

PRVA I DRUGA ESKADRILA NOVJ

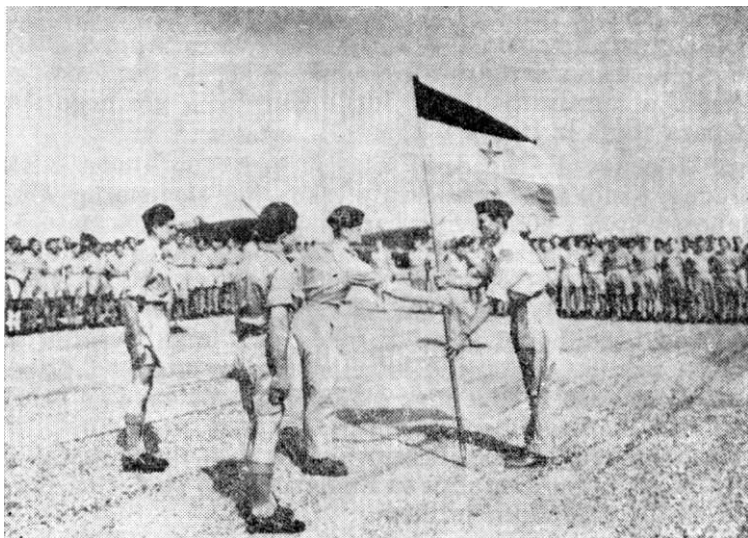
Polazna osnova za formiranje, školovanje, rad i borbena dejstva eskadrila bio je sporazum postignut 12. marta 1944. u Vrhovnom štabu NOV i POJ između maršala Tita i šefa vojne misije Velike Britanije u Jugoslaviji brigadira Maklina. Predmet sporazuma odnosio se na obuku pilota i ostalog vazduhoplovnog osoblja, a takođe i na formiranje jugoslovenskih lovačkih, lovačko-bombarderskih i bombarderskih eskadrila uz pomoć britanskog kraljevskog vazduhoplovstva.¹⁷³

Na osnovu tog sporazuma Vrhovni štab je poslao u Kairo svoju vazduhoplovnu delegaciju, radi konkretizacije odredaba sporazuma sa organima britanskog vazduhoplovstva na srednjem Istoku. Dopunskim sporazumom od 29. marta 1944. utvrđeno je da se, na teritoriji severne Afrike u okviru britanskog vazduhoplovstva, popune, školuju i formiraju dve jugoslovenske eskadrile — jedna lovačka i jedna lovačko-bombarderska. Ljudstvo za popunu eskadrila treba da se prikuplja, obučava i formira na aerodromu Benina blizu Bengazija u Libiji. I u ovom dokumentu je potvrđeno da će eskadrile, posle završenog školovanja u Africi, izvršavati borbene zadatke isključivo u Jugoslaviji.¹⁷⁴

Za popunu novih eskadrila određeno je ljudstvo iz sastava 1. vazduhoplovne baze i vazduhoplovno osoblje

¹⁷³ Arhiv IRP Jugoslavije, reg. br. 6967/XVII-1-4/1944.

¹⁷⁴ Arhiv VII, kut. 1466A reg. br. 40/4—6.



Polaganje zakletve i prijem zastave 1. eskadrile NOVJ — maja 1944.

kraljevskog vazduhoplovstva, koje se na Srednjem istoku, krajem 1943. i u prva tri meseca 1944. opredelilo za NOVJ.¹⁷⁵

1. PRVA ESKADRILA

Dvadeset prvog maja 1944. ljudstvo 1. eskadrile je položilo zakletvu vrhovnom komandantu maršalu Titu i Jugoslaviji i primilo zastavu. Polaganju zakletve i prijemu zastave prisustvovali su predstavnici našeg Vrhovnog štaba.

Odluka o formiranju 1. jugoslovenske eskadrile pročitana je pred postrojenim ljudstvom 22. aprila 1944. na aerodromu Benina. Tom prilikom eskadrila je dobila naziv „No 352 Yugoslav Squadron RAF”.¹⁷⁶ Na dan formiranja

¹⁷⁵ Arhiv VII, kut. 1466A, reg. br. 4/8, k. 114, reg. br. 22/2, kut. 1466B, reg. br. 2/28; kut. 450, f. 1. dok. 19.

¹⁷⁶ Arhiv. VII, kut. 1450, reg. br. 8/4 i kut. 1466A, reg. br. 1/81. tač. 10.

bilo je prisutno samo ljudstvo prikupljeno iz bivšeg kraljevskog vazduhoplovstva. Ljudstvo 1. vazduhoplovne baze stiglo je na aerodrom Benina tek 28. aprila. Tako je odluka o formiranju 1. eskadrile saopštena pre nego što je baza stigla iz Italije u Libiju.¹⁷⁷

U sastav 1. eskadrile ušlo je pretežno ljudstvo sa Srednjeg istoka iz bivšeg kraljevskog jugoslovenskog vazduhoplovstva i 20% avijatičara je bilo iz sastava naše 1. vazduhoplovne baze.¹⁷⁸ Piloti i tehnički sastav sa Srednjeg istoka su imali veće letačko, tehničko i druga stručna iskustva, pošto su do tog vremena radili u eskadrilama britanskog vazduhoplovstva, te tako nisu imali prekida u stručnom radu. Naprotiv, letaći, tehničko osoblje i drugi stručnjaci naše 1. baze nisu imali prilike da rade na stručno vazduhoplovnim poslovima. Osim toga, vazduhoplovci pripadnici kraljevskog jugoslovenskog vazduhoplovstva su bili tri godine u kontaktu sa Englezima, pa se većina mogla služiti engleskim jezikom.

Prva eskadrila je formirana i materijalno-tehnički opremljena po istim načelima i propisima kako je to bilo za britansku lovačku ili lovačko-bombardersku eskadrilu. Po formaciji britanska lovačka ih lovačko-bombarderska eskadrila imala je:¹⁷⁹

	Ljudi:			
	oficira	podoficira	desetara i vojnika	svega
štab i adm. odeljenje	6	4	41	51
piloti	9	11	—	20
„A“ odeljenje	1	3	41	45
„B“ odeljenje	1	3	41	45
radionica		6	34	40
saobraćajna sekcija		2	26	28
signalna sekcija	2	3	20	25
svega i ukupno:	19	32	203	254

Komandir eskadrile je bio pilot, a takode i komandiri odeljenja. Prema tome eskadrila je po formaciji imala 23 pilota.

¹⁷⁷ Arhiv, kut. 1466A reg. br. 4/8 i kut. 1466B, reg. br. 20/2.

¹⁷⁸ VII, kut. 1466A, reg. br. 4/8 i reg. br. 8/8.

Arhiv VII, kut. 1466A reg. br. 1/84, f. 10.

Aviona jednoseda
Mehanička vozila:

16

osobni džip	1
poluteretni kamion	3
teretni kamion od 3 t	2
kamion oružarnica 3 t	.1
kamion kuhinja 3 t	.1
kamion — sanit. mat. 3 t	.1
kola kancelarija	.1
kola magacin	.2
kola svetionik dozivač	.1
kola električ. centrala 7 KW.	.1
cisterna za vodu 1500 l.	.2
ambulantna kola	.1
cisterna za benzin 4000 l.	.4
požarna kola	.1
kola-platforma	.1
signalna kola razne vrste	.5
motocikla	.2
bicikla	.4

Svega 53

Trideset prvog maja 1944. godine 1. eskadrila je imala 220 ljudi (21 oficira, 50 podoficira i 149 desetara i vojnika), a 19. maja 1945. imala je 236 ljudi (33 oficira, 53 podoficira i 150 desetara i vojnika), 16 aviona „spitfajer“ (Spitfire V) i 54 mehanička vozila. Od brojnog stanja 236 ljudi, kohko je eskadrila imala odmah po završetku rata, bilo je 16 pilota i svi su bili oficiri.¹⁸⁰

Odmah posle formiranja 1. eskadrila je dobila školske avione „harvard“ (Harvard) i borbene „hariken“ (Hurricane). Krajem juna primila je borbene avione „spitfajer“ (Spitfire V). Kako su avioni primani na njih su stavljane oznake NOVJ. Pored RAF-ovog kruga na trupu aviona nacrtana je crvena petokraka zvezda, a na vertikalnom stabihzatoru jugoslovenska zastava sa crvenom petokrakom u sredini belog polja. Na vozilima eskadrile utisnuti su takođe amblemi NOVJ. Ljudstvo eskadrile je nosilo uniforme kao pripadnici britanskog vazduhoplovstva sa crvenom petokrakom na šajkačama. Ako su nosili kape engleskog kroja, oni su na njima, umesto amblema, imali

¹⁸⁰ Arhiv, VII, kut. 1466A, reg. br. 1/85, k. 1466B, reg. br. 28/2 i k. 1450, f. 2. dok. 29.

crvene petokrake zvezde. Sve se ovo odvijalo u duhu sporazuma od 12. marta 1944.¹⁸¹

U vreme prikupljanja, formiranja i za vreme školovanja komandir 1. eskadrile bio je engleski vazduhoplovni potpukovnik Proktor, a njegov zamenik naš major Mileta Protić. Eskadrili su dodeljena tri britanska oficira instruktora letenja, jedan oficir kao instruktor za administrativno štabne poslove, jedan oficir inženjer eskadrile, instruktor za tehničke poslove i 20 podoficira i vojnika specijalista za avion, motor, specijalnu opremu, naoružanje i za druge potrebe i službe. Svi engleski oficiri, podoficiri i vojnici stigli su u eskadrilu zaključno sa 18. majem 1944.¹⁸²

Za vreme školovanja celokupnom obukom 1. eskadrile su rukovali engleski vazduhoplovni oficiri. To je bilo logično i nužno, jer su naši ljudi predstavljali učenike — slušaoc, koji su se spremali da, tek po završetku preobuke, preuzmu odgovorne dužnosti po raznim poslovima u eskadrili. Prema tome u Africi za vreme školovanja 1. eskadrila je predstavljala školsku jedinicu sa raznim tipovima aviona za obuku i usavršavanje pilota i drugog stručnog osoblja.

Prva eskadrila je počela sa obukom 28. aprila 1944. na aerodromu Benina. Šestog maja eskadrila se prebazirala na aerodrom Lete (5 km istočno od Bengazija). Na ovom aerodromu je odmah 7. maja produžila sa obukom. Četiri kilometra od aerodroma Lete bio je organizovan poligon za gađanje ciljeva na zemlji. Tu na aerodromu Lete eskadrila je ostala za sve vreme školovanja. U pogledu snabdevanja intendantskim potrebama, rezervnim delovima i u pogledu većih opravki aviona eskadrila se oslanjala na aerodrom Benina, jer su se na njemu nalazila skladišta i radionice za opravku aviona i motora.¹⁸³

Odmah u početku na obuci je bio 21 pilot (17 oficira, 4 podoficira). Piloti su prvo leteli na avionu „harvard” zajedno sa instruktorom letenja. To je bio avion početni — školski. Letenje na „harvardu” nije predstavljalo pro-

¹⁸¹ Arhiv VII, kut. 1466B, reg. br. 20/2 i Arhiv IRP Jugoslavije, reg. br. 6967/XVII—1—4/1944.

¹⁸⁸ Arhiv VII, kut. 1466B, reg. br. 20/2.

¹⁸⁵ Arhiv VII, kut. 1466B, reg. br. 20/2 i kut. 1466A, reg. br. 1/81 — fascikla 10.

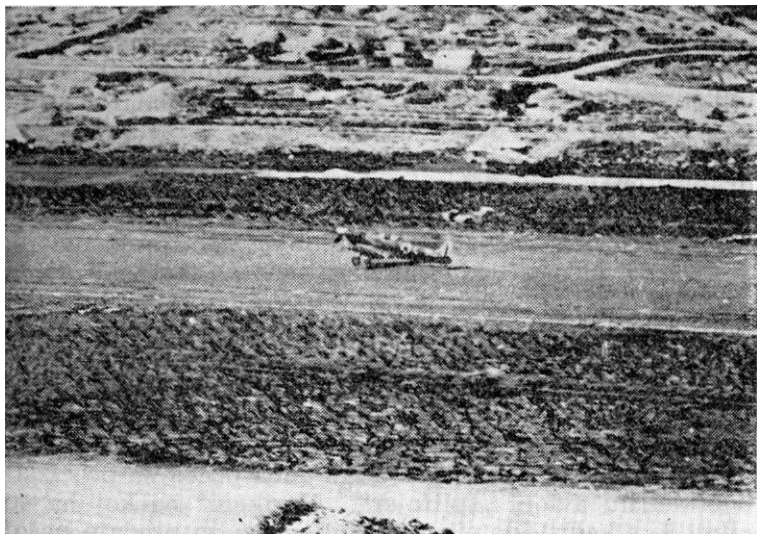
blem, jer se radilo o preobući starih i iskusnih letaća, koji su u praksu letenja ulazili veoma brzo. Već posle jednog od tri leta na duploj komandi sa instruktorom, svi su leteli samostalno. U početku maja dnevni nalet eskadrile je bio 6 časova, pa se stalno povećavao i do kraja meseca dostigao 30 časova. Šesnaestog maja 1944. svi piloti eskadrile su leteli samostalno na avionu „harvard“, a 17. maja su leteli u formaciji odeljenja.¹⁸⁴

Ovako brzo savlađivanje tehnike pilotiranja avionu „harvard“ omogućilo je brzi prelaz na borbeni avion „hariken“ (Hurricane). Ovaj tip aviona, iako borbeni, za 1. eskadrilu je bio prelazni. Devetnaestog maja 1944. svi piloti 1. eskadrile su samostalno poleteli na „harikenu“, a 30. maja svi su gađali ciljeve na zemlji. Posle se prešlo na grupno letenje para, četvorke i šestorke. Tehnika pilotiranja po svim elementima završena je na avionu „hariken“ 25. juna 1944. Toga dana počeh su pristizati u eskadrilu avioni „spitfajer“. „Harikeni“ na kojima su piloti 1. eskadrile leteli pripremljeni su za predaju našoj 2. eskadrili, koja je bila u fazi formiranja. Dvadeset petog juna 1944. 1. eskadrila je primila pet aviona tipa »spitfajer“, a do kraja meseca svih 16 aviona koliko joj je po formaciji pripadalo. Eskadrila je bila naoružana ovim tipom aviona do kraja rata.¹⁸⁸

„Spitfajer“ je bio lovac i lovac-bombarder, jednosed niskokrilac, metalne konstrukcije. Dužina aviona bila je 9,15 m, visina 3,48, a raspon 11,22 m. Površina celog aviona iznosila je 22,5 m². Težina praznog aviona iznosila je 2300 kg. Mogao je da nosi 765 kg. tereta. Gorivo je bilo smešteno u 2 rezervoara. U svakom je moglo da stane po 85 britanskih galona ili po 425 kg goriva. Mogao je da nosi dopunski rezervoar za gorivo. Avion je imao motor „merlin“ sa dvanaest cilindara, jačine 1150 KS. Od naoružanja je imao 2 topa „hispano“ 20 mm, 4 mitraljeza „kolt-broving“ 7,7 mm. Mogao je da nosi dve bombe od 115 kg ili dve bombe od 50 kg. Bio je opremljen jednim kino-foto-mitraljezom tipa G-15. Maksimalna brzina aviona je bila 590 km/č. Dostizao je plafon 11.130 metara. Imao je taktički radijus od 340 do 510 km.

¹⁸⁴ Arhiv VII, kut. 1466B, reg. br. 20/2.

¹⁸⁶ Arhiv VII, kut. 1466B, reg. br. 20/2.



„Spitfajer V” pri poletanju sa aerodroma Vis — novembra 1944.

Obuka na „spitfajeru” počela je 25. juna a završila se krajem jula 1944. Posle uspešno završenih elemenata tehnike pilotiranja, prešlo se na elemente borbene obuke. Piloti su uvežbavani iz elemenata borbene obuke po programu za lovce i za lovce-bombardere. Uspešno su završili akrobacije, grupno letenje u paru, četvorki, šestorki i dvanaestorki. Svi piloti su završili gađanje ciljeva u vazduhu, vazdušne borbe, mitraljiranje i bombardovanje ciljeva na zemlji. Piloti su, pojedinačno i u grupi, izvršili potreban broj maršrutnih letova i sletanja na druge aerodrome. Maršrutni letovi su izvršavani do 270 milja daljine. Piloti 1. eskadrile su u severnoj Africi naletali od 40 do 60 časova na „harikenu” i 35 do 40 časova na „spitfajeru”.^{1,6}

Tehnički sastav i vezisti su se obučavali na materijalu i na teoretskim časovima u učionici. Na materijalu se radilo u primeni aviona za letenje, u radu na avionima

^{1,6} Arhiv VII, kut. 1466A, reg. br. 1/81, f. 10 i kut. 1466B, reg. br. 20/2.

posle letenja i u radionicama za povremene preglede i popravke aviona, motora i specijalne opreme. Pored praktičnog rada u letenju i radu na materijalu, bila je organizovana i teoretska nastava iz opisa aviona, motora, specijalne opreme, vazduhoplovne taktike, navigacije, tehničke službe i engleskog jezika. Početkom juna teoretski časovi su bili obavezni.

U junu 1944. godine obavezno su se proučavali sledeći predmeti: opis naoružanja na avionima „hariken“ i „spitfajer“, opis motora, instrumentalno letenje, tučenje ciljeva na zemlji, gađanje ciljeva u vazduhu, noćno letenje, navigacija, organizacija i formacija RAF, istorija RAF, bombarderska komanda RAF, engleska armija u Francuskoj 1940. godine, instrumentalno letenje sa procedurama sletanja bez spoljnje vidljivosti, poznavanje svojih i stranih aviona.¹⁸⁷

Izučavanje engleskog jezika je bilo obavezno za sve pripadnike eskadrile. Slušaoci engleskog jezika su bili podeljeni u tri grupe: početnici, oni sa srednjim znanjem i grupa naprednih. Početnici su imali 9 časova nedeljno, a ostali 3 časa. Instruktori su bili engleski oficiri i naši koji su došli u eskadrilu sa Srednjeg istoka iz kraljevskog jugoslovenskog vazduhoplovstva.

Administrativne i štabne poslove radio je komandir i adutant eskadrile, inženjer eskadrile i komandiri odeljenja. Oni su na ovim poslovima radili svakog dana, pošto su bili obavezni da planiraju rad za praktičnu i teoretsku nastavu, da snabdevaju eskadrilu svim potrebama i da vode personalne poslove.

