

FORMIRANJE VAZDUHOPLOVNIH JEDINICA I USTANOVA

Sve do druge polovine 1944. godine nisu postojali uslovi za rad letaćkih jedinica na oslobođenim teritorijama. Kada su oslobođena nova područja, kada je dejstvima savezničke avijacije izvojevana prevlast u vazduhu i ostvaren čvrst i neposredni kontakt sa saveznicima, naglo su se poboljšavale prilike za dalji razvoj vazduhoplovstva. Ovakvi pozitivni faktori, a uz njih postojanje dobro uređenog aerodroma na Visu i uređena letelišta na oslobođenim teritorijama, omogućavali su formiranje letaćkih jedinica za tlu Jugoslavije. U takvoj situaciji formirane su: Eskadrila za vezu Vrhovnog štaba; Eskadrila 5. udarnog korpusa; Stab vazduhoplovstva NOVJ i Transportna grupa štaba vazduhoplovstva.

1. ESKADRILA ZA VEZU VRHOVNOG ŠTABA¹⁴⁰

Za potrebe održavanja efikasnije veze sa korpusima i divizijama na teritoriji Jugoslavije i bazom NOVJ u Italiji, kao i za prevoženje rukovodećeg sastava radi obavljanja vojnih i poslova narodne vlasti, formirana je 18. avgusta 1944. na Visu eskadrila za vezu Vrhovnog štaba NOVJ. Pri formiranju ona je imala četiri aviona „Po-2“, dva „sajmana“ i jedan „FP-2“. Avioni „Po-2“ su bili iz pomoći vlade SSSR i prebačeni su na aerodrom Vis krajem avgusta 1944. godine, iz njihove transportne grupe

¹⁴⁰ Zbornik t. X, knj. 1, dok. 53; t. X, knj. 2, dok. 8, 9, 28. Vazduhoplovstvo u NOR str. 231, 243, 244, 245, 246, 247, 148. Arhiv VII, kat. 1449, reg. br. 7/14.

koja se nalazila u Bariju. Sa „sajmanima" i „FP-2" preleteli su na oslobođenu teritoriju piloti iz vazduhoplovstva NDH. Do polovine oktobra 1944. prebegla su još tri pilota iz NDH sa avionima „biker bestman", „fiat 51" i „fizeler 168". Tako je, u oktobru 1944. godine, eskadrila za vezu imala u svom sastavu 10 aviona.

Eskadrila je bila neposredno potčinjena Vrhovnom štabu. Prvi komandir je bio potpukovnik Jevrem Bjelica. U eskadrili se nalazilo 9 pilota. Pod rukovodstvom sovjetskih instruktora vršena je preobuka na avionu „Po-2". S obzirom na iskustvo pilota, preobuka je izvršena za 15 dana. Letački sastav, posle završene preobuke, nastavio je sa trenažom u letenju u rejonu aerodroma i obnavljao teoretska znanja iz navigacije i teorije letenja, očekujući da otpočne sa izvršavanjem namenskih zadataka.

Mogućnosti eskadrile za održavanje veza, prenošenje kurira, rukovodilaca i pošte, pa i lakših tereta, bile su velike. Ali za sve vreme baziranja na aerodromu Vis te mogućnosti nisu dovoljno korišćene. Razlog je bio što nadležni štabovi nisu imali iskustva u radu sa avijacijom i što nisu poznavali mogućnosti eskadrile. To su bili razlozi da je eskadrila češće slata na zadatke tek od druge polovine septembra. Pored prenosa kurira i pošte iz aviona su bacani leci i propagandni materijal na teritoriju koju je kontrohsao neprijatelj.

17. oktobar 1944. bio je tužan za pripadnike eskadrile. Toga dana eskadrila je dobila zadatak da prenese hitnu poštu u štab 8. korpusa i u povratku da na Vis prebaci generala Vladu Cetkovića. Avion „FL-168" je 17. oktobra sleteo na aerodrom Tičevo (blizu Drvara), gde se nalazio štab 8. korpusa. Po predaji pošte, u avion se ukrao general Cetković. Na povratnoj marš-ruti, kod sela Vrdovalo, naš avion je napadnut od neprijateljskih lovaca i obasut mitraljeskom vatrom. Tom prilikom je poginuo general Cetković, pilot ranjen, a avion uništen. O tom događaju Miljenko Lipovšćak, tada pilot aviona, između ostalog, piše:...

„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 Cetkovića. Pozvao sa drugove da mu pomognu, pornislivši da je ošamućen od udaraca. Raz-

derali 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 mitraljeza neprijateljskog aviona prskali 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 oblijena 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 bio vezan, a drugovi nisu ni primijetili u gužvi da je ranjen. Tako je završio svoj život jedan od naših najistaknutijih vojnih rukovodilaca NOB i proslavljeni španski borac ..." ¹⁴¹

Posle premeštanja Vrhovnog štaba sa Visa u oslobođeni Beograd oktobra 1944, eskadrila za vezu je počela sa pripremama za prebaziranje na aerodrom kod Zemuna. Pošto je trebalo leteti preko teritorija koje je držao neprijatelj i iznad planinskih terena gde su složeni meteorološki uslovi i orijentacija, pripremama za prelet je poklonjena osobita pažnja.

Datum početka prebaziranja bio je 8. novembar. Toga dana eskadrila je preletela do Nikšića. Tu je ostala dva dana. Jedanaestog novembra produžila je marš-rutom Nikšić—Zabljak—Beograd. Istog dana je sletela na zemunski aerodrom.

