

**VAZDUHOPLOVSTVO
U NARODNOOSLOBODILAČKOM RATU
JUGOSLAVIJE**



**IZDANJE KOMANDE RATNOG VAZDUHOPLOVSTVA
ZEMUN 1965.**

REDAKCIJSKI ODBOR

Zdenko Ulepič, Milan Simović, Ljubiša Čurgus, Zdravko Kolar,
Miloš Kovačević, Dušan Jončić

ODGOVORNI UREDNIK

Miloš Kovačević



TEHNIČKI UREDNIK

Trpko Manolovski



JEZIČKI REDAKTOR

Nadežda Jovičić



KOREKTORI

Teodor Opačić, Stevan Kovačić



NASLOVNA STRANA

Živan Glišić

Štampanje završeno jula 1965. godine

Tiraž 4000 kom.

Za dvadesetogodišnjicu pobjede revolucije, naša sećanja na ratne dane posvećujemo drugovima koji su pali za slobodu domovine.

Odavno se osećala potreba da se napiše knjiga o vazduhoplovstvu u narodnooslobodilačkom ratu. Izdavanje ove knjige je pokušaj da se na iverstan način to ostvari.

Borbeni put naših vazduhoplovnih jedinica je relativno kratak, jer su krupne jedinice stvorene tek 1944. godine da bi u poslednjoj fazi rata dale značajan doprinos konačnoj pobjedi. Međutim, pripreme za stvaranje našeg vazduhoplovstva počinju ranije u uslovima velikih uspeha naših proslavljenih brigada i divizija, narastanja snage NOVJ i njenog ugleda u svetu. Stvaranje ratnog vazduhoplovstva predstavlja dalje jačanje i usavršavanje NOVJ kao oružane sile naše revolucije.

Knjiga obuhvata period od pojave prvih partizanskih aviona i njihovih akcija, tj. od prve polovine 1942. godine do kraja rata. Taj period je ispunjen značajnim događajima i akcijama, intenzivnim radom i velikim entuzijazmom u borbi.

Pisanih i sačuvanih dokumenata o tim zbivanjima je relativno malo. Mnogi događaji su sačuvani jedino u sećanjima preživelih boraca – učesnika u stvaranju, usavršavanju i borbenim dejstvima našeg ratnog vazduhoplovstva.

U stvaranju knjige učestvovalo je oko 40 saradnika, koji su se založili da otrgnu od zaborava mnoge događaje i da kroz svoja sećanja daju bar približnu sliku o tome kako se se vazduhoplovci u tim teškim danima borili za slobodu. Iako mnogi događaji i ličnosti nisu dovoljno obrađeni, ovo je prvi pokušaj da se na neposredan način prikaže borbeni put našeg vazduhoplovstva. A istoričarima je ostavljeno da daju ocenu o događajima i ulozi vazduhoplovstva u narodnooslobodilačkom ratu.

Knjiga ima šest delova. U svakom od njih je redakcijski članak u kome se u kratkim crtama daje istorijski presek značajnijih događaja, dokumenata i odluka bitnih za dotični period.

Redakcijski odbor izražava zahvalnost svim drugovima koji su doprneli da se knjiga pripremi.

Međutim, nije zapisano sve ono što je trebalo i što zaslužuje da bude zabeleženo. Zato se ističe potreba i obaveza daljeg rada na prikupljanju i sređivanju novog materijala.

27. maja 1965. godine.

REDAKCIJSKI ODBOR



P O H V A L A

POSLE TRODNEVNIH OGORČENIH BORBI NAŠE TRUPE PROBILE SU JAKO UTVRĐENE NEPRIJATELJSKE POLOŽAJE NA SREMSKOM FRONTU, FORSIRALE REKU DRAVU I DUNAV NA SEKTORU OD BOROVA DO PODRAVSKIH PODGAJACA – ZAPADNO OD VALPOVA, I REKU SAVU NA SEKTORU OD BRČKOG DO ORAŠJA, SLOMILE OTPOR NEPRIJATELJA I NAPREDUJUĆI NA ZAPAD VIŠE OD 50 KILOMETARA, NA JURIS ZAUZELE I OSLOBODILE GRADOVE: VINKOVCE, OSIJEK, VUKOVAR, VALPOVO I ŽUPANJU. OSIM TOGA, OSLOBOĐENO JE VIŠE NASELJENIH MESTA, MEĐU KOJIMA: TOVARNIK, ĐALJ, BOROVO, ČERNA, NOVI MIKANOVCI, ČEPIN I KOŠKA.

GONJENJE RAZBIJENOG NEPRIJATELJA NASTAVLJA SE NA ŠIROKOM FRONTU DOLINOM SAVE I DRAVE PREMA ZAPADU.

U OVIM BORBAMA POTUČENE SU 41. I 11. NEMAČKA DIVIZIJA, 3. I 12. PAVELIĆEVA DIVIZIJA I VEĆI BROJ SAMOSTALNIH NEMAČKO-USTAŠKIH FORMACIJA. U RUKE NAŠIH TRUPA PAO JE VELIKI BROJ ZAROBLJENIKA I OGROMNE KOLIČINE ORUŽJA I RATNOG MATERIJALA.

U IZVOĐENJU OVIH POBEDA NAROČITO SU SE ISTAKLE PEŠADIJSKE, ARTILJERIJSKE, TENKOVSKJE, INŽINJERIJSKE I KONJIČKE JEDINICE POD KOMANDOM GENERAL-LAJTNANTA PEKA DAPČEVIĆA, GENERAL-LAJTNANTA KOSTE NAĐA I GENERAL-MAJORA MILUTINA MORAČE.

IZVANREDNU POMOĆ TRUPAMA NA ZEMLJI PRUŽILA JE NAŠA AVIJACIJA SVOJIM ODLIČNIM SADEJSTVOM U TOKU CELOG TRAJANJA OPERACIJA.

IZRAŽAVAM SVOJU ZAHVALNOST SVIMA BORCIMA I RUKOVODIOČIMA JEDINICA KOJE SU IZVOJEVALE OVE SJAJNE POBEDE.

NEKA JE SLAVA PALIM JUNACIMA ZA OSLOBOĐENJE NAŠE OTADŽBINE.

SMRT FAŠIZMU – SLOBODA NARODU!

14. APRILA 1945. GODINE
BEOGRAD

VRHOVNI KOMANDANT
MARŠAL JUGOSLAVIJE
J. B. TITO

PRE DVADESET GODINA

Kad danas oživljavamo sećanja na događaje koji su vezani za stvaranje našeg ratnog vazduhoplovstva, prenosimo se u onaj period naše istorije koji je značio stvaranje nove Jugoslavije i istorijsku prekretnicu u životu i budućnosti naših naroda. Oružani ustanak naroda Jugoslavije, formiranje partizanskih jedinica i njihovo prerastanje u snažne vojne formacije – brigade, divizije, korpuse i armije – stvaranje, razvijanje i učvršćenje narodne vlasti i angažovanje narodnih masa u akcijama narodnooslobodilačkog pokreta, zatim afirmacija i priznanje naše borbe na međunarodnom planu i mnogi drugi uspesi predstavljaju bit, veličinu i istorijsku vrednost narodnooslobodilačkog i revolucionarnog rata.

Formiranje našeg ratnog vazduhoplovstva je isto tako jedna od stranica u knjizi koja beleži najslavnije dane naše istorije. Odluke o formiranju novih jedinica ili prerastanje jedne vojne organizacije u novu, višu i snažniju ili uvođenje novih rodova i drugih značajnih mera donošene su kad god su za to postojali objektivni uslovi. Razmišljajući danas o tim događajima moramo da se divimo dalekovidosti druga Tita i našeg političkog rukovodstva, koji su umeli da cene situaciju, donose adekvatne odluke i obezbede njihovo sprovođenje u delo. Tako su mogli da rade samo ljudi koji su umeli svoje ogromno političko iskustvo da prilagode konkretnoj ratnoj praksi. Odluka o formiranju vazduhoplovstva NOVJ doneta je u okviru mera za dalje organizacijsko usavršavanje NOVJ, i to onda kad su realni uslovi to dozvolili.

Vrhovni štab NOVJ izdao je naredbu o formiranju Prve vazduhoplovne baze oktobra 1943. godine i uputio poziv svim vazduhoplovcima u zemlji

i inostranstvu da stupe u vazduhoplovstvo NOV. U to vreme vojno-politička situacija znatno se izmenila u našu korist. Snaga NOV je, naročito posle kapitulacije Italije, naglo rasla, a time i njeni uspesi i ugled u svetu. Uspostavljen je čvršći kontakt sa saveznicima i stvoreni uslovi za njihovu pomoć u formiranju vazduhoplovstva. Bilo je jasno da se vazduhoplovstvo ne može stvoriti samo sopstvenim naporima i snagama, tj. na način koji je primenjen u formiranju naših partizanskih jedinica za koje je celokupno naoružanje oteto neprijatelju. Međutim, materijalna sredstva potrebna za formiranje vazduhoplovstva – avione, naoružanje, gorivo i ostalo, nije bilo moguće oteti neprijatelju. U uslovima krajnje manevarskog načina ratovanja, kad je teritorija često prelazila iz ruke u ruku, bilo bi sasvim nerealno predviđati školovanje pilota i ostalih specijalista u zemlji. Isto tako, i baziranje borbene avijacije u takvoj situaciji na našoj teritoriji bilo bi praktično neodrživo, a pogotovo jer bi snabdevanje bez postojanja bezbednih i solidnih komunikacija bilo nemoguće organizovati.

Zato je Vrhovni štab preko savezničke misije, koja je u to vreme već bila kod nas, i preko naše delegacije koju je uputio kod saveznika krajem novembra 1943. godine preduzeo mere da se obezbedi školovanje, formiranje pa privremeno i baziranje naših vazduhoplovnih jedinica na savezničkoj teritoriji, u čemu je postignuto i zadovoljavajuće rešenje. Docije, kada je oslobođen severoistočni deo naše zemlje sa Beogradom, stvoreni su uslovi da se svi ti poslovi obave na oslobođenoj teritoriji.

Činjenica da je od formiranja Prve vazduhoplovne baze pa do prvog borbenog leta pilota naše 1. lovačke eskadrile prošlo samo 10 meseci, a od čega je svega 4 meseca utrošeno na obuku i formiranje eskadrile, govori o jednom stvarno rekordno kratkom vremenu. To jasno ukazuje da su naši borci, čim im se pružila mogućnost, dali sve od sebe da se što pre osposobe u rukovanju novom borbenom tehnikom i da se što pre vrate u borbu. To nastojanje ponekad je prelazilo i razumne granice rizika.

Isto tako, ubedljiv primer zalaganja, sposobnosti, hrabrosti i visokog borbenog duha našeg čoveka pokazao se i pri formiranju grupe vazduhoplovnih divizija krajem 1944. godine, kada je za nepuna 4 meseca preobučeno ljudstvo – piloti i tehnički kadar za 6 vazduhoplovnih pukova i isto toliko aerodromskih bataljona. Najsposobniji piloti su već posle jednome-sečne obuke došli u pukove i poleteli na borbene zadatke. No, bez sumnje je da i u jednom i u drugom slučaju puno priznanje pripada komandnom i nastavnom kadru centara i jedinica u kojima su se obučavali naši vazduhoplovci.

Jedna velika grupa vazduhoplovaca upućena je avgusta 1944. godine na školovanje u SSSR – jedan deo avionima iz Barija, a drugi, veći deo uglavnom omladinaca preko severne Afrike i istočne Azije do sovjetskih centara za obuku. Svi su oni završili školovanje u pilotskim i drugim stručnim školama. Od tog ljudstva formiran je jedan lovački i jedan jurišni puk, koji su u Jugoslaviju preleteli neposredno posle završetka rata.

Trebalo bi nabrojati još mnogo raznovrsnih aktivnosti kao, na primer, dejstvo prvih partizanskih aviona, organizaciju mreže aerodroma na oslobođenoj teritoriji, formiranje eskadrile za vezu, korpusnih eskadrila, organizaciju meteorološke službe itd. pa da se dobije puna slika kako su u formiranju našeg vazduhoplovstva korišćene sve mogućnosti da se što pre i što efikasnije postigne određeni cilj. Moglo se uraditi i više, ali, na žalost, mnogi vrlo važni faktori nisu bili u našim rukama, već smo zavisili od razumevanja i mogućnosti savezničke pomoći. Najrealnija ocena letaća i tehničkog sastava naših prvih jedinica su vanredni rezultati u školovanju i ispoljeni borački kvaliteti u izvršavanju zadataka. Činjenica da su neki piloti za svega nekoliko meseci borbenih dejstava izvršili po 50 pa i 70 ratnih zadataka, i odlični rezultati njihovih akcija svedoče o visokom borbenom elanu, hrabrosti i sposobnosti naših pilota, strelaca i tehničkog sastava. Uspех je utoliko veći što je sastav pri dolasku u naše vazduhoplovstvo bio veoma heterogen. Na poziv VŠ odazvali su se skoro svi predratni vojni i civilni vazduhoplovci, na prvo mesto oni koji su se nalazili u jedinicama NOV na raznim funkcijama – od komandanta brigada do boraca. Sastav je zaista bio veoma različitog porekla, borbenog i političkog iskustva, vojne i stručne sprema, pa i psihofizičke kondicije. Međutim, na zajedničkom borbenom zadatku brzo su nestajale razlike među ljudima, čemu je znatno pomogao intenzivan politički rad. U našim jedinicama našli su se pripadnici svih naših nacionalnosti – i ne samo oni. U grupi vazduhoplovnih divizija leteli su krilo uz krilo naši i sovjetski piloti i zajednički uništavali neprijatelja, koji je i njihovu i našu zemlju pretvorio u pustoš i bedu. U toj borbi kovali smo naše ratno drugarstvo.