Za svega tri meseca eskadrila je uspešno završila program teoretske i praktične nastave i bila sposobna da izvršava borbene zadatke na frontu. Ovakav uspeh, za relativno kratko vreme, postignut je zahvaljujući velikom zalaganju celokupnog sastava eskadrile. Samo u junu mesecu piloti su imali 1070 časova naleta, od čega na avionu „hariken“ 956 časova, a na avionu „spitfajer“ 114 časova. Od 48 eskadrila, koliko ih se tada nalazilo na obuci u severnoj Africi, 1. eskadrila je bila druga po broju izvršenih časova letenja imala je samo tri časa manje od jedne britanske bombarderske eskadrile. Na kraju juna 1944, engleski vazduhoplovni potpukovnik Proktor, koji

¹⁸⁷ Arhiv VII, kut. 1466B, reg. br. 20/2.

je rukovodio celokupnom obukom, u izveštaju pretpostavljenoj komandi konstatuje da su pripadnici 1. jugoslovenske eskadrile entuzijasti, da mnogo rade i zalažu se, da su za pet sedmica savladali celokupan program obuke na „harikenu“, da će od 25. juna do polovine jula savladati program na „spitfajeru“ i da će biti sposobni, bez obzira na smetnje zbog neznanja engleskog jezika, obimnog programa i velikih vrućina, da u rekordno kratkom vremenu uzmu učešća u borbenim dejstvima nad Jugoslavijom.¹⁸⁸

Eskadrila je za vreme školovanja na aerodromima Benina i Lete izgubila 3 pilota. Trećeg maja 1944. poginuli su kapetan Aleksandar Marković i zastavnik Salih Islamović. Oni su se sudarili u vazduhu za vreme vežbi na poligonu bhzu aerodroma Benina. Prvog jula, vršeći zadatke po programu borbene obuke, poginuo je vojnik — pilot Zvonimir Halambek. Veliki gubitak predstavljala je pogibija kapetana pilota Aleksandra Markovića. On je aprila 1941. preleteo hidroplanom iz Boke Kotorske u Grčku, a odatle na Srednji istok. Onoga momenta kada je saznao za pravo stanje u Jugoslaviji, opredelio se za NOP. Marković je jedan od inicijatora osnivanja Narodnooslobodilačkog odbora na Srednjem istoku. Mnogo je doprineo da veći broj vojnika i podoficira i dobar deo oficira kraljevske jugoslovenske vojske odrekne poslušnost kralju i vladi i opredele se za NOPJ.¹⁸⁹

Po završenoj obuci eskadrila je dobila 14. jula 1944. naređenje za prebaziranje u Italiju na aerodrom Kane (Canne) blizu Termolija. Manji deo je putovao vazдушnim putem, a većina morem.

Šesnaestog jula 1944. ešelon od 147 oficira, podoficira i vojnika krenuo je sa aerodroma Lete za Aleksandriju. Na 38 kamiona i 5 prikolica ovaj ešelon je poneo sa sobom sav materijal. Ešelon je, pošto je ukrcan u Port Saidu, stigao 1. avgusta brodom u italijansku luku Taranto. Posle zadržavanja u tranzitnom logoru, ešelon je upućen preko Santa Spirita u pravcu Termolija i 9. avgusta stigao na aerodrom Kane. Ovde je ljudstvo ešelona pristu-

¹⁸⁸ Arhiv VII, kut. 1466B, reg. br. 20/2.

¹⁸⁸ Arhiv VII, kut. X466A, reg. br. 1/86 f. 10 i Arhiv CK SKJ, reg. br. 19413/IV-5-1/43.

lipo hitnom uređenju aerodroma za prihvat i smeštaj letačkog dela i tehničkog sastava.

Na aerodromu Lete ostah su samo piloti i 57 ljudi tehničkog sastava. Iako su piloti i ostatak tehničkog sastava vršili pripreme za prebaziranje, koristili su svaki momenat za letenje radi usavršavanja elemenata borbene obuke i tehnike pilotiranja. Piloti su za to vreme izvršili po nekoliko zadataka gađanja ciljeva na zemlji, vazdušnih borbi i gađanje ciljeva u vazduhu. Dvanaestog i trinaestog avgusta, sa 3 transportna aviona DC-3 (Dakota), tehnički sastav je prebačen na aerodrom Kane. Piloti su, pod vodstvom engleskog potpukovnika Proktore 12. avgusta poleteli marš-rutom: Benina—Marbl Arč—Kastel Benito—Malta Katanija—Bari—Termoli. Poletelo je 16 aviona „spitfajer”. Petnaestog avgusta 1944. na aerodrom Kane sletelo je 13 aviona. Tri su, usled kvara motora, ostala na usputnim aerodromima, a piloti su prebačeni na aerodrom Kane transportnim avionima. Brojno stanje u avionima bilo je docnije popunjeno.¹⁹⁰

O završetku školovanja i prebaziranja u Italiju 1. eskadrile član vojne misije u Kairu pukovnik Božo Lazarević u izveštaju Vrhovnom štabu 13. avgusta 1944. između ostalog je pisao:

„Prva naša eskadrila u Benini završila je školovanje. Ovih dana otputovala je za Italiju i ući će u sastav Balkanskog vazduhoplovstva (Balkan Air Force). Kompletirana je sa svim materijalom, kako vazdušnim tako i zemaljskim. I letaći i zemaljsko osoblje za sve vrijeme školovanja pokazali su puno volje i puno truda i rezultat je odličan. Obećavaju mnogo i ubijeden sam da će letaći i u borbi pokazati dobre rezultate.

Mišljenja sam da letaće treba čuvati što se više može, jer je to dio starešinskog kadra našeg budućeg vazduhoplovstva.

Treba nastojati da se tip Spitfire-a broj V, sa kojim je eskadrila naoružana, zamijeni sa Spitfire IX. Spitfire IX je daleko boljih osobina nego Spitfire V_____”^{1.1}

2. DRUGA ESKADRILA

Druga eskadrila je formirana 1. jula 1944. na aerodromu Benina blizu Bengazija u Libiji. Tom prilikom do-

^{1.0} Arhiv VII, kut. 1966B, reg. br. 20/2.

^{1.1} Arhiv VII, kut 1449, reg. br. 11/4.

bila je naziv „No 351 Yugoslav Fquadron RAF”.¹⁹² U sastav 2. eskadrile ušlo je ljudstvo iz 1. vazduhoplovne baze i ljudstvo sa Srednjeg istoka iz kraljevskog jugoslovenskog vazduhoplovstva, koje se u prvoj polovini 1944. godine opredelilo za NOPJ. Druga eskadrila je formirana i materijalno opremljena po istim načehma i propisima kako je to bilo za britansku lovačko-bombardersku eskadrilu. Brojno stanje eskadrile se kretalo od 200 do 250 ljudi, od kojih 20 do 23 pilota. Pri prebaziranju iz Afrike u Italiju eskadrila je imala 221 čoveka (30 oficira, 42 podoficira i 149 vojnika).¹⁹³

U 2. eskadrili raspodela ljudi po dužnostima i specijalnostima bila je: 18 oficira pilota, 5 podoficira pilota, 3 oficira za administrativne i štabne poslove, 13 oružara, 10 pomoćnika oružara, 6 oružara mehaničara, 57 motorista, 5 specijalista za avionske instrumente, 9 auto-mehaničara, 15 šoferi, 1 obradivač metala, 2 stolara, 1 tapetar, 6 radio-mehaničara, 12 radio-telegrafista, 14 električara, 2 telefonista, 2 specijalista za sklapanje padobrana, 1 fotograf, 3 bolničara, 10, kuvara, 3 administrativna činovnika i 23 borca običnih uslova.¹⁹⁴

Slična raspodela po specijalnostima bila je i u 1. eskadrili.

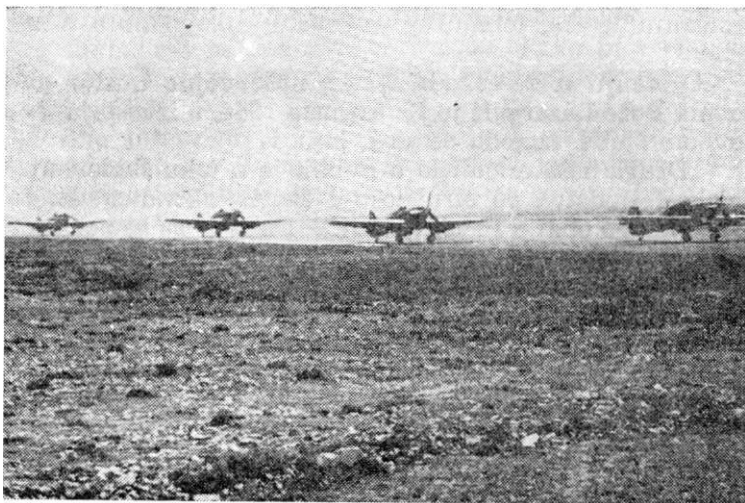
Nakon formiranja eskadrila je dobila školske avione „harvard” i borbene „hariken”. Avionima „hariken” eskadrila je bila naoružana do kraja rata.

Avion „hariken MK-4” je bio lovac-bombarder, niskokrilac, jednosed, mešovite konstrukcije, sa klasičnim uvlačenjem stajnog traga. Težina praznog aviona iznosila je 4250 kg. Mogao je da nosi 1425 kg tereta. Imao je motor „merlin”, jačine 1185 KS. Bio je naoružan sa 4 topa 20 mm i 4—8 raketa sa granatama teškim 30 i 12,5 kg. Avion je bio opremljen sa kino-foto-mitraljezom tipa G-45. Maksimalna brzina aviona bila je 480 km/č, plafon leta 11.000 m. Taktički radijus je dostizao 390 km.

^{1,2} Arhiv VII, kut. 15, reg. br. 5/4; k. 1450, reg. br. 9/1—4.

Arhiv VII, kut. 1449, reg. br. 4/8; k. 1450, f. 4, dok. 13.

^{1,4} Arhiv VII, kut. 1466A, reg. br. 2/8.



Odeljenje „hariken — IV” pri poletanju na borbeni zadatak sa aerodroma Skabrnja

Druga eskadrila je počela sa obukom u letenju na aerodromu Benina blizu Bengazija u Libiji. Piloti su prvo leteli na školskom avionu „harvard” zajedno sa instruktorima letenja. Ovaj avion je omogućavao instruktorima letenja i starešinama eskadrile da provere pilote u svakom pogledu. Posle 3—6 letova na duploj komandi sa instruktorom svi su piloti eskadrile bili sposobni za prelaz na avion „hariken”. Do 2. septembra 1944. piloti eskadrile su leteli na aerodromu Benina. Za ovo vreme su potpuno završili elemente tehnike pilotiranja, grupna letenja zaključno sa formacijom dvanaestorke i vazdušne borbe. Na obližnjem poligonu su izvršili po nekoliko gađanja ciljeva na zemlji. Od 2. do 10. septembra eskadrila je vršila pripreme za prebaziranje iz Benine na aerodrom Šalufa blizu Sueca. Na ovom aerodromu 2. eskadrila je prebazirana 11. septembra 1944, a već 13. septembra je otpočela specijalni kurs raketiranja i gađanja ciljeva na zemlji. Kurs je završila 23. septembra. Posle ovoga bila je osposobljena da se uključi za izvršavanje borbenih dejstava. Ovaj uspeh za nepuna tri meseca postignut je zahvaljujući elanu i

zalaganju letaća, tehničkog sastava i rukovodilaca eskadrile.¹⁹⁶

O stanju u 2. eskadrili član naše vojne misije pukovnik Božo Lazarević je 13. avgusta 1944, u izveštaju Vrhovnom štabu, između ostalog, pisao: . . .

„Druga naša eskadrila u Benini je u toku školovanja. Kvalitet ljudstva po stručnosti i fizičkoj kondiciji skoro je bolji nego onaj u Prvoj eskadrili. Do sada su se pokazali odlični u radu.

Lovac-bombarder Hurricane, sa kojim će ova eskadrila da bude naoružana, zastario je i ne odgovara savremenoj borbi. Dobro bi bilo kad bi i ova eskadrila bila naoružana sa Spitfire-ima. Oni reklamiraju ovaj avion kao raketni, međutim i te rakete i brzina i pokretljivost ne odgovaraju savremenoj borbi, i oni avion Hurricane izbacuju iz naoružanja . . .”¹⁹⁶

Po završenoj obuci 2. eskadrila je dobila naređenje za prebaziranje u Italiju na aerodrom Kane, gde se već nalazila 1. eskadrila. Dvadeset osmog septembra je počela prebaziranje iz Salufe i u dva ešelona stigla na aerodrom Kane 2. oktobra 1944.¹⁹⁷

U Italiji 2. eskadrila je ušla u sastav 201. vinga Balkanskog vazduhoplovstva (Balkan Air Force) i njemu je bila potčinjena operativno i disciplinski. Inače, kako je u prethodnim glavama i objašnjeno, Balkanske vazduhoplovne snage su bile namenjene da pomažu operacije britanskih kopnenih snaga na Balkanu i jedinice NOV i POJ.¹⁹⁸

Vrhovni komandant je nekoliko puta intervenisao kod britanske vlade da se izvrši preoružanje obe eskadrile. Tako je u pismu upućenom britanskoj vojnoj misiji kod NOV i PO Jugoslavije, 26. avgusta 1944, tražio da se preoruža 2. eskadrila. U pismu je, između ostalog, stajalo:...

»1- — Pošto je avion tipa Hurricane, sa kojim je naoružana 351. eskadrila,¹⁹⁹ već zastareo i izišao iz serijske

^{1,5} Arhiv VII, kut. 1449, reg. br. 4/8

¹⁹⁸ Arhiv VII, kut. 1449, reg. br. 11/4.

^{1,7} Arhiv VII, kut. 1450, reg. br. 2/5; kut. 1449, reg. br. 4/8.

¹⁸⁸ Arhiv VII, kut. 15, reg. br. 5/4.

^{1,8} Reč je o 2. eskadrili.

izrade, molim da se ova eskadrila naoruža sa savremenijim tipom aviona, na primer Taifun, kako bi eskadrila bila modernije naoružana i spremljena za postojeće operacije ..²⁰⁰

Sve intervencije za preoružanje 2. eskadrile ostale su bez rezultata. Na avionu „harikena“ je završena obuka pilota i tehničkog sastava i ostao je u naoružanju eskadrile sve do završetka rata.

Dok su se eskadrile nalazile na školovanju u Africi, Vrhovni štab je odredio kapetana Milana Simovića da koordinira poslove između komandi eskadrila i engleskih vojnih vlasti. On se je najčešće nalazio na aerodromu Benina, a povremeno u Kairu. Kapetan Simović je bio i predstavnik Vrhovnog štaba kod eskadrila i imao je dužnost, između ostalog, da prati rad ljudstva eskadrila i rešava sporna pitanja i probleme.²⁰¹

Svaki pripadnik eskadrile imao je dve legitimacije. Jedna je bila na srpskohrvatskom i engleskom jeziku, potpisana od strane predstavnika Vrhovnog štaba kod eskadrila, koja je služila kao dokaz pripadnosti NOVJ i druga na engleskom jeziku propisana za pripadnike RAF.

Kulturno-prosvetni i politički rad u eskadrilama smatran je kao interna stvar, te nije ometan od engleskih vojnih vlasti. Političko prosvetni rad se odvijao po sličnim formama i metodama kao u domovini. Otvarane su čitaonice i biblioteke. Redovno su se održavali partijski sastanci. Pošto nije bilo političkih komesara, jer ih po formaciji u to vreme nije bilo, članovi Partije su između sebe birali sekretara. U 1. eskadrili dužnost partijskog sekretara, sve do preseljenja eskadrile na Vis, vršio je Franjo Kluz. Primani su novi članovi i kandidati u Komunističku partiju. Iz zemlje je dolazila štampa i na vreme su primane informacije o situaciji u domovini. Dostupna je bila i saveznička štampa. Kroz sve te materijale

²⁰⁰ Arhiv VII, kut. 1449, reg. br. 3/7.

²⁰¹ Arhiv VII, kut. 1449, reg. br. 3/7.

i podatke ljudstvo eskadrila je bilo obavještavano o zbivanjima u svetu. Sav kulturno-prosvetni i politički rad odvijao se van radnog vremena. Tako on nije ometao stručno usavršavanje letaća, tehničkog i ostalog sastava. Naprotiv sav taj trud bio je usmeren na to da svi pripadnici eskadrila što pre ovladaju komplikovanim stručnim poslovima i što brže uzmu učešća u oslobođenju zemlje. Komunisti su služili za primer. Vaspitavali su druge umešno organizovali život i rad po svim sektorima.

Engleski oficiri, koji su bili zaduženi za obuku, nisu ometali političko-prosvetni rad. Naprotiv, i sami su nastojali da se omogući nabavka i prijem dnevne štampe, časopisa, stručne i druge literature. U izveštajima o obuci u eskadrilama, a docnije i o borbenim dejstvima engleske vazduhoplovne starešine su se doticale i zabavnog života Jugoslovena. Tako potpukovnik Proktor u izveštaju za jun 1944. godine piše između ostalog:... „Jugosloveni se zabavljaju sviranjem i pevanjem nacionalnih pesama. Imaju na raspoloženju dva klavira i još neke muzičke instrumente. Dvadeset šestog maja su imali zajednički susret svi pripadnici Prve eskadrile u klubu aerodroma. Ubuduće će imati svakog petka uveče ...” A u jednom drugom izveštaju za jun 1944. Englezi izveštavaju: „... Jugosloveni se zabavljaju kako sami pripreme i organizuju...”²⁰²

Po eskadrilama su bili osnovani „domovinski fondovi”. Tako su pripadnici eskadrila nazivali zajednički fond u koji su ulagali novac. Naime, pripadnici eskadrila su primali plate. One su iznosile za više oficire 20 funti, niže 15, podoficire 7, a za vojnike oko 3 funte sterlinga mesečno. Od tog novca su plaćali stan, hranu i štampu, a ostalo su davali u fondove za pomoć stanovništvu i armiji u zemlji i stanovništvu u izbegličkim logorima u Africi i Italiji. Pored novca prikupljali su hranu, lekove, obuću i odeću. Postoji sačuvano osam pisama rukovodstva zbeга u El Satu (Egipat), gde se zahvaljuje 1. i 2. eskadrili (dok su još bile na obuci u Libiji) za poslatu hranu i novac.²⁰³

U izveštaju štabu vazduhoplovstva od 24. decembra 1944, kada su eskadrile već uveliko izvršavale borbene

Arhiv VII, kut. 1466B, reg. br. 20/2

Arhiv VII, kut. 1449, reg. br. 3/7.

zadatke sa aerodroma Kane u Italiji, komandir 1. eskadrile je, između ostalog, pisao: . . .

„6. — Kolektiv:

Kolektiv je osnovan 20. avgusta t. g. na principu dobrovoljnog odricanja plata.

Prilikom osnivanja istog, u kolektiv je ušlo oko 50% ljudstva. Pravilnim radom i propagandom ovaj broj se stalno povećava i danas iznosi 202 člana, što znači blizu 90%.

Kolektiv se stara i podmiruje sve lične potrebe kolektivista. U kasu kolektiva do sada je ušlo 2,200.000 lira.

Posiate su sledeće veće sume:

— Vrhovnom štabu NOVJ 300.000 lira i 338 egipatskih funti.

— Stabu baze — Bari 100.000 lira.

— Za našu štampu 50.000 lira.

U dužnost kolektiva spada i prikupljanje cigareta, čokolade, šibica, sapuna itd. Spomenućemo sledeće veće pošiljke:

— 11.000 bolnicama u Italiji

— 13.000 cigareta za ranjenike u Beogradu

— 10.000 cigareta Omladinskom kongresu Srbije

— 20.000 cigareta Omladinskom kongresu Slovenije.²⁰¹

Komandir 1. eskadrile 25. februara 1945. izveštava štab vazduhoplovstva da su svi u „kolektivu“ i da su prikupili 6 tona hrane i 200.000 lira.²⁰⁵

Tako se svaki pojedinac, pripadnik eskadrila, dobrovoljno i svesno odricao novca i izlišnih, za ono vreme, potreba i davao sve za pomoć domovini.