U Nikšiću je eskadrili pridodat transportni avion „Ju-52“, kojeg su u oktobru zaplenile jedinice 2. korpusa. To se desilo kada je nemačka posada zabunom sletela na aerodrom kod Nikšića. Avion je bio ispravan i kasnije je prevezio ranjene i bolesne u Beograd i druge zdravstvene centre. Prvi let sa „Ju-52“ izvršili su naši piloti 26. oktobra.

Tek posle prebaziranja na zemunski aerodrom za eskadrilu veze nastaje intenzivan rad. Neprekidno letenje se odvijalo od ranih jutarnjih časova do kasno u noć. Održavana je veza između Generalštaba JA i kopnenih jedinica na srednjem frontu, prenošena je krvna plazma i sanitetski materijal u bolnice bliže frontu, takođe je prenošen i drugi vojni materijal kopnenim jedinicama. Prema nepotpunim podacima Eskadrila za vezu Vrhovnog štaba i docnije u sastavu Transportne grupe štaba vazduhoplovstva, od avgusta 1944. do kraja rata, imala je oko

¹⁴¹ Vazduhoplovstvo u NOR str. 246 i 247.

1294 leta u trajanju 516 časova. Za to vreme prevezla je 355 rukovodilaca i kurira, kao poštu i znatne količine oružja, municije i sanitetskog materijala.

Polovinom decembra 1944. godine Eskadrili za vezu su oduzeta četiri aviona „Po-2” i predata centrima za preobuku pilota jurišne i lovačke avijacije u Zemunu i Rumi. Takođe su premešteni i piloti sposobni za borbene mašine i upućeni u centre za preobuku. Sa preostalim ljudstvom i avionima Eskadrila je nastavila rad sve do 2. marta 1945. godine, kada je, po formiranju Transportne grupe štaba vazduhoplovstva, ušla u njen sastav.

2. ESKADRILA 5. KORPUSA

U drugoj banjalučkoj operaciji, koja se izvodila od 17. do 28. septembra 1944, jedinice 5. korpusa su oslobodile Banju Luku i istovremeno napadale neprijateljske garnizone u Klačnici i Bosanskoj Gradiški. Svi naponi štaba korpusa i njegovih jedinica da savladaju neprijateljsku posadu u tvrđavi Kaštel, nisu uspjeli.¹⁴²

U borbama za oslobođenje Banje Luke i okoline jedinice 5. korpusa su noću 20/21. septembra zauzele aerodrom Zalužane. Na njemu se nalazila jedna zrakoplovna grupa jačine tri eskadrile, lučki bataljon i pomoćne službe. Za odbranu iz vazduha aerodrom je štićen jednom baterijom malokalibarne artiljerije i osam PA mitraljeza. Otpor odbrane aerodroma bio je slab. Lučki bataljon je brzo savladan. Tome su mnogo doprineli vazduhoplovci NDH — simpatizeri NOB-a, kojih je bilo u svakoj bazi, pa nemali broj i na aerodromu Zalužani.¹⁴³

Prilikom oslobođenja aerodroma zarobljeno je oko 200 oficira, podoficira a vojnika, zaplenjeno je pet ispravnih aviona, šest oštećenih sa mogućnostima brze opravke; preko 17.000 bombi raznih kalibara; više od 400 tona goriva, 9 kamiona, 3 PA topa i jedna pokretna avio-radionica.^{141,1}

¹⁴² Završne operacije za oslobođenje Jugoslavije str. 30—320.

¹⁴³ Arhiv VII, kut. 132 A, reg. br. 5/15.

¹⁴⁴ Arhiv VII, 458 A, reg. br. 21/1—7; Vazduhoplovstvo u NOR, str. 232 i 237.

Već sutradan po zauzimanju aerodroma štab 5. korpusa je preduzeo hitne mere da se ubrza formiranje eskadrile i pristupi opravci oštećenih aviona. Za komandanta aerodroma Zalužani određen je zamenik komandanta 39. divizije. U vezi sa sređivanjem prilika na aerodromu i što brže uključivanje avijacije u borbu, štab 5. korpusa je izdao naredbu sledeće sadržine:

N A R E D B A

Štaba 5. korpusa za 22. septembar 1944. g.

I

Aerodrom u Zalužanima, koji je oslobođen, preuzima se i oformljuje kao stalni aerodrom ovoga korpusa.

II

Za komandanta aerodroma postavlja se privremeno potpukovnik drug Zorić Milan.

Organizacija i obavljanje poslova na aerodromu vršiće 6e pod neposrednim rukovodstvom potpukovnika Zorića. Zabranjuje se miješanje svih drugih lica u poslove na aerodromu koja zato nisu naročito određena.

Naredba stupa odmah na snagu.

Smrt Fašizmu — Sloboda Narodu!

Politički komesar
pukovnik
Došen¹⁴⁵

Komandant
general-major
Dodić¹⁴⁶

Raspisano jedin
23. IX-44."¹⁴⁷

Odmah po preuzimanju dužnosti komanda aerodroma je formirala eskadrilu. Od zarobljenih vazduhoplovaca prvih 59 je određeno za popunu eskadrile. Poručnik Ivica Mitračić je bio naimenovan za komandira. U radionici su brzo opravljena tri aviona. Tako je eskadrila, sa onih pet ispravnih, odmah pri formiranju imala osam aviona. Eskadrili su još dodeljene benzinske cisterne, pokretna avio-radionica, pogonski i ubojni materijal, jedan kamion i jedan motocikl.¹⁴⁸

¹⁴⁵ Došen Ilija.

¹⁴⁶ Rodić Slavko.

