1

1984.

40 godina razvoja Vazduhoplovne vojne akademije - general-major Zvonko Jurjević - br. 1/4
Desant na Drvar - potpukovnik dr Predrag Pejčić - br. 3/13
Titov ratni let sa Kupreškog polja za Bari - potpukovnik Dušan Otović - br. 4/6
Vazduhoplovna vojna akademija - četrdeset godina ukorak sa vremenom - general-major Miloš Bajčetić - br. 5/1
Sećanja na slavne dane rađanja našeg Ratnog vazduhoplovstva - general-pukovnik u penziji Zdenko Ulepić - br. 6/39

1985.

Operativna upotreba Grupe vazduhoplovnih divizija u završnim operacijama I, II i III jugoslovenske armije - general-major Božo Lazarević (članak objavljen u Vazduhoplovnom glasniku br. 5/1950) - br. 3/9
Vazduhoplovna štampa u narodnooslobodilačkoj borbi - Pejčić Predrag (članak objavljen u Glasniku RV i PVO br. 2/1972) - br. 3/41
Sa Vrhovnim komandantom preko 700 časova u vazduhu u misiji mira širom sveta - general-major avijacije Nikola Žutić - br. 3/70
Avijacija Petog korpusa NOVJ - general-potpukovnik Ljubiša Čurgus - br. 3/74 (članak objavljen u Glasniku RV i PVO br. 4/1977)
Ratno vazduhoplovstvo u vojnoj strategiji NOR-a - general-potpukovnik Stevan Roglić (članak objavljen u Glasniku RV i PVO br. 4/1979) - br. 3/85
Uloga vrhovnog komandanta NOV i POJ Josipa Broza Tita u stvaranju i razvoju RV i PVO - general-pukovnik Zdenko Ulepić (članak objavljen u Glasniku RV i PVO br. vanredan 1981.) - br. 3/96
Strategijski aspekti stvaranja i razvoja Ratnog vazduhoplovstva - general-potpukovnik Milija Stanišić (članak objavljen u Glasniku RV i PVO, vanredan broj 1981.) - br. 3/101
Četrdeset godina Titovog vazduhoplovstva - general-potpukovnik Slobodan Alagić (članak objavljen u Glasniku RV i PVO br. 3/1982.) - br. 3/114.

b) Čuvari neba - vazduhoplovni ilustrovani časopis

1948.

Prvi partizanski avijatičar, narodni heroj Franjo Kluz - br. 1/4
Jedan dan sa braćom Rusima na sremskom frontu - T. Amidžić - br. 1/5

1949.

Prvo partizansko bombardovanje - br. 4/4
Napad na brodove - br. 4/7
Sedam godina Jugoslovenskog ratnog vazduhoplovstva (referat generala Z. Ulepića) br. 8/2
Uspomene na heroja (F. Kluz) - br. 8/12
Iz borbe za oslobođenje naše zemlje - br. 8/17

1950.

Naš prvi hidroavion - N. Lekić - br. 15/5
Sećanje na palog druga Ratka Jovanovića - kap. Božo Milanović - br.
15/8
Naš politički rad - iz života Prve vazduhoplovne baze - pukovnik
Ljubiša Čurgus - br. 21/2

c) »Narodna krila« - časopis sportskog vazduhoplovstva

1947.

Prvi partizanski avijatičari - god. 1, br. 1/23-24
Momenti iz borbe (sa sremskog fronta) - ppukovnik A. Boljević, - br.
2/31
U prvom padobranskom bataljonu NOVJ - br. 5 i 6/36-37
Izvršavajući ratni zadatak poginuo je komandant puka Malnarić - br.
7/29

1948.

Tito, stvaralac našeg vazduhoplovstva - br. 5/4, 5 i 6
Sjećanje na pale drugove - br. 5/7-8
Jedan ratni zadatak - major M. L. - br. 5/9-10
Crtice sa Visa - poručnik Nedeljko Pajić, - br. 5/12-13
»Moje vatreno krštenje« (sa sremskog fronta) - Aleksandar Stefanović,
- br. 12/15

1949.

21. maj - Dan Jugoslovenskog ratnog vazduhoplovstva - general-ma-
jor L. Ambrožić, br. 5/2

1950.

Nad otadžbinom (sećanja na ratne dane Prve eskadrile NOVJ) - br.
5/24 -25
Jurišnici su izvršili zadatak - V. Marković, br. 5/14-16.
Tako smo počeli (iz života Prve eskadrile NOVJ), br. 21/4.
64. ratni zadatak - N. Lekić, br. 21/6.
Pilot Alek (o A. Markoviću, pilotu 1. eskadrile NOVJ - odlomak iz
»Dnevnika« V. Dedijera), br. 21/12.
Probni let (Tugomir Prebeg), br. 21/14.

1951.

Prvi transporter - D. V., br. 1/12
Rafali, Đuro Ivanišević, br. 26/2.

C) LISTOVI

a) »Kрила armije« - list RV i PVO

1948.

- Prve akcije nad domovinom - major Đuro Ivanišević, br. 4/3
Učešće lovaca u završnim operacijama za oslobođenje naše domovine
- 1. Sierčić - br. 13/3
Jedan od mnogih dana rata naših lovaca - J. Makvić - br. 14/4
Prvi borbeni let našeg puka - poručnik Aleksandar Janković - br. 14/4
Susret sa neprijateljem - poručnik Lošić - br. 14/4
Zastavnik Seršen je pisao - br. 14/4
Borba Prve lovačke eskadrole - major M. Protić - br. 14/5
Posljednji zadatak našeg puka - potporučnik B. Kozarski - br. 14/5
Moj ratni zadatak - potporučnik Dim. Stanojević - br. 14/5

1949.

- Referat generala Z. Ulepića povodom 7-godišnjice RV - br. 36/1
Uništavali smo neprijatelja i pod najtežim uslovima - br. 36/2, por. M. Kovačić

1950.

- Pilot-lovac Grabar - potpukovnik Ljubiša Čurgus - br. 88/4
Ratni drugovi (reportaža) - kapetan V. Marković - br. 88/5

1951.

- Spomenik zahvalnosti prvim partizanskim avijatičarima - br. 139/1
Referat pukovnika Rada Bašića povodom 21. maja - br. 140/1
Prva partizanska krila-sećanja na narodnog heroja Franju Kluza - br. 140/2
Iz dejstva Prve i Druge eskadrole NOV i POJ - V. Marković. - br. 140/4
Moj prvi let u ofanzivi - kap. Luka Popov - br. 140/4
U pozadini neprijatelja - Živko Mihajlović - br. 140/5
Sa našim mehaničarima u Alžiru - puk. inž. Danilo Hubmajer - br. 140/5
Svetli likovi avijatičara NOB-e - br. 170/8 i 9

1952.

- Rudi Luidi - ppukovnik Đura Ivanišević - br. 186/3
Čvrsti su temelji na kojima je stvoreno Jugoslovensko ratno vazduhoplovstvo pukovnik Lj. Čurgus - br. 187/6

U spomen herojima - prvim partizanskim pilotima - br. 187/6
Zapisi - iz beležnice komesara - pukovnik Lj. Čurgus - br. 187/7
Aerodrom u plamenu - major Božo Mutić. br. 187/7
Na ratnim tradicijama - borbene tradicije 422. jurišnog puka - br.
187/8
Na ratnim tradicijama 112. lovačkog puka - br. 216/2
Poslednji uspon Josipa Križaja - Oto Bihalji-Merin, - br.217/4

1954.

Istorijski put stvaranja vazduhoplovstva nove Jugoslavije - br. 261/6
Primer kako se treba boriti za slobodu svoje domovine (o F. Kluzu)
- br. 261/6

1956.

Značajni datumi iz razvoja JRV - br. 310/8
Pre 13 godina poginuo heroj Ivo Lola Ribar - J. Zajac, - br. 323/9

1957.

Poslednji let sa Kluzom - major Husein Okanović - br. 334/4
Iz ratnih dejstava 423. jurišnog puka - pukovnik Luka Popov - br.
334/4
Od Vlasenice do Visa - puk. K. Mihajlovski - br. 334/5
Nalazimo se odmah iza fronta - br. 334/5
Susreti sa drugom Titom - 334/3
Prvi letački ručak - Branko Čopić - br. 334/6
Takav je bio Franjo Kluz - kap. Leo Vincetić - br. 334/8
U spomen hrabrom pilotu - D. Jenčić - 334/8
Narodni heroj Rudi Čajavec - D. Jenčić - br. 334/8

1958.

Prvi omladinski vazduhoplovni bataljon - pukovnik Stevan Roglić -
br. 358/3
Zapaljeno skrovište - kap. I klase D. Stanojević - br. 358/3
Topovnjača je nestala pod vodom - kap. I klase Bogomir Pepel - br.
358/3
Ponekad i »olupina» gori - major Husein Okanović - br. 358/3

1959.

Od br. 373 do 376, u okviru opšte i nacionalne istorije vazduhoplov-
stva, u nastavcima dat je pregled razvoja i dejstva vazduhoplovstva u
NOR-u.
Prelet Franje Kluz i Rudi Čajaveca na oslobođenu teritoriju - major
D. Jenčić, br. 382/5
Jubilej puka - proslava 15-godišnjice stvaranja jedinica - br. 390/2
Značajan jubilej - 15-godišnjica stvaranja vazduhoplovnih divizija i
pukova na sremskom frontu - D. J. - br. 396/3

1960.