U poređenju sa našim proslavljenim proleterskim i udarnim brigadama borbeni put naših vazduhoplovnih jedinica je relativno kratak, ali se u njemu, u stvari, produžava ono što je započeo drug Tito 1941. godine kada je u Rudom formirao Prvu proletersku brigadu. Sadejstvujući našim kopnenim snagama u mnogim odlučujućim bojevima, avijacija je znatno doprinela bržoj i lakšoj pobedi nad neprijateljem. Nemačko-kvislinška avijacija, inače već dosta oslabljena, zbrisana je sa naših frontova. Zvuk avionskih motora sada više nije donosio zebnju i pustoš, već novu moralnu snagu i borbeni

polet. Mnoge pohvale, koje smo dobili od Vrhovnog komandanta, naših i komandanata armija, najbolje potvrđuje da je i naša mlada avijacija dala dostojan prilog u ostvarenju ciljeva naše borbe – u izvojevanju slobode i stvaranju nove Jugoslavije.


Danas, 20 godina posle izvojevanje pobede sa puno ponosa sećamo se ovih slavnih dana rađanja našeg vazduhoplovstva. Hrabri borci – Mileta Protić, Ratko Jovanović, Milan Malnarić, Franjo Kluz, Stane Vouk i drugi nisu se vratili sa poslednjeg borbenog leta. Slomljena čelična krila po kraškim vrletima, dalmatinskoj obali i sremskoj ravnici nemi su i skromni spomenici onim našim vrlim sinovima koji su za slobodu svoga naroda žrtvovali sve pa i ono najdraže što su imali. Našim herojima plavog neba večna slava i hvala.

Danas našim slobodnim nebom upravljaju metalnim pticama divnih oblika i čudesnih brzina piloti koji su školovani uglavnom posle rata. Među njima se nađe još po koji stari ratnik, koji je preživio ono o čemu ovde govorimo. Nama, koji smo učestvovali u rađanju našeg vazduhoplovstva biće prijatno da obnovimo naša sećanja, a mladi drugovi naći će u svetlim primerima naših ratnih avijatičara bezbroj dokaza velike ljubavi prema zemlji, hrabrosti, požrtvovanja, drugarstva i drugih osobina, koje su bile svojstvene borcima ove epohe.

Zdenko ULEPIĆ



PARTIZANSKI AVIONI

 re stvaranja organizovanih vazduhoplovnih jedinica u mnogim krajevima naše zemlje u toku NOR-a deštvovali su partizanski avioni. U Bosanskoj Krajini juna i jula 1942. godine, u Dalmaciji septembra i oktobra 1943. godine, u Lici od septembra do kraja oktobra 1943. godine, u Sloveniji u septembru 1943. godine.

Svi ovi pokušaji predstavljali su vanredan primer entuzijazma, neustrašivosti i borbenosti partizanskih pilota.

Pojava partizanskih aviona bez oslonca na vazduhoplovnotehničke jedinice, bez magacina i rezervnih delova, kada je jedini izvor bio zaplenjeni materijal, predstavlja jedinstven primer u istoriji ratne avijacije.

BOSANSKA KRAJINA

Krajem 1941. godine na banjalučkom aerodromu radilo je nekoliko grupa koje su okupljale aktiviste i simpatizere NOR-a. Posebno su se isticali svojom požrtvovanošću pilot Franjo Kluz i mehaničar Miša Jazbec, dok je u jednoj grupi u gradu radio i rezervni pilot Rudi Čajavec. Sve su te grupe bile povezane sa Mesnim komitetom KPJ u Banja Luci.

Sačuvani su dokumenti da je partijsko rukovodstvo radilo na pripremi preleta aviona na slobodnu teritoriju. Tako, polovinom aprila 1942. godine sekretar MK u jednom pismu javlja komandantu Drugog krajiškog bataljona: »..... Ima ovde kod nas jedan avion koji bi se spustio negde na

oslobodenu teritoriju. Ja sam pisala Starom o tome, on je odgovorio da se taj avion može spustiti na Kozaru. Ovaj avijatičar zna pogodno mjesto za spuštanje, ali bi volio da mu se ipak javi gde bi se mogao spustiti da bude sigurniji. On može poći i odmah, a može i pričekati neko vrijeme, jer mu sad ne prijete opasnost hapšenja. Prije izvesnog vremena je postojala opasnost da ga uhapsu, pa smo mu savjetovali da se spusti na vašem terenu i on je to namjeravao, ali je sada još ostao ovdje. Javi, dakle, neko zgodno mjesto za spuštanje«.

U vezi sa pripremama koje je vršio MK KPJ u Banja Luci, vršene su i pripreme na slobodnoj teritoriji. Još marta 1942. godine avio-mehaničar Ivica Mitračić dobio je zadatak od Boška Šiljegovića da sa grupom boraca pronade i pripremi teren za sletanje aviona. Sve do polovine maja 1942. godine ta grupa je pripremala dva mala uzletišta na terenu Međuvodje.

Polovinom maja 1942. godine izvršen je snažan napad na niz neprijateljskih garnizona, kada su zauzeti Prijedor, rudnik Ljubija i još neka mesta.

Zbog pada Prijedora u Banja Luci su pooštrene policijske mere i progoni. Zato je MK KPJ mnoge aktiviste povukao iz grada na slobodnu teritoriju. Istovremeno, to je bio signal vazduhoplovcima za prelet.

Prvi je poleteo Franjo Kluz avionom »Potez-25«, 23. maja 1942. godine. Istoga dana, samo nešto kasnije, poleteo je i Rudi Čajavec avionom »Breg-19« sa mehaničarem Mišom Jazbecom.



Prvo partizansko letelište – Urije kod Prijedora

Franjo Kluz je sleteo kraj Prijedora na aerodrom Urije. Misleći da je neprijateljski avion, nekoliko boraca je potrčalo da razoružaju pilota. Međutim, kad su videli da se Boško Šiljegović rukuje sa pilotom i čuli da će uskoro da sleti još jedan i da su to naši – partizanski avioni, nastalo je oduševljenje i radost.

1. Izveštaj
2. Izveštaj
3. Izveštaj
4. Izveštaj
5. Izveštaj
6. Izveštaj
7. Izveštaj
8. Izveštaj
9. Izveštaj
10. Izveštaj

100

Komandant Operativnog Staba

Investicija u izvršenom letu 7. II u 18 časova

Let sam izvisio na interesima: Dubica, Kortaj-
nica i Bos. Novi.

Nad Bos. i Dr. Dubicom bacili smo letke. Nar-
ista koncentracije ih neka priprema vojske nije se pre-
metila.

U Kortajnici: smo bacili letke i nije se pri-
metilo ništa naročito. Izvridili smo put Kortajnicu
Bos. Novi: na njemu nije bilo koncentracije neprijateljske
vojske.

Nad Bos. Novim i Dvorom izvršili smo sledeći:
Dvor ama kombinovanih sa obama postu ar. izabli
dve kartave sa kibastim kartan i po tome smo
sahajnik: da su njena i kulturalna mlava. Kombinada
svojim videla se nekha parika kako kod vojske
tako i kod stanovništva. Nad Bos. Novi - base smo
ista 3 kante od kojih je jedna pogodila kuću, a druge
dve su pale među vojnicima postrojenja. Parika je
ista nastala među vojskom i stanovništvom. Otvarili
su prozor na nos avijon i mitraljere i pogodili nas
sa dva pogodba, jedan u kulu i drugi u repi. Naplaun
ova dva pogodba nepredpostavljaju nikakvu štetu. Posle je
bombardovanja bacili smo letke. Naš strelac triina izleka
je nekakha metla in mitraljere na postroju u gradi.

Investicijama ako je moguće da nam se dobije još
jedan član posade. U 1. delu nam batolun malom se putu
na Alagaj Duvicu koji je u gornju leticu na najvišoj
dva i po mi nam mogu koristiti kati uvek štiti
na slojarni predu
Izabli ja namu dobri usloji
avijon
100

Faksimil izveštaja pilota Franje Kluz

Operativni štab NOP i DV za Bosansku Krajinu obavestio je istoga dana Glavni štab NOP i DV B i H o tom događaju svojim pismom u kome pored ostalog, stoji:

»... spustila su se na našu teritoriju dva hrvatska aviona sa posadom od tri pilota, i krcati oružjem i municijom.

Dobro bi bilo da nam Vrhovni štab odmah pošalje mjesta aerodroma sa kojima oni raspolažu i znakove, tako da bi smo mogli u hitnim slučajevima sa avionima održavati vezu. Sa benzinom stojimo dosta slabo. Mi ćemo poduzeti sa tim avionima neke akcije. Imamo još i treći avion koji smo zarobili u Prijedoru i vršimo neke popravke na njemu, izgleda da će isti biti upotrebljiv«.

Istog dana određene su posade za avione, i to: pilot Franjo Kluz i mehaničar-strelac Ivica Mitrečić na avionu »Potez-25«, a pilot Rudi Čajavec i mehaničar-strelac Miša Jazbec na avionu »Bregé-19«. »Potez-25« preleteo je na uzletište kod Međuvoda i odatle je dejstvovao.

Prelet ovih aviona na slobodnu teritoriju stvorio je kod neprijatelja veliku pometnju, i uzaludno je preduzimao niz mera da ih pronade i uništi. Svakodnevno su neprijateljski avioni izvidali, bombardovali i mitraljirali aerodrom »Urije«, i još neke rejone na slobodnoj teritoriji.

Od preleta pa do početka juna 1942. godine vršene su intenzivne pripreme za dejstvo partizanskih aviona. Rešeno je pitanje snabdevanja gorivom, naoružanjem i bombama. Odštampani su propagandni leci namenjeni domobranskoj vojsci a potpisali su ih vazduhoplovci. U radionici rudnika Ljubija inž. Mile Ljubičić počinje sa izradom avionskih bombi.

Operativni štab za Bosansku Krajinu imao je nameru da avione upotrebljava samo u izuzetnim prilikama, pa je to predočio i jedinicama u jednom pismu u kome, pored ostalog, stoji: »Drug komandant je naredio da se samo u slučaju kakve velike koncentracije, tj. velike neprijateljske ofanzive bombarduju trupe neprijateljske«. U Operativnom štabu je svakog dana dežurao po jedan pilot da bi u hitnim slučajevima mogao da poleti.

Prva akcija u kojoj je učestvovao Kluz sa mehaničarem Mitrečićem izvršena je 4. juna 1942. godine, kada je ustaška »Crna legija« prodrla iz Dubice na slobodnu teritoriju. O tome je sačuvan izveštaj u »Krajiškim partizanskim novinama« u broju 20 od 4. juna 1942. godine, koji glasi:

»4. juni. Jutros u 7 časova i 45 minuta izvršio sam let sa bombardovanjem Orahova i ustaških kolona koje su se kretale u pravcu Medede.

Bilo ih je oko 800. Tenkova i topova nisam video. Kolona je sva razjurena i zaplašena, tako da su skakali u vodu i močvare pored Save, jer u Prosaru nisu smeli begati, pošto su im naši bili za leđima na svega 200–300 metara. Sa našima sam uspostavio vezu. Naši su, izgleda, već prihvatili borbu sa neprijateljem. Oko Dubice nije primećeno nikakvo kretanje neprijateljske vojske.

Avijatičar-partizan«.

Istoga dana, u rano jutro, sa aerodroma »Urije« poleteo je na prvi zadatak i Rudi Čajavec sa Jazbecom. Oni su nad Banja Lukom bacali letke i partizanskim bombama bombardovali aerodrom. Posle uspešno izvršenog zadatka, i to u poslednjem naletu nad aerodromom, Čajavec je bio ranjen pa je poleteo u pravcu slobodne teritorije. Međutim, morao je da sleti kod sela Kadinjana, gde je, opkoljen od četnika i domobrana, posle kraće borbe izvršio samoubistvo. Nešto kasnije uhvaćen je i Jazbec, sproveden u Zagreb i streljan.



Pilot Rudi Čajavec



Mehaničar-strelac Miša Jazbec

Prve žrtve

Ostao je samo »Potez-25«, koji je nastavio akcije protiv neprijateljskih kolona, izviđao i bacao letke u toku juna pa sve do 6. jula 1942. godine, kada je kod Lušci Palanke neprijatelj uspeo da uništi i Franjin avion.

Neprijatelj je slavio ovaj događaj kao svoju veliku pobedu. Nemački pilot, poručnik Pumb, koji je mitraljiranjem zapalio »Potez«, odlikovan je za taj zadatak.



Udes aviona »Brege-19« sa Rudi Čajavecem

DALMACIJA

Posle kapitulacije Italije 9. septembra 1943. godine u Divuljama je zatečen jedan neispravan hidroavion »Flit«.

Zahvaljujući radu i zalaganju avio-mehaničara, hidroavion je već 10. septembra bio osposobljen. Uvala Seget-Vranjica, zapadno od Trogira, bila je veoma podesna za baziranje hidroaviona, pa je odlučeno da se tu formira hidroplanska stanica, koja je dobila zvanični naziv »Hidroplanska stanica 4. operative zone«. Za komandira stanice i pilota »Flita« određen je Vrabčić Cyril. Uskoro je stanica imala 11 vazduhoplovaca.

Hidroavion »Flit« je, u stvari, bio školski dvosjed sa brzinom od 150 km/h. Nije imao nikakvog naoružanja. Međutim, ubrzo je prilagođen za borbena dejstva, pa je pilot Vrabić Ćiril septembra i oktobra 1943. godine izvršio niz borbenih letova duž dalmatinske obale i u priobalnom delu.