¹⁴⁷ Zbornik, tom X, knj. 1, dok. 84.

¹⁴⁸ Zbornik, tom. X, knj. 1, dok. 94. Vazduhoplovstvo u NOR-u, str. 232.



Avion iz eskadrile 5. korpusa NOVJ pri poletanju na izvršenje borbenog zadatka septembra 1944.

Posle brzih priprema, eskadrila je otpočela sa izvršavanjem borbenih zadataka. Ona je sa osam ispravnih aviona, u vremenu od 21. do 29. septembra izvršila 36 borbenih letova. Većina letova je izvršena zbog tučenja neprijatelja u tvrđavi Kaštel, a manji za tučenje kolona koje su se kretale komunikacijom od Bosanske Gradiške ka Banji Luci. Na neprijatelja je bačeno više od 1000 bombi od po 12 i 50 kg. Međutim, ovi napadi nisu dali očekivane rezultate, jer su za tučenje tvrđave Kaštel bile potrebne bombe većih kalibara i moći rušenja. Takve bombe su zaplenjene, ali se nije raspolagalo avionima koji ih mogu nositi. Zbog toga je sastav eskadrile došao na ideju da nađe način za izazivanje požara u tvrđavi. Tako su spajane kante napunjene benzinom i zapaljive bombe od 2 kg kojima je neprijatelj bombardovan. Pri padu eksplodirane bombe su zapaljivale benzin i tako su se izazivali požari na objektima. Ali ni ova improvizacija nije mnogo pomogla, jer se posada tvrđave sklanjala u

podrume i hodnike izrađene od kamena. Ni napadi savezničke avijacije nisu pomogli da tvrđava kapitulira.¹⁴⁹

Napori jedinica 5. korpusa da se likvidira neprijatelj u tvrđavi Kaštel doveli su do toga da se tamo angažuju velike snage i da se operacija nepotrebno produži. Za to vreme neprijatelj je prikupio dovoljno snage i sredstava za ponovno zauzimanje Banje Luke. Na Banju Luku su upućene jače motorizovane snage 69. njemačkog korpusa iz pravaca Bosanske Gradiške i Prnjavora, potpomognute avijacijom, koje su upale 28. septembra u Banju Luku i odmah deblokirale posadu tvrđave Kaštel. Istog dana su naše jedinice pod borbom napustile grad.¹⁵⁰

Štab 5. korpusa je naredio da se 27. septembra evakuiše ljudstvo, avioni, vozila, tehnički ubojni i pogonski materijal sa aerodroma Zalužani na letelište kod Sanskog Mosta. Na novi aerodrom su preletela svega četiri aviona (jedan „moran solnije“, jedan „biker bestman“ i dva „Be-51“), a od materijala su prebačene dve autocisterne, četiri kamiona, pokretna avio-radionica i 460 buradi automobilske i avionske benzina. Neispravni avioni nisu mogli na vreme da se oprave, pa su prilikom napuštanja aerodroma uništeni. Pri preletu za Sanski Most naš pilot lovca „moran solnije“ u susretu sa neprijateljem oborio je protivničkog lovca „fiat G-51“.¹⁵¹

Na aerodromu kod Sanskog Mosta još ranije je formirana vazduhoplovna baza. Ona je prihvatila i otpremala savezničke transportne avione sa pošiljkama pomoći. Baza je takođe prikupljala avijatičare, većinom prebegle iz vazduhoplovstva NDH. Od ovih i pridošlih sa aerodroma Zalužani formirane su dve eskadrile. Za komandira 1. eskadrile bio je određen poručnik Džemil Bukovac, a 2. poručnik Milan Tabaković. Za ovako veliki broj sakupljenih avijatičara nije bilo ni približno dovoljno letaćkog i drugog materijala. Zbog toga je štab 5. korpusa odlučio da se 1. eskadrila popuni iskusnim pilotima i tehničkim

¹⁴⁰ Arhiv VII, kut. 462, reg. br. 1/12 — Zbornik, tom X, knj. 1, dok. 94 — Vazduhoplovstvo u NOR-u, str. 233.

¹⁵⁰ Arhiv VII kut. 28, reg. br. 5/7. Završne operacije za oslobođenje Jugoslavije, str. 317—320.

¹⁵¹ Arhiv VII, kut. 26, reg. br. 3/2—13; k. 462, reg. br. 2/12. Vazduhoplovstvo u NOR, str. 233 i 238.

sastavom i da ostane na terenu, a ostali avijatičari da se upute u Zemun. Vazduhoplovci su krenuli na dalek put. Oni su iz baze kod Sanskog Mosta, preko Bugojna, Livna, Splita, Dubrovnika, Crne Gore, Kosova i Srbije stigli decembra 1944. u Zemun, odatle su upućeni u Novi Sad, a odavde ih je selekciona komisija slala u centre za preobuku pilota, strelaca i tehničkog sastava za popunu jedinica Grupe vazduhoplovnih divizija.¹⁵²

Posle povlačenja iz Banje Luke jedinice 5. korpusa su orijentisane na napade na neprijateljska uporišta u dolini reke Bosne i Lašve. Oslobođenjem Srbije i stabilizacijom sremskog fronta bila je ugrožena odstupnica nemačke grupe armija „E”. Zbog toga su se orijentisali da se izvlače preko centralne Bosne, a naročito glavnim dostupnim pravcem Sarajevo — Brod. U ovakvoj situaciji 5. korpus je dobio zadatak da sprečava neprijateljsko povlačenje.¹⁵³