Nepoznavanje engleskog jezika na kome se odvijala celokupna nastava, neobične i velike dnevne temperature, peščane oluje, veliki broj letaća i drugih specijalista sa dugim prekidom u stručnom radu, otežavah su savlađivanje nastavne materije, administracije i razumevanje instruktora. Velika želja da se školovanje što pre završi i uzme učešće u borbama za oslobođenje zemlje, ometao je obiman program koji je iziskivao dugo vreme i sistematski rad za njegovo savlađivanje. Samo zahvaljujući upornom radu, velikom elanu i zalaganju svakog pojedinca program je savladan, tako da su eskadrile u rekordnom vremenu osposobljene za borbena dejstva. Piloti su za nepuna tri meseca prosečno naletali po 100 časova, a ispravnost aviona kretala se 85%, a dostizala je i 90%. Samo ta dva podatka rečito govore koliko se napora mo-

*" Arhiv VII, kut. 1466B, reg. br. 13/2.

Arhiv VII, kut. 1466B, reg. br. 17/2

ralo uložiti da se postigne toliki veliki procenat ispravnosti aviona i da se ostvari takav nalet za relativno kratko vreme, i da se, pri tom, savladaju teški elementi tehnike pilotiranja i borbene obuke. Rad, zalaganje i rezultati koje su postizali pripadnici eskadrila, nailazio je na povoljan prijem kod instruktora i njihovih starešina. Kada su videli kako naši ljudi rade, ukinuli su da im se dostavljaju sedmodnevni izveštaji i zamenili ih mesečnim. Oni su rad i rezultate naših ljudi u eskadrilama isticali kao primer njihovim jedinicama.²⁰⁶

.

Pri završetku školovanja naimenovan je komandni sastav eskadrila. Za komandira 1. eskadrile bio je određen major Mileta Protić, a za komandire odeljenja major Ratko Jovanović i major Arkadije Popov. Za komandira Druge eskadrile bio je određen kapetan Aleksandar Cenić, za komandire odeljenja kapetan Miloš Marinović i poručnik Branivoj Majsen.²⁰⁷

Posle prebaziranja na aerodrom Kane obe eskadrile su ušle u sastav britanskog 281. vinga koji je bio u sastavu balkanskih vazduhoplovnih snaga BAF (Balkan Air Force). Eskadrile su vingu bile potčinjene u operativnom i disciplinskom pogledu. Pri štabu BAF bio je postavljen naš vazduhoplovni oficir za vezu sa zadatkom da koordinira rad NOVJ sa vazduhoplovnim snagama, uključujući tu i naše dve eskadrile.

Lokacija aerodroma Kane, na teritoriji Italije, omogućavala je eskadrilama izvršavanje borbenih zadataka nad teritorijom Jugoslavije. Prema tome, bile su zadovoljne klauzule iz sporazuma Tito—Maklin od 12. marta 1944. godine —da se eskadrilama omogući takvo baziranje, koje garantuje njihovu borbenu upotrebu isključivo nad Jugoslavijom.²⁰⁸

Cim su se ostvarili uslovi za normalan život i rad, eskadrile su bile prebazirane na aerodrome u Jugoslaviji

Arhiv VII. kut. 1449, reg. br. 3/7 i kut. 1466, reg. br. 20/2.

"" Arhiv VII, kut. 1450, reg. br. 9/4 i kut. 1466A, reg. br. 2/2.

"" Arhiv VII, kut. 1466A, reg. br. 1/10.

i sa njih izvršavale borbene zadatke sve do konačnog oslobođenja zemlje. One su se prebazirale na aerodrome Vis, Zemunik i Prkos (Skabrnja).

3. BORBENA DEJSTVA 1. I 2. ESKADRILE

Sredinom 1944. godine, kada je naša 1. eskadrila otpočela sa borbenim dejstvima, vojno-politička situacija u Evropi je bila vrlo povoljna. Sovjetska armija je produžila gonjenje neprijatelja sa linije: Narva — Cudsko jezero — Veliki Luki — Vitebsk — Kišinjev — Odesa. U Italiji 8. britanska i 5. američka armija, pošto su zauzele Rim, nastavile su gonjenje neprijatelja na sever. Američke, engleske i francuske armije, posle otvaranja drugog fronta, uspešno su napredovale kroz Normandiju — dalje na istok. Nemačka i njeni sateliti su bili dovedeni u vrlo težak položaj.²⁰⁹

Ovakva opšta situacija imala je značajnog odraza na balkansku vojno-političku situaciju. Nemci su ovde držali velike snage koje su imale da posluže za sprečavanje iskrcavanja saveznika na područje Balkana, kao i sprečavanje ispadanja Rumunije i Bugarske iz osovinskog bloka.

Tada, kada su naše eskadrile počele sa borbenim dejstvima, na teritoriji Jugoslavije su operisale 23 nemačke, bugarske i mađarske divizije. Neprijateljske jedinice su vodile borbu protiv snaga Narodnooslobodilačke vojske širom zemlje, obezbeđivale su komunikacije za vezu sa sopstvenim snagama, naročito u Grčkoj i Albaniji i štitile jadransku obalu od eventualnog savezničkog iskrcavanja. Nemačke vazduhoplovne jedinice su bazirale na aerodromima u celoj Jugoslaviji. Međutim, bile su slabe pa su izbegavale svaki susret sa našim i savezničkim avionima u vazduhu. Neprijateljsko vazduhoplovstvo je pojedinačnim avionima ili formacijama odeljenja izvodilo akcije protiv naših kopnenih snaga i to kada na tom prostoru nije bilo naših i savezničkih aviona.

Naše kopnene snage, svrstane u 12 korpusa, 5 samostalnih divizija, 6 samostalnih brigada i mnogo parti-

²⁰⁰ **Oslobodilački rat naroda Jugoslavije 1941—1945., knj. 2.** str. 249 i 250.

zanskih odreda, sve u jačini 350.000 ljudi, usmeravale su glavne udare duž komunikacija na celoj teritoriji Jugoslavije i uspele, neprekidnim napadima, da svedu neprijateljski saobraćaj na malu meru. Napadima naših snaga naročito su bile izložene komunikacije u dolinama reka: Vardara, Morave, Save, Dunava, Drave, Bosne, Une, Morave, Nerteve i Soče i komunikacije duž jadranske obale.²¹⁰

Prva eskadrila je počela sa izvršavanjem borbenih zadataka 18. avgusta, a 2. 13. oktobra 1944. U toku izvršavanja borbenih zadataka, a i celo vreme od dolaska iz Afrike do završetka rata, obe eskadrile su bazirale na aerodromima Kane u Italiji i na aerodromima Vis, Zemunik i Prkos u Jugoslaviji.

Eskadrile su bile operativno i disciplinski potčinjene 281. britanskom vingu. Sledstveno tome bile su dužne da izvršavaju borbene zadatke po planu i naređenjima komande i štaba vinga. U praksi rad na izdavanju, pripremi i izvršavanju borbenih zadataka se odvijao po uobičajenoj šemi. Komanda vinga je, obično na tabli, objavljivala zadatke, a često ih, preko oficira za vezu, i usmeno izdavala eskadrilama. Izdavanje zadataka bilo je uprošćeno i nekompletno. Osnovni razlog nekompletnosti bio je u nedostatku podataka i vremena. Obično su davani podaci o lokaciji cilja, broju potrebnih aviona za izvršavanje zadatka i vreme izvršenja. Ako se znalo, davani su podaci i o rasporedu neprijateljske protivavionske artiljerije. Podaci o neprijateljskoj avijaciji najčešće nisu ni davani, ili ih obaveštajni oficir davao pred samo poletanje.

Ako se imalo vremena na raspolaganju posade su pod rukovodstvom komandira, vođe formacije ili obaveštajnog oficira (najčešće pod rukovodstvom obaveštajnog oficira), pristupale pripremi za izvršenje zadataka. Sa letcima su se utanačivali detalji o objektima dejstva, nepri-

^{*10} Završne operacije za oslobodenje Jugoslavije 1944—1945, str. 11, 12 i 13.



Komandir odeljenja 2. eskadrile objašnjava zadatak pilotima pred poletanje

jateljskim protivdejsvima u rejonu cilja i na marš-ruti, detalji o poletanju, letu na marš-ruti do cilja, obradi cilja i povratku na aerodrom. Ako se pak nije imalo vremena, a to nije bilo retko, posade su poletale bez prethodnih priprema. U tim slučajevima uspeh izvršavanja zadataka zavisio je od umešnosti vođa i posada i njihovog dogovora na marš-ruti do cilja i za vreme dejstva nad ciljem.

Kohčina goriva i ubojnih sredstava zavisila je od vrste borbenog zadatka i udaljenosti objekta dejstva od aerodroma. Ako se moralo leteti na duže marš-rute nužno je bilo stavljati dopunske rezervoare za gorivo, što je išlo na štetu kohčine i broja ubojnih sredstava. Posle završenog zadatka pristupalo se analizama i kritikama i izvlačile dobre i rdave strane. Eskadrile su bile dužne da komandi vinga dostavljaju pismene izveštaje posle izvršenih borbenih zadataka.

Kod komandi korpusa kopnene vojske NOVJ i u komandi naše ratne mornarice nalazili su se britanski oficiri za vezu sa radio-stanicama, koji su prenosili zahteve tih jedinica komandi BAF za sadejstvo avijacije. Komande korpusa i ratne mornarice bile su dužne da komandi BAF dostavljaju takve podatke kao što su: linija fronta, mesto svojih i neprijateljskih jedinica, mesto i karakter objekata dejstva za avijaciju, zahteve kakve objekte i kada treba tući. Naših vazduhoplovnih oficira za vezu sa radio-stanicama kod komandi kopnenih jedinica nije bilo. Međutim, u komandi BAF nalazio se naš vazduhoplovni oficir, čiji je rad bio usmeren na rešavanje problema između naših eskadrila i 281. britanskog vinga, odnosno BAF.

Osim u operacijama za oslobođenje Mostara i Bihaća, naše eskadrole nisu imale neposredne veze sa komandnim mestima kopnenih jedinica NOVJ, a takođe ni neposredne veze aviona u vazduhu sa kopnenim i pomorskim jedinicama za čiji su račun radile. Usled toga nisu bile u mogućnosti da lete na zadatke po pozivu neposredno kada se ukaže potreba. Zbog odsustva radio-stanica i oficira za navođenje kod kopnenih jedinica, posade su bile prinuđene da vizuelno pronalaze ciljeve, da ih napadaju bez saradnje i pomoći sa zemlje i da same cene rezultate dejstva.

Zahtevii kopnenih jedinica i imornarice za pomoć avijacije često su zakašnjavali, traženi su uopšteno bez dovoljno podataka o objektima dejstva i bez nastojanja za blagovremeno obaveštavanje o promenama linija frontova, mestima neprijatelja i naših trupa i o promenama mesta i karaktera objekata dejstva. To je skraćivalo neophodno vreme za izdavanje zadataka, pripreme posada i aviona za izvršavanje letova i dovelo do površne a ponekad nikakve procene celokupne situacije.

Eskadrole su letele na borbene zadatke, najčešće u formaciji odeljenja i para. Takođe su letele u formacijama šestorki, osmorki i dvanaestorki. Formacije para, odeljenja i šestorki su letele u borbenom poretku stepena, ili fronta na visini 2,500 m. Kod formacije osmorki i dvanaestorki letelo se u koloni odeljenja ešeloniranih

po visini. Stepen i front su omogućavali brzi manevar lovaca i lovaca-bombardera.

Ciljevi i objekti na zemlji i moru napadani su obično parom i četvorkom iz levog ili desnog stepena. Spitfajeri su bombardovali ciljeve sa visine do 2.000 m, a „harikeni“ sa manjih visina i iz brišućeg leta, kako bi se efikasnije iskoristilo dejstvo raketa. No, često su se i „spitfajeri“ spuštali i u niskom letu napadali ciljeve. Lovci su pratili „harikene“ nešto pozadi i sa nadvišavanjem. Oni su, pored lovačke pratnje, često izvršavali zadatke neutralisanja PAO u rejonu cilja. Ako su transportni avioni leteli danju obično su ih pratili lovci. Pratnja lovaca-bombardera bila je 1:2 u korist lovaca-bombardera, a 1 : 1 u pratnji transportnih aviona.

U komandovanju i rukovođenju eskadrilama naši komandiri nisu mogli ispoljiti nikakvu inicijativu i samostalnost u radu. Englezi su se držali sporazuma od 12. marta 1944, kojim je regulisano da će eskadrile ostati u svemu potčinjene BAF-u i vingu. Tako su naše eskadrile ostale, za celo vreme, bez uvida u opštu i posebnu situaciju kopnenih i pomorskih snaga za čiji su račun radile.

Prva eskadrila je počela da izvršava borbene zadatke 18. avgusta, a 2. 13. oktobra 1944. Obe eskadrile su završile sa borbenim dejstvima 9. maja 1945. Ceo tok borbene delatnosti eskadrila može se podeliti na sledeće periode:

1. Borbena dejstva 1. eskadrile od 18. avgusta do 13. oktobra 1944.

2. Dejstva 1. i 2. eskadrile od 13. oktobra do kraja decembra 1944.

3. Borbena dejstva eskadrila od 1. januara do kraja marta 1945.

4. Borbena dejstva 1. i 2. eskadrile od 1. aprila do 9. maja 1945.

a) Borbena dejstva 1. eskadrile od 18. septembra do 13. oktobra 1944.

Ovaj period, iako kratak, izdvojen je zato što je tada borbene zadatke izvršavala samo 1. eskadrila, pošto se 2. još nalazila na obuci u Africi.

Borbena dejstva 1. eskadrile bila su usmerena na pomoć operacija 2, 4, 5, 8. i 11. korpusa NOVJ u letnjim operacijama ovih jedinica.

Drugi korpus je dejstvovao na teritoriji Crne Gore duž komunikacija koje je neprijatelj koristio. Njegove jedinice su u penodu od 10. septembra do 6. oktobra 1944. oslobodile: Gacko, Kalinovik, Bileću, Trebinje i Nikšić.¹¹

Četvrti i 11. korpus držali su oblasti Korduna, Banije, Like i Gorskog kotara i vršili stalne napade na komunikacije u dolinama reka Une i Save i na železničku prugu i put Karlovac — Zagreb.^{1,12}

Peti korpus je držao teritoriju Bosne zapadno od reke Bosne. U ovom periodu oslobođen je Prijedor i izvođena 2. banjalučka operacija.²¹³

Osmi korpus je držao teritoriju severne Dalmacije i ostrvo Vis. Izvodio je povremene desantne akcije na ostrva i napade duž komunikacija na kopnu i moru. Uspeo je da oslobodi ostrva Brač, Korčulu, Mljet i Šoltu i varoši Benkovac, Drniš i mnoga druga naseljena mesta.²¹⁴

Prva eskadrila je, u periodu od 18. avgusta do 13. oktobra izvršila 109 borbenih zadataka. Od ovoga broja 35 bombardovanja, 21 izviđanje, 47 pratnji drugih vrsta avijacije i 6 pratnji plovnih objekata (konvoja i pojedinačnih brodova). Pri izvršavanju navedenih zadataka izvođeno je 344 avio-poletanja.²¹⁵

Bombardovanje. Trideset i pet zadataka bombardovanja neprijatelja eskadrila je vršila na širokom frontu. Bombardovala je sledeće ciljeve i objekte: selo Marčetić, Bileću, Omiš, brodove u luci Uš (Korčula), Ljubuški, Vrliku, neprijateljske jedinice na putu Rašanci — Zadar, rejon Dubrovnika, Obrovac, Han-Pijesak, železničku stanicu Bradina i Tarčin, neprijateljske kolone na putu Raštelica — Bradina, Konjic, Sumatrin na Braču dva puta, Trpanj (Pelješac)- Sušurje (Hvar), Gornje Zečevice, Nin, Donji Lapac, manastir Humac kod Ljubuškog, Perušić,

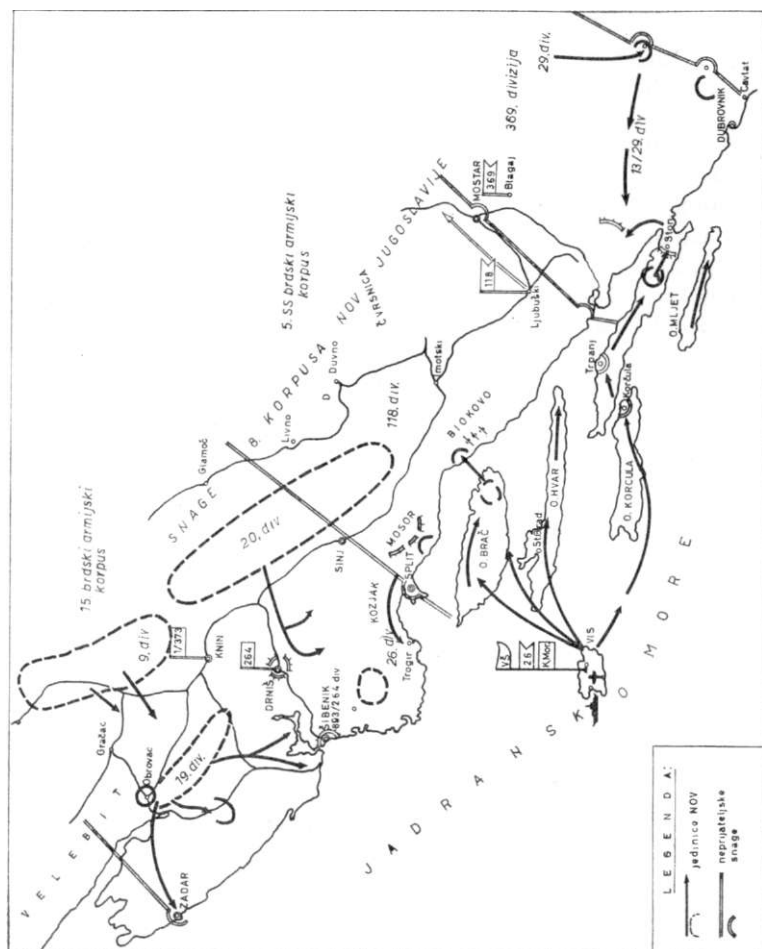
¹¹¹ Završne operacije za oslobođenje Jugoslavije, str. 212—225. Isto.

¹¹² Isto, str. 12, 304—320.

¹¹⁴ Završne operacije za oslobođenje Jugoslavije, str. 12, 250—266.

^{*} Arhiv VII, kut. 1466A, reg. br. 1/88—1/110, f. 10.

Sinj, Ljubuški dva puta, Drniš, Ston dva puta. U ovim mestima bombardovane su neprijateljske kolone na drumovima i prugama, kasarne, logori, železničke stanice, štabovi, zgrade, gde je neprijatelj bio smešten, brodovi u lukama i u pokretu.



Oslobodenje Dalmacije

Prvi bombarderski zadatak eskadrila je izvršila 23. avgusta 1944. Toga dana bombardovala je neprijatelja u selu Marčetić (20 km severozapadno od Knina). Napad je izvršen sa šest aviona koji su poleteli sa aerodroma Vis. Posada je teško otkrivala i uočavala cilj. Oblačnost je bila pet desetina. Iz tri aviona pogoden je cilj. Rezultati dejstva se nisu mogli osmotriti.