Franjo[^] Kluz - pionir našeg RV - br. 399/6
Rudi Čajavec - br. 400/6
Bel u Bolu (razgovor sa prvim partizanskim pilotom na hidroavionu
ć. Vrabice) - vodnik I klase M. Radosavljević - br. 407/5
Juriš na Obijaj (o pogibiji Nikole Vemića) - major P. Opačić - br.
407/5

1961.

Značajan doprinos našeg vazduhoplovstva za konačno oslobođenje
zemlje - Božo Lazarević - br. 430/1
Dogodilo se toga dana - br. 430/3
Ratni zadatak na dravskom mostobranu (sećanja) - br. 430/4 - M.
Aćimović

1962.

Od Dubrovnika do Srema (20 godina RV) - pukovnik Lj. Čurgus -
br. 446/4
Drugarska obaveza vazduhoplovaca Prve vazduhoplovne baze - Du-
šan Jenčić, br. 447/4
Put u vazduhoplovstvo (I deo) - pukovnik Vladimir Bakarić - br.
448/4
Put u vazduhoplovstvo (II deo) - pukovnik V. Bakarić - br. 449/4
Preko tri kontinenta (Omladinski bataljon na putu u vazduhoplov-
stvo) - kap. Beri Pender - br. 450/4
Razgovori o avijaciji - pukovnik Lj. Čurgus - br. 451/2
Susreti sa avijatičarima u ratu - puk. Lj. Čurgus - br. 452/4
Prva eskadrila petog korpusa - ppuk. D. Jenčić - br. 453/4
Što pre u domovinu - na front - general M. Simović - br. 454/4
Grupe ilegalaca - ppuk. D. Jenčić - br. 454/4
Rešenje u pravi čas - puk. Lj. Čurgus - br. 454/4
Borbena dejstva Eskadrile petog korpusa - ppuk. D. Jenčić - br. 454/5

1963.

Jezgro partizanske avijacije - general-major Lj. Čurgus - br. 478/8
Delegati za Drugo zasedanje AVNOJ-a u poseti vazduhoplovcima
NOVJ na aerodromu kod Livna - br. 478/9
Tragična smrt Ive-Lole Ribara - br. 478/9
»Narodna krila« - list Prve vazduhoplovne baze NOV i POJ - br.
478/9
Simbol uspona i rasta (20 godina formiranja Prve baze) - V. Kova-
čević, br. 489/1
Govor general-majora M. Simovića povodom 20. godišnjice Prve baze
- br. 489/6
20 godina od pogibije Ive-Lole Ribara - br. 491/4

1964.

Titova avijacija u završnim operacijama - %en. Lj. Čurgus, - 501/16
Sećanje na školovanje u SSSR-u - Sreten Santić, - br. 501/18
21. maj - dan jugoslovenskog vazduhoplovstva, - br. 501/18
Stvaranje eskadrilskog kolektiva - D. Jenčić, - br. 504/5
Na domaku linije fronta - D. Jenčić, - br. 505/9
Komandir se nije vratio (Prva eskadrila) - D. Jenčić, - br. 506/7
Baza Vis - D. Jenčić, - br. 507/4
Prvi ratni zadaci - D. Jenčić, - br. 508/4
U zaštiti »dakota« - ppuk. D. Jenčić, - br. 509/6
Poginuo od sopstvenih bombi (R. Luidi) - D. Jenčić, - br. 509/6
Dejstvo bez zastoja (sremski front) - D. Jenčić, - br. 510/8
»Vatreno krštenje« - ppuk. D. Jenčić, - br. 511/7
Susret u vazduhu - ppuk. D. Jenčić, - br. 512/8
Formiranje štaba RV NOVJ - D. Jenčić, - 513/8
Naši piloti u slovačkom ustanku (iz borbe naših vazduhoplovaca protiv fašizma u drugom svetskom ratu) - Č. Janić - u nastavcima br. 512/13, 513/13, 514/13, 515/18.
Hoćemo da letimo - (u susret 20-godišnjici formiranja prvih vazduhoplovnih pukova - ppuk. D. Jenčić, - br. 515/16
I naše nebo postalo je slobodno - general Z. Ulepić, - br. 516/4
Avijacija u beogradskoj operaciji - C. Janić - br. 516/21

1965.

Generacija koja se pamti (dve decenije od formiranja našeprve vazduhoplovne škole - Lj. Krstić, - br. 521/4
In memoriam - Nenad Krsnik - br. 522/13
Vazduhoplovni kalendar - br. 518/14, 519/14, 520/14, 521/14, 522/14, 523/14, 525/14, 526/9, 527/25, 528/14, 529/14, 530/10, 531/10, 532/10, 533/10, 534/14, 535/14, 536/14, 537/14, 538/14, 539/18, 540/21, 541/14
Od Srema do Donjeg Miholjca - Đ. Milanović, - 525/4
Kroz kišu čelika (sećanja naših ratnih pilota) - Đ. Milanović, - br. 526/3
Put do pobede (sećanja učesnika u poslednjim borbama za oslobođenje) - Đ. Njego, - br. 527/7
Spomenik na ratnom aerodromu - D. J. - br. 527/24
Gospodinci - ratni aerodrom - br. 527/25
Dejstvo naše avijacije od 9. do 25. maja 1945. godine - br. 527/24-25
Simbol »Triglava« na partizanskom avionu - ppuk. Dušan Jončić, - br. 535/2-3

1966.

21. maj - dan jugoslovenskog vazduhoplovstva (prvi borbeni izveštaj F. Kluza; Prva vazduhoplovna baza; Stvaranje eskadrilskog kolektiva u NOB; Tragična smrt Ive-Lole Ribara; Obuka pilota u ratu; Prvi letački ručak) - br. 542/10-11

Sećanja ratnih pilota na dejstva 1945. - br. 551/12
Vazduhoplovne divizije - br. 551/12
Sava Poljanec (in memoriam) - br. 563/5

1967.

Prvi partizanski avioni i prva dejstva (feljton u nastavcima - 1), br. 571/10-11
Vazduhoplovna baza u Livnu (2 nastavak), br. 572/10-11
Formiranje borbenih eskadrila NOVJ (nastavak br. 3) - br. 573/10-11
Novi vazduhoplovni kadrovi i jedinice (nastavak br. 4) - br. 574/10-11
Osposobljavanje vazduhoplovnih kadrova (nastavak br. 5), br. 575/14-15
Let na slobodnu teritoriju-kako je »domije-17« preleteo u Livno 13. novembra 1943. godine - br. 575/14
28 ratnih zadataka (sećanja na borbena dejstva za oslobođenje zemlje) - br. 575/15 - Trifun Amidžić
Proslava 25. godišnjice RV i PVO (referat generala Jovića i dodela diploma »instruktora letenja za zlatnim letačkim znakom« poginulim pilotima) - br. 576/1-3
Formiranje pukova i divizije (nastavak feljtona - br. 6) - br. 577/10-11
Dejstvo u periodu januar - maj 1945. (nastavak br. 7) - br. 577/10-11

1968.

Radanje Titove avijacije - br. 609/4

1969.

Sa ratnih staza Prve eskadrile - br. 622/10
Put dug 177 dana - pukovnik Stevan Roglić, - br. 624/7

1971.

Prvi partizanski piloti (feljton) - br. 672-673/43
Formiranje Prve vazduhoplovne baze NOVJ - (feljton, nastavak br. 2), - br. 674/13
Formiranje Prve i Druge eskadrile NOVJ - obuka u Africi (nastavak br. 3), br. 675/13
Ratni zadaci Prve i Druge eskadrile NOVJ - na nebu Jugoslavije (nastavak br. 4), br. 676/21 (priredio ceo feljton kapetan - pilot Velimir Bunjac)
U vazдушnim okršajima (feljton), br. 677/13
Komandir je poginuo (nastavak feljtona), br. 684/13
Pobuna na brodu, - br. 686/19 (feljton)
Snage su narasle (feljton) - br. 685/13

1972.