Dolaskom glavnine snaga 5. korpusa u dolinu Lašve i Bosne pristupilo se uređenju aerodroma u Curčića lugu kod Bugojna. Letelište je brzo uređeno uz pomoć mesnog stanovništva. U prvoj polovini oktobra 1944. godine na aerodromu je funkcionisala baza. Dok je Eskadrila 5. korpusa bazirala na aerodromu kod Sanskog Mosta, iskorišćeno je zatišje za trenazu pilota, opravku aviona i uopšte sređivanje prilika. Pošto nije bilo ubojnih sredstava pristupilo se adaptaciji bacačkih mina za avionske bombe, a takođe i improvizovano ugrađivanje mitraljeza i puškomitraljeza na avione. Isprobavanje ovih improvizacija izvršeno je 17. oktobra.¹⁵⁴

U pripremama za oslobođenje Travnika štab 5. korpusa je naredio da eskadrila preleti na aerodrom Curčića lug. Negde oko 20. oktobra eskadrila je izvršila prelet. U borbama za oslobođenje Travnika dala je svoj doprinos. Ona je 21. i 22. oktobra bombama i mitraljeskom vatrom napadala neprijatelja u gradu i okolini. Za ovo vreme izvršila je oko 10 borbenih zadataka. Složene meteorološke prilike bile su smetnja da se nije izvršio veći

¹⁵² Vazduhoplovstvo u NOR. str. 233, 238, 239.

¹⁵³ Završne operacije za oslobođenje Jugoslavije 1944—1945, str. 320—330.

¹⁵⁴ Vazduhoplovstvo u NOR, str. 234.

broj. Pored borbenih zadataka eskadrila je vršila trenazu letaća, prenosila poštu i materijal na relaciji Bugojno — Sanski Most.¹⁵⁵

U novembru i decembru 1944. i januaru 1945. aktivnost Eskadrile se znatno smanjila. Skoro sve zadatke u ovom periodu je izvršila u decembru (oko 18 zadataka). Najčešće je vršila izviđanje i mitraljiranje neprijatelja na komunikacijama Busovača — Zepče i Zenica — Zepče i prenosila poštu. Uzroci manje aktivnosti bili su nedostatak goriva i maziva, dubok sneg i složeni meteorološki uslovi. Tokom februara i marta aktivnost Eskadrile se svela na prenos pošte i vojnih starešina od Bugojna do Sanskog Mosta i od Bugojna do Tuzle. Rasformirana je 22. aprila 1945. Posle toga sastav Eskadrile je upućen u pilotsku školu na aerodrom „Škabrnja“ kod Zadra. Stab 5. korpusa je zadržao do kraja rata nekoliko pilota i aviona za vezu.¹⁸⁶

Formiranje, život i rad Eskadrile 5. korpusa ima, pored vojnog i veliki moralno-politički značaj. Avioni sa oznakama crvene petokrake zvezde, pojavom nad bojištem i skromnim borbenim dejstvima, ulivali su poverenje i sigurnost boraca na zemlji.

Značaj postojanja Eskadrile bio je u tome što je isključivo upotrebljavala materijal zaplenjen od neprijatelja i što se, u uslovima partizanskog ratovanja, održala više od sedam meseci na terenu, koji nije imao naslona na savezničke vazduhoplovne baze.

3. FORMIRANJE ŠTABA VAZDUHOPLOVSTVA NOVJ

Posle oslobođenja Beograda oktobra 1944. godine i sve povoljnije vojno-političke situacije brzo su sazrevali uslovi za svestrani razvoj ratnog vazduhoplovstva. Situacija je nalažala da se, uz pomoć saveznika, formiraju krupne letачke i pozadinske vazduhoplovne jedinice i ustanove, da se održavaju postojeći i izgrađuju novi aerodromi i letelišta, kontroliše vazdušni prostor i stvaraju

¹⁵⁵ Vazduhoplovstvo u NOR str. 234.

¹⁶⁶ Zbornik, t. X, knj. 1, dok. 182. Vazduhoplovstvo u NOR, str. 234.

uslovi za bezbedno letenje, da se održavaju sigurne i stalne veze i obezbeđuju meteorološki podaci, da se ostvaruje snabdevanje ubojnim i pogonskim materijalom, intendantskim i tehničkim potrebama vazduhoplovnih jedinica. Trebalo je intenzivno raditi na prikupljanju i školovanju vazduhoplovnih kadrova i obezbeđivati izvršavanje borbenih i drugih zadataka naše i savezničke avijacije. Uz sve ovo trebalo je održavati veze i kontakte sa predstavnicima savezničkih vazduhoplovstava.

Procenjujući složenost, raznovrsnost i brojnost zadataka na daljem stvaranju ratnog vazduhoplovstva, Vrhovni štab je došao do zaključka da je potrebno formirati štab vazduhoplovstva NOVJ. U tom smislu je izdao sledeću naredbu:

**„VRHOVNI STAB
NARODNOOSLOBODILACKE VOJSKE I
PARTIZANSKIH ODREDA JUGOSLAVIJE**

29. oktobar 1944. g.