Već od 13. septembra neprijateljski »Meseršmiti« svakodnevno su pretraživali uvale od Makarske do Šibenika i tragali za »Flitom«. On je, međutim, bio dobro kamufliran. Posle svakog leta izvlačen je na kopno i dobro maskiran. Pri izvlačenju aviona i njegovom maskiranju učestvovali su i meštani, radosni što pomažu u pripremanju i obezbeđenju našeg prvog hidroaviona. Na »Flitu« su ucrtane petokrake zvezde.

Od 10. septembra do 6. oktobra 1943. godine pilot Vrabić je izvršio 31 borbeni zadatak. On je izviđao, a ponekad i bombardovao neprijatelja i donosio dragocene podatke o njegovom kretanju i baziranju, prevezio rukovodioce i kurire i pratio kretanje neprijateljskih plovniha objekata u priobalskom delu mora. Dejstvovao je isključivo noću te je pod zaštitom mraka mogao nesmetano da krstari po delu dalmatinskog primorja. Uvek je uspevao da izbegne jaku neprijateljsku PA artiljeriju i da se vrati u bazu neoštećen.

Prilikom bombardovanja neprijateljskih utvrđenja ili kolona, upotrebljavane su avio-bombe od 12 kg, koje su bile pogodne za ručno bacanje. Njima je rukovao izviđač koji je sa drugog sedišta u najpovoljnijem trenutku sam određivao momenat za izbacivanje bombi.

Gotovo sve zadatke izviđanja i bombardovanja neprijatelja »Flit« je izvršavao po dogovoru sa našim jedinicama.

U naredjenju 4. operativne zone od 22. septembra 1943. godine – Štabu 4. krajiške divizije za napad na Sinj, između ostalog, stoji i zadatak hidroaviona:

»5. – Hidroavion će danas predveče izviđati sve pravce koji izvode iz Imotskog prema zapadu. Vrijeme polaska podesiti tako da osmatranje može vršiti za viđenja, a po mogućnosti u vremenu kada je već prestalo dejstvo neprijateljske avijacije.

Po izvršenom zadatku odmah poslati izveštaj o rezultatu, a pri povratku, ako može sigurno da utvrdi prisustvo naših jedinica na prostoriji Zadvarje–Čista, baciti izveštaje tim jedinicama za štab 5. brigade. Pri povratku obavezno istaći crvenu zastavu«.

Neprekidni noćni letovi i iznenadna pojava aviona nad raznim objektima u toku jedne noći zbunjivali su neprijatelja u pogledu broja aviona, kao i mogućeg mesta baziranja. Teško da bi neprijatelj uspeo da ga uništi, s obzirom na rad osoblja stanice, kao i taktiku dejstva koju je primenjivao pilot Vrabić. Ali, jedan nepredviđeni događaj 6. oktobra 1943. godine doveo je do katastrofe. Toga dana Vrabić je prvi put poleteo na dnevni let sa Antom Marasovićem (jednim od rukovodilaca iz Štaba 8. korpusa).

Bio je to poslednji let »Flita«. Pri padu avion je potpuno uništen, Marasović je poginuo, a pilot Vrabić pretrpeo teške povrede.

L I K A

Prilikom oslobođenja Rijeke septembra 1943. godine, na Grobničkom Polju su pored velike količine materijala i opreme, zaplenjena i dva aviona – »Roda« i »Kaproni«. Oba su bila neispravna.

Na aerodromu se nalazio i načelnik Glavnog štaba Hrvatske, pukovnik Velimir Terzić, koji se, između ostalog, interesovao i za to da li avioni mogu da se osposobe za letenje. Odlučeno je da se pristupi opravci aviona i da se preko Sreskog komiteta KPJ Rijeke pozovu piloti i ostalo stručno osoblje.

Posle pet-šest dana na aerodrom je stigla prva grupa pilota, tehničara i drugih specijalista. Počeli su radovi na opravci aviona i prikupljanju sredstava: agregata, cisterni, specijalnih vozila i ostalog materijala. Kad je roda opravljena, iz Glavnog štaba Hrvatske je naredeno da se izvrši prelet na aerodrom »Crkvnica«. Prelet je izvršio pilot Veble Ivan 18. septembra 1943. godine. Novi aerodrom je osposobljen za dnevno i noćno letenje i sa njega je izvršeno 7–8 zadataka, uglavnom prevoz rukovodilaca za Rijeku, i obratno.

Uskoro je na Grobničkom Polju opravljen i drugi avion. Za probni let na »Kaproniju« javio se Volarić Josip. Međutim, pri poletanju avion je sa visine oko 10 metara naglo propao i udario u zemlju i toliko se razbio da je svaka opravka bila uzaludna. Tako smo već na prvom letu ostali bez »Kapronija«.

25. septembra izvršen je prelet aviona »Roda« na novi aerodrom »Laudonov Gaj« kod Bunića. Od prikupljenog ljudstva formirana je baza koja je dobila svoj pečat sa nazivom »GŠH-1 – vazduhoplovna baza«.

Baza je imala 6 pilota i 16 vazduhoplovnih specijalista, a pilot Volarić Josip određen je za komandanta. Raspolagalo se svim sredstvima za rad:

agregatima za noćni start, električnim osvetljenjem logora, specijalnim vozilima i drugim sredstvima. Imala je ambulantu, kuhinju, radionicu, magacin i drugo.

Početak oktobra otpočelo je trenažno letenje pa su za kratko vreme svi piloti osposobljeni za samostalno letenje.

9. oktobra 1943. godine, prema izveštaju 13. proleterske brigade »Rade Končar« koji je upućen Glavnom štabu NOV i PO Hrvatske, avionom »Biker jungman« sleteo je na slobodnu teritoriju pilot Klokočovnik Josip.

U izveštaju dalje stoji »... naš načelnik štaba drug Miljenko preleteo je sa njime sa tog položaja u Sloveniju između Metljike i Črnomelja gde se avion i sada nalazi, sa osiguranjem koje smo postavili kod njega, te vas molimo da nam izdate potrebno naređenje za daljnji postupak«.

U izveštaju Glavnog štaba NOV i PO Hrvatske Vrhovnom štabu od 24. oktobra stoji: »Imamo kod Udbine jedan izviđački avion tipa Roda -- – Fizeler, Nijemci ga zovu Stork. Na Žumberku jedan dvosjed školski tipa Biker jungman«.

U tom periodu očekivan je prelet i drugih aviona pa su pripremana letelišta na široj teritoriji Like.

Istog dana upućene su depeše Vrhovnom štabu u vezi sa stanjem aerodroma. »Na Krbavskom Polju sjeverno od mesta Udbine mogu se spuštati teški bombarderi. Tu su dve livade dužine jedan do tri kilometra, a širine 1 km...«.

»Lakši bombarderi se mogu spuštati na više mesta na Krbavskom Polju, na Bijela Polja kod Korenice, na Gackom Polju kod Otočca. Sve livade dužine jedan km, a širine 500 m. i više«.

Vrhovni štab je, pored uputstava za upotrebu aviona, izdavao i stručne zadatke. Tako u depeši Glavnom štabu NOV i PO Hrvatske od 26. oktobra stoji:

»Avione dobro maskirati kod Udbine i svakih 8 dana staviti u pokret po 15 minuta. Kod njih ostaviti po jednog pilota i mehaničara, a sve ostale uputiti u V. Š. U slučaju hladnoće ispustiti ulje iz motora. Pripremite pribor za grijanje ulja i filtriranje benzina«.

Jedne noći krajem oktobra piloti Veble i Fizir izvršili su prvo bombardovanje ustaškog garnizona u Gospiću i izazvali veliku paniku u gradu.

Na aerodromu kod Bunića baza je ostala svega mesec dana, jer je Glavni štab Hrvatske naredio pokret za Livno u Prvu bazu NOVJ.

2. septembra, »Roda« je bila pripremljena za prelet u Bugojno. Pored rezerve benzina, u avionu se nalazila pisaća mašina, pečati i nešto dokumenata baze. Prelet je trebalo da izvrši Veble, ali po naređenju Glavnog štaba Hrvatske za taj zadatak je određen Volarić Josip. U Bugojno nikad nije stigao. Mnogo kasnije utvrđeno je da je sleteo u Banjaluku i predao se neprijatelju. Ljudstvo baze krenulo je na put za Livno.

SLOVENIJA

9. septembra 1943. godine jedinice Primorske zone ušle su u Goricu, gde je održan veliki narodni zbor. Za vreme zbora nad gradom je kružio prvi slovenački partizanski avion i bacao pozdravne letke.

Na aerodromu kraj Gorice zaplenjen je veliki broj aviona. Međutim, u jedinicama Primorske zone, koje su bile na ovom terenu, nije bilo nijednog pilota. Zato je samo jedan avion bio upotrebljen. Bio je to školski dvosed »Sajman«. Njime je leteo jedan italijanski pilot – antifašista, koji je izjavio da želi da se bori protiv fašista.

On je odabrao avion i istog dana leteo nad Goricom, a nešto kasnije preleteo do Vogerskog gde je u to vreme bio Operativni štab Primorske zone. Štab je ovaj avion odmah počeo da koristi za izviđanje neprijateljskih kolona.

Međutim, 12. septembra jake nemačke snage prodrle su do Gorice, pa su naše jedinice bile prinuđene da zapale više desetina aviona i unište sva skladišta. U hangarima je izgoreo veliki broj avionskih motora i druga oprema.

20. septembra avion je preleteo iz Vogerskog do Ajdovčine. Na jednoj livadi, istočno od grada, uređeno je malo letelište i određeno ljudstvo za održavanje i čuvanje aviona. Skoro svakodnevno su vršena izviđanja u pravcu Gorice.

Pored toga, taj avion je poslužio i za održavanje veze sa Glavnim štabom Slovenije, koji se tada nalazio u Novom Mestu. Na avionu su ucrtane velike crvene petokrake zvezde da ga ne bi oborile naše jedinice. Po odluci Pokrajinskog komiteta KPJ i Operativnog štaba, sa pilotom je poleteo i drug Aleš Bebler. Iako vremenske prilike nisu bile najpovoljnije, ovaj zadatak je uspešno obavljen.

Već 25. septembra 1943. godine Nemci su otpočeli ofanzivu na Primorsku oslobođenu teritoriju. Operativni štab je napustio Ajdovščinu i prebacio se u selo Otlice. Pilot je poleteo avionom do Otlica i toga dana dobio je zadatak da ponovo leti do Glavnog štaba Slovenije (u Novom Mestu) da bi preneo poštu.

Međutim, snažan prodor neprijatelja u pravcu Otlica onemogućio je izvršenje ovog zadatka. U izveštaju Operativnog štaba od 25. septembra 1943. godine upućenom Glavnom štabu Slovenije taj događaj je opisan:

»1. Juče smo hteli da vam pošaljemo izveštaj avionom, ali nas je u tome sprečila nemačka ofanziva koja je počela ... oslobođenoj teritoriji, a naročito prema centru te teritorije...«.

U neposrednoj blizini Otlica pilot je sa grupom boraca ugurao avion u šumu i dobro ga maskirao. Pretpostavljali su da neprijatelj neće moći da ga pronađe, pa će ga posle ofanzive ponovo koristiti. Međutim, nekoliko dana kasnije, prilikom pretraživanja ovog terena, Nemci su pronašli avion i zapalili ga.

*

* *

Uslovi za opstanak i dejstvo partizanskih aviona bili su minimalni.

Hrabri i snalažljivi partizanski piloti smelo su prkosili neprijatelju iako je imao potpunu prevlast u vazduhu.

Bez obzira na neznatni materijalni efekat, dejstvo partizanskih aviona imalo je vanredan moralni značaj.

21. maja 1942. godine simbolično je obeležen početak stvaranja naše avijacije u NOR-u, pa je taj dan proglašen praznikom Jugoslovenskog vazduhoplovstva.

PARTIZANSKE AVIO-BOMBE

U već maja 1942. godine izrađene su prve partizanske avio-bombe u radionici rudnika Ljubije, a do kraja juna napravljeno ih je oko 250. Prvi su ih upotreбили Čajavec u napadu na Banja Luku 4. juna 1942. godine, i Franjo Kluz u svim akcijama koje je vršio u toku juna i jula te godine.

Zamisao da se počne sa izradom avionskih bombi potekla je iz razgovora koji su vodili naši partizanski piloti sa upravnikom radionice u Ljubiji, drugom M. Ljubičićem. Naime, osim dva aviona (»Potez-25« i »Brege-19«) u oslobođenom Prijedoru nalazio se još jedan »Brege-19«, koji je neprijatelj ostavio prilikom povlačenja. Taj avion su naše jedinice oštetile jakim vatrom, pa je pilot bio prinuđen da sleti u blizini železničke stanice.

Kluz, Čajavec i mehaničari Mitrečić i Jazbec dobili su zadatak da avion osposobe za predstojeće akcije. Mogućnost opravke postojala je jedino u radionici u Ljubiji.

Pored ostalog, u razgovoru je bilo reči i o naoružanju partizanskih aviona. Kluz i Čajavec su se žalili da nisu mogli ništa da ponesu iz Banja Luke, sem što je Čajavec na avionu imao ugrađen mitraljez. Tom prilikom inž. Ljubičić je predložio da sam izradi avio-bombe.

Već kroz nekoliko dana izrađena je prva serija. Telo bombe je izrađivano od kanalizacionih cevi, a punjeno je eksplozivom iz neeksploziviranih bombi. Ljubičić je konstruisao i upaljače. Ugrađivao ih je u prednji deo bombe a imali su i osigurače u vidu rascepkke. Stabilizatori su pravljeni od običnog

ima. Svaka od ovih bombi bila je teška oko 10 kg. Strelac je morao pažljivo da rukuje bombom, jer je još u avionu morao da vadi osigurač i tek onda da je rukom baci kroz otvor na trupu.