Tridesetog avgusta eskadrila je tukla neprijatelja u kasarnama u Bileći. Bombardovala je iz šest aviona, koji su poleteli na zadatak sa aerodroma Kane. Sve izbačene bombe su pogodile cilj. Tom prilikom došlo je do rušenja kasarni, a koliko je ubijeno neprijateljskih vojnika nije se moglo ustanoviti.

Četrnaestog septembra četiri aviona je tuklo varošicu Omiš, koji su poleteli na zadatak sa aerodroma Kane. Sve izbačene bombe su pogodile cilj, ali se rezultati dejstva nisu mogli osmotriti. U toku napada nemačka PAA pogodila je avion na kojem je leteo Franjo Kluz. Pratioci su videli! kako se pilot trudio da avion izvuče iz obrušavanja, ali je bio toliko oštećen da je svaki pokušaj spasavanja bio bezuspešan. Tom prilikom poginuo je proslavljeni heroj Franjo Kluz, a avion uništen.

Trinaestog septembra tučeni su neprijateljski brodovi u luci Uš na Korčuli. Na zadatak su poletela tri aviona sa aerodroma Vis. U luci Uš odeljenje je bombardovalo jedan brod i pet jedrenjaka. Sve izbačene bombe su pale između plovnih objekata, ali direktnih pogodaka nije bilo. Neprijateljska protivavionska odbrana je dejstvovala. U povratku kod Nerežišća na Braču mitraljiran je i pogoden jedan kamion.

Dvadeset petog septembra četiri aviona su pokušavala bombardovanje varošice Ljubuški. Odeljenje je poletelo na zadatak sa aerodroma Kane. Kada su stigli do kopna meteorološka situacija je bila veoma loša. Oblačnost je bila tolika da su upali u oblake i našli se u teškoj situaciji. Letenje ka cilju bilo je bespredmetno, jer se zemlja nije videla. Zbog toga je vođa odeljenja naredio da se vrate natrag i izbace bombe u more. Međutim, pilot poručnik Ankon Leopold se izgubio u oblacima. Poslednji put je

viden iznad Vrgovca. Pošto se nije snašao u držanju aviona pri složenim meteorološkim uslovima pao je i poginuo, a avion je bio uništen.

Izviđanje. U periodu od 18. avgusta do 13. oktobra 1. eskadrila je izvršila 21 zadatak izviđanja. Svi ovi zadaci su vršeni kombinovano sa bombardovanjem i mitraljiranjem neprijatelja. Tu su se, pored izviđanja određene prostorije, mesta, objekata, komunikacija, posadama davale mogućnosti izbora ciljeva za bombardovanje i mitraljiranje, pošto su u skoro svim zadacima izviđanja avioni bili natovareni bombama. Eskadrila je izviđala i tukla: komunikacije Zeljuša — Jablanica — Konjic — Travnik — Bugojno — Kupres, Vučitrn — Priština — Kačanik, Gračac — Knin — Drniš, Jablanica — Sarajevo — Maglaj, Karlovac — Zdenčina — Klinča Selo, Banjaluka — Gradiška, Benkovac — Obrovac — Otočac, Gacko — Nevesinje, Senj — Generalski Stol, Knin — Bihać, Knin — Obrovac — Vrgorac, Zeljuša — Konjic, Banjaluka — Novska, Imotski — Mostar — Jablanica; pomorske komunikacije i obalu od ušća reke Neretve do Splita, a takođe i dva puta ostrvo Hvar.

Evo nekoliko primera kako je eskadrila izvršavala zadatke izviđanja.

Dvadeset šestog avgusta izviđane su komunikacije Zeljuša — Jablanica — Konjic. Zadatak je izvršen sa šest aviona, koji su poleteli sa aerodroma Kane. Bombardovane su četiri kompozicije u železničkoj stanici Konjic. Sve izbačene bombe su pogodile cilj i čitava stanica je bila obuhvaćena dimom. Po povratku iz dva aviona je mitraljiran i zapaljen teretni voz koji se nalazio kod železničke stanice Lisičići. U izvršavanju ovog zadatka pogođene su četiri neprijateljske železničke kompozicije.

Eskadrila je sa četiri aviona, 29. avgusta, pokušala da izvrši izviđanje komunikacija Vučitrn — Priština — Kačanik. Avioni su poleteli sa aerodroma Brindizi u 13.55 časova, a sleteli su na aerodrom Kane u 16.55 časova. Zadatak su izvršile dve posade, a dve su se, usled kvarova na avionima i motorima, vratile u bazu. Para, koja je us-

pela da se probije do Kosova, primetila je 4 km istočno od Kline prema Prištini teretni voz sa lokomotivom i 20 vagona. Na pnmecenu kompoziciju izvršen je napad, posle čega su nastale eksplozije i požari. Ovaj zadatak 1. eskadrile spada u teže i komplikovanije, jer su se napadali veoma udaljeni ciljevi, a uz to se letelo preko teritorije Albanije gde je bila jaka protivavionska odbrana.

Trideset prvog avgusta eskadrila je sa šest aviona izvršila izviđanje puta Gračac — Knin — Drniš i tučenje ciljeva na njemu. Odeljenje je poletelo na zadatak sa aerodroma Kane. Pošto na komunikacijama Gračac — Knin nije otkriven pokret, eskadrila je pristupila rušenju objekata na njima. Na povratnoj marš-ruti napadnut je voz u železničkoj stanici Suhidolac. Voz je pogođen i oštećen. Pri napadu na voz neprijateljska protivavionska odbrana oborila je avion vođe odeljenja zastavnika Aleksandra Vukovića. Tom prilikom pilot je poginuo, a avion uništen.

Odeljenje u jačini četiri aviona izvršilo je 4. septembra izviđanje druma i pruge Jablanica — Sarajevo — Maglaj. Poletanje je izvršeno sa aerodroma Kane. Posade nisu primetile nikakav pokret od Jablanice do Maglaja. Međutim, 3 km severno od Maglaja osmotrena je i napadnuta kompozicija koja se kretala prema severu. Svi piloti su izvršili tri do pet napada, ali nisu uspeali da voz zaustave. Posle trećeg napada pilot major Ratko Jovanović javio je preko radija da je pogođen u krilo, ali uprkos tome još je izvršio dva napada na voz. Nakon zauzimanja povratnog kursa, drugi pratilac je opazio da iz aviona majora Jovanovića izlazi beli dim i obavestio ga o tome. Ovaj je odgovorio da su temperatura i rad motora normalni. Ubrzo zatim izbio je iz njegovog motora gušći mlaz bele pare, posle čega se Jovanović uputio na prinudno sletanje ka proplanku 5 km jugozapadno od varoši Teslić. Drugi i četvrti pratilac su videli kako je, bez ispuštenog stajnog trapa, dodirnuo zemlju, odskočio, pa potom zakačio krilom jedno stablo, pri čemu je otpao deo krila i repa, a zatim je dosta velikom brzinom upao u gustu šumu. Avion se nije zapalio. Pratioci su kružili nad ovim mestom još pet minuta, ali nisu bili u mogućnosti da utvrde šta se sa pilotom desilo. Pratioci su još primetili dva neprijateljska

tenka i kamion ispod drveća u blizini mesta gde je major Jovanović izvršio prinudno sletanje. Docnije je utvrđeno da je pilot major Ratko Jovanović poginuo prilikom prinudnog sletanja. Avion je bio uništen. Posle rata je podignut spomenik na tom mestu u obliku avionskog krila.

Pratnju drugih vrsta avijacije i plovnih jedinica 1. eskadrila je izvršila 53 puta. To je predstavljalo 50% svih zadataka koje je u ovom periodu imala. Može se reći da je to bilo nesrazmerno ostalim zadacima, nekorisno u to vreme, jer lovci-bombarderi nisu imali osobite potrebe za lovačkom pratnjom, pošto je neprijateljska avijacija bila vrlo slaba i nije se suprotstavljala našoj i savezničkoj na teritoriji Jugoslavije.

Evo nekoliko karakterističnih primera pratnje drugih vrsta avijacije i plovnih jedinica.

Prvi borbeni zadatak eskadrile 18. avgusta 1944. bio je baš pratnja drugih vrsta avijacije. Toga dana *para* „spitfajera“ pratila je jedno odeljenje engleskih lovaca — bombardera, koji su napadali neprijatelja u selu Skrabici. Našim lovcima pilotirali su komandir eskadrile major Mileta Protić i kapetan pilot Franjo Kluz. Poleteli su sa aerodroma Kane. U bombardovanju neprijatelja engleski lovci — bombarderi su promašili cilj.

Dvadesetog avgusta dva naša lovca pratila su englesko odeljenje lovaca — bombardera koje je izviđalo i tuklo komunikaciju Jablanica — Ilidža. Na zadatak su poleteli sa aerodroma Vis. Pri izvršavanju zadatka engleski lovci bombarderi su tukli voz na pruzi blizu Jablanice i voz u železničkoj stanici Dragočaj. Lovci pratnje su takođe uzeli učešća u napadima na voz kod Jablanice. Od napada naših i savezničkih aviona bile su oštećene četiri lokomotive i više vagona.

Engleski avion za spasavanje tipa „Catalina“ dobio je zadatak, 27. avgusta, da traži njihovog izgubljenog pilota na vodi bliže dalmatinskoj obali. Ovaj avion pratila su dva naša lovca. I pored napora pilot nije pronađen.

Para naših lovaca je, 28. avgusta, pratila pomorski konvoj na Jadranu, a 5. septembra avion „hariken“ na kojem je leteo u specijalnu misiju engleski pukovnik Selbi. Pukovnik je sleteo na aerodrom kod Berana (Ivangrad)

i tamo ostao, a naši avioni pratnje su se vratili na aerodrom Kane.

I ostali zadaci pratnje drugih vrsta avijacije su obavljani na sličan način. Lovci pratnje se nisu ograničavali samo na pratnju, nego su, kada je situacija dozvoljavala, napadali neprijatelja topovskom i mitraljeskom vatrom i tukli ciljeve u zahvatu zadataka lovaca-bombardera.

Od 18. avgusta do 13. oktobra 1944. 1. eskadrila je izvršila 53 zadatka sa aerodroma Kane, 1 sa aerodroma Brindizi (Italija), a 55 sa aerodroma Vis. Neprijateljska PAO sa zemlje oborila je 3 naša aviona, kojom prilikom su poginula 3 pilota. Za ovo vreme bila su uništena četiri aviona, a jedan oštećen. Od 109 ukupno izvršenih zadataka tri su bila neuspješna. Zbog slabih meteoroloških uslova, 1. eskadrila nije mogla da izvršava borbene zadatke 22. avgusta, 28. i 29. septembra, 2, 3, 5, 6, 7, 8. i 9. oktobra. Eskadrila je imala, već od 25. avgusta 1944, detašovano odeljenje jačine četiri aviona na aerodromu Vis.

b. Bobrena dejstva 1. i 2. eskadrile od 13. oktobra do kraja decembra 1944.

U ovom periodu eskadrile su izvršavale borbene zadatke u sadejstvu sa onim istim korpusima NOVJ, za čiji račun je pre toga radila 1. eskadrila.

Drugi korpus je do kraja 1944. godine uspeo da oslobodi Crnu Goru i Hercegovinu, osim Nevesinja, Mostara i Širokog Brijega. Jedinice 2. korpusa su sprečile odstupanje nemačkog 21. korpusa iz Albanije pravcem Podgorica — Nikšić — Mostar i primorala ga da se probija, uz velike gubitke, težim pravcem Podgorica — Kolašin — Bijelo Polje. Njegova 29. divizija je učestovala, zajedno sa jedinicama 8. korpusa, u oslobađanju Dubrovnika. Drugi korpus je vodio teške i uporne borbe na komunikacijama Podgorica — Nikšić i Podgorica — Kolašin — Bijelo Polje — Prijepolje, a takode i pri oslobodenju naseljenih mesta na teritoriji Crne Gore i Hercegovine.²¹⁶

Osmi korpus je do kraja 1944. oslobodio celu Dalmaciju. Izrazito teške borbe su vođene za oslobodenje Du-

Završne operacije za oslobodenje Jugoslavije, str. 225—250.

brovnika, Splita, Stona, a naročito Knina. U sadejstvu sa jedinicama ratne mornarice vođene su teške borbe za oslobođenje srednjedalmatinskih ostrva. Od nemačkih snaga na području Dalmacije su se nalazile glavnine dva nemačka brdska armijska korpusa, a uz njih ustaške, domobranske i četničke snage. Ove poslednje su bile brojne u rejonu Knina. Neprijatelj je raspolagao jakom obalskom artiljerijom i pomorskim jedinicama. Operacije kopnenih snaga neprijatelja potpomagale su slabe vazduhoplovne snage sa obližnjih aerodroma.²¹⁷

Na teritoriji Bosne dejstvovali su 3. i 5. korpus. Treći je dejstvovao u istočnoj Bosni između reka Bosne i Drine. Peti korpus je operisao na teritoriji centralne i zapadne Bosne između reka Une i Bosne, na severu do reke Save i na zapadu i jugu do planine Dinare. Korpusi su vodili borbe duž komunikacija i oko neprijateljskih garnizona. Oslobođeni su Travnik i Tuzla. Pokušaji 5. korpusa da oslobodi Banja Luku ostali su bez uspeha. Neprijatelj je na teritoriji Bosne imao tri nemačke divizije, policijske snage, devetnaest brigada i šest samostalnih ustaško-domobranskih pukova i sedam četničkih korpusa. Neprijateljske kopnene snage potpomagale su slabe vazduhoplovne jedinice sa aerodroma Sarajevo i Banja Luka.²¹⁸

Četvrti korpus je dejstvovao na teritoriji Korduna, Banije, Zumberka, Turopolja i na delu Bosne do reke Une. Na operativnom području 4. korpusa, od nemačkih snaga su se nalazili veći delovi tri divizije i dva samostalna puka; od ustaško-domobranskih šest brigada i jedan žandarmerijski puk. Neprijatelj je osiguravao komunikacije i držao jake garnizone u Ogulinu, Karlovcu, Jastrebarskom, Sisku, Sunji, Dubici i Bihaću. Na komunikacijama i oko garnizona su se vodile uporne borbe. Kopnene snage neprijatelja podržavale su slabe vazduhoplovne snage sa aerodroma oko Zagreba i Brežica.²¹⁹

Jedanaesti korpus je dejstvovao na teritoriji Like, Gorskog kotara, Hrvatskog primorja i Istre. Na ovom području su se nalazile tri nemačke divizije, šest ustaško-domobranskih brigada i snage Ličko-kordunaškog četničkog

²¹⁷ Završne operacije za oslobođenje Jugoslavije, str. 266—299.

²¹⁸ Isto, str. 320—342.

²¹⁹ Isto, str. 345—356.

U vremenu od 13. oktobra do kraja 1944. godine 1. i 2. eskadrila su izvršile 188 borbenih zadataka. Od tog broja 45 bombardovanja i raketiranja ciljeva na zemlji i moru, 93 izviđanja kombinovanih sa bombardovanjem, raketiranjem i mitraljiranjem neprijateljskih ciljeva i objekata, 45 pratnji drugih vrsta avijacije i 2 traženja nastradalih posada. U izvršavanju borbenih zadataka eskadrile su imale 651 avio-poletanje.²²¹

Četrdeset pet zadataka bombardovanja i raketiranja su utrošeni na tučenje sledećih ciljeva: put Dubrovnik—Metković, Danilovgrad, Kiseljak (između Sarajeva i Travnika), Ston, put Rudine—Slano, Risan, Mali Lošinj, Nevesinje, selo Hutovo, selo Grabovac (kod Makarske), Opuzen, Imotski, Duvno, selo Ošlje, neprijateljsku kolonu na putu Ošlje—Metković, Klis, Senj, Tivat, selo Risulje, ostrvo Sušak, selo Zagar (kod Bihaća), Lički Osik, Sarajevo, plovne objekte kod Senja.

Neka od navedenih mesta bombardovana su i raketirana više puta. Na primer, Ston je tučen u ovom periodu šest puta, dva puta plovni objekti kod Senja, četiri puta Danilovgrad i tako dalje.

Navode se nekoliko primera bombardovanja i raketiranja.

Prva eskadrila je 16. oktobra tukla neprijatelja u varošici Ston. Zadatak je izvršen za četiri aviona, koji su poleteli sa aerodroma Kane. Niski i gusti oblaci pet do deset desetina otežavali su izvršenje zadatka. Napad je usledio u 15.00 časova. Sve izbačene bombe su pale na grad. Nakon toga se pristupilo izviđanju drumu Dubrovnik—Metković. Niski oblaci su naterali posade da lete niže od 300 metara iznad terena. Iznad Slanog odeljenje je upalo u jaku neprijateljsku protivavionsku odbranu. Sva četiri aviona su manevrisala da izbegnu vatru sa zemlje. Avion na kome je leteo vođa odeljenja major Arkadije Popov bio je pogođen. Tom prilikom pilot je poginuo, a avion uništen.

Odeljenje 2. eskadrile, uz pratnju pare iz 1. eskadrile raketiralo je 20. oktobra neprijatelja na putu Rudine-Sla-

²²¹ Arhiv VII, kut. 1450, reg. br. 9/11—9/92, f. 4; kut. 1466A, reg. br. 1/110—1/131, f. 10.

no. I odeljenje i pratnja su poleteli sa aerodroma Kane. Kada su nadleteli Slano, avioni pratnje su tukli varošicu. U letu dalje primećena je neprijateljska kolona u pokretu prema Metkoviću. Bilo je vidno da se povlači ispred snaga 26. divizije NOVJ. Neprijatelj je odstupao sa obe strane puta. U kolonama je primećeno mnogo kamiona, oklopnih kola i tenkova. Odeljenje 2. eskadrile je izvršilo četiri napada po kolonama. Rakete su pogodile ciljeve. Odmah su primećene eksplozije vozila i oklopnih kola. Prilikom četvrtog napada pogođen je avion vođe odeljenja potporučnika Stanislava Vouka, koji je tom prilikom poginuo.

Dvadeset petog novembra 1. eskadrila je dobila zadatak da bombarduje neprijateljsku artiljeriju na vaterinim položajima kod Danilovgrada, a alternativni zadatak da dejstvuje po mostu na reci Zeti kod Spuža. Na tom terenu su jedinice 2. korpusa ulagale velike napore u sprečavanju odstupanja Nemaca pravcem Podgorica—Nikšić—Mostar. Četiri aviona su poletela na zadatak sa aerodroma Kane. Odmah posle uzletanja jedan avion se, zbog kvara u motoru, vratio na aerodrom. Oblaci gustine devet desetina na visini 2500 metara su sprečili odeljenje da bombarduje ciljeve oko Danilovgrada i Spuža. Zbog ovakve situacije, i usled toga što nije bilo veze između aviona u vazduhu i trupa na zemlji, odeljenje se vratilo i odbacilo bombe u more. Iz bojazni da ne ostanu bez goriva, dva aviona su se spustila na aerodrom kod Barija, a jedan je uspeo da se spusti na aerodrom Kane bez rezerve goriva.

Druga eskadrila je dobila zadatak da 9. novembra tuče zgradu bolnice u Risnu. Iz štaba 2. korpusa su dobijeni podaci da se tamo neprijatelj utvrdio i da tako utvrđen otporni rejon otežava njegovim jedinicama dalje napredovanje. Na zadatak je poletelo odeljenje jačine 4 aviona. U rejonu cilja su bile veoma slabe meteorološke prilike. Zbog toga posadama nije uspjelo da izvrše zadatak. Posle sata kruženja nad Bokom Kotorskom vođa je naredio povratak. U zauzimanju kursa upali su u oblake i rasturili se. Jedan od pratilaca u odeljenju zastavnik Jovan Pešić nije se snašao u letenju bez spoljne vidljivosti — zalutao je, posle udario u brdo i poginuo. Avion je bio uništen. Drugi pratilac, usled kvara motora, prisilno se spustio na livadu, 7 km južno od Trebinja. Pilot je ostao

nepovređen, a avion uništen. Vođa odeljenja sa jednim pratiocem je uspeo da se spusti na aerodrom Vis.