**N A R E D B A
O FORMIRANJU ŠTABA VAZDUHOPLOVSTVA NOV
JUGOSLAVIJE**

Odlukom ovog štaba formira se Stab vazduhoplovstva Narodnooslobodilačke vojske Jugoslavije, sledećeg sastava:

- Komandant general-major Pire Franjo,
- Zamenik komandanta pukovnik Lazarević Božo,
- Načelnik pukovnik Lozić Miodrag,
- Pomoćnik načelnika major Zubundžija Ladislav,
- Načelnik Personalnog odeljenja major Simović Milan,
- Načelnik Odeljenja za nastavu pukovnik Ulepić Zdenko,
- Pomoćnik načelnika major Jeločnik Hubert,
- Načelnik Tehničkog odeljenja p. pukovnik Lučić Dušan,
- Pomoćnik načelnika p. pukovnik Hubmajer Danilo,
- Načelnik Odeljenja aerodromske službe p. pukovnik Bubanj Viktor,
- Pomoćnik načelnika p. pukovnik Svetlin Janez— Ivan,
- Načelnik Odeljenja za vazdušni saobraćaj pukovnik Bjelica Jevrem,
- Pomoćnik načelnika major Simić Vladimir,

— Načelnik Odeljenja za vezu p.pukovnik Piki Eduard,
— Načelnik Meteorološkog odeljenja p.pukovnik Perhinac¹⁶⁷
Stanislav.

Imenovani Stab primiće dužnost odmah.

SMRT FAŠIZMU — SLOBODA NARODU

**VRHOVNI KOMANDANT NOV I POJ
MARŠAL JUGOSLAVIJE**

J. B. Tito¹⁶⁸

Vrhovni štab je svojom naredbom odredio samo rukovodeći sastav Štaba vazduhoplovstva NOVJ. Neki od rukovodećih drugova su u to vreme bili na školovanju u inostranstvu, i za njih su određeni zamenici. Raznovrsni i mnogobrojni poslovi su zahtevali više ljudi, pa je zbog toga Stab vazduhoplovstva internim naredbama određivao avijatičare za popunu praznih mesta. Tako su opremljena nova odeljenja: operativno, sanitetsko i intendantura. Bila je formirana zaštitna četa i administrativni sekretarijat Štaba vazduhoplovstva.¹⁵⁹

Posle izlaska naredbe o formiranju, Stab vazduhoplovstva je preduzeo mere da razradi personalnu i materijalnu formaciju, dužnosti i poslove odeljenja, odseka i sektora. Tako je, između ostalog, bilo predviđeno:¹⁸⁰

— Da načelnik štaba koordinira rad svih sektora i da posebno radi na operativnim i organizacionim poslovima. U saradnji sa tehničkim odeljenjem načelnik štaba se starao o snabdevanju letaćkim i drugim tehničkim materijalom. Neposredni zadaci načelnika štaba, odmah posle formiranja, bili su izrada formacija štabova, jedinica i ustanova vazduhoplovstva.

— Nastavnom odeljenju dato je u zadatak da radi na organizaciji škola i kurseva, da priprema nastavni kadar po svim granama, da izdaje udžbenike, planove i programe nastave i da vodi evidenciju školovanja. Neposredni zadaci nastavnog odeljenja su bili: klasifikacija osoblja koje je dolazilo iz RAF-a i njihov raspored, organizovanje kurseva za pilote u Mostaru i Zemunik, organizovanje kurseva za obuku radio-telegrafista i meteorologa.

¹⁸⁷ Perhavec, a ne Perhinac.

¹⁵⁸ Zbornik, t. X, knj. 1, dok. 122.

¹⁵⁸ Arhiv VII, kut. 1450, reg. br. 10/2—4.

¹⁶⁰ Zbornik, tom X, knj. 1, dok. 138.

— Personalno odeljenje je vodilo evidenciju celokupnog ljudstva i klasifikaciju prema stručnosti i sposobnostima. Ono je davalo predloge o rasporedu na funkcionalne dužnosti, o unapređivanjima i odlikovanjima.

— Sve poslove unutrašnjeg i spoljnog vazdušnog transporta i materijala, izradu kodova za vezu zemlja-vazduh i obratno i između aviona, održavanje kontakata sa savezničkim vojnim misijama u smislu snabdevanja potrebama vazдушnim putem, obavljalo je odeljenje za vazdušni saobraćaj.

— Tehničko odeljenje se staralo o snabdevanju tehničkim materijalom, gorivom, mazivom i ubojnim sredstvima. Rukovalo je instalacijama i radionicama vazduhoplovnih baza i vazduhoplovnom industrijom. Staralo se o naoružanju i opremi. Kao hitan zadatak tehničko odeljenje je preuzelo zadatak da aktivira vazduhoplovnu industriju.

— Odeljenje za aerodromske službe rukovalo je aerodromima i objektima na njima. Ono se staralo da se održavaju postojeći aerodromi i izgrađuju novi. U saradnji sa personalnim odeljenjem bilo je dužno da odmah formira komande aerodroma u: Beogradu, Beloj Crkvi, Nišu, Novom Sadu, Kraljevu i Ečki. Ono je takođe bilo dužno da drži u rezervi potreban broj ljudi za formiranje komandi aerodroma i hidrobaza posle oslobođenja: Zagreba, Sarajeva, Mostara, Skoplja, Banje Luke, Ljubljane, Gorice, Kumbora, Divulja i Vodica.

— Veoma hitne zadatke je dobilo odeljenje za vezu. Pored poslova vezanih za nabavku sredstava veze i održavanja tajnosti i sigurnosti veze, ono je trebalo da odmah uspostavi operativnu, aerodromsku i meteorološku radio-mrežu. Bilo je dužno da brzo izradi plan detektorske mreže vazduhoplovne službe obaveštavanja.

— Meteorološko odeljenje je bilo dužno da uspostavlja meteorološke stanice, priprema biltene i vrši prognozu vremena i da ovim podacima snabdeva posade aviona. Neposredno je imalo za zadatak da formira 20 meteoroloških stanica, koje su imale da omoguće rad osmatračke i sinoptičke službe i izdavanje prognoze vremena.