Pored ovih, Ljubičić je na traženje Kluz i Čajavca napravio i oko 20 većih bombi. To su, u stvari, bile neeksplozirane nemačke i italijanske bombe, kojima je Ljubičić vadio neispravne upaljače i montirao svoj jednostavniji upaljač. Dok su manje bombe, od 10 kg, bile predviđene za žive ciljeve i eksplodirale odmah pri dodiru sa zemljom, ove veće su bile predviđene za rušenje i imale upaljač sa usporavanjem.

Partizanske bombe su omogućile da se naši prvi avioni upotrebe i za ozbiljnije akcije. Naime, Operativni štab za Bosansku Krajinu smatrao je da ih prvih dana može koristiti samo za izvidanje, vezu i bacanje propagandnog materijala. Međutim, naoružani bombama oni su mogli da se upotrebe i za dejstvo po neprijateljskim kolonama i položajima. Ubrzo je na »Potez-25« ugrađen zaplenjen nemački puškomitraljez »šarac«.

Kada su Kluz i Mitrečić 4. juna 1942. godine pronašli kolonu Crne legije, napravili su jedan krug iznad nje. Na zvuk avionskog motora neprijateljski vojnici su se razbežali van puta, ali kada su primetili oznake NDH na avionu, počeli su da mašu zastavom i rukama pozdravljajući avion i ponovo formirali kolonu. Za to vreme Kluz je postavio avion u najbolji položaj i poleteo u susret čelu kolone. Ni Mitrečić nije gubio vreme već je pored svog sedišta imao 20 partizanskih bombi. Iz nekih je već povadio osigurače i držao ih u ruku i kad je bio na domaku prvih redova, počeo je brzo da ih baca na kolonu. Zabuna kod neprijatelja je bila potpuna. Kluz je napravio tri naleta, dok je Mitrečić za to vreme izbacio sve bombe, a u poslednjem naletu upotrebio i mitraljez.

Istog dana Kluz je sa oduševljenjem pisao o ovoj akciji, u »Krajiškim novinama«. Ona im je istovremeno ulila poverenje u sopstvene snage i mogućnosti.

Posle bombardovanja Dvora na Uni i Bosanskog Novog Kluz je u svom izveštaju, između ostalog, javljao: »... Dvor smo bombardovali sa tri bombe, pošto su istakli dve zastave sa kukastim krstom, po tome smo zaključili da su Nemci ili kulturbundovci. Posle pada bombi, videla se velika panika kako kod vojske tako i kod stanovništva. Nad Bosanskim Novim bacili smo tri bombe od kojih je jedna pogodila kuću, a druge dve su pale među vojnička postrojenja...«.

Dušan JONČIĆ

PRVI LETAČKI RUČAK

(odlomak iz pripovetke)

– Kako si, drug? Kako avion?

Baba Stevanija pitala je zabrinuto:

– Kako ti, sinko, smiješ avion ostaviti sam u polju? Da on tebi opet ne prebjegne dušmanima? Jesi li ti njega dobro svez'o?

– Nikud on bez mene ne može – tumačio je pilot Franjo.

Baba nepoverljivo vrti glavom.

Bogami, ja ni svog paripa ne smijem obnoć ostaviti sama u polju, taj odvrlja čak na neoslobođenu teritoriju.

Sljedećeg jutra čulo se da toga dana drug Franjo leti na Bosanski Novi da bombarduje neprijateljske kasarne. Po zaseoku nastade trka i dozivanje:

– Ehej, ode drug Franjo da tuče Novi, peci pitu, kumo!

– Vataj pijevca, komšija, a ja koljem prase, valja pilotu spremiti ručak.

– Kamo ona moja rakija što sam je spremila sebi za ukup? – galamila je baba Stevanija. – Hoću danas da napijem za dušu Nijemcima i ustašama iz Bosanskog Novog.

– Pričuvaj se, sinko, niz Novsku Planinu, posve je pod nogu, strmina – svjetovala je pilota ali je Franjo, smijući se, odgovorio:

– Ne boj se, bako, neću ja nizbrdo, neg odozgo iz nebesa pa bombom u kasarnu!

– Ih, kad bi ja bila na tvome mjestu, ja bih se spustila do same crne zemlje pa prvog domobrana šakom za vrat!

Po čitavom zaseoku zacvrča mast, okrenuše se ražnjevi i proradi oklagija kao da je crkvena slava. Ručak za ručkom kretao je u polje kao da dolje logoruje čitav bataljon vojske.

Nekakav kozar s Mededež Brda, divljačna dečačina, videći usput onoliko motanje i zavežljaje niz Tuk Bobiju, odnio je u svoja brda vijest da se sprema ručak za avion veći neg za stotinu ljudi.

– Gospode bože, koliko li mora da bude ta trbušina? – čudio se on tvrdoglavo odbijajući sva uvjerenja onih koji su tvrdili da je avion mašina.

– Kakva mašina! Ja sam svojim očima vidio kako promiče ručak za ručkom i sve to ide k njemu, šopaju ga kao ćurana.

A i u samim Praštalama čulo se od nekog vojnika da pilot ne jede običan obrok, nego letačku porciju, pa i to je ponukalo ljude da se što bolje pripreme. Ko li će ga znati kolika je ta letačka porcija, osobito bombarderska, kad i običan seljak, pješak, može izjesti čitavo jagnje, tri oke ljeba i dobru torbu šljiva.

– Deder, braćo, da se ne osramotimo, ovo je prvi letački ručak druga Franje na slobodnoj partizanskoj teritoriji.

Iza visoke živice pored aerodroma, u hladovini, otezao se dug red tep-sija, ražnjeva s pečenjem, zdela, zastruga i bijelih zamotuljaka, tako da se Franji Kluzu, u povratku s Novog, učinilo da je to nekakva minijaturna privremena pista, nevješto započeta, ili možda kakva oznaka da je tu aerodrom.

– Pazi, šta li to oni rade?!

Ali čim je sleteo i pomolio se iz kabine, iza živice navališe Praštale:

– Druže Franjo, hajde ovamo, spremili smo ti letački ručak.

Pilot krenu iza živice i začuđeno pogleda dugačak red đakonija.

– Je li dosta, druže Franjo, za jednu dobru letačku? Ako nije, da tražimo još.

Ali prava nevolja nastade tek onda kad svak navali da nudi i vuče na svoj zavežljaj. Tek u dobri čas neko se sjeti da se od svega jela sastavi jedan jedini kolektivni ručak:

– Evo, nek drug pilot i drug mehaničar raspale po jedan letački, a mi ćemo ponešto pomagati, onako pješadijski, u streljačkom stroju.

Koliko je bio taj Franjin prvi letački ručak, to mu narod nije vagao ni premjerao, jer ga je od srca dao, ali se samo zna toliko da je pješadijski streljački stroj očistio trpezu sve do poslednje mrvice i tako potvrdio prokušano ratno pravilo, da jedino pješadija temeljito čisti teren, a ostali joj samo prave pripremu za napad.

Branko COPIC

IZ DNEVNIKA PRVOG HIDROAVIONA

Na dan kapitulacije Italije 9. septembra 1943. godine iz Divulja su pobjegli neprijateljski oficiri sa 6 »Savoja« i 8 »Kapronija«. U hangaru je ostao jedan neispravan školski hidroavion »Flit«. Zahvaljujući talijanskim avio-mehaničarima Fedelli Nikolu i Frančeski Amariju, avion je ugradnjom magneta, koji su još ranije bili sklonjeni, ubrzo osposobljen. Zalaganjem Vukčević Rada, Šušterčić Jože i ostalih avion je već 10. septembra bio spreman za let, pa je već u 20.30 časova istog dana izvršen prelet od Segeta – Vranjice. Od rukovodstva NOR-a dobili smo naređenje da evakuišemo korisni materijal iz Divulja.

Poleteo sam 11. septembra u 05.00 časova sa komandantom Trogirsko-šibeničkog odreda na prvi zadatak. Trebalo je da osmatramo PVO obližnjih čuka, a zatim sletimo u uvalu Seget-Vranjica zapadno od Trogira. Tada je »Flit« doživio svoje vatreno krštenje – dobio je dva pogotka od naše PAA.

Na sastanku vojnog i partijskog rukovodstva, koji je održan istog dana, izneo sam karakteristike aviona i kakve zadatke i akcije može da izvršava, kao i mere za njegovo obezbeđenje. Doneta je odluka o formiranju hidropanske stanice, o konspirativnom baziranju aviona i o prihvatu proverenih hidro-avijatičara iz Trogira i Kaštela.

Za komandanta stanice i pilota aviona određen je Vračić Ćiril, za avio-mehaničara Vukčević Rade, za oružara Čulić Nikola, za komesara Vukman Jozo i za kurira – šofera Janzeković Alfred.

Stanici su stavljeni na raspolaganje: jedrenjak »Sv. Šimun«, motorni čamac, kamionet i motocikl, što je bilo dovoljno za njeno normalno snabdevanje i obezbeđenje svim potrebama i borbenim sredstvima.

Bila je pod najstrožom konspiracijom a za avion su znali jedino rukovodioci. »Flitu« su nacrtane crvene petokrake. Kao znak za raspoznavanje za vlastitu PAA ponekad bismo prikačili zastavu »plamenac«.

Karakteristike »Flita«: motor »valter« u zvezdi 9 cilindara – 145 ks. Dvokrilac, školski lovac, dvosed sa brzinom 150 km/h. Od instrumenata je imao jedino visinomer, jer su ostale instrumente poskidali Talijani.

11. septembra montiran mu je običan brzinomer, pa su još istog dana, drug Vrabić i pomoćnik komandanta odreda poleteli na drugi ratni zadatak: pregled naših odbrambenih položaja uz komunikacije na relaciji Trogir – Šibenik a na povratku obalni pojas. Zadatak je izvršen uspešno.

12. septembra pozvan sam u štab 4. operativne zone u Kaštel Stari radi dogovora o izvršenju mogućih narednih zadataka. Iste večeri, »Flit« je preneo poštu sa kurirom iz IV operativne zone u Zablaće kod Šibenika.

13. septembra poleteo je na zadatak dobiven iz štaba IV operativne zone, koji je glasio: osmotriti vrstu i pravac kretanja i moguće zaustavljanje neprijateljskog broda koji je viđen u 02.00 časa na relaciji južno od Šolte. Pretpostavlja se da je primećeni ratni brod bivša »Dalmacija«. Brod nije pronađen do južno od rta Hum kod Primoštena. U 04.50 h dva meseršmita pretraživala su u niskom letu uvale da pronađu »Flita«. Od toga dana, svakodnevno, ujutro i predveče, »Meseršmiti« bi tragali, pored ostalog, i za »Flitom« duž obale Šibenik – Makarska.

14. septembra doplovio je jedrenjak »Sv. Šimun« od 50 bruto reg-
tona nosivosti. On je bio neophodan za smeštaj pogonskog materijala, najnužnijeg alata za opravku aviona i motora, zatim smeštaj municije, bombi, robe, hrane, kao i ljudstva u slučaju predislokacije. Stigli su drugovi: Sušterčić Jože, Pažanin Jerko, Slade Božo, Dekleva Dušan i Perhauc Rafael, pa je toga dana hidroplanska stanica bila dobro kompletirana. Imali smo radio-
-aparatus na baterije i dva talijanska padobrana, ali neispravna. Bilo je 11 drugova, ne računajući tri stalna stražara koji su sutradan upućeni Komandi mesta Trogir, jer smo sami preuzeli stalnu stražu hidroplanske stanice i »Flita«.

14. septembra »Flit« je poleteo po marš-ruti Vranjica preko Trogira, Kaštela, Splita do Omiša i natrag radi bacanja letaka kojima su pozivani muškarci da stupe u NOV-u.

15. septembra primljen je zadatak: izvideti i bombardovati tvrđavu Klis. Kao izviđač i bombarder određen je drug Bećir Ivan. »Flit« je poleteo

u 04.10 časova. Pred samim ciljem, na visini od 1200 metara, motor je počeo da »kašlje« a nekoliko sekundi zatim prestao je da radi. Pilot je uspeo da dotakne morsku površinu u blizini Kaštel Kambelovca, odakle je avion hitno odvučen čamcem u bazu. Ustanovili smo potpuno zaribavanje klipova tri cilindra motora, dok su dva bila u početnoj fazi zaribavanja. Motor je bio ponovo osposobljen za probni let, koji je izvršen 16. septembra.

16. septembra dobiven je zadatak: hitno prebaciti rukovodioca Nikolu u Milnu na Braču. Zadatak je uspešno izvršen. Međutim, pravo je čudo kako »Flit« nije primećen od dva »Meseršmita« koji su izvidali obalu, a bio je od njih na rastojanju oko 1500 metara i na visini oko 250 metara. Iste večeri »Flit« je ponovo odleteo na izviđanje saobraćajnice i kretanja nemačkih motorizovanih jedinica kod Imotskog. Primećena je kolona od oko 20 tenkova.

17. septembra izvršen je zadatak: osmatranje prilaznih puteva severno od Klisa i bombardovanje tvrđave. Kao izviđač, ujedno bombarder, Bećirivan je bacio dve bombe po 12 kg na tvrđavu. Na 10 km severno od Klisa primećeno je 6 neprijateljskih kamiona koji su se kretali prema Klisu. Istog dana izvršen je i zadatak: izviđanje i traženje neprijateljskih brodova na pravcu Zlarin – Vis.