U Jedanaestoj diviziji (nastavak feljtona br. 4], - br. 687/13
Ratne akcije prvih partizanskih pilota - M. S., - 688/5
Avioni NOR-a - »Potez-XXV« - Č. J., - br. 688/5
Prva vazduhoplovna baza - M. Š., - br. 689/7
Avioni u Nor-u - »Domier-do-17« - Č. J., - br. 689/7
U paklu protivavionske vatre - P. Pejčić, - br. 689/21 (feljton)
Prva lovačka eskadrila NOVJ - M. Š. - br. 690/7
Avioni u NOR-u - Spitfajer Vc -, - br. 690/7
Na krilima »jakova« - P. Pejčić, - br. 690/13 (feljton)
Druga lovačka eskadrila NOVJ - M. Š., - br. 691/5
Avioni u NOR-u - Hariken MK-IV -, - br. 691/5
Jurišnici su zatvorili krug - P. Pejčić, - br. 691/13 (feljton)
Eskadrila za vezu vrhovnog štaba NOVJ - M. Š., - br. 692/7
Avioni u NOR-u - Polikarpov PO-2 - Č. J., - br. 692/7
Između topova i oblaka - P. Pejčić, - br. 692/13 (feljton)
Avijacija 5. korpusa NOVJ - M. Š., - br. 693/5
Avioni u NOR-u - »kaproni CA 310« i 311 - Č. J., - br. 693/5
Prolećna ofanziva s neba (feljton) - P. Pejčić, - br. 693/13
11. vazduhoplovna lovačka divizija - M. S., - br. 694/5
Avioni u NOR-u - lovac »JAK-3«, - Č. J., - br. 694/5
U vrhovnom štabu u Drvaru (feljton, sećanja na prve dane stvaranja našeg ratnog vazduhoplovstva) - Z. Ulepić, - br. 694/13
42. vazduhoplovna jurišna divizija - M. Š., - br. 695/5
Avioni u NOR-u - »iljušin IL-2«, - Č. J., - br. 695/5
Po Titovom naređenju odlazim u Crnu Goru - general Z. Ulepić (feljton, br. 2), br. 695/13
Omladinski bataljon i školovanje u SSSR-u - M. Š., - br. 696-697/34
Avioni u NOR-u - »petljakov Pe-2«, - Č. J., - br. 696-697/34
Završne borbe i pobjeda - general Z. Ulepić (feljton, br. 3), br. 696-697/35
1.445 borbenih letova (izvod iz knjige »Vazduhoplovstvo u NOR-u) - br. 696-697/37
Partizanski aerodrom na Medenom Polju - Nikola Banjac, br. 702/13

1973.

Bomba je eksplodirala (feljton) - Kažimir Pribilović, - br. 713/17
Jubilej Prve vazduhoplovne baze, - br. 730/12

1974.

Uspešna dejstva na sremskom frontu - Mirjana Škerlj, - br. 758/8
Veliki doprinos konačnom oslobođenju - M. Škerlj, - br. 759/9
Negovanje ratnih tradicija (30-godišnji jubilej ratnih pukova) - Rado-
ljub Matović, - br. 760/12-13
Najbolji u Grabarovom odeljenju - P. Pejčić, - br. 760/14
Zaboravljeni bataljon (uz 30-godišnjicu formiranja I padobranskog ba-
taljona NOV I POJ) - pukovnik Stojan Jović, - br. 760/22
Doček nove 1945. godine (feljton) - br. 760/27

Intenzivna obuka u surovim uslovima - M. Škerlj, - br. 761/9
Poslednji ratni zadatak majora Malnarića - br. 767/9
Vazduhoplovna podrška 4. JA - br. 767/9
Pre trideset godina (hronologija događaja u NOB-i - br. 767/9
Vazduhoplovne snage u sremskoj operaciji - br. 767/11
U predvečerje pobe - Z. Ulepič, - br. 767/20
Grabar se nije vratio (likovi palih pilota) - Mile Rodić, - br. 768/5
U predvečerje pobe (nastavak feljtona, br. 2) - Z. Ulepič, - br.
768/16
Vazduhoplovna podrška (završne operacije i oslobođenje zemlje) - br.
769/16
U predvečerje pobe (nastavak feljtona br. 3) - Z. Ulepič, - br.
769/24
U predvečerje pobe (br.4) - Z. Ulepič, - br. 770/24
Konačni obračun (br. 5) - Z. Ulepič, - br. 771/16
Mesečni operativni izveštaj Štaba grupe vazduhoplovnih divizija za
mesec maj 1945. godine (dokumenat) - br. 771/16
Šmajserom zarobio nemačku »štuku« (feljton) - P. Pejčić, - br. 783/13

1977.

Put za Afriku (Ratni put Prve i Druge eskadrile NOVJ - Đuro Ivanišević, br. 810/4
Susret s drugom Titom (nastavak br. 2 - Ratni put Prve i Druge eskadrile NOVJ) - Đ. Ivanišević, - br. 811/12
Pogibija Franje Kluza (br. 3 - ratni put Prve i Druge eskadrile NOVJ)
- Đ. Ivanišević, - br. 812/16
Prebaziranje na Vis (br. 4 - ratni put Prve i Druge eskadrile NOVJ)
- Đ. Ivanišević, - br. 813/13
U završnim operacijama (br. 5 - ratni put Prve i Druge eskadrile NOVJ) - Đ. Ivanišević, - br. 814/13
Kod druga Tita na Visu - pukovnik u penziji Franjo Lolić, - br.
815/21
Let u slobodu (stvaranje Partizanske avijacije) - br. 816/13
Maršal Tito, tvorac našeg Ratnog vazduhoplovstva - general-pukovnik Zdenko Ulepič, - br. 817-818/6-7
Maršal Tito vrši smotru 254. puka - Sreten Šantić, - br. 817-818/8
Desant na Drvar (nastavak br. 2 - Maršal Tito-tvorac našeg RV) - gen. puk. Z. Ulepič, - br. 819/13
Sastanak u Kazerti (nastavak br. 3 - Maršal Tito-tvorac našeg RV)
- Z. Ulepič, - br. 820/13
Titove poruke (nastavak br. 4 - Maršal Tito-tvorac našeg RV) - Z. Ulepič, - br. 821-822/17
Oslonac na sopstvene snage (nastavak br. 5 - Maršal Tito-tvorac našeg RV) - Z. Ulepič, - br. 823-824/15
Prošli smo kroz sve oluje (nastavak br. 6 - Maršal Tito-tvorac našeg RV) - Z. Ulepič, - br. 825/13
Godišnjica ratnih vazduhoplovnih pukova - br. 831/12
Školovanje vazduhoplovaca u NOR-u - general-pukovnik Z. Ulepič, - br. 832/23
Partizanska avijacija - br. 832/27

1978.

Školovanje vazduhoplovaca u NOR-u - general-pukovnik Z. Ulepič (nastavak br. 2), br. 833/12-13

1979.

Savezničke »dakote« su odbranjene (iz knjige P. Pejčića »Pilotske inicijative«) - br. 862/17

Iz Prve eskadrile NOVJ (podaci) - br. 864/15

Titova prva smotra pilota - br. 873/8

Jubileji vazduhoplovnih pukova - P. Pejčić, - br. 880/2

1980.

Hronologija stvaranja i razvoja RV i PVO - 1942 (od aprila do jula)

- M. Škerlj (iz knjige »Čuvari našeg neba«) - br. 883/12

Hronologija stvaranja i razvoja RV i PVO - 1943. - M. Škerlj (iz knjige »Čuvari našeg neba«) - br. 884/12

Hronologija stvaranja i razvoja RV i PVO - 1944. (januar-20. aprila)

- M. Škerlj (Iz knjige »Čuvari našeg neba«) - br. 885/12

Hronologija stvaranja i razvoja RV i PVO - od 22. aprila do 16. avgusta 1944. - M. Škerlj (Iz knjige »Čuvari našeg neba«) - br. 886/12

Hronologija stvaranja i razvoja RV i PVO - 26. avgust - 14. septembar 1944. - M. Škerlj (Iz knjige »Čuvari našeg neba«) - br. 887/12

Hronologija stvaranja i razvoja RV i PVO - od 21. septembra do 13. oktobra 1944. - M. Škerlj (Iz knjige »Čuvari našeg neba«) - br. 888/12

Moji susreti sa drugom Titom - general-pukovnik Zdenko Ulepič - br. 889/6

Tito je verovao u nas i mi u njega - general-pukovnik Milan Simović - br. 889/7

Uloga Vrhovnog komandanta u stvaranju i razvoju RV i PVO - general-pukovnik Enver Čemalović - br. 889/9

Titovo delo - inspiracija za nove pobede - general-potpukovnik Stevan Roglić - br. 889/10

Uvek pod Titovom zastavom - general-potpukovnik Ilija Perišić - br. 889/14

Letovi sa Vrhovnim komandantom - general-major Nikola Žutić - broj 889/15

Zavet Titove generacije - general-major Vojislav Mikić - br. 889/14

Poslednji iz »Partizanske avijacije« - in memoriam - br. 892/6

Titov prvi ratni let - br. 892/12

Simpozijum »Jugoslovensko ratno vazduhoplovstvo u NOR-u« - br. 901/2

Tito - strateg i inspirator revolucije - Predrag Pejčić - br. 903-904, str. 3

Uloga vrhovnog komandanta Josipa Broza Tita u stvaranju i razvoju RV i PVO - general-pukovnik Zdenko Ulepič (referat sa simpozijuma »Jugoslovensko ratno vazduhoplovstvo u NOR-u«) - br. 903-904/17

1981.

- Uloga vrhovnog komandanta Josipa Broza Tita u stvaranju i razvoju RV i PVO (nastavak br. 2) - general-pukovnik Zdenko Ulepič (referat sa simpozijuma »Jugoslovensko ratno vazduhoplovstvo u NOR-u«) - br. 905/9
- In memoriam - Blažo Kovačević, general-major u penziji - br. 906/2
- Formiranje Prve eskadrile NOVJ (Iz knjige »Čuvari našeg neba«) - br. 911/9
- Prvi partizanski avioni (Iz knjige »Čuvari našeg neba« - br. 914/17
- Susret sa veteranima - 37-godišnjica Druge eskadrile NOVJ na aerodromu Brežice - br. 917/4
- Spomen obeležje Druge eskadrile NOVJ - Mirjana Škerlj - br. 918/11
- U spomen partizanu-pilotu - svečanost u Kaknju - Radoljub Matović, br. 919—920/7
- Četiri decenije vazduhoplovne veze - pukovnik Osman Dogdibegović - br. 922/8
- Formiranje vazduhoplovnih pukova - br. 927/15

1982.