— Intendantura se starala o snabdevanju hranom, odećom, obućom i logorskom opremom. Vodila je celokup-

nu finansijsku službu i vršila kontrolu svih utrošaka. Skladišta intendantskih potreba su takođe bila u njenoj nadležnosti. Neposredni zadatak intendature je bio da odmah obezbedi 8000 kompleta odeće, posteljne opreme i ličnog naoružanja.

Predano radeći na funkcionalnim dužnostima Štab vazduhoplovstva je postigao zavidne rezultate. Oni se donekle vide iz izveštaja koji je, u martu 1945. godine, poslat Generalštabu Jugoslovenske armije. U njemu je, između ostalog, stajalo:...

„Odmah po formiranju Štaba svakom od pojedinih odeljenja u štabu stavljeno je u dužnost da odmah pristupi razradi svih poslova iz domena dotičnog odeljenja...

U operativno-organizaciono obaveštajnom odeljenju izrađena je najpre šema organizacije vazduhoplovstva i šema Štaba vazduhoplovstva. Na osnovu ove pristupljeno je organizaciji jedinica, štabova, škola i ustanova u vazduhoplovstvu. U organizacijskom pogledu preduzete su mere za preuzimanje 11. i 42. vazduhoplovne divizije i za organizaciju štaba grupe, ovih divizija.

Da bi se letачke i neletачke jedinice mogle popuniti velikim brojem raznih stručnjaka, preduzete su mere za formiranje škola, za opremu ovih; a takođe su organizovani razni kursevi za obnovu znanja osoblja, koje je služilo u bivšem jugoslovenskom vazduhoplovstvu.

Odmah je pristupljeno izradi formacija štabova, jedinica, škola i ustanova. Ova je do danas već izrađena i najvećim delom realizovana, ali je u međuvremenu primljeno nekoliko formacija dobivenih iz Sovjetskog Saveza za naše vazduhoplovstvo; te je u vezi sa ovim iz Generalštaba naredeno, da se pristupi proučavanju navedenih formacija. Ovo je sada u toku ma da su već kod ranijih izrada formacija za vazduhoplovstvo korišćene i formacije ruskih jedinica, koje mi primamo; kao i saveti ruskih oficira, koji su nam za ovu stvar bili dodeljeni ...

Po redu hitnosti pred operativnim odeljenjem ovoga Štaba postavlja se kao najvažniji zadatak uvođenje u život formacije, koju usvoji Generalštab. Ovaj bi se zadatak mogao rešiti u vrlo kratkom roku, pošto je naše stručno osoblje već uvedeno u dve pomenute divizije, a treća divizija¹⁸¹ koja će doći iz Sovjetskog Saveza takođe je popunjena našim ljudstvom...

Osnovni problemi organizacije nastave u našem vazduhoplovstvu je popuna nedostajućeg kadra letачkog i stručnog pomoćnog osoblja. U tom cilju predviđeno je, da se u toku 1945. godine izvrši:

A) Školovanje podmlatka u vazduhoplovnim školama VVSKA:¹⁶

^{1,1} Reč je o jurišnom i lovačkom puku formiranim i školovanim u SSSR — o čemu se govorilo u prethodnoj glavi.

Ratno vazduhoplovstvo Crvene armije (Boeimo Bo3flymH-HMe CHJIBI KpaCHOfi apMH).

1.) 30 svršenih inženjera za vazduhoplovne "tehničke škole na specijalizaciju.

2.) 150 svršenih srednjih tehničara i maturanata za vazduhoplovnu tehničku školu, za vazduhoplovne inženjere i kasniju specijalizaciju.

3.) 350 mladića za letačke službe i to: za pilote-izviđače i radio-telegrafiste strelce.

4.) 800 mladića u mehaničarsku podoficirsku školu za mehaničare raznih specijalnosti. U svemu se predviđa upućivanje do približno 1. maja t. g. 1300 mladića. Potrebne pripreme preduzete su da se podatak prikupe.

B) Organizacija sopstvenih vazduhoplovnih škola u zemlji: Od kraja 1944. do 1. maja ove godine dejstvovala, odnosno u formiranju su sledeće škole i kursevi:

1.) Za trenažu pilota bivšeg jugoslovenskog vazduhoplovstva ruske divizije formirale su trenažne kurseve u Zemunu i Rumi, od kojih su još u toku: a.) II trenažni pilotski kurs za pilot-lovce u Rumi — 37 slušalaca, predviđen završetak krajem marta t. g. b./ II trenažni pilotski kurs za jurišne pilote u Zemunu 28 slušalaca, predviđen krajem marta t. g. v.) III trenažni pilotski kurs za pilot-lovce u Rumi — 104 slušalaca, predviđen završetak krajem aprila t. g. III trenažni pilotski kurs za jurišne pilote u Zemunu — 115 slušalaca, predviđen završetak krajem aprila t. g.

2.) Vazduhoplovna podoficirska škola u Novom Sadu. Formirana od strane našeg Štaba 15. februara 1945. godine u Novom Sadu. Primljeno 321 pitomac u opšti vojni tečaj koji traje do 10. maja. t. g. u Novom Sadu.

3.) Radio-telegrafski kurs u Zemunu. Formiran od strane ovog Štaba 15. januara 1945. godine u Zemunu. Primljeno 133, od čega 12 drugarica[^] iz jedinica J. armije. Predviđeno trajanje do 15. maja t. g. Po završenom tečaju 00 je predviđeno da se izobrazu za radioste-strelce u školi za obuku letaća, koja se ima formirati 1. maja tek. godine u sadejstvu sa VVSKA. Ostali se školuju za telegrafiste aerodromskih stanica.