Trećeg decembra 2. eskadrila je dobila zadatak da sa šest aviona raketama tuče instalacije za električni pogon obalske artiljerije na Malom Lošinj. Odeljenje je poletelo sa aerodroma Vis. Bez kruženja i traženja cilja odmah je sa dva aviona izvršen napad iz pravca sever-jug sa visine 700 metara i na instalacije ispaljeno osam raketa. Sa ostala četiri aviona iz odeljenja izvršen je napad iz pravca jug-sever i ispaljeno na cilj šesnaest raketa. Posade su osmotrile nekoliko pogodaka. O rezultatima dejstva su docnije izvestile jedinice 11. korpusa. Preko BAF-a je javljeno da su instalacije bile neispravne od izvršenog napada na njih. Za vreme napada neprijateljska protivavionska odbrana je bila slaba i nedovoljno precizna. Meteorološka situacija u rejonu cilja je bila dobra. Oblačnost devet desetina na visinu 700 metara iznad terena pogodovala je raketiranju.

Izviđanje. U ovoj etapi eskadrile su izvršile 93 zadatka izviđanja sa slobodnim lovom. Posade su prvo izviđale, a potom vršile izbor ciljeva za bombardovanje, raketiranje i mitraljiranje. Izviđane su sledeće komunikacije i naseljena mesta, rejoni, šire prostorije i izviđanje vremena: komunikacije Sarajevo—Višegrad, Zagreb—Slavonski Brod, Knin—Bihać, Gospić—Senj, Sarajevo—Doboj, pomorski saobraćaj na relaciji Vis—Palagruž—Dubrovnik, komunikacije Mostar—Sarajevo, Šibenik—Bihać, Šibenik—Knin—Gospić—Bihać, Sl. Brod—Banova Jaruga, Mostar—Sarajevo Sarajevo—Višegrad, Podgorica—Nikšić, Podgorica—Mojkovac, Mostar—Nevesinje, Sarajevo—Zenica, Sarajevo—Busovača, Drniš—Knin—Bihać, Šibenik—Knin—Bihać, Srb—Bihać—Otočac—Medak, Gospić—Otočac—Slunj, Knin—Bihać—Ostrožac, Sučevići—Bihać—Ostrožac, Donji Lapac—Bihać—Babin Potok—Otočac—Gospić, pomorski i suhoputni saobraćaj u Podgorskom kanalu i duž obale od Karlobaga do Senja, prostorije Sarajevo—Busovača—Kiseljak i Udbina—Slunj, Aržano i ostrva u severnom Jadranu.

Mnoga od navedenih mesta, komunikacija i prostorija izviđana su za ovo vreme po više puta, kao, na primer,

komunikacije Mostar—Sarajevo, Podgorski kanal, Gospić—Senj, Sarajevo—Doboj, Knin—Bihać.

Druga eskadrila je 13. oktobra sa šest aviona izviđala atar sela Aržano. Poletelo se sa aerodroma Kane. Posle izviđanja na neprijateljsku kolonu od šestoro kola ispaljene su 24 rakete. Prema izjavi posada uništena su dvojica kola, a četvero oštećena.

Dvadeset devetog oktobra odeljenje 2. eskadrile je dobilo zadatak da izvidi ostrva u severnom Jadranu do uključno ostrva Rab; a naročito da se obrati pažnja na uvale kod Zavratinice, Ivanca i Lukova u Podgorskom kanalu. Odeljenje je pratila para iz 1. eskadrile. Poletanje je izvršeno sa ostrva Visa. Izviđanje je počelo kod Žirja u pravcu ostrva Murter. Tu su primećeni ribarski čamci, ali nisu napadani. U Zadarskom kanalu viđen je jedan remorker, ali nije napadan, jer se nalazio na području za koje je komanda BAF naredila da se u njemu ne vrše nikakve akcije. U Podgorskom kanalu, kao ni u uvalama naročito naznačenim u zadatku nisu otkriveni plovni objekti. Pošto na povratnoj marš-ruti nije ništa primećeno i otkriveno, avioni su sa raketama sleteli na aerodrom.

Četvrtog novembra je odeljenje 2. eskadrile, u pratnji pare iz 1. dobilo u zadatak da izviđa komunikacije Knin—Bihać. Poleteli su sa aerodroma Vis. Posle deset minuta letenja jedan avion se vratio zbog kvara u motoru. Ostali su počeli sa izviđanjem od Knina. Kada su bili iznad sela Sučevići upali su u jaku protivavionsku vatru. Tom prilikom je bio pogođen avion vođe odeljenja kapetana Karića. Posade pratnje su videle kako je Karić iskočio i padobranom se normalno spustio na zemlju. Dva kilometra severno od sela Sučevića primećena su tri neprijateljska kamiona. Odeljenje ih je napalo raketama. Pilot kapetan Karić, pošto se normalno spustio padobranom, bio je zarobljen od Nemaca. Njegov avion je bio uništen.

Prva eskadrila je dobila da 19. decembra izviđa komunikaciju od Sarajeva do Doboja. Na zadatak je poletelo odeljenje jačine četiri aviona sa aerodroma Kane. U 11.20 časova posade su primetile neprijateljsku motorizovanu kolonu od 200 raznih vozila, koja se kretala od sela Brzova kroz Zepče ka Maglaju. Posle otkrivanja

strašivo napadao i tom prilikom poginuo hrabri komandir 1. eskadrile major Mileta Protić.

Pratnja drugih vrsta avijacije. Zadatke pratnje je izvršavala 1. eskadrila. U vremenu od 13. oktobra do kraja decembra 1944. obavljeno je 45 zadataka. Samo jedan je izvršen za zaštitu transportnih aviona, a ostali za pratnju lovaca-bombardera tipa „hariken“ naše 2. eskadrile. U većini slučajeva avioni pratnje su istovremeno tukli i ciljeve na zemlji i tako pomagali lovcima-bombarderima. Nekoliko primera pratnje će dati potpuniju sliku.

Dvadeset trećeg oktobra jedna para je pratila odeljenje „harikena“ 2. eskadrile, koje je imalo zadatak da tuče neprijateljske plovne objekte u zalivu Jadranac. Para iz pratnje je pomagala lovcima-bombarderima u uništenju jednog jedrenjaka.

Para 1. eskadrile dobila je zadatak 5. novembra da prati „harikene“ na zadatak izviđanja komunikacija i tučenje ciljeva na njima od Udbine do Slunja. Tom prilikom su bila uništena dva neprijateljska kamiona.

Zaštita teritorije. 1. eskadrila je u ovom periodu imala dve zaštite prostorija od napada neprijateljske lovačke avijacije. Štitila je širu prostoriju Splita i Sarajeva. Sedmog novembra jedna para je štitila Split za vreme proslave Oktobarske revolucije. Baziranje i poletanje para bilo je sa aerodroma Vis. Patroliranje nad Splitom i okolinom odvijalo se normalno i bez događaja celog dana.

Prva eskadrila je 7. novembra štitila Sarajevo i okolinu. Toga dana saveznički bombarderi su napadali grad. Naši lovci su bili dužni da čiste prostor iznad Sarajeva i da ne dozvole pristup neprijateljskim borbenim avionima. U tu svrhu poletanje je izvršeno u 14.10 časova sa aerodroma Kane. U 15.15 časova zaštita je bila iznad Sarajeva na visini 5.000 metara. Naši lovci su omogućili savezničkim bombarderima izvršenje zadatka.

U vremenu od 13. oktobra do kraja decembra 1944. eskadrile su bazirale i izvršavale borbene zadatke sa aerodroma Kane i Vis. Sa aerodroma Kane su izvršile 77, a sa aerodroma Vis 111 zadataka. Druga eskadrila je od 18. oktobra imala stalan detašman jačine 4—8 aviona na aerodromu Vis. Pogocima neprijateljske PAO sa zemlje

oboreno je 6 naših aviona, kojom prilikom su poginula 4 pilota. Jedan pilot je bio prinuđen na sletanje van aerodroma, a jedan da iskoči i spasava se padobranom. U izvršavanju borbenih zadataka uništeno je šest naših aviona, a tri oštećena.

Meteorološki uslovi su bili često nepovoljni kako na marš-ruti, tako i u rejonima ciljeva dejstva. Iz tih razloga 1. eskadrila nije izvršavala borbene zadatke 19 dana, a od planiranih i izvršenih 36 ih je bilo neuspješnih. Tako su piloti 1. eskadrile, u nemogućnosti da izvrše zadatke, bili prinuđeni da izbacuju ubojna sredstva najčešće u more. Isto se dešavalo i 2. eskadrili. Oblaci, magle i kiše su je sprečili da 25 dana nije mogla poleteti na zadatke. Posade 2. eskadrile su se dvanaest puta vratile sa zadatka, a da pri tome nisu mogle pronaći i videti ciljeve. U takvim slučajevima su sletale na aerodrome sa ubojnim sredstvima.

c) Dejstva od 1. januara do kraja marta 1945.

Borbena dejstva eskadrila u ovom periodu poklapaju se sa zimskim operacijama naših kopnenih snaga. One su potpomagale veće i manje borbe i akcije 4, 5, 8. i 11. korpusa NOVJ.

Početkom marta 1945. formirana je 4. armija. U njen sastav je ušao 8. korpus sa svim svojim jedinicama. Armiji su, odmah po formiranju, stavljeni u operativnu potčinjenost 4. i 11. korpus. Tako su ovi korpusi od 1. marta operisali po planovima i direktivama štaba armije. Zbog takve situacije 1. i 2. eskadrila su, počevši od 1. marta, praktično izvršavale borbene zadatke u sadejstvu sa 4. armijom i 5. korpusom.

Kopnene jedinice potpomagane od eskadrila, u periodu od 1. januara do kraja marta 1945, nalazile su se:²²

Osmi korpus, uz pomoć 29. divizije iz sastava 2. korpusa, vodio je borbe za oslobođenje Nevesinja, Širokog Brijega i Mostara. Posle teških i upornih borbi i tesnog

²²² Završne operacije za oslobođenje Jugoslavije, str. 440—448, 458—473, 481—498, 517—521.

sadejstva svih rodova kopnenih snaga i avijacije uspeo je da od 6. do 11. februara oslobodi Široki Brijeg, a 13. i 14. februara Mostar. Oslobođenjem ovih mesta bio je otvoren neretljanski pravac za nastupanje naših snaga ka Sarajevu. Jedinice 2. korpusa, koje su bile angažovane u borbama za oslobođenje Nevesinja i Mostara, posle njihovog zauzimanja, orijentisane su prema Sarajevu. Snage 8. korpusa, posle oslobođenja Mostara, bile su upućene ka Lici, i delom ka Bihaću. Do kraja marta jedinice 4. armije i 4. korpusa, koji je armiji bio operativno potčinjen, oslobodile su južnu Liku i grad Bihać.

Četvrti korpus se nalazio na teritoriji Korduna, Banije, Like i delom u zapadnoj Bosni. Vodio je borbe sa neprijateljem na komunikacijama Bihać—Karlovac, Bihać—Korenica—Plitvice, Zagreb—Karlovac, Sisak—Karlovac, Zagreb—Sisak, Bihać—Donji Lapac. Usled jake zime, operacije korpusa u januaru i februaru nisu mogle doći do većeg izražaja. Zajedno sa jedinicama 26. divizije iz sastava 4. armije, korpus je oslobodio 28. marta Bihać i okolinu.

Jedanaesti korpus je vodio borbe u Lici, Gorskom Kotaru i Hrvatskom primorju. Borbeni aktivnost je ispoljavao naročito duž komunikacija, oko naseljenih mesta i u borbama za oslobođenje ostrva u severnom Jadranu.

Peti korpus je vodio borbe na komunikacijama Travnik—Banja Luka, Sarajevo—Zenica i Lašva—Travnik. Devetnaestog februara ponovo je oslobodio Travnik. Nekoliko puta je zauzimao Busovaču i Lašvu. Krajem marta snage korpusa pridružile su se grupaciji za oslobođenje Sarajeva. Grupa korpusa, namenjena za oslobođenje Sarajeva, imala je zajednički Operativni štab, formiran isključivo za tu operaciju.

Neprijatelj se uporno borio za komunikacije i uporišta u naseljenim mestima. Komunikacije su mu bile od životne važnosti za odstupanje i dovlačenje nužnih potreba. Neprijateljska avijacija sa aerodroma: Mostar, Sarajevo, Banja Luka i oko Zagreba bila je veoma slaba i svodila je aktivnost na pojedinačne izviđačke zadatke, snabdevanje pomoću transportnih aviona opkoljenih garnizona, tučenje ciljeva na zemlji parama i odeljenjima. Bilo je pokušaja da neprijateljski lovci napadnu savez-

ničke transportne avione, koji su prenosili materijal, oružje i municiju za naše kopnene jedinice i evakuisali ranjenike sa oslobođenih teritorija. Svi takvi pokušaji su ostali bez rezultata.

U toku januara i februara 1945. eskadrile su prebazirane na našu teritoriju. Takva situacija je omogućavala nešto više ličnih i preko veza dodira sa kopnenim jedinicama, čija su dejstva potpomagala, a takođe i sa štabom vazduhoplovstva.

Tako je 1. eskadrila, početkom februara 1945, uspešla da pošalje jednu primopredajnu radio-stanicu, zajedno sa podoficirom radistom, štabu 8. korpusa. U propratnom pismu komandira eskadrile bilo je naglašeno da se stanica može upotrebiti isključivo za vezu sa avionima u vazduhu i njihovo navođenje na ciljeve. U prilogu pisma su data uputstva kako da se postupa pri navođenju aviona na ciljeve i objekte, kako da se obeležavaju ciljevi, kakvi su i koji pozivni znaci i znaci raspoznavanja. U propratnom pismu je sugerirano da sa podoficirom sa radio-stanicom bude oficir iz štaba korpusa ili divizije kojoj eskadrila sadejstvuje.²²³

Prva eskadrila je 25. februara poslala opširan izveštaj štabu vazduhoplovstva NOVJ o prebaziranju na aerodrom Vis, o brojnom stanju ljudi i materijala, izvestila je o borbenim dejstvima, vezi sa našim kopnenim jedinicama, načinu komandovanja, zastarelosti letaćkog materijala i zahtev da štab vazduhoplovstva interveniše radi dobijanja modernijeg. U izveštaju se eskadrila žalila na slabu ili nikakvu vezu sa štabom vazduhoplovstva. „Otkako je štab vazduhoplovstva otišao sa Visa do danas nismo primili ni jedno naređenje, instrukciju, uput niti bilo kakvu drugu obavijest". Eskadrila izveštava da su, bez saglasnosti engleskih vojnih vlasti, uveli formacijsko mesto komesara: „želimo da budemo kao sve naše jedinice u zemlji, zato smo postavili za komesara eskadrile poručnika Dvornika Mirka". Prva eskadrila je detaljno izvestila o pogibiji Protića, Jovanovića i Popova i postavljajući mesto njih za komandira eskadrile poručnika Hinka

Soića, a za komandire odeljenja majora Duru Ivaniševića i kapetana Nedeljka Paića.²²⁴

I kopnene jedinice su uvidele da slaba veza između aviona i njihovih jedinica smanjuje efikasnost avijacije. Tako je štab 5. korpusa 17. februara poslao vazduhoplovnoj bazi na Visu: plan veza, šifru i ključeve za mesec februar, mart i april. „Stanica vazduhoplovne baze na Visu poziva prva na talasu sa pozivnim znakom BRU-BRU. Peti korpus odgovara na talasu 4170 KC sa pozivnim znakom LKO-LKO. Vrijeme rada 07.30, 10.00 i 17.00 časova”.²²⁵

Sve češći kontakti i veze između eskadrila, kopnenih snaga i mornarice, bili su rezultati obostranog shvaćanja da se samo zajedničkim naporima mogu postići bolji rezultati. Ovome je znatno doprinelo baziranje 1. i 2. eskadrile na našoj teritoriji i činjenica da je starešinski sastav vazduhoplovnih jedinica težio ka što samostalnijem radu i postepenom zaobilaženju naređenja štaba BAF-a, bar po nekim pitanjima života, rada i organizacije. Ovo je dovelo do tešnje saradnje kopnenih jedinica i eskadrila i ovih sa mornaricom — naročito u operacijama za oslobođenje Mostara, Bihaća i ostrva u severnom Jadranu.

Od 1. januara do kraja marta 1945. 1. i 2. eskadrila su izvršile 207 borbenih zadataka. Za to vreme su izviđale slobodnim lovom, bombardovale, raketirale i mitraljirale ciljeve na zemlji i moru, pratile drugu vrstu avijacije i tražile izgubljene avione i brodove. Od ukupno 207 izvršenih borbenih zadataka 98 otpada na bombardovanje, raketiranje i mitraljiranje ciljeva na zemlji i moru; 90 na izviđanje kombinovano sa upotrebom ubojnih sredstava; 15 na pratnju drugih vrsta avijacije; i 4 na traženje izgubljenih aviona i brodova. U izvršavanju borbenih zadataka eskadrile su imale 826 aviopoletanja.²²⁶

U januaru su 1. i 2. eskadrila izviđale i tukle sledeće ciljeve i objekte: komunikacije Sarajevo—Travnik, dva

²²⁴ Arhiv VII, kut. 1466B, reg. br. 17/2.

²²⁶ Arhiv VII, kut. 1466B, reg. br. 12/2.

*" Arhiv VII, kut. 1466A, reg. br. 1/131—1/153, f. 10; kut. 1450, reg. br. 9/43—9/84, f. 4.

puta Sarajevo—Busovača, Mostar—Sarajevo, dva puta Sarajevo—Zenica, Mostar—Široki Brijeg—Ljubuški, kasarne kod Nevesinja, šest puta brodove u zalivu Zavratinica kod Jablanca, brodove kod Krka, tri puta plovne objekte kod Raba, plovne objekte u Podgorskom kanaiu, neprijateljski štab, logor i skladišta municije u Širokom Brijegu.²²⁷

Druga eskadrila je 4. januara dobila zadatak da sa četiri aviona napadne raketama i mitraljeskom vatrom kolonu neprijateljskih kamiona na putu Mostar—Sarajevo. Poletanje je izvršeno sa aerodroma Vis. Blizu Jablanice je pronađena automobilska kolona i na nju je odmah izbačeno četrnaest raketa. Potom je odeljenje napalo kompoziciju u železničkoj stanici Jablanica i izvršilo nekoliko napada mitraljeskom vatrom na neprijatelja u varoši. Prema izveštaju posada bilo je oštećeno i uništeno sedam kamiona, deset vagona i jedna lokomotiva. Neprijateljska PAO oštetila je jedan naš avion.

Prva eskadrila je, sa odeljenjem od četiri aviona, 16. januara dobila zadatak da tuče brodove u zalivu Zavratinica kod Jablanca. Brod je u zalivu bombardovan. Četiri bombe su pale blizu broda, a ostale su pronašle cilj. Na ulazu u zaliv tučen je jedan jedrenjak, koji je tom prilikom oštećen.