18. septembra dobili smo zadatak: izvideti saobraćajnice od Omiša do Mimica i bombardovati ustaška uporišta. Izviđač Janzeković uspešno je izbacio jednu bombu na samo ustaško gnezdo. Istog dana izvršena je i potera za trabakulom (motorni jedrenjak) koji je prevezio splitske zelenaše sa zlatom u Italiju. Jedrenjak je zaustavljen ispred Hvara i vraćen u Milnu. Iste noći prebačen je jedan rukovodilac iz Bola na Braču u Rogoznicu. »Flit« je imao sreću, jer se sa zadnjim kapima benzina vratio u bazu, a bilo je nevreme – bura.

19. septembra napali smo nemačku kolonu koja se kretala istočno prema Imotskom. Vukčević, kao izviđač i bombarder, uspešno je bombardovao.

20. septembra prebačen je drug Nikola iz Vranjice u Milnu, zatim u Stari Grad na Hvaru. Na povratku je primećen neprijateljski brod zapadno od Visa. Na krmi je primećeno jako reflektorsko osvetljenje i kretanje ljudi. Posle nekoliko minuta brod je sva svetla pogasio. Te noći »Flit« je prenoćio u uvalici blizu Milne, jer je iznenada nastala potpuna pomrčina.

21. septembra »Flit« se vratio iz Milne u Vranjicu po vrlo jakoj kiši.

22. septembra vršeno je izviđanje i napad na nemačku kolonu koja je imala oko 30 tenkova i 50 kamiona a kretala se od Imotskog prema Zadvarju. Izviđač i bombarder Rebula uspešno je bacio dve bombe od po 12 kg na kolonu. Tom prilikom PAA je bila toliko jaka da je kolona iz vazduha izgledala kao da su kamioni i tenkovi načičkani hiljadama crvenih vatrica. Kasnije je jedan od zarobljenih nemačkih pilota pričao da je od toga dana svim nemačkim i ustaškim avionima bilo zabranjeno približavanje kolonama od zalaza do izlaza sunca i da se na svaki avion koji se približi odmah otvori vatra ukoliko nije prethodno najavljen po danu. Stanovnici sektora Šibenik – Split – Omiš i Brač nazvali su »Flita« fantomom zbog neprekidnih noćnih uznemiravanja.

23. septembra vršeno je izviđanje sektora: Seget – Vranjica – zapadno od Hvara, južno od Šolte do Šibenika, potom obale do Seget – Vranjice.

24. septembra izviđani su putovi i saobraćaj na prostoru Klis – Sinj – Muć – Perković – Trogir.

25. septembra izvršen je napad na nemačku kolonu koja se kretala putem Imotski prema Zadvarju. Zbog jake PAO kolona je bombardovana sa visine od 2500 metara dvema bombama od po 12 kg.

26. septembra prebačen je jedan rukovodilac iz 4. operativne zone u Stari Grad na Hvaru.

27. septembra nije se letelo zbog loših vremenskih prilika. Dan je iskorišćen za pripremu i utovar pogonskog i ostalog materijala na »Sv. Šimun«. Sa prispelog broda »Topčider« iskrcavan je ratni materijal i hrana. Naređena je i stroga priprema za eventualno prebacivanje hidroplanske stanice u neku novu uvalu, jer su »Meseršmiti« pri preletu počeli nešto duže da se zadržavaju nad našom bazom.

Radi stroge konspiracije, zadatke sam lično primao i izdavao neposredno pred poletanje. Bilo je strogo zabranjeno da se o akcijama »Flita« razgovara van hidroplanske stanice ili sa drugovima iz susednih jedinica. Toga dana izvršen je ponovni raspored ljudstva¹⁾.

¹⁾ Vrabčić Ćiril Ćelo, komandant hidroplanske stanice i pilot »Flita«, Vukman Jozo Tica, komesar i obaveštajac, Perhauc Rafael, tehnički oficir hidroplanske stanice, Vukčević Rade Vule, prvi hidromehaničar, Janzeković Alfred Fredi, drugi hidromehaničar i rukovalac motornim čamcem, a ujedno i kurir hidroplanske stanice, Dekleva Dušan, pilot, administrator, rukovalac radio-aparatom i obaveštavalac o dnevnim novostima, Bućur Đoko, pilot, zamenik komandanta i intendant, Čulić Nikola, avio-mehaničar, rukovalac pogonskog materijala i oružar, Slade Božo, finomehaničar, električar i rukovodilac radionica, Sušterčić Jože, avio-motorist i rukovalac rezervnim delovima, Šutin Ambroz Lazo, ekonom-rukovalac ishranom, Pažanin Jerko, kuhar, Vlasnik »Sv. Šimuna«, kapetan jedrenjaka i njegov sin Stevo motorist na brodu.

Tako kompletirana hidroplanska stanica mogla je da djeluje i u većim akcijama, ali nedostajalo je hidroaviona. Kolektiv stanice počeo je da stvara plan kako nabaviti dva hidroaviona iz Italije. Međutim, to su bile neostvarive želje.

Uskoro smo dobili pečat i štambilj – »Hidroplanska stanica 4. O.Z.«.

28. septembra izvršen je napad na nemačku kolonu istočno od Zadarja. Za izviđača i bombardera došao je iz štaba 4. operativne zone drug Rebula. »Flit« je prvo leteo na 3000 metara, preleteo obronke Biokova, zatim Imotski pa se sa prigušenim motorom i blagim poniranjem snižavao do visine 300 metara. Na nemačku kolonu koja je mirovala bačene su dve bombe od po 12 kg. Jaka PAO uz pomoć preko 20 reflektora nije »Flita« ni dotakla.

29. septembra izvršen je napad na ustaško uporište kod Omiša u selu Mimice. Izviđač i bombarder Burić bacio je jednu bombu.

30. septembra prebačen je kurir 4. operativne zone u Hvar, a uz put i iz Supetra na Braču u Trogir (Seget).

1. oktobra prebačeni su rukovodioci iz 4. operativne zone u Milnu zatim za Rogoznicu i natrag u Milnu. Tada je »Flit« jedva sačuvan od jakog nevremena. U borbi sa orkanskim vetrom i kišom učestvovali su i drugovi Filipić Rikard i Rendić Nikola, dok je pilot ostao na »Flitu« držeći se za konopce.

2. oktobra sa drugom Nikolom »Flit« poleće iz Milne za Rogoznicu, potom u Vranjicu i u uvalu Tiha ispred Starog Grada na Braču.

Uveče je brod »Sv. Šimun« isplovio pred noseom neprijatelja iz Seget-Vranjice sa ljudstvom i krcat gorivom, materijalom i opremom prema Milni, a zatim u uvalu Starigradskog zaliva. Celu noć vladalo je nevreme.

3. oktobra »Flit« poleće iz uvale Tiha za Vranjicu da bi obavestio Komandu mesta u Trogiru o dislociranju hidroplanske stanice u Starom Gradu na Hvaru. Odatle je poleteo za Bol na Braču. Iste noći »Flit« poleće iz Bola za Rogoznicu. Međutim, zbog guste magle (bez kompasa, vidljivost svega oko 30 metara) avion je sretno sleteo na more blizu Supetra na Braču.

4. oktobra »Flit« je poleteo iz Supetra za Rogoznicu i vratio se za Tihu na Hvaru.

5. oktobra postavljen je zadatak: presresti brod »Sv. Ivan«, koji plovi zapadno od Hvara prema Visu, i vratiti ga na Bol na Braču. Zadatak je izvršen.

6. oktobra »Flit« poleće iz uvale Tiha u uvalicu Sv. Ante ispred Starog Grada, u kojoj je bila smeštena hidroplanska stanica sa jedrenjakom »Sv. Šimun«. Istoga dana poleće za Bol na Braču (prvi put usred bela dana). Zatim je dobiven zadatak da se u Podgoru prebaci jedan rukovodilac iz štaba 8. korpusa (Ante Marasović Mirko).

Avion je poleteo tačno u 14.10 časova, a u 14.15 časova kobno završava poslednju stranicu svoje istorije. Drug Mirko gine, dok je pilot Vrabčić teško ranjen prenesen u bolnicu na Bolu.

Katastrofu je doživeo na svom prvom dnevnom letu, upravo zbog toga što je bio dnevni let. Putnik je nehotice oslobađajući ruke od oružja da bi radoznalim posmatračima Bola na Braču uzvratio pozdrav onemogućio upravljanje avionom (mašinka se zaglavila među komande) – a to je i za njega i za avion bilo katastrofalno. O tome je »Slobodna Dalmacija« jula 1960. godine donela jednu dužu reportažu Josipa Ugrina.

Ciril VRABIĆ

NAPOMENA UREDNIŠTVA. – Posle katastrofe pilot »Flita« drug Vrabčić je osam dana ležao u bolnici u Bolu na Braču, zatim je 15. oktobra prebačen u bolnicu na Visu, iz koje je drugom polovinom novembra prebačen u Italiju, u bolnicu Gruma. U Grumu je došao na lečenje i ondašnji komandant Trogirsko-šibenskog odreda drug Jozo Lozovine Mosor, koji je drugu Vrabčiću uručio džepni kalendar, koji je naden posle udesa u njegovom odelu. U kalendar su bili uneseni svi letovi sa kratkim opisima. Januara 1944. godine druga Vrabčića je posetila veća grupa drugova među kojima su bili i drugovi iz hidroplanske stanice. Obavestili su ga da se spremaju za Afriku i da je u Savaletriju locirana 1. vazduhoplovna baza NOVJ gde već ima preko 200 avijatičara. Vrabčić je, bez pitanja bilo koga u bolnici, 15. januara u toku noći skinuo gipsani oklop, a 16. januara napustio bolnicu. Auto-stopom stigao je u Savaletri. Zadovoljan dolaskom među drugove, iako još slab, snagom volje i fiskulturom osposobio se ponovo za aktivnog pilota.

LAUDONOV GAJ

Dok su se vršile pripreme za formiranje vazduhoplovne baze u Lici ostao nam je u sećanju jedan nemio događaj. Na prvom probnom letu pilot Volarić Josip razbio je laki bombarder »Kaproni« od koga smo tada mnogo očekivali. Pri poletanju, avion je propao, udario u zemlju i na kraju PSS pobegao u stranu, odbio stajni trap i ošteti krilo. Bili smo razočarani i verovali da je udes namerno izazvan. Došlo je do prepirke, a naročito su se ljutili pilot Veble Ivan, mehaničari Blažić i Jerbić koji su radili na avionu.

No, to smo ubrzo zaboravili i uskoro smo stigli u Laudonov Gaj – sedište naše baze. Bilo nas je 22, od čega 6 pilota.

Za komandanta je određen pilot Volarić Josip kao najstariji oficir baze. Uz pomoć stanovništva izvršena je opravka PSS i aerodrom osposobljen za razmeštanje i maskiranje aviona.

Aerodrom je raspolagao pokretnim elektroagregatom sa svim uređajima za osvetljenje aerodroma i noćnog starta. Kola su imala i prikolicu sa potrebnim alatom za popravku aviona. Od ostalih vozila imali smo cisternu sa uređajem za destilaciju vode, automobil fijat 1,5 t. za opsluživanje letenja i tricikl za kurira. Aerodrom je bio povezan sa NOO Bunić i Prvim ličkim područjem, odakle smo se i snabdevali. Život i rad na aerodromu bio je dobro organizovan. Pored dežurnog u bazi, imali smo u pripravnosti i jednu ekipu sa signalnim sredstvima za prijem aviona u slučaju potrebe. Upravo, očekivali smo sletanje naših aviona ili prebeglih od neprijatelja.

Baza je raspolagala sa 50 šatora sa po četiri ležaja i tri velika šatora za ambulantu, kuhinju i magacin. Pogonski materijal (oko 50 buradi benzina i ulja) smestili smo u jednu uvalu pored izgorele vodenice na udaljenosti od oko 2 km. Razna specijalna vozila, ubojni materijal, pogonski materijal i drugu opremu koju smo evakuisali sa aerodroma »Grobničko Polje«, predali smo skladištima Prvog ličkog područja gde se čuvala kao rezerva baze. Posle evakuacije sredstava bazu su obišli komesar i načelnik Glavnog štaba Hrvatske, koji su se pohvalno izrazili o postignutom uspehu.

Početak oktobra otpočeo je kurs trenažnog letenja. Planiranje letenja vršio je Salević Ivan, pripremu pilota i nastavu Veble Ivan, koji je uspeo da osposobi svih šest pilota za samostalno letenje. Samo je »Roda« u oktobru letela preko 15 časova ili oko 45 letova. Opsluživanje aviona vršeno je fijatom. Inženjer Ungar Josip sa mehaničarima konstruisao je dva nosača bombi nosivosti do 50 kg, ali pošto smo ubrzo otišli za Livno, nismo ih ni primenili. Pred sam pokret za Livno, piloti Veble i Fizir noću su poleтели na borbeni zadatak sa dve pune padobranske torbe bombi od po 2,5 kg i bacili ih na ustaški garnizon Gospić gde su izazvali čitavu paniku i uzbunu u gradu. Sa ovakvim načinom bombardovanja inženjer Ungar se nije nikako slagao već je tražio da ugradi nosače. Ungar je bio veoma savestan i radan da iz radionice skoro nije nikada izlazio. On je čak napisao oglas »Ko god od naroda ima nešto da popravi da donese na aerodrom«. Obavljao je mnoge poslove – popravljao oružje, punio akumulatore, popravljao razne mašine, brave i drugo. Često bi ostajao u radionici dan i noć čak i bez hrane samo da bi što više pomogao narodu.

Kada sam 1960. godine obišao selo Bunić i aerodrom »Laudonov Gaj«, seljaci su me pitali gde je sada inženjer Ungar i da li je živ. Teško ih je pogodila vest da je poginuo u livanjskoj katastrofi 1943. godine.