4.) II meteorološki kurs u Zemunu formiran od strane našeg Štaba 1. januara 1945. godine u Zemunu. Primljeno je 55 slušalaca, od tog 19 drugarica, iz jedinica Jugoslovenske armije. Predviđeno trajanje kursa do 31. maja tek. godine. Obuka za meteorološke osmatračke.

5.) Pilotska škola u Zemuniku. U formiranju uz pomoć u materijalu od strane Britanskog vazduhoplovstva. Stab počeo da dejstvuje u cilju organizacije i pripreme 14. marta tek. godine. Materijal se već isporučuje. Predviđeno da se primi 100—120 pitomaca podoficirske škole na obuku za vojne pilote"

Stab vazduhoplovstva je preduzeo opsežne mere za uspostavljanje radio, televizijskih, telegrafskih i teleprinterskih veza; za školovanje vazduhoplovnih specijalista u zemlji i inostranstvu; za snabdevanje jedinica i ustanova

intendantskim potrebama, naoružanjem, ubojnim, pogonskim i tehničkim materijalom; za uređenje aerodroma i izgradnju objekata na njima i široke mere na preuzimanju jedinica i materijala od saveznika.¹⁶⁴

Tako je realizovana operativna, aerodromska, saobraćajna i meteorološka radio-mreža. Realizovana je telefonska, telegrafska i teleprinterska mreža sa potčinjenim jedinicama, bazama i ustanovama.¹⁶⁵

Ostvareno je prikupljanje meteoroloških podataka svaka tri sata. Meteorološke stanice su uspele da dobiju podatke od osmatrača svakih pola časa. Organizovane su nove meteorološke stanice u Srbiji, Makedoniji, Crnoj Gori, Dalmaciji i Vojvodini i omogućeno je da se vremenske prognoze redovno i na vreme šalju u sve krajeve tada oslobođene.

Angažovane su snage za raščišćavanje porušenih stalnih aerodroma, izradu novih objekata na njima i opravku onih objekata na aerodromima koji su se mogli popraviti. Učinjen je veliki napor za prikupljanje vazduhoplovnog materijala i za njegovo iskorišćavanje. Organizovani su vazduhoplovno-tehnički zavodi i nepokretne vazduhoplovne radionice, a zatečena vazduhoplovna industrija, do tada u privatnim rukama, nacionalizovana je i usmerena za potrebe novog vazduhoplovstva.

Posebna pažnja je posvećena školovanju kadra. Tako je već u martu 1945. godine bilo predviđeno: da u Pančevu jula 1945. započne školovanje 360 pilota i 240 izviđača, strelaca i radista strelaca; u Kraljevu 720 slušalaca za mehaničare raznih specijalnosti i meteorologe. Takođe je bilo predviđeno školovanje 400 boraca za majstore po raznim granama i meteorološke osmatrače.

Sa formiranjem Štaba vazduhoplovstva napravljen je krupan korak napred. Takav organ popunjen dobrim stručnim kadrom odigrao je znatnu ulogu u daljem razvoju ratnog vazduhoplovstva. On je bio inicijator i organizator u mobilizaciji, prikupljanju, diferencijaciji i školovanju vazduhoplovnog kadra. Mnogo je učinio na uređenju oslobođenih teritorija u vazduhoplovnom smislu. Velike su

¹⁶⁴ Arhiv VII, kut. 1450, reg. br. 13/1; reg. br. 14/1, reg. br. 12/1, reg. br. 18/; 15/1, kut 1466-1, br. 7/7—9

¹⁶⁵ Arhiv VII, kut. 1466-1, reg. br. 9/17—9.

njegove zasluge u izgradnji i održavanju aerodroma, formiranju pozadinskih jedinica i ustanova, u uspostavljanju i organizaciji raznih vrsta veza i meteorološke službe.

Međutim, Štab vazduhoplovstva, i pored svih nastojanja, nije uspeo da saveznici blagovremeno izvrše predaju jedinica i ustanova Grupe vazduhoplovnih divizija, a takođe 1. i 2. eskadrilu. Na uporna traženja da se primopredaja izvrši saveznici su odgovorili da ima vremena i stalno odlagali konkretne termine. Tako je Štab vazduhoplovstva bio lišen operativne nadležnosti nad jedinicama Grupe vazduhoplovnih divizija do maja 1945, a nad 1. i 2. eskadrilom sve do završetka rata.

Jedinice Grupe vazduhoplovnih divizija, 1. i 2. eskadrila predstavljale su udarnu snagu vazduhoplovstva i bile jedine operativno-sposobne za izvršavanje borbenih zadataka. Lišavanje komandovanja i upravljanja ovim jedinicama remetilo je normalan rad štaba vazduhoplovstva i uticalo na njegovu afirmaciju.

4. TRANSPORTNA GRUPA ŠTABA VAZDUHOPLOVSTVA

Ideja za stvaranje transportne avijacije potekla je od Vrhovnog štaba još u martu 1944. i našla je mesta u pregovorima sa saveznicima o pomoći za školovanje ljudi i formiranje letачkih jedinica. Ali, do realizacije formiranja transportne avijacije moralo se dugo čekati. Prvi piloti, navigatori i mehaničari za transportnu avijaciju počeli su sa školovanjem u avgustu 1944. na aerodromu kod Barija u Italiji. Tu su se nalazile transportne grupe vazduhoplovstva Crvene armije i kraljevskog vazduhoplovstva Velike Britanije. Nešto zbog zauzetosti transportnih aviona, a nešto usled nesporazuma među saveznicima, brzo je prekinuto školovanje naših stručnjaka za transportnu avijaciju.¹⁶⁶ Stvarna preobuka pilota, mehaničara i navigatora za transportnu avijaciju počela je septembra 1944. na aerodromu „Vnukovo“ kod Moskve. Tada je upućeno 10 naših stručnjaka i oni su završili kompletno školovanje mar-
ta 1945, posle čega su se vratili u zemlju.¹⁶⁷

¹⁶⁶ Vazduhoplovstvo u NOR str. 234 i 235.