Dvadeset drugog januara odeljenje 2. eskadrile je, u pratnji pare lovaca iz 1. dobilo zadatak da izviđa Podgorski kanal i da napada ciljeve označene od strane engleskih „spitfajera“, koji su poleteli na zadatak izviđanja dvadeset minuta ranije. Usled slabe radio-veze odeljenje 2. eskadrile je pogrešilo i mesto Jablanca nadletalo je Rab. U zalivu Svete Eufemije na ostrvu Rabu odeljenje sa pratnjom je pronašlo brod od 1000 tona nosivosti. Odmah po otkrivanju ispalili su na njega šesnaest raketa.

U toku januara 1. eskadrila je izvršila deset zadataka pratnje lovaca — bombardera iz 2. U ovoj vrsti zadataka, pored pratnje, redovno je bombardovala i mitraljirala ciljeve na zemlji i moru. Na taj način su se zadaci pratnje defakto svodili na sporedne, jer nije pretila opasnost od neprijateljske lovačke avijacije.

Zbornik t. 10, knj. 1, dok. 185—188, 195—199, 201—203, 206, 207, 210, 211. 221.

li»

Borbena dejstva eskadrila u februaru su bila usmerena prvenstveno na podršku 8. korpusa u pripremi i izvođenju mostarske operacije, na podršku jedinica 11. korpusa u borbama sa neprijateljem na ostrvima u severnom Jadranu i na pomoć 5. korpusu. U ovom mesecu eskadrile su izviđale, bombardovale, raketirale i mitraljirale sledeće ciljeve i objekte: naseljena mesta i komunikacije na prostori Ljubuški—Široki Brijeg—Mostar i Capijma—Mostar, Podgorski kanal, područje Gospić—Otočac—Brinje, ostrvo Pag, plovne objekte kod Senja i Paga, komunikacije Gospić—Brinje—Bihać, komunikacije Mostar—Sarajevo i Mostar—Sarajevo—Zenica, plovne objekte kod Raba, komunikacije Donji Lapac—Bihać—Otočac—Gospić, motorne čamce u području Zirja—Drvenika—Kornata, neprijatelja na ostrvu Krku i kod Senja, selo Cudin Potok kod Bihaća, komunikacije Konjic—Sarajevo, neprijatelja u Sarajevu, neprijatelja u selima Vitez i Hankumpanija (na putu Zenica—Travnik), komunikacije Sarajevo—Zenica—Zavidović, put Gospić—Babin Potok, plovne objekte u zalivu Cigale na Malom Lošinj, osmatračku stanicu u Gradcu (kod Novog Vinodola), obalsku artiljeriju u Vidovcu (južno od Karlobaga), komunikacije Doboj—Derventa, plovne objekte u Zupolicima u Paškom kanalu, neprijatelja u Busovači, a takođe u Malinskoj.²²⁸

Neki od navedenih objekata, koje su 1. i 2. eskadrila bombardovale i raketirale, napadani su više puta. Na primer prostori Ljubuški—Široki Brijeg—Mostar podvrgavana je dejstvu eskadrila više od trideset puta.

Tokom februara 1945, mostarska operacija je bila važan događaj u zahvatu borbenih dejstava eskadrila. Tađa je uspostavljena veza između komandnih mesta eskadrila i komandnog mesta štaba 8. korpusa. Tako su eskadrile bile u mogućnosti da vrše borbene zadatke po pozivu. Vadvuhoplovni oficir za vezu nalazio se na komandnom mestu kopnene jedinice. Ovako tesna saradnja i neposredna veza eskadrila sa štabom korpusa, a takođe i veza aviona u vazduhu sa kopnenim jedinicama koje su

Zbornik t. X, knj. 1, dok. 225, 226, 228—230, 232, 234, 235, 237, 238, 241—247, 249, 250, 252, 254, 255, 258—260, 262, 263, 266, 268, 274, 275, 277, 279—281, 283—288.

neposredno pomagali, imali su dobar efekat i dejstva eskadrila su tek tu došla do izražaja i velike pomoći i koristi.

Sama činjenica da je 1. eskadrila u toku 15 dana u sektoru Mostara imala: 99 borbenih letova, bacila na neprijatelja 186 bombi, težine svaka 115 kg, izbacila 10.500 topovskih granata i 47.500 mitraljeskih zrna, jasno govori o velikoj pomoći eskadrile jedinicama 8. korpusa za što brže oslobođenje velikog naseljenog mesta, jakog neprijateljskog uporišta i važne putne i železničke raskrsnice Mostara.²²⁹

I pored, do tada najbolje uspostavljene veze između eskadrila i kopnenih jedinica u mostarskoj operaciji, dolazilo je do nejasnoća i nerazumevanja. To se vidi iz izveštaja 1. eskadrile štabu 8. korpusa od 20. februara 1945. U delu izveštaja koji govori o primesibama na saradnju doslovno se kaže:...

„Dostavljeni uput za saradnju nije dovoljno proučen. Nepostupanje po istom otežavalo je naš rad. Naročito se ovo vidjelo iz načina kako su sastavljene depeše i kako su postavljeni zahtjevi za dejstvo avijacije. Pogreške su bile sledeće:

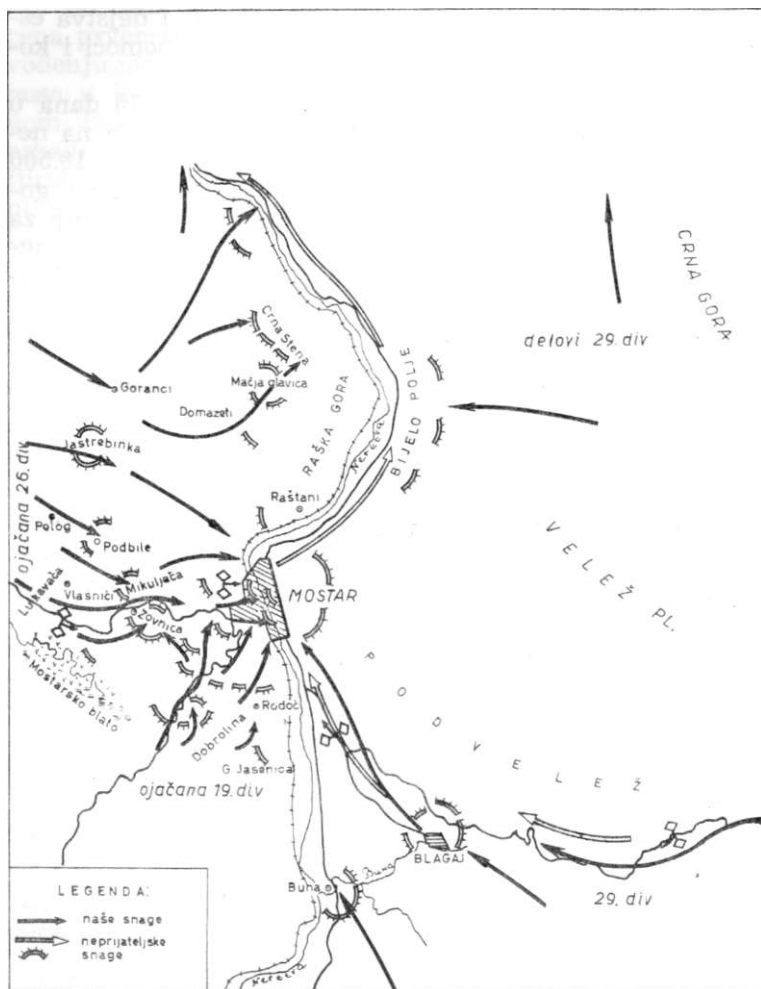
a) Vremenski podaci nisu uredno ni redovno javljani (naročito prvih dana zajedničkog rada). Više puta nije naznačeno ni koji dan treba napadati, člok bi bilo potrebno i čas naznačiti, tj. od kada do kada treba cilj tući avijacijom. Prilikom javljanja naših ili neprijateljskih položaja, zauzimanja pojedinih mesta itd. često nije javljeno vreme kada se je događaj desio, ili za koji čas važi javljeni podatak.

Napomena: Svaki javljeni podatak bez naznačenog vremena je Uezvredan.

b) Podaci o ciljevima su često bili nepotpuni. Na primer, depeša C. J. 53 od 8. II: "Tokom 8. februara u Mostaru tucite sve ulice". Bez sumnje bi bilo bolje da je javljeno na primer: Napadnite 8. II. u 13.00 časova u Mostaru Ustaški štab u Franjevačkom samostanu, Nemački štab u hotelu Neretva, ili kasarnu preko puta duhanske stanice (fabrike) i dodati koordinate ciljeva.

c) Vrlo su korisni opći podaci o situaciji, na primer: Nakon vašeg napada izvršićemo napad; napredujemo, linija fronta pokretna u svrhu rušenja morala, napadnite.... radi ušutkavanja neprijateljske baterije, nekoliko aviona neka kruže iznad mjesta x, na visini _____ od... do ... kontrolišite pravac x, bojimo se prodora neprijatelja; na putu x nema naše motorizacije itd".²³⁰

Arhiv VII, kut 1460B, reg. br. 16/2.
Zbornik t. X, knj. 1, dok. 272.



Oslobođenje Mostara

Na primedbe 8. korpusa za napade naših aviona na naše kopnene jedinice takođe u mostarskoj operaciji, 1. eskadrila je objašnjavala da se mogu desiti greške u na-

vigaciji i orijentaciji, i da to mogu biti saveznički avioni, ali najveću krivicu pripisuje netačnom radu i neblagovremenim izveštajima sa terena. Konkretno je štab 8. korpusa naveo da su naši avioni kod Širokog Brijega i sela Citluk 5. i 7. februara uništili jedan naš teretni i jedan putnički automobil i mitraljirali štab brigade i položaje 6. i 14. brigade 19. divizije.

U februaru 1945. eskadrile su tukle neprijatelja na komunikacijama, položajima, u naseljenim mestima i na prostoru gde je operisao 5. korpus. Na primer, 17. februara 1. eskadrila je bombardovala neprijatelja u selima Vitez i Hankumpanija (na putu Zenica—Travnik). Za uspešno dejstvo 1. eskadrila je bila pohvaljena. U depeši koju je, posle ovog događaja, poslao eskadrili komandant 5. korpusa Slavko Rodić stoji: „Avioni te grupe odlično su sarađivali sa našim trupama i mnogo doprineli brzom oslobođenju sela Vitez i Hankumpanija”.²³¹

Druga eskadrila je bila usmerena i na podršku jedinica 11. korpusa. Ona je zapravo, u ovom vremenu, veći broj borbenih zadataka izvršila za njegov račun i to za pomoć onim kopnenim snagama koje su se borile za oslobođenje ostrva u severnom Jadranu. Šestog februara 2. eskadrila je dobila zadatak da sa šest aviona tuče neprijateljske plovne objekte u blizini ostrva Krka i Paga. Poletanje je izvršeno sa aerodroma na Visu. Vreme u Podgorskom kanalu bilo je slabo. Oblaci su bili na 30—60 m visine, horizontalna vidljivost je bila takođe slaba. Pronađena je jedna trabakula na koju je ispaljeno 12 raketa. Sve su pogodile cilj. U letu dalje osmotrili su u luci Pag 5 čamaca za iskrcavanje. I na njih su ispalili 12 raketa. Sve rakete su pale među čamce, a dve su direktno pogodile skladište na obali. Svi avioni su se vratili neoštećeni na aerodrom. Na ostrvu Krku Nemci su držali garnizone u mestima Krku, Baškoj, Aleksandrovu i Malinskoj.²³² Dvadeset prvog februara odeljenje 2. eskadrile je tuklo zgradu u Aleksandrovu gde se nalazio štab nemačkog puka. Zgrada je pogođena sa 16 raketa. Zgrade u kojima su se nalazile neprijateljske jedinice i štab puka bile su oštećene.

Arhiv VII, kut. 1466B, reg. br. 10/2.

^m Zbornik t. VIII, knj. 2, dok. 58.

U traženju aviona i brodova 2. eskadrila je imala četiri zadatka i to: 3. februara traženje brodova u rejonu ostrva Pag, 8. februara traženje dva naša aviona, koji su se, posle izvršenog zadatka na komunikacijama Gospić—Brinje—Bihać, sudarili u vazduhu i 12. februara pronalaženje i tučenje neprijateljskih motornih čamaca u području Zirje, Drvenik i Kornati, 13. februara pronalaženje neprijateljskih torpiljarki na prostoru od Lošinja do rta Marlera (rt Marlera nalazi se na jugu Istre, kod Pule).

Pri izvršavanju zadataka u februaru eskadrile su imale i velikih nezgoda. Na primer 2. eskadrila je 7. februara dobila zadatak da izviđa i tuče neprijatelja na prostoru Gospić—Brinje—Bihać, gde su operisale jedinice 4. i 11. korpusa. Eskadrila je blizu Perušića napala neprijateljsku kolonu kamiona i konjskih zaprega i na njih ispalila osam raketa. U nezgodnom manevru, pri izvršenju zadataka kod Ličkog Osika, sudarila su se dva naša „harikena". Teško oštećenim avionima piloti su uspeh da se prinudno spuste — jedan na aerodrom Prkos, a drugi na livadu kod Svetog Roka. Piloti su ostali nepovređeni, a avioni uništeni.

U februaru je učinjen znatan napredak u boljoj vezi i sadejstvu između kopnenih snaga i mornarice sa jedne, i 1. i 2. eskadrile sa druge strane. Takođe je učinjen znatan napredak u češćim vezama između eskadrila i štaba vazduhoplovstva.

Prema opštem planu vrhovne komande za konačno oslobođenje zemlje, 4. armija je već 20. marta počela sa izvođenjem ličko-primorske operacije. Ona je u toku marta i prvoj dekadi aprila 1945. oslobodila Bihać, ostrva Rab i Pag, južni i istočni deo Like i deo Hrvatskog primorja.²³⁵

Odmah po formiranju štab 4. armije je uvideo potrebu za što tešnjom vezom između avijacije i kopnenih jedinica u operaciji. Zbog toga je izdao detaljnu instrukciju potčinjenim jedinicama o održavanju veze i saradnje sa avionima u vazduhu. U instrukciji 11. korpusa od 13. marta, između ostalog, pisalo je:

^{MS} Završne operacije za oslobođenje Jugoslavije, str. 481—506.

„Veza između, trupa na zemlji i aviona održavat će se kod jedinica naše armije, prvenstveno pomoću radiotelefona u kom cilju će se pojedinim komandantima divizija ili napadnih kolona pridavati naročiti oficir iz odeljenja za vezu sa avijacijom. Radi obezbeđenja i drugog, pomoćnog sredstva za vezu, trupe na zemlji imaju postupiti po slijedećem :

1 — Pješadija: Komandanti, jedinice i napadne kolone mogu avijaciji pomoću znakova pokazivati ciljeve koje treba tući iz zraka i za tu svrhu slijedeći znaci: a) strelica (trokut) veličine: baza 5 m, a visina trokuta 8 m. b) kvadratna platna veličine 5 X 5 m. Boja ovih platna može biti crvena ili svijetlo plava.

Postavljanje znakova: Strelica se mora sa šiljkom postaviti u pravcu gdje se nalazi cilj, a kvadratna platna postavljaju se pozadi strelice i to: jedno platno označava da se cilj nalazi na daljini manjoj od 5 km, a dva platna označavaju da je cilj udaljen između 5 i 10 km od signalnog platna

2 — Motomehanizovane jedinice:

Naročito je važno da se održava dobra veza između motomehanizovanih jedinica i avijacije kad ove izvrše prodor u neprijateljski raspored, jer je u tom slučaju zabuna od strane avijatičara lako moguća. Zbog toga naše motomehanizovane jedinice imaju na svako motorno vozilo, na gornjim površinama izraditi u boja našu državnu zastavu sa zvijezdom u kružnom obliku i veličini koju dozvoljava oblik gornje površine vozila

U istoj instrukciji štab 4. armije daje uputstva za saradnju avijacije i artiljerije, a naročito za sadejstvo u artiljerijskoj i avijacijskoj pripremi napada i za osmatranje i javljanje iz vazduha o preciznosti artiljerijske vatre.

Naše dve eskadrile su u toku marta potpomagale jedinice 4. armije u pripremama i izvođenju ličko-primorske operacije i sadejstvovala operacijama 5. korpusa i docnije operacijama za oslobođenje Sarajeva. Za ovo vreme izvidale su, bombardovale, raketirale i mitraljirale sledeće prostorije i ciljeve na njima:

komunikacije Dobož—Derventa, delove nemačke 392. legionarske divizije u Malinskoj i Baškoj na Krku, komunikacije Banja Luka—Okučani—Batrina—Popovača, delove nemačke 392. divizije na Malom Lošinj, vatrene položaje artiljerijskog puka nemačke 392. legionarske divizije u Karlobagu i Vidovcu, komunikacije SI. Brod—Novska, neprijatelja u Konjskom kod Karlobaga, selo Bunić kod Korenice, neprijatelja u Udbini, komunika-

cije Gospić—Otočac—Bihać i Banja luka—Gradiška, plovne objekte u luci Cres, štab nemačke 373. legionarske divizije u selu Nebljusi kod Bihaća, štab nemačkog puka u Donjem Lapcu, komunikacije Gospić—Ogulin—Bihać, skladišta i menze delova nemačke 392. legionarske divizije u Velikom Lošinj, komunikacije Sarajevo—Travnik, neprijatelja na prostorijski Donji Lapac—Bihać—Babin Potok i Bihać—Bosanski Novi;

bombardovali su i mitraljirah, radi uznemiravanja i stvaranja dezorganizacije, železničke stanice u Sunji, Kostajnici, Sisku, Karlovcu, Otočcu, Ogulinu i tukli neprijatelja u fortifikacijskim objektima oko Velikog Skočaja, Zavalja, Ripača, Golubića, Orljana i Pokoja;

raketirali su, bombardovali i mitraljirali štab i delove 11. ustaško-domobranske divizije u Gospiću, drum Korenica—Ličko Petrovo Selo, neprijatelja u mestima Vojkovići i Jablanica kod Sarajeva, delove nemačke 373. legionarske divizije u selu Zavalje kod Bihaća i u selima Zegar i Pokoj takode kod Bihaća, izvidah prostorijski Sarajevo—Sokolac, pratili savezničke transportne avione pri prevoženju sanitetskog materijala i evakuaciji žena, dece, staraca sa aerodroma Krasinec kod Černomelja u Beloj krajini, a takode su pratili transportne avione do Metlike radi evakuacije ranjenika, napadali na delove nemačke 104. lovačke divizije u Bihaću i u selima Brekovići, Spahići i Prošići, severno od Bihaća, plovne objekte u zalivu Spasovac, južno od Senja. U podršci jedinica 19. divizije eskadrile su tukle neprijatelja u Babinom Potoku.²³⁵

Do neposrednog sadejstva kopnenih snaga i eskadri-
la došlo je u operaciji za oslobođenje Bihaća. To je bilo moguće jer su se saveznički oficiri za vezu sa radio-stanicama spustili u štabove divizija i brigada, koje su bile neposredno angažovane u napadu na grad. Utanačeno je sadejstvo, kodovi veza i način pozivanja aviona. Tako su odeljenja i eskadrile poletale na zadatke po pozivu sa komandnih mesta kopnenih jedinica, sa tačno naznače-

"" Zbornik t. X, knj. 2. dok. 1, 2, 10, 16, 17, 19, 21, 24, 25, 29, 30, 34, 36, 37, 40, 41, 48, 49, 51, 52, 55, 56, 58, 60, 61, 64, 67, 73, 74, 77, 80, 81.

nim koordinatama objekata dejstva, linijama fronta, meteorološkom situacijom i vremenom udara. Uz sve ovo je bilo omogućeno da se avioni navode na ciljeve i da im se sa zemlje javlja o svim promenama nastalim od poletanja do izvršenja zadataka.