- Hronologija događaja - januar - M. Škerlj - br. 929/7
- Hronologija događaja - februar - M. Škerlj, - br. 931/7
- Vazduhoplovna spomen-obeležja - B. Arandelović - br. 932/7
- Hronologija događaja - mart - M. Škerlj - br. 933/11
- Hronologija događaja - mart (od 16. do 30) - M. Škerlj - br. 934/11
- Hronologija događaja - april - M. Škerlj - br. 935/15
- Hronologija događaja - april (16-30) - M. Škerlj - br. 937/7
- Vazduhoplovna spomen-obeležja - B. Arandelović - br. 937/7
- Sećanje na prve posleratne godine - general-pukovnik Zdenko Ulepič - br. 938/16
- U 11. vazduhoplovnoj diviziji - Ljubiša Čurgus - br. 938/20
- Ratko Jovanović - Milan Simović - br. 938/20
- Arso Boljević - Zdenko Ulepič - br. 938/21
- Video sam Tita - Franjo Lolić - br. 938/21
- Pred spomenikom Kluzi i Čajaveca - na partizanskom aerodromu u selu Međuvođu - Radoljub Matović - br. 939/6
- Krajišnici se ponose svojim pilotima - pozdravni govor narodnog heroja Obrena Stišovića - br. 939/7
- Ovde je rođeno Titovo vazduhoplovstvo - iz pozdravnog govora general-potpukovnika Slobodana Alagića - br. 939/7
- Susret veterana 1 13. i 423. puka - zapis iz Bačkog Brestovca - 939/14
- Partizanski piloti lete - Dura Ivanišević - br. 940/31
- Vazduhoplovna spomen-obeležja - B. Arandelović - br. 940/31
- Kalendar događaja - M. Škerlj - br. 941/15
- »Julka« - naš prvi transport - Biserka Isaković - br. 943/11
- Flit - prvi partizanski hidroplan - Rafael Perhauć - br. 944/11
- Sledbenici Prve vazduhoplovne baze - Šaćir Zulović - br. 945/11
- Moj put u vazduhoplovstvo - Rajko Knežević, pukovnik u penziji - br. 946/11

Moj put u vazduhoplovstvo (nastavak - br. 2) - Rajko Knežević-br. 947/13
Hrabro su se borili za slobodu neba (uz 38-godišnjicu prvih vazduhoplovnih pukova - Mirjana Škerlj, profesor - br. 948/14
Moj put u vazduhoplovstvo (nastavak br. 3) - Rajko Knežević, pukovnik u penziji - br. 948/15

1983.

Moj put u vazduhoplovstvo (nastavak br. 4) - Rajko Knežević, pukovnik u penziji - br. 949/13
Titov prvi ratni let (feljton - detalji iz knjige »Titovi ratni letovi« - Otović i Dželebdžić - br. 950/13
Neimari velikih pobeda - Četiri decenije inženjerije JNA - potpukovnik Danilo Kovačević - br. 951/4
Šta će nam aerodrom, družo maršale (feljton - detalji iz knjige »Titovi ratni letovi« - Otović i Dželebdžić) - br. 951/13
Istorijski let s Kupreškog polja u Bari (feljton - detalji iz knjige »Titovi ratni letovi« - Otović i Dželebdžić) - br. 952/13
Prvi zavet pilota (Vis, 2. septembra 1944) - br. 593/8
Kratak i slavan ratni put (Prva vazduhoplovna baza) - profesor Mirjana Škerlj - br. 960/7

1984.

Ponosni smo na pređeni put - general-major Zvonko Jurjević - br. 964-965/4
Za slobodu neba domovine - R. Matović - br. 968/6
Hrabri i smeli piloti borci - br. 968/7
Vis - naš nosač aviona - Danilo Kovačević - br. 968/6
Otkrivena spomen-bista Franje Kluza - svečanost u Omišu - R. Matović - br. 969-970/11
Titov let sa Kupreškog polja - D. Otović - br. 969-970/21
Smeli borci za slobodu neba domovine - Mijana Škerlj - br. 971/7
Mehaničarska četa NOVJ - Mirjana Škerlj - br. 971/13
Krilo ponosa i zaveta - svečanost na Visu - R. Matović - br. 973/3
Četiri decenije Eskadrile za vezu - M. Đokić br. 973/6
Aerodrom Vis u NOR-u - Eskadrile sa »nosača aviona« na Jadranu - br. 973/13
Partizanske kupole nad Apulijom - Stojan Jović, pukovnik u penziji - br. 974/13
Dejstva iz vazduha za slobodu zemlje - RV u završnim operacijama za oslobođenje zemlje - general-pukovnik Zdenko Ulepić - br. 976/13
Divizija u vazdušnom ešelonu - br. 977-78/6
Jubileji - kratak istorijat lovačkih i jurišnih vazduhoplovnih pukova - Mijana Škerlj, profesor - br. 977-78/6, 7 i 8
Lovci se ponose sledbenicima - Zoran Brkić - br. 977-78/7
Najbrža ratna škola - M. Savić - br. 977-78/7
Čvrste spono drugarstva - M. Milekić - br. 977-78/7
Tradicije kao nadahnuće - Velimir Bunjac - br. 977-78/8
Veterani uveličali slavlje - V. Veljković - br. 977-78/8
Mlada krila - eskadrila - R. M. - br. 977-78/8

1985.

- Ponosni smo na pređeni put (jubileji) - Boško Milutinović - br. 979-980/6 i 7
- Sećanje na drugove - J. Lemo - br. 979-980/6
- Proleter i stižu u Belu Crkvu - Lj. Č. - br. 979-980/8
- Prva ambulanta (sećanja) - br. 979-980/8
- Učio sam uz pitomce (sećanja) - br. 979-980/8
- Učionice uz - front - potpukovnik u penziji Ljubomir Krstić - br. 979-980/9
- Krv za junačku krv - br. 979-980/9
- Avijacija u mostarskoj operaciji - Mladen Savić - br. 981/13
- Četrdeset godina slobode - Radoljub Matović i Mijana Škerlj - br. 982/8. i 9.
- Avijacija u pomorskim operacijama - kapetan fregate mr Vladimir Isaić br. 982/13
- Jurišnici na okupu - B. Perić - br. 982/14
- Rat - surova pilotska škola - general-pukovnik Slobodan Alagić (okrugli sto »RV u strategijskoj koncepciji NOR-a«) - br. 983/6
- Četvrta saveznička vazduhoplovna sila - general-pukovnik u penziji, narodni heroj Božo Lazarević (okrugli sto »RV u strategijskoj koncepciji NOR-a«) - br. 983/7
- Istina o savezničkoj pomoći - general-pukovnik u penziji Zdenko Ulepić (okrugli sto »RV u strategijskoj koncepciji NOR-a«) br. 983/7
- Borbeni moral za divljenje - general-potpukovnik u penziji Ljubiša Čurgus - br. 983/7 (okrugli sto »RV u strategijskoj koncepciji NOR-a«)
- Dragocena pomoć iz vazduha - general-pukovnik Petar Gračanin (okrugli sto »RV u strategijskoj koncepciji NOR-a«) br. 983/7
- Veliki doprinos pobjedi - R. Matović - br. 983/8 i 9
- Avijacija u proboju sremskog fronta - Mladen Savić - br. 983/13
- Uspješno smo pratili pilote - general-major u penziji Mehmed Šeremet (okrugli sto »RV u strategijskoj koncepciji NOR-a«) - br. 984/4
- Vis smo čuvali kao ženicu oka - general-major u penziji Ante Biočić (okrugli sto »RV u strategijskoj koncepciji NOR-a«) - br. 984/4
- Komandovanje avijacijom - iskustva i pouke - general-pukovnik u penziji Stevan Roglić (okrugli sto »RV u strategijskoj koncepciji NOR-a«) br. 984/5
- Izborili smo se za historijske uslove - general-potpukovnik u penziji Fabijan Trgo (okrugli sto »RV u strategijskoj koncepciji NOR-a«) - br. 984/5
- Neprijatelj nas nije štediti - general-potpukovnik Vojislav Mikić (okrugli sto »RV u strategijskoj koncepciji NOR-a«) - br. 984/5
- Prvi lovački puk - narodni heroj Petar Radević, pukovnik u penziji - (okrugli sto »RV u strategijskoj koncepciji NOR-a«) - br. 984/13
- Ne daj se Tugo... (iz dnevnika pilota Druge eskadrile NOVJ Tugcmira Prebega) - br. 988/13
- U stroju pred maršalom Titom (sećanja) - A. Stare - br. 991/2

b) »Aero svet« - list Vazduhoplovnog saveza Jugoslavije

1951.

Poslednji let sa Kluzom - godina I, br. 1/2
Naš prvi komandant (o M. Malnariću) - Luka Popov, - br. 4/3
Put našeg vazduhoplovstva - puk. Arso Boljević, - br. 6/1
Partizansko bombardovanje (prvi zadatak F. Kluz) - N. Lekić, - br.

6/2

Sećanje na poginule pilote - br. 6/2
U nebeskoj zasedi (reportaža) - br. 6/3

1952.