Na ovom aerodromu ostali smo svega mesec dana. Po naredenju Glavnog štaba Hrvatske trebalo je što pre da krenemo za Livno u sastav Prve vazduhoplovne baze NOVJ i POJ.

2. novembra 1943. godine pripremljen je avion roda u koji su smeštene 4 kante benzina, mala pisaća mašina, štambilji baze sa raznim spisima. Tačno u 12,00 časova pilot Volarić Josip poleteo je sa aerodroma po marš-ruti Laudonov Gaj–Bugojno. Proračun leta i pripremu pilota izvršili su Salević Ivan i Veble Ivan. Za ovaj prelet najpre se pripremio Veble, jer se nije osećao sposobnim za marš do Livna. Međutim, naredeno je da avion preleti Volarić Josip a ostalo ljudstvo da krene odmah za Livno sa jedinicama 6. ličke divizije. Određen sam za vođu puta. U štabu divizije u selu

Ondić kod Udbine trebalo je da dobijem sve potrebne podatke za dalji marš. Sva vozila, pogonski materijal, noćni start i logorska oprema predati su ovom području. Istog dana grupa od 17 drugova krenula je za Livno – na put dug preko 150 km.

Put od aerodroma do sela Ondić prešli smo bez ikakvih teškoća, gotovo ga nismo ni osetili u razgovoru. Tu smo se sastali sa borcima 6. ličke divizije gde smo ih zatekli u pripremi za pokret. Na naše traženje priključili su nas inženjerskoj četi, koja je imala tovarna grla da bismo lakše preneli našu ličnu opremu. Zatim smo krenuli preko Čemernice do sela Srb. Teško je bilo za jednu noć savladati neprohodne vrleti Čemernice pod jakom mećavom. Išlo se bez odmora i zastanka. Već na pola puta Čemernice neki su počeli da posustaju. A nigde ni kolibe ni kuće. Srb je još daleko. Neki su predlagali da se vratimo natrag. Ubeđivali smo ih da smo prešli 2/3 puta i da se niko ne može vraćati. Došli smo na ideju da deo opreme poklonimo inženjerskoj četi a da iznemogli borci na smenu jašu na konjima. Ovo je donekle ublažilo situaciju. Napustili smo Srb i prešli u Bosnu kod sela Trubar, gde smo se odmorili. Na putu za Bosansko Grahovo odvojili smo se od 6. ličke divizije koja je otišla u drugom pravcu. Neki drugovi su predlagali da se marš forsira da bismo što pre stigli u Livno. Najzad smo 7. novembra predveče stigli u Livno i javili se komandi baze.

Interesovali smo se kako je Volarić preleteo avionom do Bugojna. Međutim, odgovor nismo dobili, niti smo te večeri ma šta doznali o sudbini pilota i aviona. Ni komesar baze nije bio obavešten. Bio sam zabrinut, jer je tim avionom otišla neka pošta, pisaća mašina i pismo koje je trebalo predati komesaru baze radi partijskog povezivanja. Ipak smo verovali da se avion spustio u Bugojnu. Tako smo živeli u iščekivanju skoro mesec dana, a onda smo doznali da se pilot sa avionom spustio na banjalučki aerodrom i predao neprijatelju. Tek smo tada shvatili slučaj udesa »Kapronija«.

Stevo TRTICA

PREDAO SAM ŠVABAMA PRVU »POŠTU«

Savaletri – Italija, tu gde je Prva vazduhoplovna baza locirana po dolasku iz Jugoslavije januara 1944. godine, »Fredí« Janžeković, mehaničar partizanskog hidroaviona pričao je svom drugu pilotu Mirku Kovačiću o svom vazdušnom krštenju.

Bilo je to jedne noći, negde drugom polovinom septembra prošle godine. Dugo ću je pamtiti. Kao što znaš, bio sam mehaničar na partizanskom »Flitu«. Inače sam i bombarder. Jednog dana pilot mi je rekao da spremim dve bombe, po 12 kg. Spustili smo avion u vodu i poleteli.

Letimo prema Braču. Istočno od Omiša prelećemo vrhove Biokova. Mesečina kao dan. Primećujem cestu prema Imotskom i na njoj mnoga svetla. Odmah mi je bilo jasno da su to švapski kamioni i tenkovi. »Flit« je na oko 3000 m. Učinilo mi se da Švabe spavaju, sve je bilo mirno. Međutim, kad sam ugledao tenkove na cesti, telo je počelo da mi podrhtava, a ruke još jače stežu one dve bombe na kolenima. Tiho im šapnem da me ne iznevere. Već se i kamioni raspoznaju na cesti. »Flit« se spušta u pravcu Imotskog sa prigušenim motorom. Mislim kako ćemo prići koloni otpozadi i skočiti na nju kao tigar na plen. Već smo bili oko 2 km od njih, na visini oko 500 m. Odjednom su nebom zaparali reflektorski snopovi i raznobojne rakete. Činilo mi se da lete nekako u jednom pravcu ispred nas. Pale se nova svetla. Sve su spremili da prime našu »poštu«. Polako izvlačim osigurače i držim bombe na rub trupa aviona. Pilot se okrenu i pokaza mi gde da ih bacim. Baš kad smo bili iznad najgušće gomile svetala, »Flit« se nagnuo toliko da je desno krilo stajalo strmo prema zemlji, i ja odbacih

bombe. Motor zapeva svom snagom i u niskom letu odletesmo prema zapadu. Ipak, sam uspeo da vidim eksploziju jedne bombe usred najgušćih svetala. Švabe su sva svetla pogasili a reflektori nas uporno traže. Svetlećih metaka oko nas na hiljade, samo svetlucaju. Nisam smeo da se okrenem natrag da me koji ne bi pogodio. Uznemiren sam i strepim kako ćemo se izvući iz ovog pakla. Ubrzo zatim ugledam ispod aviona siluetu Zadvarja. »Flit« se ponovo penje. Gledam na sve strane. Svugde tišina. Učinilo mi se kao da neko pali cigaretu u Zadvarju. Već smo na oko 1500 m. Letimo nad vidljivim kanjonom Cetine prema Omišu. Tek tu pilot smanjuje gas i blagim spuštanjem letimo pored Splita u naše sklonište. I ja sam najzad počeo slobodnije da dišem.


Iako je već ponoć bila prošla, u bazi su nas čekali. Eto, tako sam ja doživeo švapsku počast svetlećim raketama i predao im prvu »poštu«.

Ćiril VRABIĆ



AVION SA SIMBOLOM TRIGLAVA

(Prema sećanju druga Aleša Beblera)

 Prvi partizanski avion pojavio se nad Slovenijom u vreme kapitulacije Italije, kada su odredi i bataljoni Primorske zone za kratko vreme oslobodili čitavo Slovenačko primorje, osim Trsta.

Na napuštenom goričkom aerodromu zaplenjeno je nekoliko desetina raznih tipova aviona i drugog vazduhoplovnog materijala. Na žalost, iskorišćen je samo jedan mali školski avion, jer nije bilo pilota. Prijavio se samo jedan i to Italijan, instruktor pilotske škole u Gorici. Mrzeo je Nemce i kao antifašista želeo da se bori protiv njih.

Po naređenju Operativnog štaba za Slovenačko primorje, još od prvog dana avion je korišćen za razne zadatke – izvidanje kretanja nemačkih kolona i njihovih položaja, zatim bacanje propagandnog materijala (letaka) nad Goricom i još nekim mestima.

Među najinteresantnijim letovima ovog aviona je onaj od Ajdovščine do Novog Mesta polovinom septembra 1943. godine. U to vreme svakodnevno je na stotine odlično naoružanih dobrovoljaca pristupalo u odrede i bataljone koji su brojno narasli i do nekoliko hiljada. Trebalo je hitno da se pristupi stvaranju novih brigada i divizija. Tu situaciju trebalo je da izloži Glavnom štabu Slovenje drug Aleš Bebler Primož, instruktor Izvršnog odbora OF za Primorje, pa je doneta odluka da preleti avionom do Novog Mesta.

Dan pre preleta počele su pripreme. Snabdevanje i čuvanje aviona vršio je Anton Ferjančič Zvone. Čitav dan i noć radio je sa pilotom da bi

sve bilo ispravno i sigurno. Naročito su bili zabrinuti da u toku leta naše jedinice ne otvore vatru na avion i obore ga. Smišljali su razne načine kako da ga učine što uočljivijim, da bi ga naši odmah prepoznali. Prvo su mu ispod krila ucrtali velike petokrake, ali mislili su da je to nedovoljno, pa su oko trupa ucrtali i ofarbali slovenačku zastavu. Iako su ga skoro celog »uvili« u zastavu, ipak su na repu nacrtali znak Osvobodilne fronte – tri vrha Triglava.

Tako »pripremljen« avion je poleteo prema Novom Mestu. Međutim, na avionu nije bilo kompasu, a pilot nije raspolagao nikakvom geografskom kartom, niti je poznao teren prema Novom Mestu. Drug Aleš Bebler, iz drugog sedišta, preuzeo je ulogu navigatora, tj. da vodi avion do cilja onako kako zna i ume. Njegova »navigacija«, jedino moguća u tim uslovima, sastojala se u tome da pažljivo osmatra teren iznad koga lete i da povremeno udari pilota po ramenu i pokaže mu rukom kad treba malo levo, a kad desno. Pored toga, na papirićima hartije Bebler je pisao podatke o marš-ruti na italijanskom jeziku i doturao ih pilotu. O ovom navigacijskom metodu postoje dokumenta u Muzeju revolucije u Ljubljani, naime sačuvani su svi ti papirići koje je Bebler pisao u toku leta.

Sećao se drug Bebler da mu je u toku zime 1942. godine trebalo 8 sati marša po noći i snegu da bi prešao preko Velike gore pored Ribnice, a sad je taj put preleteo za jedan minut.

Sve je bilo dobro. Nisu naišli ni na jedan nemački avion. Ali prilikom nadletanja Novog Mesta nisu primetili nikakvo kretanje i izgledalo im je kao da je grad napušten. Nigde nijednog meštanina, čak ni u okolini.

I pored nezvesnosti, odlučili su da slete na jednu livadu kraj grada No, čim su izašli iz aviona, na njih je pošla četa vojnika sa uperenim oružjem. Teško je bilo razabrati čiji su to vojnici. Videlo se da napred ide oficir sa uperenim pištoljem. Ali, u putniku sa natučenom pilotskom kapom, ubrzo je prepoznao svog najboljeg druga Aleša Beblera.

To što nikoga nije bilo u gradu, a što je stvorilo zabunu kod pilota i druga Beblera, dogodilo se zbog toga što je nemačka avijacija neposredno pre nailaska partizanskog aviona bombardovala Novo Mesto, i sada ne znajući čiji je avion, dat je znak za uzbunu.

Pod istim uslovima odvijao se let i u povratku. Predveče mali avion jedva se održavao u vazduhu zbog jake bure. Već je bio mrak kada se posle dužeg kruženja iznad Ajdovščine spustio u svoju bazu.

Dušan JONČIĆ

PRVA VAZDUHOPLOVNA BAZA NOVJ

NAREDBA VRHOVNOG ŠTABA NOV I POJ OD 14. OKTOBRA 1943. GODINE

PRI VRHOVNOM ŠTABU NOV I POJ FORMIRA SE PRVA VAZDUHOPLOVNA BAZA.

ZA KOMANDANTA PRVE VAZDUHOPLOVNE BAZE ODREĐUJE SE PUKOVNIK MILE PAVIČIĆ.

ZA POLITKOMESARA ODREĐUJE SE SAVA KERKOVIĆ.

ZA PRAVILNO FUNKCIONISANJE SLUŽBE ŠTAB BAZE ODREDIĆE POTREBNO OSOBLJE.

VRHOVNI KOMANDANT NOV I POJ
T I T O

Istorijska odluka druga Tita o formiranju Prve vazduhoplovne baze NOV od 14. oktobra 1943. godine imala je veliki vojni i politički značaj. Bio je to odraz snage i korak daljeg jačanja NOV i njene organizacije. Već tada NOV je imala 28 divizija. To je bila jaka oružana sila, organizovana, dobro naoružana i kroz borbe prekaljena. Takva vojska, preko 300.000 vojnika, morala je pored ratne mornarice da ima i ratno vazduhoplovstvo.

Kao pogodno mesto za formiranje Prve vazduhoplovne baze i njen rad u prvim danima određeno je Livno, jer su livanjsko i glamačko polje pružali povoljne uslove za uređenje aerodroma na slobodnoj teritoriji, za školovanje pilota, kao i prihvatanje savezničke transportne avijacije.

Oko novoformiranog štaba baze počeli su da se prikupljaju vazduhoplovci raznih specijalnosti. Stizali su u grupama piloti, mehaničari, inženjeri, meteorolozi i drugi iz svih jedinica NOV i POJ, sa oslobođene i neoslobođene teritorije. Nisu mogli da se probiju jedino oni iz Makedonije i Srbije zbog teških uslova putovanja do Bosanske Krajine.

Prikupljanjem prvih vazduhoplovnih kadrova u Livnu i popunom Prve vazduhoplovne baze NOV započela je, u stvari, prva faza razvoja Ratnog vazduhoplovstva NOVJ.

Već posle mesec dana, tj. 14. novembra 1943. godine, Prva vazduhoplovna baza imala je u svom sastavu 54 vazduhoplovca, a do kraja novembra 20 pilota i više od 40 inženjera, mehaničara, izviđača, meteorologa i drugih specijalista.

Baza je imala 2 aviona – jedan »FL-3« i jedan »DO-17«.

Štab Prve vazduhoplovne baze – Mile Pavičić¹⁾, Sava Kerković²⁾, Milan Simović Zeka, inž. Svetozar Bukalov³⁾, organizovao je prihvata ljudstva, obavljajući i niz drugih poslova, kao što su projekti organizacijske strukture budućih vazduhoplovnih jedinica, programi obuke i drugo.