Napad na Bihać je počeo 22. marta. Sektor Bihaća branile su nemačke 104. lovačka i 373. legionarska divizija i 10. ustaško-domobranska divizija, a napadale su ga jedinice 4. korpusa i ojačana 26. divizija.²³⁶ Naše i savezničko vazduhoplovstvo je tuklo komunikacije, naseljena mesta i položaje na prilazima gradu i neprijatelja utvrđenog u samoj varoši.

O učešću avijacije u operaciji za oslobođenje Bihaća štab 4. armije je 26. marta između ostalog, pisao: „Avijacija je bila aktivna na komunikaciji u oblasti Tounja i u dolini Une gde su bombardovani vojnički objekti u Bosanskoj Krupi, Bosanskom Novom, Petrinji i Tounju". Istoga dana kada su naše eskadrile tukle, na putu Karlovac—Slunj delove nemačkog 20. lovačkog puka i 4. policijskog puka i delove 13. ustaške divizije, upućene da deblokiraju snage u opkoljenom Bihaću, 4. korpus je javio štabu 4. armije: „Naši avioni bombardovali su i mitraljirali Slunj. Poslije toga neprijatelj iz Ladevca povlači se prema Lumbardeniku, iz Bročanca prema Melnici k. 518 gde se utvrđuje".⁷

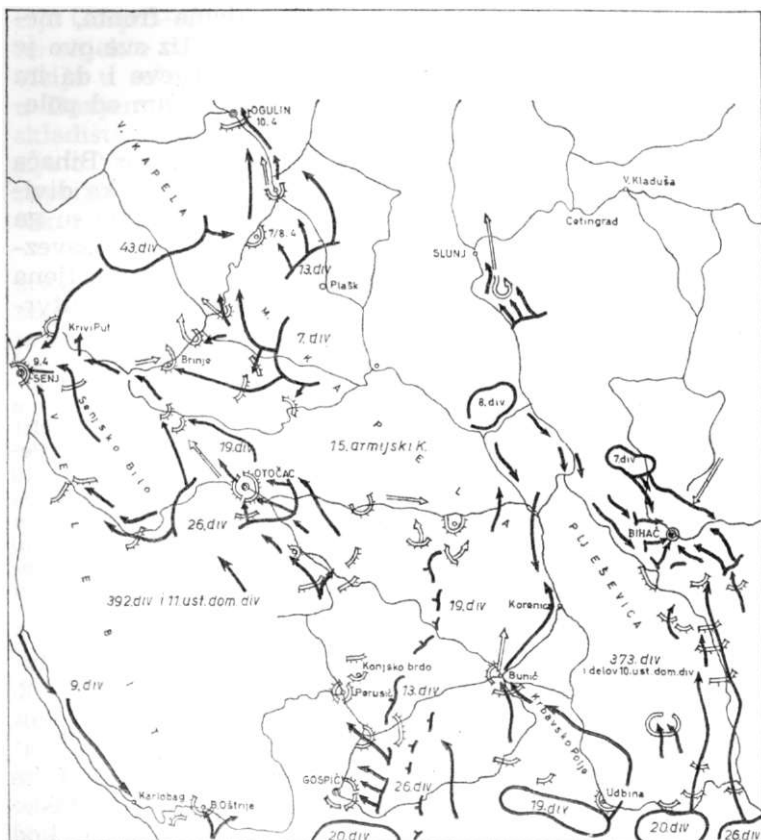
Posle oslobođenja Bihaća 1. i 2. eskadrila su nastavile da napadaju odstupajućeg neprijatelja. Tako je 2. eskadrila 30. marta tukla odstupajuće neprijateljske kolone severno od Bihaća. U vezi s tim 4. korpus javlja štabu 4. armije sledeće: „30. III iz Karlovca u pravcu Like 53 kamiona sa oko 1000 ustaša navodno iz Ličke ustaške pukovnije. Ta kolona bombardovana je od aviona kod Turna s rezultatima 4 uništena kamiona, 53 poginulih ustaša i 3 kamiona ranjenih ustaša koji su otpremljeni u Karlovac".²³⁸

Dvadeset šestog marta 1. eskadrila je dobila zadatak da sa 8 aviona prati do aerodroma Metlika i natrag 13 transportnih aviona tipa „DC-3". Transportni avioni su prenosili kopnenim jedinicama odeću i sanitetski materijal, a otuda evakuisali ranjene i bolesne borce. Avioni

*" Završne operacije za oslobođenje Jugoslavije, str. 493—491.

⁷ Arhiv VII, kut. 119/4, reg. br. 1—7/3. 1—7/4 i 2—33/3.

Arhiv VII, kut. 119/4, reg. br. 2—30/3.



Ličko-primorska operacija

su poleteli sa aerodroma Prkos. Let na marš-ruti do Metlike bio je normalan. Pri povratku, još dok su transportni avioni poletali, aerodromu su se približavala dva nemačka lovca tipa „foke vulf“ u nameri da napadnu transportere. Kada su primećeni neprijateljski lovci, vođa naše pratnje naredio je da se četiri aviona upute u susret neprijatelju i da ga napadnu. Neprijateljski lovci, videvši da se nalaze u opasnosti, naglo su počeli da poniru i brzo se izgu-

bili u pravcu Zagreba. Naše odeljenje lovaca je na njih ispalilo nekoliko rafala iz topova i mitraljeza. Tako su lovci pratnje zaštitili eskadrilu transportnih aviona u humanoj misiji — prenosu ranjenika i bolesnika.²³⁹

U izvršavanju zadataka tokom marta 1945. 1. eskadrila je imala jednu katastrofu. Tridesetog marta odeljenje, jačine četiri aviona, dobilo je zadatak da, sadejstvujući jedinicama 19. divizije, bombarduje neprijatelja u Babinom Potoku. Poletanje su izvršili sa aerodroma Vis. Pri izvršavanju zadatka šest bombi je palo na neprijatelja u selu. Potporučnik pilot Luidi nije mogao da otkaći bombe. Svi pokušaji da to učini ostali su bez uspeha, jer je instalacija bila neispravna. Posle toga se potporučnik Luidi Rudi vratio na aerodrom Vis i sa neotkačenim bombama sleteo. Pri dodiru piste bombe su se otkaćile, eksplodirale, uništile avion i ubile pilota²⁴⁰

Prva eskadrila je izvršila samo dva zadatka sa aerodroma Kane, a ostale sa aerodroma Vis. U ovom periodu neprijateljska PAO oštetila je jedan i oborila dva aviona. Iz pogođenih aviona piloti su se spasili iskakanjem pomoću padobrana. Naše kopnene jedinice su ih prihvatile i vratile u eskadrilu, posle čega su nastavili letenje. Pri sletanju na aerodrom Vis poginuo je jedan pilot, a avion tom prilikom uništen. Sumirano izlazi da je, za ovaj period, uništeno tri aviona, jedan oštećen i jedan pilot poginuo. Usled lošeg vremena eskadrila nije mogla poleteti na izvršavanje borbenih zadataka 32 dana. Od 110 izvršenih zadataka samo je jedan bio neuspešan. Uzrok neuspeha bila je nejasna situacija i slabe veze sa kopnim jedinicama za čiji račun je eskadrila radila. Od 15. do 31. januara eskadrila se prebazirala sa svim delovima, sa aerodroma Kane na aerodrom Vis.

Druge eskadrila je, u ovom periodu, izvršavala borbene zadatke sa aerodroma: Kane, Vis, Zemunik i Prkos. Sa aerodroma Kane izvršila je 11 zadataka, sa Visa 41, sa Zemunika 42 i sa aerodroma Prkos 3 zadatka. U periodu januar—mart eskadrila je imala 4 uništena i 15 oštećenih aviona. Kako se to dešavalo. Dva aviona su se

²³⁹ Zbornik, tom X, knj. 2, dok. 73.

Zbornik, t. X, knj. 2, dok. 80.

sudarila u vazduhu, posle čega su morali da se prinudno spuste na aerodrom Prkos i kod sela Sveti Rok. Pri ovom su avioni bili uništeni, a piloti lakše povređeni. Jedan avion, usled kvara u motoru, prinudno se spustio kod sela Zadrayja. Avion je bio uništen, a pilot lakše ozleđen. Jedan avion je bio oštećen od neprijateljske PAO, tako da je pilot bio primoran da prinudno sleti kod Bugojna. Avion je tom prilikom uništen, a pilot lakše povređen i prihvaćen od kopnenih jedinica koje su se na tom terenu nalazile. Četiri aviona je oštetila neprijateljska PAO, a 11 su oštećena od parčadi sopstvenih raketa. Svi oštećeni avioni su bili popravljeni i ponovo upotrebljeni za letenje. Od 97 izvršenih zadataka sedam su bili neuspešni. Razlozi su bili loše vreme, nedovoljno efikasna veza između aviona u vazduhu i komandnih mesta kopnenih jedinica i nejasne situacije u rejonima dejstava. Više dana u ovom periodu eskadrila nije mogla da poleti na izvršavanje zadataka. Međutim, kada je situacija na frontu zahtevala, a meteorološke prilike dozvoljavale, bilo je slučajeva da je eskadrila vršila i po tri zadatka dnevno. U toku februara eskadrila se sa svim delovima prebazirala na aerodrom Zemunik (kod Zadra).

d) Borbena dejstva od 1. aprila do 9. maja 1945.

Težište borbenih dejstava eskadrila, u ovom periodu, bilo je usmereno na podršku operacija 4. armije, a delimično i na pomoć grupi korpusa za oslobođenje Sarajeva i gonjenje neprijatelja na sever dolinom Bosne.

Snage 4. armije (sastav 8, 9, 19, 20. i 26. divizija, tenkovska, artiljerijska i inženjerijska brigada), čije su operacije potpomagale 1. i 2. eskadrila, oslobodile su Liku, Gorski kotar, Hrvatsko primorje, Istru, Doienjsku, Gorenjsku, Slovenačko primorje i, zajedno sa saveznicima, grad Trst. U operativnoj potčinjenosti armiji bili su 7, 9. i 11. korpus. Armija je vodila teške borbe duž komunikacija i oko naseljenih mesta. Borbe za oslobođenje gradova: Gospić, Rijeka, Pula, Postojna i Ilirska Bistrica poprimale su karakter posebnih operacija. Neprijatelj se žilavo branio na severojadranskim ostrvima. Naše i sa-

vezničke pomorske snage dale su veliki doprinos uspesima 4. armije. Naročito su došli do izražaja desantni brodovi u pomoći za prevoženje i iskrcavanje ljudi i materijala. U periodu april—maj 4. armija je imala najtežu operaciju u razbijanju i zarobljavanju neprijateljske grupacije u rejonu Ilirske Bistrice.²⁴¹

U sklopu zapovesti o nastavljanju ofanzivnih operacija za konačno oslobođenje zemlje, štab 4. armije je dao zadatke 1. i 2. eskadrili:

„1. Avijacija. U pripremnoj fazi:

Izvida komunikacije pred frontom Armije zaključno do linije Rijeka—Zagreb u cilju kontrole postojećih i prikupljanja novih podataka o živosti i vrsti saobraćaja na istima. Naročitu pažnju obratiti na komunikaciju Zagreb—Karlovac—Ogulin i L. Jesenica. Izvida i fotografiše neprijateljske položaje na pravcima napada Armije za potrebe štaba i upotrebu bombarderske avijacije, a naročito na otcjeku Gospića i prostoru Široka Kula—Perušić.

Napada radi uništenja ili samo uznemirenja neprijateljska uporišta i garnizone na prostoru Gospić—Ogulin, te utvrđene položaje na otcjeku Gospića i Perušića. Radi prikriivanja naših namjera uznemirava neprijatelja u pravcu Vrhovina.

Štiti patroliranjem na frontu razvoj i raspored naših tru-

U periodu od 1. do 15. aprila 1945. jedinice 4. armije su oslobodile Liku, deo Gorskog kotara, ostrva Pag i Rab, deo Hrvatskog primorja i izbile u širi rejon Rijeke.²⁴³

Za to vreme 1. i 2. eskadrila, u sadejstvu sa jedinicama 4. armije, izviđale su, bombardovale, raketirale i mitraljirale sledeće ciljeve i objekte: delove nemačke 392. legionarske divizije i 11. ustaško-domobranske divizije u Josip-Dolu (kod Ogulina) i Vrhovinama; nemački 847. i 342. izviđački bataljon 392. divizije i delove 11. ustaške divizije u Babinom Potoku, Cudinom klancu (kod B. Potoka), Perušiću, Crnoj Vlasti, Ramljanima (kod Vrhovina) i Zalužnici; izviđale i raketirale područje Podgorskog kanala, ostrvo Krk, Rab, Pag i Cres; raketirale neprijateljsku artiljeriju kod Jablanca (Senj); izviđale i raketirale površinske plovne objekte u severnom Jadranu; ra-

Završne operacije za oslobođenje Jugoslavije, str. 498—516 i 611—668.

²⁴¹ Zbornik, t. X, knj. 2, kod. 103.

²⁴² Završne operacije, str. 511—515.

ketirale neprijateljske brodove u zalivu Crikvenica, Kraljevica i Bakar; bombardovale neprijateljske automobilske kolone kod Ličkog Petrovog Sela i severno od Bihaća, tražile podvodne mine u severnom Jadranu, podržale 9. diviziju u iskrcavanju na ostrvo Rab, tražile neprijateljske podmornice u rejonu ostrva Sušak, raketirale neprijateljske motorne čamce u zalivu Cigale na Malom Lošinju.²⁴⁴

Od 1. do 15. aprila eskadrile su pomagale operacije za oslobođenje Sarajeva i borbe naših jedinica na teritoriji centralne Bosne. Za to vreme su izvršile dva zadatka — napadale su komunikacije Doboj—Brod i most na reci Savi kod Bosanske Gradiške.²⁴⁵

U periodu od 16. aprila do 9. maja jedinice 4. armije, u sadejstvu sa korpusima koji su joj bili operativno potčinjeni, oslobodile su Gorski kotar, Istru, zapadnu Sloveniju, i zajedno sa saveznicima, grad Trst. Jedinice 4. armije goneći neprijatelja upale su u Austriju.²⁴⁸

Prva i 2. eskadrila, u periodu od 16. aprila do 9. maja, pomažući operacije 4. armije, izviđale su i napadale sledeće ciljeve i objekte:

komunikacije Bakovac—Karlovac, Sveti Petar—Postojna—Cerknica—Čabar, podržale jedinice 8. divizije za oslobođenje Slunja i Cetingrada, tražile minska polja oko ostrva Raba, Cresa, Krka, Malog Lošinja, tukle komunikacije Gerovo — Rakek—Kočevje—Ljubljana, neposredno podržavale jedinice 34. divizije za oslobođenje Generalskog Stola, i u napadu na utvrđene položaje u Ambruševu (na drumu Zagreb — Karlovac), neposredno podržavale jedinice 20. divizije u napadu na Gerovo (Bela krajina). Bombardovale artiljerijske vatrene položaje kod Rijeke, Sušaka i Opatije, izviđale i napadale na neprijateljske plovne objekte u Planinskom i Arsa kanalu, u riječkom zalivu i oko Cresa, podržavale 20. diviziju u oslobođenju Cabra (nedaleko od Gerova), podržavale jedinice

Zbornik, tom X, knj. 2, dok. 94, 98, 99, 105, 107, 117, 122, 127, 311, 137, 141, 143.

Zbornik, tom X, knj. 2, dok. 104.

"" Završne operacije — str. 611—676.

9. divizije i Kvarnerskog odreda u iskrcavanju na ostrvu Lošinj i Cres, izviđale i tukle neprijateljske plovne objekte u području Pule, Briona, Pirana, Umaga i Rijeke, napadale na komunikacije Rijeka—Trst—Sveti Petar—Rijeka, tukle neprijatelja u selima Sv. Matej, Luban i Saršoni kod Rijeke, izviđale i tukle pronađene ciljeve na prostorijski od Rijeke do Umaga, podržavale jedinice 9. divizije u iskrcavanju kod Brščica, Mošćanice i Plomina u Istri, bombardovale neprijatelja u selu Studena (kod Klane) i na poluostrvu Sveta Katarina kod Pule, izviđale plovne objekte na prostorijski Poreč—Piran.²⁴⁷

Van sadejstva sa jedinicama 4. armije 1. i 2. eskadrila su izvršile dva zadatka izviđanje komunikacija Zagreb—SI. Brod i dve pratnje transportnih aviona — jedna do aerodroma Čemernica kod Topuskog a druga do Idrije u Sloveniji.

Petog aprila, u izvršavanju zadatka napada na neprijatelja kod Babinog Potoka, poginuo je pilot potporučnik Nikola Vemić. Toga dana 2. eskadrila je podržavala 5. brigadu 19. divizije u napadu na delove ustaške 11. divizije. Na neprijatelja je izbačeno 40 raketa. Avion na kojem je leteo potporučnik Vemić udario je u brdo i potom eksplodirao i izgoreo.²⁴⁸

U ovom periodu 1. i 2. eskadrila su izvršile 87 borbenih zadataka. One su izviđale, bombardovale, raketirale i mitraljirale ciljeve na zemlji i moru, vršile pratnju transportnih aviona i tražile podmornice, minska polja i plovne objekte. U izvršavanju borbenih zadataka eskadrile su imale 380 avio-poletanja.²⁴⁹

Prva eskadrila je u periodu april—maj izvršila 10. borbenih zadataka sa aerodroma Vis, a 21 sa aerodroma Skabrnja. Ona se, u vreme od 7. do 15. aprila, sa svim delovima prebazirala sa Visa na aerodrom Skabrnja blizu Zadra. Za vreme priprema i prebaziranja 1. eskadrila nije

²⁴⁷ Arhiv VII, kut. 1450, reg. br. 11/4—4, i 11/7—4; Zbornik, tom X, knj. 2, dok. 145, 146, 152, 153, 156, 158, 161—174.

²⁴⁸ Arhiv VII, kut. 119/4, reg. br. 1/10—3.

²⁴⁹ Arhiv VII, kut. 1466A, reg. br. 1/153—1/159, f. 4; kut. 1450, reg. br. 9/85—9/109; kut. 1450, reg. br. 11/4 i 11/7—4.

bila u mogućnosti da izvršava borbene zadatke. Zbog slabih meteoroloških prilika nije dejstvovala 3, 4. i 22. aprila. Od svih izvršenih borbenih zadataka tri su bila neuspješna. Razlozi neuspeha su bili meteorološki uslovi i nejasna situacija u rejonima objekata dejstva. Naime, dešavalo se da posade ne dobiju znake raspoznavanja. Iz opreza da ne tuku naše jedinice i tehniku, odustajale su od zadataka i izbacivale ubojna sredstva u more. Za sav ovaj period neprijateljska PAO nije uspela da nanese štetu avionima u vazduhu. Tako je sve prošlo sa oštećenjem jednog aviona pri sletanju na aerodrom.