»Kukuruzari« (reportaža o Prvoj eskadrili NOVJ) - Ž. V. br. 11/5
Ratni zadaci pilota Majcena - Z. V., - br. 15/2
Četiri protiv jednoga (obaranje aviona Fi— 156 Eskadrole za vezu VŠ i pogibija V. Četkovića - Božo Milanović, - br. 22/2
Junačka smrt - B. Č., - (pogibija pilota Vulovića jesen 1943) - br. 24/2
Major Franjo Kluz nije se vratio sa zadatka - br. 30/1
Crtice iz prošlosti naše avijacije - br. 30/2-3
Avijacija u probuju sremskog fronta - br. 30/4

1953.

Naš prvi hidroavion - N. L. - br. 39/3
Prvi hidroavion (reportaža koja je objavljena u časopisu »Čuvari neba«) - N. L. - br. 50/6
Pukovnik Arso Boljević (in memoriam) - br. 51/2
Prvi hidroavion (nastavak reportaže, br. 2) - N. L., - br. 51/6-7

1954.

Prvi borbeni let (reportaža sa sremskog fronta) - br. 55/7
Miša Jazbec, mehaničar Rudi Čajaveca - D. Radosavljević, - br. 64/3
Dva svetla lika (R. Čajavec, F. Kluz) - br. 64/6

1956.

Osuđen na smrt (zapis o herojskom držanju Arkadija Popova pred neprijateljem) Ž. Vukosavljević - br. 123/12.

1957.

U vrtlogu hamsita (reportaža - obuka eskadrila NOVJ u Africi) - Ž. Vukosavljević, - br. 127/8

1959.

Desant na Drvar (sećanja) - general-pukovnik Zdenko Ulepić, - br. 183/1-2

Partija je rukovodila (ilegalni rad Kluza i Čajaveca) - Č. Janić, - br. 183/2
Neobičan pogodak (uspomene ratnih pilota - A. Lešić) - br. 197/6

1960.

Ratni aerodrom na Visu - br. 207/6
Od prvih letova do danas - br. 207/8-9
»Harikeni« napadaju - Č. J. - br. 107/10
Kroz zastor protivavionske (reportaža iz ratnih dana sa sremskog fronta) - D. R. br. 207/11
Prve eskadrile NOVJ - br. 207/11
Prepad na konvoj - S. Ubavić, - br. 207/11 (o pilotu J. Antončiću)
Poklon za srećan povratak (sa sremskog fronta) - br. 207/11

1961.

Prve partizanske avio-bombe - major D. Jenčić, - br. 226/3
Eskadrila za vezu VŠ NOV i POJ - br. 229/8
Komandant lovačke divizije - br. 229/8
Avijacija u proboju sremskog fronta 1945. godine - J. Č., - br. 230/3
Naše vazduhoplovstvo radalo se u vatri revolucije (intervju sa generalom Božom Lazarevićem), - br. 231/1 i 3
Mala odiseja Prve vazduhoplovne baze - Ljubiša Čurgus, - br. 231/2
Operacija br. 4 (Vis) operacija 2. lovačke eskadrile NOVJ) - Miloš Marinović, - br. 231/2-3
Duhovita obmana - D. Jenčić, - br. 231/3
Dilema - br. 231/4
87 ratnih zadataka (Mehmedalija Lošić) - S. Ubavić, - br. 231/4
9 tačaka jednog ugovora (školovanje naših vazduhoplovaca u Sevemoj Africi) - M. Škerlj, - br. 231/4
Osnivanje eskadrile i prve akcije (operacije Druge lovačke eskadrile NOVJ) (nastavak br. 2) - Miloš Marinović, - br. 232/10-11
Dotrajali avioni nisu umanjili uspeh naših eskadrila zahvaljujući tehničkom osoblju - M. Škerlj, - br. 233/8
Između Knina i Bihaća (nastavak br. 3 operacije Druge eskadrile NOVJ) - Miloš Marinović, - br. 233/14-15
Odeljenje »B« u akciji (nastavak br. 4 operacije Druge eskadrile NOVJ) - Miloš Marinović, - br. 234/8-9
Poslednja godina rata dobro je počela (nastavak br. 5 operacije Druge lovačke eskadrile NOVJ) - Miloš Marinović, - br. 235/8-9
Neprijatelj je tačno gađao (nastavak br. 6 - operacije Druge eskadrile NOVJ) - Miloš Marinović, - br. 236/8-9
Napad na Gospić (nastavak br. 7 - operacije Druge lovačke eskadrile NOVJ) - Miloš Marinović, - br. 237/8-9
Prva akcija na teritoriji Slovenije (nastavak br. 8 - operacije Druge lovačke eskadrile NOVJ) - Miloš Marinović, - br. 238/8-9
Prvi sporazum sa saveznicima - Č. J. - br. 239/4

1962.

Dvadeset godina Ratnog vazduhoplovstva (narodni heroji-vazduhoplovci) - br. 247/1
Četiri besmrtna majora (A. Popov, M. Protić, R. Jovanović, M. Malnarić) - S. Ubavić, br. 249/11
Tragična pogibija Ive Lole Ribara - D. Jenčić, - br. 250/3
Partizanska avijacija - br. 251/8-9
Prva i Druga eskadrila NOVJ - D. Jenčić, - br. 254/8-9
Na straži mira i socijalizma (uz jubilej RV) - general potpukovnik V. Bubanj, /1—2
Kalendar događaja MAJ 1942. - 255/7
Sremski front - br. 255/8-9

1963.

Pred napad (neobični doživljaji naših ratnih pilota) - Aca Blagojević, - br. 266/8
Plen za svakog (reportaža - Đ. Gvozdenović) - D. Kljajić, - br. 267/7
Tako se stvaralo naše vazduhoplovstvo - Č. Janić, - br. 267/7

1964.

Jedan dan na ključu Jadrana - (Vis posle 20 godina) - Aca Radaković, br. 279/7
Vis - baza našeg vazduhoplovstva - Č. Janić, br. 282/4
Na nebu Slovačke - (Sava Poljanec), br. 284/7.

Pregled vazduhoplovnih spomenika i spomen-obeležja¹⁾

Potpukovnik Božidar Arandelović²⁾

Red. broj	Mesto	Izgled	Kome je podignut	Ko ga je podigao	Ko ga održava	Mesto nalaženja
1	2	3	4	5	6	7
1	Zalužani	Bista	Franji Kluzu, Rudi Čajavecu i Miši Jazbecu	Aeroklub »R. Čajavec«	Aeroklub »R. Čajavec«	Aerodrom u Zalužanima
2	U rije	Originalno avionsko krilo	Obeležava aerodrom na kome su sleteli prvi partizanski piloti 23. maja 1942. godine	KRV i PVO i građani Prijedora, 1967.	Aeroklub »Prva partizanska avijacija «	Aerodrom u Urijama
3	Meduvode	Mermemir stub s likom Kluzi i Čajavecu i bista	Obeležava partizanski aerodrom sa koga je Franjo Kluz izvršavao prve ratne zadatke	KRV i PVO i narod Bos. Krajine, a otkrio ga drug Tito 1951; 1982.	SUBNOR Prijedora i VP 5551-Zagreb	Partizanski aerodrom Bos. Dubica
4	Banja Luka	Bista	Prvom partizanskom pilotu, narodnom heroju Rudi Čajavecu	Preduzeće elektronske industrije »R. Čajavec«	Preduzeće »R. Čajavec«	U krugu istoimenog preduzeća
5	Livno	Bronzani orao na bet. postolju	Označava mesto formiranja I vazduhoplovne baze NOV i POJ	KRV i PVO i SUBNOR Livno	VP 5551 Zagreb i OŠ »Ivan Goran Kovačić«	U dvorištu škole

¹⁾ Prilog za knjigu »Vazduhoplovstvo u strategiji NOR«

²⁾ Načelnik Muzeja RV i PVO, Zemun

1	2	3	4	5	6	7
6	Livno	Spomen-ploča	Obeležava kuću u kojoj se nalazio štab Prve vazd. baze NOV i POJ 1943. god.	KRV i PVO i građani Livna	VP 5551 Zagreb i građani Livna	Na zgradi gde je boravio štab baze
7	Omiš	Avionsko krilo i spomen, i bista	Narodnom heroju, pilotu F. Kluzu	KRV i PVO i SUBNOR Omiša, 1957; 1984.	VP 5699 Mostar i SUBNOR Omiša	Na putu Omiš - Split, na mestu gde je poginuo Kluz
8	Teslić	Avionsko krilo	Majoru, pilotu Ratku Jovanoviću	KRV i PVO i SUBNOR Teslića 1957.	VP 9740 Tuzla	Na putu Teslić - B. Luka kod banje Vrućice
9	Žepče	Avionsko krilo	Majoru, pilotu Mileti Protiću koji je poginuo 19. 12. 1944. god. u blizini Žepče	KRV i PVO i SUBNOR Žepča 1957.	VP 3395 Raj lovac i SUBNOR Žepča	U centru Žepča u parku
10	Ston	Avionsko krilo	Majoru, pilotu Arkadiju Popovu	KRV i PVO i SUBNOR Stona 1957.	VP 5699 Mostar i SUBNOR Stona	U selu Doli, kod Stona 500 m od magistrale
11	Drniš	Elisa na betonskom postolju	Pilotu potporučniku Aleksandru Vukoviću	VP 5699 Mostar, koja nosi trad. rat. jed. 1 esk. 1970. godine	VP 5699 Mostar i građani sela Dolac	U selu Dolac, kod Drniša, na mestu pogibije
12	Valpovo	Avionsko krilo	Majoru-pilotu Milanu Malnaricu i strelcu Stevanu Abrahamu	KRV i PVO i SUBNOR Valpova 1957.	VP 3065 SOMBOR i SUBNOR Valpova	U centru Valpova, na ulazu u park
13	Novi Sad	Avionsko krilo	Obeležava ratni aerodrom 422. jurišnog i 111. lovačkog puka	KRV i PVO 1957.	VP 7710 Beograd	U krugu kasarne KoV na aerodromu Jugovićevo u N. Sadu
14	Ruma	Avionsko krilo	Obeležava ratni aerodrom 423. jurišnog i 113. lovačkog puka	KRV i PVO i SUBNOR Ruma 1957.	VP 9858 Batajnica i SUBNOR Ruma	Pored puta u blizini Rume, 500 m od autoputa Beograd - Zagreb
15	Klenak	Avionsko krilo	Obeležava ratni aerodrom 112. lovačkog i 422. jurišnog puka	KRV i PVO i SUBNOR Klenka 1957.	SUBNOR Klenka i VP 9858 Batajnica	Na raskrsnici puteva u centru sela Klenak