^{1,7} Mirnodopska arhiva KRV. Vazduhoplovstvo u NOR, str. 235.

Uviđajući potrebu da se transporteri za vezu, kojima se tada raspolagalo, sakupe, organizuju, stave pod jednu komandu i bolje iskoriste, Štab vazduhoplovstva je 2. marta 1945. izdao naredbu o formiranju transportne grupe. Za komandanta je bio određen major Dimitrije Kovijanić, za zamenika major Vladimir Simić, a za komesara Hivzo Malohodžić.¹⁶⁸

Transportna grupa je imala dve eskadrile: transportnu i eskadrilu za vezu. Dotadašnja Eskadrila za vezu Vrhovnog štaba ušla je u sastav Transportne grupe i tada prestala da bude samostalna i sa starim nazivom. Personalni sastav transportne grupe sačinjavali su: piloti i mehaničari eskadrile za vezu Vrhovnog štaba, letači i tehničko osoblje školovano u SSSR-u, navigatori i radisti sa svršenih kurseva na aerodromu Zemun i tehničko osoblje školovano u Alžiru.¹⁶⁹

Prilikom formiranja Transportna grupa je imala šest aviona za vezu raznih tipova i jedan transportni „Ju—52” (zaplenjen kod Nikšića oktobra 1944). U aprilu su dobijena dva laka transportna aviona tipa „avro-anson” i „proktor”, a početkom maja još jedan zaplenjeni tromotorni „Ju—52”. Transportna grupa je bila pojačana sa dva sovjetska dvomotorna aviona tipa „Li-2”, koji su bazirali na aerodromu Zemun.¹⁷⁰

Uzimajući u celini, Transportna grupa je do kraja rata raspolagala sa 12 aviona. Bez obzira na trofejni materijal i čestu oskudicu pogonskog goriva, Transportna grupa je izvršavala različite i važne zadatke. Avioni za vezu su služili za prenos pošte, kurira, rukovodilaca, lakših paketa sanitetskog materijala i krvne plazme, a u hitnim slučajevima i za prenos pojedinih ranjenika. Transportni avioni su služili za prenos oružja, municije, hrane i drugih potreba, a takođe i za prenos ranjenika do zdravstvenih ustanova. Za prihvatanje aviona za vezu i transport kopnene jedinice su izgrađivale aerodrome. Avioni su pohvatani i otpremani prema ugovorenim kodovima koji su bili obavezni i za vazduhoplovne i za kopnene jedinice.¹⁷¹

^{1,8} Zbornik, t. X, knj. 2, dok. 8.

¹⁶⁸ Vazduhoplovstvo u NOR. 235.

^{1,0} Vazduhoplovstvo u NOR. str. 235 i 249—253.

^{1,11} Zbornik, t. X, knj. 2, dok. 9 i 28.

Transportna grupa je odigrala znatnu ulogu u snabdevanju 6. korpusa, koji se nalazio na teritoriji Slavonije. On je operisao u pozadini neprijatelja — stalno opkoljen jakim snagama, koje su bile prinuđene da odstupaju baš preko teritorije koju je on držao. O prenosu, pomoći i evakuaciji ranjenika transportnim avionima Ratko Nikšić piše, između ostalog ...

„Nalazio sam se na aerodromu „Zemun“ u jednoj od dve posade sovjetskih aviona „Li-2“ koji su imali našu trobojnicu i petokraku zvezdu. Oba aviona i posade određeni su za zadatke transporta materijala i evakuaciju ranjenika. Leteli su na razne strane oslobođene teritorije. Naša posada dobila je zadatak da u toku noći 11. aprila 1945. godine preleti na oslobođenu teritoriju u rejonu Papuka radi prevoza materijala i evakuacije ranjenika. U to vreme na Papuku se nalazio naš 6. Korpus koji je dejstvovao na području Slavonije. . . . Izvršili smo neophodne pripreme i oko 21.00 čas poleteli na zadatak. Po dolasku u rejon južnih ogranaka Papuka, odmah smo uočili improvizovan noćni start i vrlo lako sleteli. Kada smo zaustavili avion, potrčala je prema nama grupa boraca. Odmah je otpočelo iskrcavanje materijala...

Materijal je brzo iskrcan i trebalo je ukrcati ranjenike. Teže ranjenike ukrcali smo na nosila a lakše smo smestili na sedišta. Bilo ih je ukupno 19...”^a

I jedinice Grupe vazduhoplovnih divizija su se mnogo oslanjale na pomoć Transportne grupe. U završnim operacijama pri gonjenju neprijatelja bilo je nužno brzo prebazirati vazduhoplovne pukove na aerodrome bhže frontu. Transportna grupa je mnogo pomogla u prenošenju na nova letilišta najpotrebnijeg tehničkog materijala, municije, bombi, a čak i pogonskog materijala. Tako je i pomoć Transportne grupe doprinela da su jurišni i lovački pukovi bili u mogućnosti da na vreme potpomognu operacije na zemlji.

¹⁷² Vazduhoplovstvo u NOR, str. 253 i 254.