Od 27. aprila do 8. maja Englezi nisu dozvoljavah letenje 1. eskadrili. Meteoroloških, letačkih i drugih razloga nije bilo za zabranu letenja i borbenih akcija. Razlog je bio političke prirode zbog situacije oko grada Trsta. Zapadnim saveznicima, u to vreme, nije konveniralo da jedinice naše 4. armije uzimaju učešća u oslobađanju Trsta. Iz tih razloga su kočili rad naših eskadrila.

Druga eskadrila je sve zadatke izvršila sa aerodroma Zemunik. U periodu od 1. aprila do 9. maja 1945. godine eskadrila je imala 18 oštećenih i 2 uništena aviona. Dva su pilota poginula. Jedan 5. aprila u raketiranju na neprijatelja u selu Babin Potok, a drugi, na kojem je leteo komandir kapetan Aleksandar Cenić, nestao je 3. maja pri preletu iz Zemuna za Zadar. Neprijateljska PAO oštetila je 18 naših aviona, ali su svi bili popravljeni u aerodromskim radionicama i ponovo upotrebljeni za izvršavanje borbenih zadataka. Od 56 izvršenih borbenih zadataka dva su bila neuspješna — jedan u raketiranju ciljeva oko grada Pule, a drugi u traženju brodova od Rijeke do Umaga. Uzroci su bili slabe vremenske prilike. Zbog loše meteorološke situacije eskadrila nije izvela borbene zadatke 6. i 8. aprila. Međutim, kada je situacija na frontu iziskivala i meteorološke prilike dozvoljavale, bilo je dana kada je eskadrila izvodila i po četiri zadatka u toku jednog dana.

Od 2. do 8. maja 2. eskadrila nije planirana za borbene zadatke. Razlozi su bili situacija oko Trsta, kao što je rečeno i za 1. eskadrilu.

P R E G L E D

borbenih zadataka i borbenih letova 1. i 2. eskadrile od 18. avgusta 1944. do 9. maja 1945.^{2E0}

period	jedinica	borbeni zadaci	borbeni letovi	primedba
18. avgust— 13. oktobar 1944.	1. eskadrila	109	344	1. eskadrila nije izvršavala zadatke 10 dana
13. oktobar —kraj de- cembra 1944.	1. i 2. eska- drila	188	651	nisu letele na za- datke, 1. 19 dana 2. 25 dana
1. januar— kraj marta 1945.	1. i 2. eska- drila	207	826	nisu letele na za- datke 1. 32 dana 2. više dana
1. april — 9. maj 1945.	1. i 2. eska- drila	87	380	nisu letele na za- datke, 1. 14 dane) 2. 6 dana
s v e g a :		591	2201	

4. ZAKLJUČAK

Prva naša eskadrila izvršila je prvi borbeni zadatak 18. avgusta 1944, a zadnji 9. maja 1945. Izvršila je ukupno 364 borbena zadatka, sa 1.208 borbenih letova. Stotinu i dva puta ona je tukla bombama, topovskom i mitraljevskom municijom ciljeve na zemlji i moru, 142 puta je bila na izviđanju kombinovanom sa slobodnim lovom, 114 zadataka je ispunjeno za pratnju drugih vrsta avijacije i plovnih jedinica, 4 za zaštitu rejona i 2 na traženje nestalih posada.

Eskadrila je od 18. avgusta 1944. godine do 14. januara 1945. godine poletala sa aerodroma Kane (Canne) u Italiji. U vremenu od 25. avgusta 1944. do 31. januara 1945. eskadrila je imala stalan detašman od četiri aviona na aerodromu Vis. Od 15. do 31. januara 1945. godine

^{2E0} Arhiv VII, kut. 1466A, reg. br. 1/88—1/159, f. 10; k. 1450, reg. br. 9/11—9/109, f. 4; k. 1450, reg. br. 11/4 i 11/7—4.

eskadrila se prebazirala sa svim delovima na aerodrom Vis, a od 7. do 15. aprila na aerodrom Prkos kod Zadra i tu ostala do kraja rata. Sa aerodroma Kane izvršila je 112 borbenih zadataka, sa aerodroma Vis 231, a sa aerodroma Prkos 21 borbeni zadatak.

Za vreme školovanja u Africi na aerodromima Benina i Lete poginuli su piloti kapetan Aleksandar Marković, zastavnik Salih Islamović i vodnik Zvonko Halambek. Od 21 pilota koji su završili školovanje u Africi na avionu „spitfajer“ dva se nisu snašla te nisu mogli da izvršavaju borbene zadatke. Jedan je otpao iz zdravstvenih razloga posle izvršenih 28 borbenih letova. Prva eskadrila je od 31. avgusta 1944. do 31. marta 1945. izgubila 7 pilota. Poginuli su majori: Franjo Kluz, Mileta Protić, Ratko Jovanović, Arkadija Popov, kapetan Leopold Ankon, potporučnik Luidi Rugi i zastavnik Aleksandar Vuković. Svi piloti sa avionima su bili oboreni od neprijateljske PAO pri izvršavanju borbenih zadataka, osim potporučnika Luidija, koji je poginuo od eksplozije bombe prilikom sletanja na aerodrom Vis. Ovi gubici doveli su eskadrilu na brojno stanje od 14 pilota sa kojim je dočekala i kraj rata.

Bez obzira na oskudicu u pilotima, eskadrila je dobijala iste zadatke kao kada je imala puno brojno stanje. Ako se uzme u obzir i često poboljšavanje pojedinaca, jasno je koliko su opterećivani piloti, koji su od početka do kraja borbenih dejstava bili stalno na aerodromu i izvršavali zadatke. Bila je stalna praksa, od marta 1945. do kraja rata, da su piloti izvršavali dnevno više od jednog zadatka, a dešavalo se da se pojedinci opterete sa tri pa i četiri borbena leta dnevno.²⁵¹

Prva eskadrila je bila naoružana avionima tipa „spitfajer“. Ovi avioni su ostali do kraja rata u naoružanju, uprkos činjenici da su bili zastareli. Tim tipom aviona na evropskom ratištu, već od novembra 1944, bila je naoružana samo naša eskadrila. Tražili smo od saveznika da te avione zamene savremenijim. Letački materijal je bio, usled duge upotrebe, utrošen i samo zahvaljujući saveznom radu tehničkog sastava u održavanju aviona i pra-

*" Arhiv VII, kut. 1466A, reg. br. 1/86, f. 10.

vilnoj eksploataciji od strane pilota, nije dolazilo do težih otkaza materijala. Neprijateljska PAO uništila je 9 aviona, a 4 oštetila.

Druga eskadrila je počela sa borbenim dejstvima 13. oktobra 1944, a završila ih 9. maja 1945. Za to vreme izvršila je 227 borbenih zadataka, a u okviru njih 993 borbena leta. 119 je izvršila na tučenje raketama i mitraljeskim zrnima ciljeva i objekata na zemlji i moru, 87 na izviđanje, 19 na traženje podvodnih mina, podmornica i plovni objekata i 2 na traženje izgubljenih aviona. Eskadrila je bazirala i izvršavala borbene zadatke sa aerodroma Kane (Canne) do 15. februara 1945. U vremenu od 18. oktobra 1944. do 16. februara 1945. imala je stalan detašman od 4 do 8 aviona na aerodromu Vis. Oni kao i detašman iz eskadrile su bili operativno i disciplinski potčinjeni britanskom oficiru komandiru „RAF staton Vis" i po njegovom naređenju izvršavali borbene zadatke. Kao isturene aerodrome eskadrila je koristila Zemunik, Skabrnju i Prkos. U toku februara 1945. eskadrila se, sa svim delovima, prebazirala na aerodrom Zemunik. Sa ovog aerodroma je, počevši od 18. februara do kraja rata, izvršavala borbene zadatke. Na aerodromu Zemunik je dočekala 16. maj 1945, kada je konačno izašla iz sastava britanskih vazduhoplovnih snaga. Eskadrila je sa aerodroma Kane izvršila 32, sa Visa 94, sa Zemunika 98 i sa aerodroma Skabrnja 3 borbena zadatka.

Od 23 pilota, sa kojima je počela borbena dejstva, eskadrila je u vremenu od 9. oktobra 1944. do 3. maja 1945. izgubila 5 pilota. Poginuli su: kapetan Aleksandar Cenić, potporučnici Stanislav Vouk i Nikola Vemić i zastavnik Jovan Pešić. Pošto je oboren od strane neprijateljske PAO pilot Karić pao je u nemačko zarobljeništvo.

Druga eskadrila je bila naoružana avionima tipa „hariken" koji su takođe bili zastareli. Sva nastojanja da se zamene savremenijim letaćkim materijalom bila su bezuspešna. Neprekidnim savesnim radom i zalaganjem tehničkog sastava eskadrile i pravilnom eksploatacijom pilota, nije dolazilo do težih otkaza letaćkog materijala. Za ceo period borbenih dejstava uništena su 9 aviona, a 36 su bila oštećena. Svi uništeni, kao i većina oštećenih

aviona, pogodila je neprijateljska PAO prilikom izvršavanja borbenih zadataka.

Uzeto zajedno 1. i 2. eskadrila su izvršile 591 borbeni zadatak, a u okviru ovih 2.201 borbeni let. Ispalile su na neprijateljsku živu silu, položaje, naseljena mesta, kasarne, logore, komunikacije, plovne objekte, luke 4.011 raketnih granata, 46.000 topovskih granata, 317.663 mitraljeska zrna i bacile 1.208 bombi od 115 kg. Prema proceni posada uništeno je 320 neprijateljskih kamiona i drugih motornih vozila, 34 lokomotive sa velikim brojem vagona, 26 plovnih objekata, 200 konjskih kola i stotine zgrada u kojima su bile smeštene neprijateljske trupe. Tačan broj ubijenih neprijateljskih vojnika i uništenog materijala bilo je teško utvrditi, jer je to posadama iz vazduha često bilo nemoguće, a izveštaji sa terena su vrlo retko dolazili.

Cifre koje su navedene o uništenom materijalu su skromne procene pilota pri izvršavanju zadataka. Piloti su bili dobro izvežbani i obučeni u izvršavanju lovačko-bombarderskih zadataka. Zbog toga je veliki broj bačenih bombi, ispaljenih raketa, topovskih granata i mitraljeskih zrna pogodilo ciljeve. Borbeni duh, moral i elan pilota bio je na takvoj visini da ih je trebalo obuzdavati i oporninjati na opreznost prilikom izvršenja borbenih zadataka. U želji da što više neprijateljskih vojnika izbace iz stroja i unište što više neprijateljske 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 neprijateljska PAO, naročito malokalibarska, bila vrlo jaka.²⁵²

Petnaest izgubljenih pilota u toku školovanja i za vreme borbenih dejstava predstavljalo je veliki gubitak. Naročito je to bilo teško za 1. eskadrilu, koja je izgubila 10 pilota. Težina je bila još veća što su poginuli rukovodioci kao: Marković, Kluz, Jovanović, Protić, Popov, Vouk i drugi, koji su se mogli razviti u odlične starešine ratnog vazduhoplovstva nove Jugoslavije.

Avijacija neprijatelja bila je tada slaba pa je izgavala svaki susret sa našim i savezničkim avionima. Ona

"* Arhiv VII, kut 1450. reg br 9/4

je svoju aktivnost svodila na prenos ljudstva i materijala transportnim avionima i na njihovu zaštitu od strane lovaca. Ostale aktivnosti neprijateljske avijacije ograničavale su se na pojedinačne i odeljenske letove radi napada na naše kopnene i pomorske snage i izvidanja. Sve ove aktivnosti u vazduhu neprijatelj je vršio kada na tom prostoru nije bilo naše i savezničke avijacije.

U takvoj situaciji 1. eskadrila, koja je bila namenjena za lovačke borbene zadatke, morala se preorijentisati na lovačko-bombarderske. Sa izuzetkom zadataka pratnje drugih vrsta avijacije i lovačke zaštite rejonu, ona je svu borbenu delatnost vršila kao lovačko-bombarderska jedinica. No, i u najviše slučajeva pratnje „spitfajeri“ su nosili bombe i tako, pored zadataka pratnje, dejstvovali bombama, mitraljeskom i topovskom municijom po neprijateljskim kopnenim i pomorskim snagama.

Eskadrile su izvršavale borbene zadatke isključivo na teritoriji Jugoslavije i to u Bosni, Hercegovini, Hrvatskoj, Sloveniji, Crnoj Gori i nad Jadranskim morem. Većinu borbenih zadataka su izvršile u zapadnom delu zemlje. Teren na kojemu su dejstvovala je planinski sa duboko usećenim dolinama i kotlinama. Komunikacije, koje su bile pretežno mete naših aviona, prolazile su klisurama i po planinskim prevojima. Takvi tereni su omogućavali neprijatelju da efikasno postavi vatrene položaje za PVO, da se maskira i sklanja u pošumljene predele. Naprotiv, posadama je otežavao uočavanje i pronalaženje ciljeva i pogodnih pravaca napada. Iz tih razloga su piloti bili prinuđeni da se, radi boljeg efekta, spuštaju u opasne zone niske PVO i da se nad ciljem zadržavaju duže, nego što bi to činili da je teren bio pregledniji. Vremenske prilike, naročito u jesenjem i zimskom periodu bile su veoma nepovoljne. Svi ovi faktori su znatno uticali na efekat borbenih dejstava. Slabi meteorološki uslovi su bili uzrok, osim malog procenta otkaza materijala, što su eskadrile imale 64 neuspešno izvršena borbena zadatka; 114 dana eskadrile nisu mogle da polete zbog slabih vremenskih prilika.

Aerodromi gde su eskadrile bazirale i sa kojih su izvršavale borbene zadatke nepovoljno su se odražavale na efekat borbenog rada. Na primer, radijus dejstva sa ae-

rodroma Kane dostizao je liniju Pula — Senj — Bosanska Krupa — Travnik — Zenica — Sarajevo — Nikšić — Bar. Ako je trebalo tući ciljeve preko ove linije morali su se stavljati dopunski rezervoari, što je bilo moguće na avionu „spitfajer“ i što je povećavalo radijus još za 160 km. Međutim, ovo se negativno odražavalo na količinu ubojnih sredstava. Dopunski rezervoar je onemogućavao kompletan tovar bombi, pa se samim tim gubilo u punom korišćenju ubojnih sredstava, a analogno tome i u efektu dejstva. Aerodromi su bili daleko od rejonu ciljeva, te je ta činjenica negativno uticala na to što se avioni nisu više koristili za izlaske na dnevne borbene zadatke. Prelaskom eskadrila na aerodrome Vis, Zemunik i Skabrnju smanjena je marš-ruta preko mora za 200 km. Ali ni ovo stanje nije u potpunosti popravilo situaciju, jer se linija fronta stalno odmicala na sever i severozapad.

Normalno bi bilo da su naši lovci-bombarderi pratili, prebaziranjem na nove aerodrome, kopnene jedinice za čiji su račun radile. To je bilo moguće posle oslobođenja letelišta na teritoriji zapadne Bosne, Like i Istre. Međutim, zahtevi u tom pogledu kod britanskih vojnih vlasti nisu nailazili na razumevanje, te su svi odbijeni. Eskadrile su ostale na starim aerodromima, a naše kopnene snage su, goneći neprijatelja, oslobodile zemlju. Čak se desilo i to da naša 1. eskadrila nije planirana za izvršenje borbenih zadataka od 27. aprila do 8. maja, a 2. od 2. do 8. maja 1945, znači u periodu kada je pomoć avijacije jedinicama naše 4. armije bila veoma potrebna.

Manje grupe lovaca-bombardera su se pokazale veoma efikasne, naročito u dejstvima po komunikacijama i saobraćaju na njima. One su čestim napadima uništavale vozila, borbena sredstva, lokomotive, vagone i objekte na putnim i železničkim komunikacijama. Neprijatelj je bio prinuđen na opravke i raščišćavanje komunikacija, ili na obilaženje radi traženja drugih pravaca. To je usporavalo i otežavalo neophodne manevre snagama i sredstvima. Svakodnevno i često tučenje upravnih i rokadnih komunikacija, baš parama i četvorkama, doprinelo je da se neprijatelj natera i na noćne marševe.

Druga eskadrila je uspešno tukla plovne objekte. Napadi raketama iz brišućeg leta pokazali su se veoma efikasni. Iz tih razloga ona je bila orijentisana, već od januara 1945. pretežno na tučenje ciljeva i objekata na moru. Manjim snagama dejstvovala je po objektima na kopnu. Posade 2. eskadrile su imale uspeha i stekle dobro iskustvo u tučenju plovnih objekata.

Zbog toga što su eskadrile bile operativno i disciplinski potčinjene britanskim vazduhoplovnim komandama, naše komande i štabovi viših kopnenih jedinica nisu stekle iskustva u upotrebi i zajedničkom radu suvozemnih snaga i avijacije u operaciji. One to nisu bile u mogućnosti, jer sa eskadrilama nisu imale neposredne veze, a ni prava da ih angažuju bez sporazuma sa komandom BAF. Osim donekle u mostarskoj operaciji i donekle u operacijama za oslobođenje Bihaća i ostrva Krka, Raba i Paga, eskadrile nisu dejstvovale po pozivu sa komandnih mesta kopnenih jedinica. One su redovno dejstvovale sa zakašnjenjem u odnosu na momentalne potrebe kopnenih jedinica. To je bilo zbog toga što su zahtevi divizija i brigada naših kopnenih snaga išli na korpus i armiju, a potom na BAF i ving i tek posle tog dugog putovanja zahtev je prenošen na eskadrile. Tako se gubilo vreme i neminovno nastajale promene u situacijama i potrebama za pomoć avijacije.

Ovakav način komandovanja eskadrilama lišavao je komandire da odlučuju i da budu samostalni u radu i uticao na efekat borbenih dejstava. Da su bili naši vazduhoplovni oficiri za vezu i navođenje sa radio-stanicama u štabovima korpusa i divizija i imali mogućnost da neposredno pozivaju eskadrile na borbene zadatke, veza bi bila brža, zahtevi ekspeditivniji, pa bi se imali detaljniji i tačniji podaci o ciljevima i objektima, a samim tim i bolji efekti dejstva. Takav način rada bi omogućio kopnenim i pomorskim starešinama da komanduju vazduhoplovnim jedinicama, da ih više koriste i da osete pozitivne rezultate uzajamnog dejstva rodova i vidova oružane sile.

Bez obzira na sve objektivne činioce, stvorene ratnom situacijom, eskadrile su dale doprinos u pomoći za što brže oslobođenje domovine. Naši borci i starešine širom zemlje cenili su i pozdravljali avione sa crvenom

petokrakom zvezdom, koji su tukli neprijatelja na zemlji i moru, progonili neprijateljske avione i svojom pojavom doprinosili dizanju morala boraca i stanovništva. Letački i tehnički sastav eskadrila stekao je veliko iskustvo u pripremi i izvršenju borbenih zadataka, u tučenju komunikacija, naseljenih mesta, položaja, plovnih objekata i u zaštiti drugih vrsta avijacije i pomorskih konvoja.

Šesnaestog maja 1945. eskadrile su izašle iz sastava britanskog vazduhoplovstva. Odmah posle toga od 1. i 2. eskadrile formiran je puk, pripojio se ostalim jedinicama ratnog vazduhoplovstva nove Jugoslavije i počeo da radi po planovima, naređenjima i direktivama našeg štaba vazduhoplovstva.