1	2	3	4	5	6	7
16	Bački Brestovac	Avionsko krilo i avion	Obeležava ratni aerodrom 423. jurišnog i 113. lovačkog puka	KRV i PVO i SUBNOR Bački Brestovac, 1957; 1984.	VP 3065 Sombor i SUBNOR B. Brestovac	Na mestu ratnog aerodroma na kraju sela B. Brestovac
17	Veliki Radinci	Piramida od kamena sa natpisom na mer. ploči	Obeležava ratni aerodrom na kome je formiran 112. lovački puk	KRV i PVO i SUBNOR s. Veliki Radinci 1957.	VP 2346 Batajnica i SUBNOR V. Radinci	Na ratnom aerodromu u blizini sela V. Radinci
18	Sombor	Avionsko krilo	Označava ratni aerodrom 111. lovačkog i 421. jurišnog puka	KRV i PVO 1957. godine	VP 3065 SOMBOR	Na ulazu ispred aerodroma Sombor
19	Škabmje	Avionsko krilo	Obeležava ratni aerodrom sa koga je Prvi lovački puk izvršavao ratne zadatke	KRV i PVO i SUBNOR Zemunik 1957.	VP 4067 Zemunik i SUBNOR mesta	Na poljani u blizini sela Škabmje, kod Zemunika
20	Vis	Mermema ploča na kamenom stubu	Obeležava ratni aerodrom 1. i 2. eskadrile NOVJ	KRV i PVO i građani Otoka Visa 1951.	VP 5699 Mostar i SUBNOR Visa	Pored puta u blizini ratnog aerodroma
21	Vis	Kamena piramida sa belim mermerom	Podignut poginulim pilotima RAF-a nad našom zemljom	KRV i PVO i grad. Visa 1951.	VP 5699 Mostar i SUBNOR Visa	Na brdu iznad grada i aerodroma na Visu
22	Raj lovac	Avionsko krilo i spomenik	Spomen-obeležje ratnog aerodroma 421. jurišnog puka	KRV i PVO 1957. 1984.	VP 5358 Rajlovac	U krugu vazd. garnizona Rajlovac
23	Gospodinci	Spomen krilo	Obeležava ratni aerodrom 423. jurišnog vazd. puka	KRV i PVO i SUBNOR Gospodinci	VP 7710 Beograd i OŠ u Gospodincima	U blizini sela Gospodinci na mestu ratnog aerodroma
24	Niš	Kompozicija stiliz. figura aviona na kam. post.	Palim vazduhoplovcima	Gradani Niša 1960.	SUBNOR Niša i VP 7833 Niš	U centru grada, u parku
25	Nova Gorica	Figura koja simboliše krila sa spomen pločom	Pioniru našeg vazduhoplovstva Edvardu Rusjanu, poginulom 11. januara 1911. godine	Letalska zvezda Slovenije, VSJ i opš. Nova Gorica 1960.	Gradani N. Gorice i Aero-kluba	U centru grada, na platou ispred robne kuće

1	2	3	4	5	6	7
26	Svetozarevo	Mermema piramida	Članovima posade aviona DO-17 poginulim 1941. god.	SUBNOR sela Ribnica i Bukovica 1973.	SUBNOR mesta	U selu Ribnica, kod Svetozareva
27	Vlakča	Spomen-ploča	Mihailu Petroviću, prvoj žrtvi vojnog vazduhoplovstva	KRV i PVO i VSJ 1953.	SUBNOR i građani Vlakča	U selu Vlakči, rodnoj kući M. Petrovića
28	Beograd	Spomen-ploča	Božidaru Bošku Petroviću, pilotu-lovcu, heroju španskog građanskog rata	KRV i sportisti grada Beograda 1960. FSJ	Uprava stadiona JNA (FSJ)	Na Stadionu JNA
29	Drvar	Spomen-ploča	Označava mesto boravka Vazduhoplovnog odeljenja VŠ 25. maja 1944. za vreme desanta na Drvar	KRV i PVO i SUBNOR Drvara 1974.	SUBNOR Drvara	Na kući gde je boravio V. štab u blizini pećine
30	Nadalj	Spomen-ploča i figura spomen-krila na zidu	Označava aerodrom ratnih dejstava 422. jurišnog i 112. lovačkog puka	KRV i SUBNOR Nadalja	SUBNOR mesta Nadalj	
31	Bosanski Petrovac	Avion LI-3 i krilo	Obeležava aerodrom Medeno polje	KRV i PVO i narod Bos. Krajine 1971.	VP 4868 Bihać	Blizu Bosanskog Petrovca
32	Kiseljak	Bista i avionsko krilo	Rudiju Čajavecu	Meštani Kiseljaka	OŠ »Rudi Čajavec«	U krugu OŠ u Kiseljaku
33	Beograd	Bista	Franji Kluzu	Ind. konfeka. i padobrana »Kluz« 1961.	»Kluz«	U krugu fabrike
34	Beograd	Bista	Momi Stanojloviću	Vazd. zavod »MOST«	»MOST«	U krugu VZ u Batajnici
35	Kumanovo	Mermemi stub	Pilotima poginulim 6. aprila 1941. godine	KRV i PVO i SUBNOR Kumanovo 1957.	VP 7843 Skoplje i SUBNOR Kumanovo	Mlado Nagoričane
36	Šajkaši	Stiliz. ljudske figure	Vazduhoplovcima poginulim 6. i 7. aprila 1941. god.	SUBNOR Šajkaši i KRV i PVO 1975.	SUBNOR Šajkaši	Kod sela Šajkaši, na putu N. Sad - Titel
37	Sombor	Biste	Franji Kluzu i Rudi Čajavecu	VP 3065 Sombor 1973.	VP 3065 Sombor	U parku, u krugu aerodroma

1	2	3	4	5	6	7
38	Titovo U žice	Lik u reljefu	Radivoju Ljubićicu	KRV i PVO i SUB-NOR Titovog Užica 1975.	SUBNOR Titovo Užice	Na zgradi biblioteke »R. Ljubičić«
39	Beograd	Lik u reljefu	Viktoru Bubnju	Vazduhoplovni institut Žarkovo 1972.	VTI Žarkovo	Na zgradi instituta
40	Portorož	Bista	Josipu Križaju	SUBNOR Piran Odbor letalca prekomorca 18. maja 1980.		Na aerodromu u Sečovlju kod Portoroža
41	Novi Beograd	Bista	Viktoru Bubnju	SUBNOR N. Beograd, 21. maj Beograd 1979. god.	SUBNOR N. Beograd	U Ulici narodnih heroja
42	Glina	Dva stuba u vidu krila i avion »522«	Obeležen partizanski aerodrom u Čememici	1. Arena Zagreb 2. Bilo-Kalnik-Koprivnica 3. Grupex-V.KLADUŠA 4. K-da JRV-Zagreb 5. Omladina Hidroelektrne Zagreb. »5. oktobar« Vrgin-Most; 6. SUBNOR i Omladina općine Vrgin-Most i 7. Zelj. Sisak, pogon Topusko, 1978.		
43	Kakanj	Spomen ploča 1953. Lik u reljefu 1981. Spomen soba 1982. orig. avion u OŠ R. Čajavec	Rudiju Čajavecu	K-da RV i PVO u saradnji sa mesnim DPO 1981. i 1982.	DPO Kakanj	Nalazi se u rodnoj kući R. Čajaveca, rad vajara Ota Loga

1	2	3	4	5	6	7
44	Kragujevac	Spomen ploča	Moma Stanojlović, 16. oktobar, OŠ »Moma Stanojlović« u Kragujevcu, 1981.	OŠ »Moma Stanojlović«	Rad vajara Ota Loga	
45	Kadinjani Luka	B. Spomen krilo	R. Čajavecu na mestu pogibije	VZ »Kosmos«, 1982.	VZ »Kosmos«	
46	Kupres	Spomen dom	Obeležje Titovog prvog ratnog leta sa Kuprešnog polja 3/4. juna 1944.	DPZ Kupres u izgradnji	DPO Kupres	U izgradnji
47	Čazma	Avion original	Obeležje partizanskog aerodroma i X korpusa NOV i POJ.	SO Čazma i KRV i PVO 1984.	SUBNOR i SO Čazma	Grabovnica kod Čazme
48	Leskovac	Spomen ploča	Obeležje napada na neprijat. aerodrom, 1984.	SUBNOR Leskovac i AK Leskovac	AK Leskovac	A. Leskovac
49	Vršac	Spom. krilo	Obeležje formiranja jedriičarskog centra u Vršcu aprila 1944. god. 1984.	Vazduhoplovna škola JAT-a	Vazduhoplovna škola JAT-a	A. Vršac