Štab Prve vazduhoplovne baze

Vreme od formiranja baze do njenog polaska na savezničku teritoriju, više od mesec i po dana, iskorišćeno je za rad i na drugim zadacima. Težište je bilo na prijemu ljudstva i organizaciji raznih kurseva.

U to vreme sve se više moglo računati na materijalnu pomoć saveznika, pa je trebalo urediti pomoćne aerodrome za spuštanje transportne avijacije radi istovarivanja materijala i opreme, kao i prenos ranjenika u savezničke bolnice u Italiji. Za normalan život i rad baze trebalo je sastaviti

1) Umro u Beogradu 1948. godine kao general-major avijacije.

2) Poginuo 27. novembra 1943. godine pri napadu nemačkog aviona na Glamoč.

3) Poginuo 6. decembra 1943. godine u Livnu.

bar osnovna uputstva, uputstva za sadejstvo sa savezničkom transportnom, pa i borbenom avijacijom, kao i postaviti organizacionu strukturu prvih borbenih jedinica budućeg Ratnog vazduhoplovstva.

Predlog organizacije štabova, jedinica i ustanova Prve vazduhoplovne baze, kao i predlog lične i materijalne formacije, štab baze je razradio već do kraja novembra 1943. godine i poslao Vrhovnom štabu NOV i POJ na odobrenje. Pošto je Prva vazduhoplovna baza predstavljala Ratno vazduhoplovstvo NOV, njena organizacija je morala da ima elemente jednog malog ratnog vazduhoplovstva. Pri određivanju namene i jačine pojedinih vrsta avijacije, polazilo se od naših tadašnjih mogućnosti a ne i od stvarnih potreba. Tako su pored četiri škole (pilotska, izviđačka, mehaničarska i škola gađanja) bili predviđeni: borbeno vazduhoplovna grupa od tri eskadrile (lovačka, bombarderska i izviđačka), štab PAO od tri baterije protivavionskih topova i čete protivavionskih mitraljeza, ostale jedinice i ustanove za remont, transport, borbeno i materijalno-tehničko obezbeđenje.

U novembru se spremala naša vojna delegacija na put za Bliski istok kod saveznika, pa je jedno od pitanja koje je trebalo rešiti sa zapadnim saveznicima bilo i pitanje obuke naših vazduhoplovaca na savezničkoj teritoriji, dodeljivanje materijalnih sredstava, aviona, naoružanja i opreme za formiranje borbenih jedinica avijacije.

Zbog učestalosti neprijateljskog izviđanja aerodroma u Livnu i Glamoču i zbog opasnosti od napada na avione iz vazduha i sa zemlje, štab baze je predviđao da raspoloživim avionima i onim koji će prebeći sa neprijateljske teritorije, kako se očekivalo, vrši aerodromski manevar na oslobođenoj teritoriji Bosanske Krajine i Like, imajući u vidu i savezničku teritoriju u Italiji.

27. novembra 1943. godine baza je dobila zadatak da avionom »DO-17« preveze delegaciju Vrhovnog štaba NOV i POJ sa glamočkog aerodroma u Italiju. Na čelu delegacije bio je član Vrhovnog štaba drug Ivo Lola Ribar. U 08,34 h avion je bio spreman za poletanje. Iznenada se od Banja Luke pojavio nemački izviđački avion »Henšel«, i odmah napao »DO-17«. Napad je trajao sve dotle dok se »DO-17« nije našao u plamenu. Tada su pored Lole Ribara, poginuli politički komesar baze Sava Kerković i vazdušni strelac Petar Ercigonja, koji je gađao »Henšela« avionskim mitraljezom iz zapaljenog aviona sve dok nije smrtno ranjen. Poginula su i dva oficira iz engleske vojne delegacije, potpukovnik Donald Najt i major Robin Uederli, kao i dva borca iz baze, Božo Uršić i Petar Kuzmić. Ovo su pored uništenog aviona, ujedno i prve teške žrtve Prve vazduhoplovne baze.

Nekoliko dana posle ovog događaja na glamočkom aerodromu Prva vazduhoplovna baza je dovedena u tešku situaciju.

6. decembra nemački tenkovi zajedno sa ustašama i četnicima iznenada su prodrli u Livno i napali bazu. Poginuli su ili nestali 23 druga⁴⁾, dok su dvojica ranjeni.

Kako je baza još pre neprijateljskog napada na Livno dobila zadatak od Vrhovnog štaba NOVJ da se prebaci u južnu Italiju (Bari) radi školovanja i obuke ljudstva u savezničkim vazduhoplovnim školama, to je izvlačenje snaga iz Livna izvršeno po sledećem rasporedu:

– grupa koja je obezbeđivala pravce prema Aržanu i Posušju, a koja je za vreme napada bila odsečena od glavnine snaga baze, povukla se ka jadranskoj obali,

– glavni deo snaga sa štabom baze povukao se prema Glamoču a potom u rejon Trogira gde je organizovano prebacivanje cele baze na Hvar, Vis i Bari. Put do Italije bio je veoma naporan i obilan nizom poteškoća i problema. Po vremenu, trajao je skoro nepun mesec dana.

Nema sumnje da su događaji u Livnu, kao i dalji razvoj situacije postavili i vrlo krupne zadatke pred rukovodstvo baze. Odluka druga Tita o prebacivanju baze na savezničku teritoriju doneta je u pravo vreme. Jer, na našoj teritoriji još nisu postojali uslovi za stvaranje avijacijskih jedinica i obuku letачkog i tehničkog kadra na savremenim avionima.

Veoma značajnu ulogu u savlađivanju teškoća i održavanju morala kod ljudi odigrala je partijska organizacija izvršivši potrebne političke i druge pripreme kako za predstojeći marš tako i za prihvatanje novopridošlih kadrova. Na putu ka Bariju priključivanjem grupa iz Slovenije i Dalmacije, a odmah po dolasku u Italiju, i grupa interniraca iz italijanskih logora, baza je ubrzo porasla brojno za nekoliko puta.

Uslovi rada uopšte, a posebno rada i aktivnosti političkih organa i partijske organizacije postajali su sve složeniji. Objektivnih razloga za to bilo je mnogo. Fizička iscrpljenost ljudi, kao posledica ratnih nedaća i naporanog putovanja do Italije, sveže uspomene na žrtve pretrpljene u Livnu i Glamoču, teško privikavanje na potpuno izmenjene uslove života, odvo-

⁴⁾ Poginuli su: inž. Svetozar Bukalov, inž. Josip Ungar, pilot Albert Fizir, Vlado Pedišić, pilot Oto Paungrac, pilot Milan Kuprešanin, Marko Hlača, Krunislav Kulušić, Danilo Smeh, Rudolf Corak, Milovanović »Grčki« i drugi čija su imena ostala nepoznata.



Grupa starešina Prve vazduhoplovne baze

jenost od domovine, kao i razne provokacije od strane fašističkih elemenata u Italiji stvarali su ozbiljne probleme čije je rešenje zavisilo od sposobnosti i snalažljivosti komandi i komunista.

U Italiji baza je otpočela sa aktivnim i vrlo intenzivnim radom na svim poljima vojno-stručne, partijsko-političke i fiskulturne delatnosti.

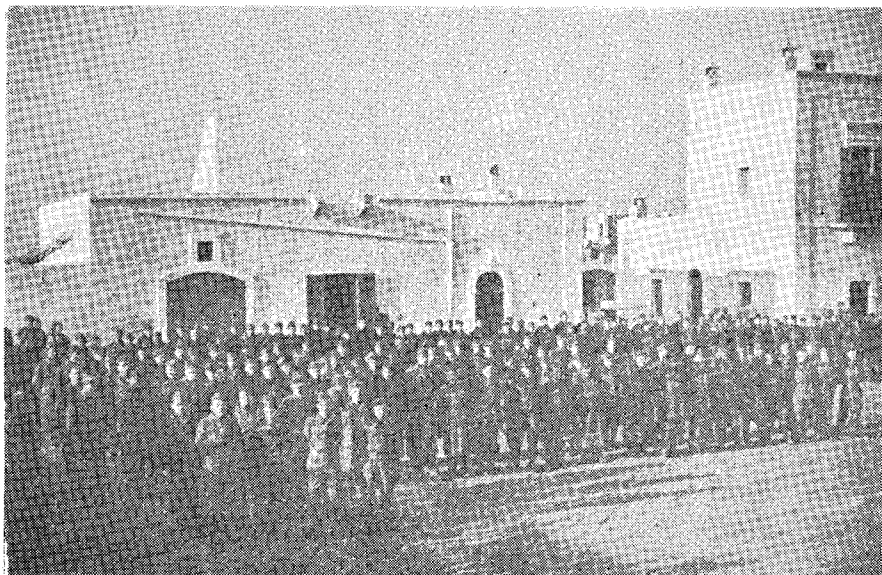
Već krajem januara 1944. godine baza je brojala 220 ljudi. Samo mesec dana kasnije baza je imala 250 ljudi, od kojih 60 pilota, 28 izviđača, 62 mehaničara, 31 vazdušnog strelca i oko 60 drugova ostalih specijalnosti. Broj članova KPJ porastao je na 60, kandidata na 30 a članova SKOJ-a na 40, što znači da je više od polovine ljudstva bilo u KPJ i SKOJ-u. Ovako brojna partijska organizacija predstavljala je ozbiljnu snagu, na koju se moglo računati u predstojećim planovima i akcijama Prve vazduhoplovne baze.

Da se ne bi gubilo u vremenu čekajući na okončanje procesa ugovaranja oko formiranja borbenih jedinica i njihove obuke, otpočelo se odmah sa izvođenjem teorijske nastave. Ona je shvaćena kao osnovni zadatak. Da se odmah nije pristupilo izvođenju nastave i organizovanju raznih vrsta društvenih aktivnosti, u bazi bi došlo do težih problema. Jer, stalno se povećavao broj onih koji su pomišljali na povratak u zemlju, u jedinicu koja ratuje.

Ideološko-političkom uzdizanju kadrova poklonjena je posebna pažnja. Pored redovne političke nastave, političkih konferencija i teoretskog rada u organizacijama KPJ i SKOJ-a, organizovan je i partijski kurs za izučavanje marksističke teorije. Trebalo je da se rukovodećem partijskom, političkom i vojnom kadru pored vojno-stručnih znanja daju i potrebna teorijska znanja iz marksističko-lenjinističke nauke.

Treba imati u vidu i to da su Prvu vazduhoplovnu bazu sačinjavale starešine i borci raznih nacionalnosti, ljudi raznih profesija, različitih stepena političke svesti, opšteg i kulturnog obrazovanja. Taj, bez sumnje, vrlo složen organizam trebalo je idejno i politički vezati u čvrstu celinu za relativno kratko vreme boravka u Italiji.

Komuniste je trebalo pripremiti za aktivne agitatore ciljeva NOP-a. Trebalo je učiniti sve da istina o Jugoslaviji – o njenoj revoluciji, uspesima NOVJ, jedinstvu naroda, s jedne strane, i izdajstvu Draže Mihajlovića sa izbegličkom vladom i kraljem na čelu, kao i propasti četničkog pokreta, s druge strane – prodre svuda dokle su naši ljudi mogli da stignu, od Alžira do Kavkaza gde su ubrzo stacionirane naše vazduhoplovne jedinice i gde su upućivane pojedine grupe naših ljudi na školovanje.



Prva vazduhoplovna baza – Saveletri (Italija), januara 1944. godine

19. aprila 1944. godine baza je krenula iz Italije za Egipat.

Po dolasku na aerodrom kod Bengazija započeti su poslovi oko sređivanja podataka i razvrstavanja ljudstva po specijalnostima.

Već 30. aprila rukovodstvo je bilo upoznato sa sadržajem ugovora koji je zaključen 29. marta 1944. godine u Kairu između predstavnika VŠ i NOVJ i predstavnika RAF-a o formiranju dve eskadrile, isporuci materijalno-tehničkih sredstava i opreme, obuci pilota i školovanju ostalog kadra. Realizaciji tog plana pristupilo se odmah.

Obavljen je pregled letачa, i izvršena je stroga selekcija pilota za prvu eskadrilu, dok je kriterijum za popunu druge eskadrile bio nešto blaži.

Izvršen je i izbor ljudstva za vazduhoplovnotehničku službu svih specijalnosti, kao i operativnog i administrativnog kadra.

Već u maju eskadrile su položile zakletvu i primile zastave.

Jedna manja grupa izviđača upućena je 12. juna na obuku u 1. ATU transportne komande RAF-a na Bliskom istoku.

Grupa od 12. oficira inženjera, tehničara i drugih (3 grupe po 4 druga) upućena je u centar vazduhoplovnih radionica RAF-a broj 144 MU kod Alžira, gde je organizovala prikupljanje, razvrstavanje i školovanje ljudstva jugoslovenskog porekla koje se nalazilo u zarobljeničkim logorima, u jedinicama bivše kraljevske vojske i na imanjima francuskih veleposednika. Od oko 320 ljudi, koliko je zatečeno početkom juna 1944. godine na aerodromu Mezon Blanšu a koji su pristupili NOVJ, do 4. septembra broj ljudi se povećao na 1650. Osposobljeni za razne vazduhoplovnotehničke i opšte tehničke specijalnosti, stigli su 25. decembra 1944. godine¹⁾ u Beograd i upućeni kao popuna operativnih i pozadinskih jedinica vazduhoplovstva na Sremskom frontu.

Preostalo ljudstvo Prve vazduhoplovne baze (piloti, izviđači, vazduhoplovnotehnički specijalisti i drugi) u septembru 1944. godine sa 1. omladinskim bataljonom koji je stigao iz zemlje, upućeni su na školovanje u SSSR.