Okrugli sto » Vazduhoplovstvo u strategiji NOR« u javnoj reči

Okruglom stolu: »Vazduhoplovstvo u strategiji narodnooslobodilačkog rata« sredstva javnog informisanja posvetila su izuzetnu pažnju. To je bio rezultat dobro usmerene i vodene aktivnosti na svim nivoima, a posebno na nivou Političke uprave SSNO i Odeljenja za politički rat Komande RV i PVO. Takođe je bilo primetno nastojanje najvećeg broja novinara dnevnih listova, revija, radija, televizije i Tanjuga da pripreme i objave što autentičnije priloge, kao što su razgovori sa najistaknutijim ličnostima Ratnog vazduhoplovstva u NOR-u, pilotima-akterima borbi za slobodu neba itd. Informisanje je uspešno položilo više ispita: (a) generacije vazduhoplovaca iz NOR-a živom rečju podsetile su na to kako su, u borbi protiv fašizma i autentičnoj socijalističkoj revoluciji građene najsvetlije tekovine, a pre svih bratstvo i jedinstvo; (b) mladim generacijama pružena je prilika da što više saznaju o tome kako je niklo i stasavalo u NOR-u Titovo ratno vazduhoplovstvo; (c) izvučene su dragocene pouke za dalju doktrinarnu i konceptijsku dogradnju našeg RV i PVO; (d) uspešnim reportažama dočarana je slika iz vazdušnih okršaja koja pobuđuje pozitivne emocije i doprinosi moralnom snaženju itd.

Posebno značajno bilo je to što su svi jugoslovenski TV centri, u širim dnevnim informacijama, dali zapažene priloge iz rada Okruglog stola, kao i to da je za jugoslovensku TV-mrežu emitovana polučasovna reportaža, u ciklusu »Na Titovom kursu«, a u kojoj su, uz kraći komentar urednika, dati izvodi iz izlaganja učesnika. Duži prilog pripremljen je i za TV-emisiju »Dozvolite da se obratimo«. Ocena je da su TV-prilozi vrlo uspeli, angažovani i profesionalno korektni u svakom pogledu.

List »Kрила armije«, čije je Uredništvo bilo neposredno uključeno u pripreme i realizaciju okruglog stola u dva redovna broja (983. i 984) objavio je više priloga pod zajedničkim naslovom: »let do slobode«. Uz kraće uvodničke komentare, objavljeni su izvodi iz svih uvodnih referata i koreferata (S. Alagića, B. Lazarevića, Z. Ulepića, P. Gračanina, Lj. Čurgusa, S. Roglića, V. Mikića, F. Trga, i A. Biošića), a objavljena je i specijalna foto-reportaža sa okruglog stola.

List »Borba« objavio je više članaka iz pera svojih urednika i novinara (»Čvrst bedem neba«, »Snaga naših krila«, »Borbena i moralna premoć« itd); svi tekstovi urađeni su studiozno, uglavnom oslanjajući se na podatke iz izlaganja.

»Komunist«, u broju od 29. marta, dao je širi prikaz sa okruglog stola, koji predstavlja i uvid u najznačajnije događaje u vezi formiranja i ratnih

dejtava našeg vazduhoplovstva. Težište je na dvema činjenicama: prvoj, da je snažno RV (četvrto po snazi u antihitlerovskoj koaliciji) izraslo iz nedara NOV i POJ, odnosno da je pomoć saveznika usledila tek pošto su se oni uverili da će Titovi vazduhoplovci hteti i znati da efikasno iskoriste avione kao borbena sredstva i, drugoj, da je naše RV vezalo za sebe respektivne fašističke snage, posebno fašističke Bugarske.

Ilustrovani list »Front« posvetio je ovom događaju tri značajna priloga (ilustrovanu reportažu »Za slobodno nebo«, tekst »Simbol junaštva i ratničkih veština« i izvode iz referata pod zajedničkim naslovom: »Ratni doprinos Titovog vazduhoplovstva«). Navodeći najznačajnije činjenice iz rasta RV i njegovih borbenih operacija, autor tekstova vešto vodi čitaoca u vreme istinskih podviga avijatičara, s porukom da pravedne borbe, po pravilu, rađaju herojstva, kao što je bio slučaj i sa Titovim mladim, ali snažnim vazduhoplovstvom.

Organ SUBNOR-a Jugoslavije, »4. jul« objavio je, u pripremi ovog skupa, sećanja na ratne dane narodnog heroja, general-pukovnika avijacije-pilota Bože Lazarevića, s posebnim osvrtom na formiranje vazduhoplovnih divizija, a u broju od 26. marta, u tekstu pod naslovom »Kрила naše pobede«, dao je prikaz rada okruglog stola.

Značajan publicitet dala je i »Narodna armija« - izveštavanjem sa skupa i objavljivanjem feljtonske građe, čiji su autori general-pukovnici Zdenko Ulepić i Božo Lazarević.

Negujući praksu da ovakvim skupovima posvećuje veliku pažnju, odnosno da angažuje najbolje novinare i ustupi solidan prostor, list »Politika« objavljuje, 22. marta, iscrpan i analitičan izveštaj sa naučnog skupa u Zemunu, a u danima koji su prethodili okruglom stolu novinari »Politike« objavili su više crtica, vesti, ratnih sećanja vazduhoplovaca itd. »Večernje novosti«, takođe 22. marta, daju širi napis pod naslovom »Junaci svog neba«, a istog dana i »Politika ekspres« objavljuje iscrpan izveštaj, pod naslovom »Let hrabrih do slobode«. I ova dva lista, u saradnji sa Komandom RV i PVO, angažovala su se i samoinicijativno u prikupljanju istorijske građe, objavljivanju sećanja pojedinaca itd.

Republički listovi takođe su imali akreditovane novinare za ovaj skup i posvetili mu odgovarajuću pažnju. »Oslobodenje« je objavilo zapažen prilog pod naslovom »Istorijska uloga avijacije«, »Vjesnik« je štampao širi prilog »Razvoj ratnog zrakoplovstva«, dok su »Pobjeda«, »Delo« i »Nova Makedonija« objavile priloge novinara Tanjuga. Vrlo kvalitetne priloge sa skupa u Zemunu objavili su »Dnevnik« (Novi Sad), pod naslovima »Rođena u plamenu revolucije« i »Petokraka na krilima«, zatim »Jedinstvo« (Priština), »Rilindja«, »Sremske novine«, »Narodne novine« iz Niša, »Slobodna Dalmacija« iz Splita, »Glas Slavonije« iz Osijeka, »Novi list« iz Rijeke, »Glas« iz Banja Luke i brojni regionalni i specijalizovani listovi.

Sve glavne radio-stanice takođe su emitovale duže priloge, specijalizovane »zvučne zapise« i uspele autorske priloge. Posebno značajno bilo je angažovanje urednika Radio-Beograda (I program), koji se u dva navrata javljao »uživo« sa naučnog skupa i verno uspeo da prenese slušaocima - i sadržaj rada i atmosferu.

Specijalne priloge pripremili su i »Zastava film«, »Filmske novosti«, »Radio Jugoslavija«, zatim stručni vojni časopisi itd.

Novinari i urednici agencije Tanjug bili su neposredno uključeni u pripreme i realizaciju naučnog skupa; pored toga što su pripremili i emi-

tovali više informacija, komentara, reportaža i ostalih priloga, sa svojim stručnim službama neposredno su pomogli uspešan rad svih redakcija.

Opšta je ocena da su sredstva javnog informisanja znatno doprinela uspehu Okruglog stola »Vazduhoplovstvo u strategiji NOR-a«. Koncepcija publiciteta bila je postavljena tako da se osvetle neki događaji iz ratne epopeje Titove avijacije i da sami učesnici te epopeje iznesu svoja sećanja, a, istovremeno, da njihova živa reč prodre do srca mladih generacija. Pripreme su bile temeljne, redakcije listova, radija, televizije i stručnih časopisa usmeravane su ka težištima ovog naučnog skupa, pa je tako obezbeđen visok zajednički uspeh. Zajednička želja i organizatora okruglog stola, i učesnika u njegovom radu i novinara bila je da se iskoristi za doprinos jačanju patriotizma, bratstva i jedinstva i uverenja u neiscrpnu snagu ONO i DSZ. Ti motivi delovali su inspirativno na sve aktere ovog skupa, pa i na novinare da se angažuju stvaralački, što je urodilo plodom - vrlo uspešnim informacijama o ovom naučnom skupu u Zemunu.

R.M.

S A D R Ž A J

	Strana
DESET KNJIGA ZA BUDUĆNOST	7
General-pukovnik <i>Slobodan Alagić</i> : Doprinos Ratnog vazduhoplovstva pobeđi nad fašizmom	12
General-pukovnik <i>Petar Gračanin</i> : Ratno vazduhoplovstvo - Titova strategijska ideja	15
UVODNA IZLAGANJA	
General-pukovnik <i>Zdenko Ulepić</i> : Uloga vrhovnog komandanta Josipa Broza Tita u stvaranju i razvoju RV i PVO	19
General-pukovnik <i>Zdenko Ulepić</i> : Kratak pregled razvoja vazduhoplovne situacije na jugoslovenskom ratištu	29
General-pukovnik <i>Božo Lazarević</i> : Težište borbenih dejstava Ratnog vazduhoplovstva u završnim operacijama za oslobodjenje zemlje	40
General-pukovnik <i>Stevan Roglić</i> : Komandovanje i rukovođenje vazduhoplovnim jedinicama	54
General-potpukovnik <i>Ljubiša Čurgus</i> : Partijsko-politički rad i borbeni moral pripadnika Ratnog vazduhoplovstva	62
RASPRAVA	
General-potpukovnik <i>Fabijan Trgo</i> : Opšta vojna i politička situacija u Evropi i Jugoslaviji	71
General-potpukovnik <i>Vojislav Mikić</i> : Neprijateljstva avijacija u Jugoslaviji 1941-1945	77
General-pukovnik <i>Enver Čemalović</i> : Vazduhoplovna podrška u sarajevskoj operaciji	99
General-potpukovnik <i>Milija Stanišić</i> : Strategijski aspekti stvaranja i razvoja Ratnog vazduhoplovstva	103
General-pukovnik <i>Božo Lazarević</i> : Borbeni doprinos Ratnog vazduhoplovstva u NOR-u	109
General-pukovnik <i>Stevan Roglić</i> : Kadrovi Vazduhoplovstva NOVJ	114
General-potpukovnik <i>Ljubiša Čurgus</i> : KPJ i SKOJ u vazduhoplovnim jedinicama	124
Potpukovnik dr <i>Predrag Pejčić</i> : Vazduhoplovna podrška jedinicama Kopnene vojske i Ratne mornarice	137
General-potpukovnik <i>Borivoj Petkov</i> : Istraživanje rezultata letačke obuke u NOR-u	183
PRVA I DRUGA ESKADRILA NOVJ	
Komandni sastav 1. i 2. eskadrile NOVJ	191
Pukovnik <i>Duro Ivanišević</i> : Hrabri piloti 1. eskadrile NOVJ	193
Pukovnik <i>Miloš Marinović</i> : Uspešna dejstva 2. eskadrile NOVJ	202

Potpukovnik <i>Tugomir Prebeg</i> : Na krilima »harikena«	205
Potpukovnik <i>Živorad Gavrilović</i> : Kolona u plamenu	208
Pukovnik <i>Franjo Lolić</i> : Drugarstvo na stajanci	211
General-major <i>Ante Biočić</i> : Vojna parada na Visu	216

JEDANAESTA VAZDUHOPLOVNA LOVAČKA DIVIZIJA

Komandni sastav 11. vazduhoplovne lovačke divizije	231
Pukovnik <i>Milan Zrilić</i> : Od Livna, preko Libije do sremskog fronta	233
Potpukovnik <i>Života Godevac</i> : U borbenom avionu	243
Pukovnik <i>Stevan Garić</i> : Napad na železničku stanicu	254
<i>Mirko Božić</i> : Obuka i nastava	257
Potpukovnik <i>Nestor Grabovšek</i> : Šturmani 112. puka	258
<i>Milivoj Srečković</i> : Oružari imaju reč	261
<i>Georgije Ninčić</i> : Napad na neprijateljeve položaje kod Čazme	263
<i>Ivo Dujić</i> : Naša skojevska organizacija	266
Pukovnik <i>Pero Zdjelar</i> : U trenažnom centru lovačke avijacije	268
Pukovnik <i>Pero Zdjelar</i> : Narod nas je voleo	271
<i>Miodrag Bracilović</i> : Ratna škola	273
Pukovnik <i>Miljenko Lipovščak</i> : Iskustva 113. puka u primeni taktike lovačke avijacije 275	
<i>Živojin Andelković</i> : Na sremskom frontu	281
<i>Dragoljub Stošić</i> : Stručnjaci za naoružanje	282
<i>Milosav Ilić</i> : Ratni aerodromi u Sremu	284
Pukovnik <i>Boris Koščak</i> : Obuka i preobuka lovaca u ratnim uslovima	291
Pukovnik <i>Boris Koščak</i> : Fenomen »dubljinstva«	296
Pukovnik <i>Mihajlo Nikolić</i> : Ratni zarobljenici - piloti na sremskom frontu	299

ČETRDESET DRUGA VAZDUHOPLOVNA JURIŠNA DIVIZIJA

Komandni sastav 42. vazduhoplovne jurišne divizije	305
General-potpukovnik <i>Vojislav Mikić</i> : 421. vazduhoplovni jurišni puk u ratu	307
<i>Ljubinko Sibinović</i> : Plamen se video daleko	317
<i>Voja Čolanović</i> : Iz dnevnika vazdušnog strelca	321
Potpukovnik dr <i>Predrag Pejić</i> : Dejstva 421. puka i Mostarske eskadrole u završnim operacijama po ustaškim i četničkim grupama	325
Pukovnik <i>Jefto Pantić</i> : Sa pilotima 422. puka	331
Potpukovnik <i>Milan Aćimović</i> : Akcije na dravskom mostobranu	333
Dipl. ing <i>Bogdan Kuzmanović</i> : Bio sam inženjer puka	336
Pukovnik dr <i>Boris Cijan</i> , dipl. ing: Entuzijazam naših stručnjaka	338
<i>Gustav Ajdić</i> : »Tvrde komande« aviona br. 35	340
<i>Bratislav Ilić</i> : Avioni su odleteli	343
Pukovnik <i>Luka Popov</i> : 423. puk na sremskom frontu	347
<i>Luka Popov</i> : Taktička primena i način dejstva jurišnika	352
<i>Alojz Šeljuga</i> : Moj prvi ratni let	356
Pukovnik <i>Zlatko Frid</i> : Politički rad u 423. puku	357

DEVETA OBLASNA VAZDUHOPLOVNA BAZA

Komandni sastav 9. oblasne vazduhoplovne baze	377
General-major <i>Mehmed Seremet</i> : Formiranje i rad 9. oblasne vazduhoplovne baze ..	379
Potpukovnik <i>Ilija Stojanović</i> : U 910. bataljonu aerodromske službe	387
Potpukovnik <i>Milivoj Radulović</i> : Pripadnici 911. BAS	390
Pukovnik <i>Čedomir Vajdić</i> : Četa za vezu 911. BAS	395

OSTALE JEDINICE I SLUŽBE

Potpukovnik <i>Ivan Tanović</i> : Prva vazduhoplovna baza NOV i POJ	399
Kapetan fregate mr <i>Vladimir Isaić</i> : Partizanska hidrobaza	409
Pukovnik <i>Miljenko Lipovšćak</i> : U eskadrili za vezu Vrhovnog štaba	414
Pukovnik <i>Hamdija Hodžić</i> : Borbeni zadaci avijacije 5. korpusa NOVJ.....	418
Pukovnik <i>Ralko Nikšić</i> : Vazduhoplovna transportna grupa	428
Pukovnik <i>Danilo Drakulić</i> : Navigatorski kurs	432
Pukovnik <i>Danko Fućak</i> : Aerodromi u NOR-u	434
Pukovnik <i>Osman Dogdibegović</i> : Organizacija vazduhoplovne veze	449
Potpukovnik <i>Nenad Velemir</i> : Kontrola letenja	455
Potpukovnik <i>Ilija Andovski</i> : Meteorološka služba u NOR-u	459
Pukovnik <i>Slavko Saičić</i> : Inženjersko obezbeđenje vazduhoplovnih jedinica	464
Pukovnik <i>Petar Radević</i> : Raport vrhovnom komandantu	473
Major <i>Radoljub Matović</i> : Rečju i pesmom - za slobodu neba.....	477

ZAVRŠNA REČ

General-pukovnik <i>Slobodan Alagaić</i> : Neiscrпно bogastvo istorijskih činjenica	497
---	-----

PRILOZI

Poziv učesnicima okruglog stola »Vazduhoplovstvo u strategiji NOR«	501
Spisak učesnika okruglog stola	504
<i>Mirjana Škerlj</i> , prof: Hronologija događaja iz stvaranja i razvoja Vazduhoplovstva NOVJ (JA) od 1942. do 1945.....	514
<i>Mirjana Škerlj</i> , prof: Vazduhoplovna bibliografija NOR	533
Potpukovnik <i>Božidar Arandjelović</i> : Pregled vazduhoplovnih spomenika i spomen-ob- eležja	557
Okrugli sto »Vazduhoplovstvo u strategiji NOR« u javnoj reči	563

Korice i tehnička obrada
Slavoljub KUJUNDŽIĆ, akad. slikar

Lektor
Nadežda JOVIČIĆ, profesor

Korektor
Dragomir DELI BAŠIĆ

Fotografije iz NOR korišćene iz
Arhiva Muzeja jugoslovenskog vazduhoplovstva

Fotografije sa okruglog stola korišćene iz
Foto-arhive »Kрила armije«, lista RV i PVO

Štampanje završeno maja 1986.

Štampa: Vojna štamparija - Beograd, Generala Ždanova 40/b