Grupa od 2 do 3 kompletne posade transportnih aviona upućena je za SSSR radi trenaze i preuzimanja transportnih aviona za potrebe NOVJ.

¹⁾ Četiri bataljona. Jedan bataljon od 250 ljudi ostao je u Alžiru do početka 1945. godine kada je stigao u zemlju.

Prelaskom iz Italije u Bengazi funkcije Prve vazduhoplovne baze postepeno su se gasile. Taj se proces odvijao zavisno od realizacije ugovora sa predstavnicima RAF-a. Poslednji sastanak partijskog biroa Prve vazduhoplovne baze održan je noću između 23/24. maja 1944. godine. Razmatrana su pitanja reorganizacije u partijskoj i skojevskoj organizaciji u vezi sa rasformiranjem postojećih jedinica i stvaranjem grupa po specijalnostima, kao i pripremom za njihov odlazak u školske centre. Pored toga, razmatrana su i pitanja formi, metoda i sadržaja rada, s obzirom na izmenjene uslove života. Pošto je partijski rad morao da bude strogo konspirativan, zeuzeti su stavovi o formama partijskog rada kroz kulturno-prosvetne odbore, sportske i druge sekcije i sl.

Za rasformiranje Prve vazduhoplovne baze nije donesen nikakav zvaničan akt, ali može se (sigurno) smatrati da je kraj maja značio i kraj njene veoma značajne i uspešne istorijske misije.

Od oktobra 1943. godine pa sve do rasformiranja Prve vazduhoplovne baze predstavljala je jedinstven centar za prikupljanje vazduhoplovnih kadrova u zemlji i inostranstvu. Odigrala je značajnu ulogu u vaspitanju i izgradnji lika novog vazduhoplovnog starešine, pilota, mehaničara, borca budućeg jugoslovenskog ratnog vazduhoplovstva. Organizovala je vazduhoplovne škole u kojima je nekoliko meseci sa uspehom izvođena nastava. Iz njenog sastava formirane su prve jedinice borbene avijacije i drugo. Zato s pravom možemo reći da je njena uloga u stvaranju Ratnog vazduhoplovstva od velikog istorijskog značaja.

Odlaskom Prve vazduhoplovne baze na teritoriju Italije januara 1944. godine, na oslobođenoj teritoriji u Jugoslaviji nije prestajala vazduhoplovna delatnost. Naprotiv, ona se sve više razvijala.

Pri Vrhovnom štabu NOVJ postojalo je vazduhoplovno odeljenje, dok su pri nekim glavnim štabovima NOV, kao i pri korpusima postojali referenti za vazduhoplovstvo. Zadatak ovih vazduhoplovnih organa bio je organizacija prikupljanja i upućivanja kadrova za vazduhoplovstvo, uređenje i održavanje aerodroma na slobodnoj teritoriji i dr. U toku 1944. godine aktivno su radili aerodromi: Bosanski Petrovac (Medeno Polje), Glamoč, Sanski Most, Nikšić, Vis, Bojnik i drugi, a na nekim od njih postojale su i komande aerodroma. Ovi su aerodromi služili za iskrcavanje ili izbacivanje ratne opreme i materijala; sa njih su prevoženi ranjenici za savezničke bolnice na teritoriji Italije, starešine za popunu novoformiranih jedinica, kuriri, savezničke delegacije i dr. Aerodrom Vis, na primer, odigrao je veoma značajnu ulogu u toku 1944. godine. Na njega su sletali mnogi oštećeni saveznički avioni pri

povratku sa fronta. Zahvaljujući toj činjenici, spaseno je na stotine članova savezničkih posada, kao i veliki broj aviona. On je služio i kao istureni aerodrom našim eskadrilama na kome su dežurala odeljenja »Spitfajera« i »Harikena«, a kasnije je na njemu bazirao i 1. lovački puk. Na njemu je bazirala i eskadrila za vezu VŠ.

Aerodrom Zalužani kod Banja Luke i Bugojno korišćeni su za baziranje eskadrile 5. bosanskog korpusa, koja je sa njih izvršavala borbene zadatke.

U Hrvatskoj i Sloveniji na nekoliko aerodroma odvijala se slična aktivnost sve do kraja rata.



GRADIĆ POD CINCAROM

Grupa Franje Kluza krajem oktobra 1943. godine prikupljala se u Vlasenici. Bili smo nestrpljivi u očekivanju da krenemo na put o kome nismo mnogo znali. Znalo se samo toliko da idemo u Livno u kome se prikupljaju avijatičari.

Iz Vlasenice smo krenuli 29. oktobra 1943. godine. Marš-ruta nas je vodila preko Tuzle, Gračaca, Modriča, Prnjavora i Jajca do Livna gde smo stigli 17. novembra 1943. godine. U Livnu smo našli najuži deo štaba Prve vazduhoplovne baze i grupu drugova sa teritorije Hrvatske i Dalmacije.

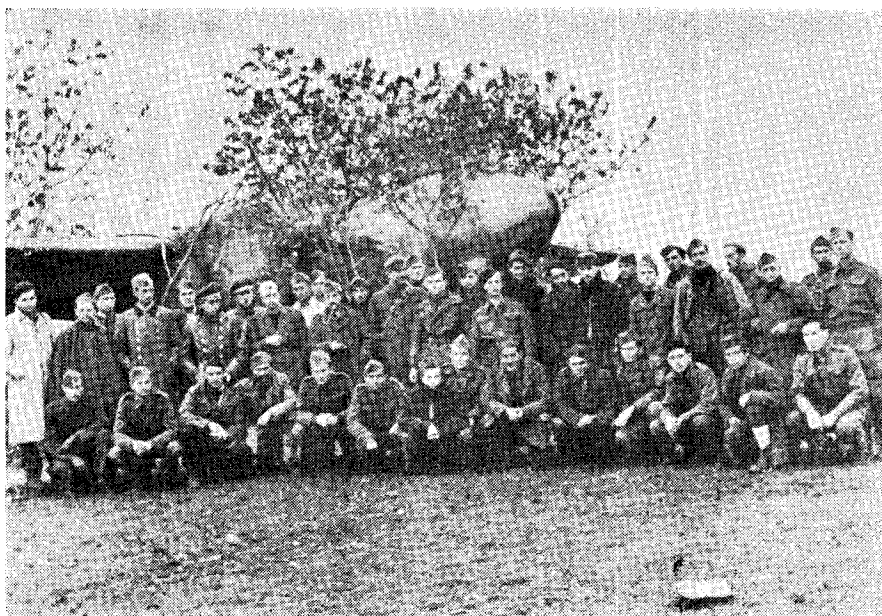
Naš dolazak u Livno bio je najavljen štabu. Ubrzo nas je obišao komandant, drug Mile Pavičić. Upoznali smo se i porazgovarali o sastavu grupe, kvalifikacijama pojedinaca, kao i o tegobama i nedaćama koje su nas pratile za vreme dvadesetodnevno marševanja kroz bosanske gudure. Pošto smo se gotovo borili sa umorom i nesanicom, komandant je naredio da nas odvedu u prostorije u kojima su stanovali drugovi iz Hrvatske. Taj prvi susret sa komandantom Pavičićem ostao mi je duboko u sećanju jer je bio veoma topao, neposredan i srdačan. Utisak o njemu kao čoveku nisam ni kasnije izmenio u našim kontaktima.

DIRLJIVI SUSRETI

Sećam se mnogih dirljivih scena kad je došlo do spajanja grupa. U grupi od 65 drugova, koliko nas se tog oktobarskog popodneva našlo na okupu u istorijskom Livnu nije bilo nepoznatih. Uzvici, smeh, drugarski za-

grljaji, gužva i galama trajale su duboko u noć. To su susreti do kojih retko dolazi, pogotovo u ratu kakav smo mi vodili. Koliko je trebalo napora da se peške u oskudnoj odeći i obući prevale stotine kilometara, da se prede ko zna koliko linija fronta, zaposednutih pruga i drumova, koliko neprespavanih noći, nedojedenih ručkova, koliko je svega toga trebalo savladati da bi se nekadašnji drugovi, prijatelji i saradnici ponovo našli jedan drugom u zagrljaju.

Život i ratna stvarnost učinili su da je svaki od nas za nepune tri godine stvarao svoju istoriju, preživljavao rat na svoj način, doživljavao takve situacije koje nikakva mašta ne bi mogla da dočara. Pa, ipak, razgovor u ovom prvom susretu nije nosio pečat tog perioda. Glavna tema bila je vazduhoplovstvo.



Prva vazduhoplovna baza NOVJ – Livno, novembra 1943. godine

Posmatrao sam grupu pilota. Bili su najbučniji i prednjačili u šali, zadirkivanju, diskusijama, jednom reči u svemu. Franjo, koji se kao naš partizanski pilot proslavio sa nekoliko borbenih zadataka još pre godinu i po dana, bio je veoma toplo primljen među pilotima. Mlađi, među kojima i priličan broj onih koji su tek tih dana stupili u partizanske redove, gledali

su Franju gotovo sa divljenjem. Verujem da su mu mnogi zavidili na odlučnosti da na vreme sagleda svoje pravo mesto kao čovek i patriota. Franjo međutim, kao i uvek bio je dosledan sebi, skroman, duhovit, pomalo flegmatičan u izgledu i ponašanju. Uvek nasmejan i raspoložen, ali ne bučan.

PRVA REORGANIZACIJA

Još se čestito nismo ni odmorili već je naredeno da se reorganizuju grupe koje su pri dolasku ovako spontano nastale. Pristupilo se formiranju tri voda od po 20–22 borca. Određeni su i komandiri vodova. To je, svakako, bila privremena formacija, jer, koliko se sećam, u štabu se upravo tih dana radilo na projektima prve organizacije i formacije našeg vazduhoplovstva. Pored toga razrađivan je plan i program nastave koji, na žalost, nije ni ostvaren. Mnogi od onih koji su ga stvarali i oni za koje je stvaran nestali su u ratnom vohoru. Poznata je šesta ofanziva i iznenadni upad neprijatelja u Livno početkom decembra 1943. godine kao zemljotres potresao je Prvu vazduhoplovnu bazu i omeo je u sprovođenju mnogih planova, ideja i zamisli.

PROREDENI REDOVI

Pred početak šeste ofanzive, osim naše u Livnu nije bilo drugih jedinica sem organa narodne vlasti. Pored toga, naš štab nije imao bilo kakve veze ni sa najbližim jedinicama NOV niti, pak, pregled situacije nastupanja neprijateljskih snaga.

Iz predostrožnosti jedan vod je upućen prema Aržanima odakle je dopirala pucnjava. Otuda smo i očekivali pojavu neprijatelja prema Livnu. Međutim, on nas je iznenadio. Upao je u grad sa motorizovanim jedinicama ne od Aržana već od Bosanskog Grahova, odakle ga niko nije očekivao. Na putu za Livno niko mu se nije suprotstavio, jer je to bila slobodna teritorija a naše su snage ostale na frontu. Vodići su bili ustaše i četnici, jer su poznavali teren i prilike u ovom kraju. Neshvatljivo je kakvom su brzinom nemačke snage preplavile do tada slobodno Livno. Odstupnica prema Šuicama, jedinom podesnom pravcu za naše izvlačenje iz grada, bila je presečena. Mitraljazi, minobacači a ubrzo i topovi podržavali su nastupanje tenkova kroz grad. Bila je to zaista bezizlazna situacija za nas. Za sudbinu voda na predstraži nismo znali. Međutim, on je sagledavši situaciju, odstupio prema dalmatinskoj obali.

O organizovanom otporu ili povlačenju nije moglo biti ni reči. Bili smo razbijeni u manje grupe. Pod pritiskom paklene vatre u popodnevnim časovima našli smo se na severoistočnoj ivici grada prikovani za strme obronke Cincara. Broj žrtava je i dalje rastao. Padali su i najbolji ratnici i oni koji nisu imali ratnog iskustva. Britan prostor i uzbrdica na jedino mogućem pravcu odstupanja i naša tela bila su neprijatelju na nišanu kao na strelištu. Ali drugog izlaza nije bilo. Cincar je bio jedini cilj za preživeli i glavni pravac izvlačenja.

Jedna grupa sa zamenikom komandanta, drugom Milanom Simovićem-Zekom okupila se te noći pod Cincarom. Njima se kasnije pridružila i druga grupa sa komandantom Milom Pavičićem i Franjom Kluzom, koja se tek pod zaštitom mraka izvukla iz grada, dok je grupa u kojoj sam se i ja nalazio odstupila prema Glamoču. Treći dan posle livanjske katastrofe preživeli borci Prve vazduhoplovne baze okupili su se ponovo oko štaba u selu Stekeravci kraj Glamoča. Teško da će iko od nas zaboraviti taj sastanak. Za razliku od onog oktobarskog u Livnu, na kome su stari prijatelji, poznanici i drugovi padali jedan drugom u zagrljaj zbog ponovnog susreta, na ovome su se smenjivali tuga i bol za poginulim drugovima i radost što je bar jedna trećina opet na okupu spremna da osveti prolivenu krv na livanjskim ulicama.

I MILAN JE OSTAO U PREDGRADU

Sa drugom Milanom Kuprešaninom sreo sam se prvi put u jesen 1936. godine. Težak, često i mučan vojnički život u kasarni, na aerodromu, u hangaru i na straži toliko nas je zbližio da smo postali nerazdvojni prijatelji i intimni drugovi. Sve moje uspomene i sećanja na avijaciju bile su vezane za Milana. Često sam u toku rata mislio na njega i bio zainteresovan za njegovu sudbinu. Poznavao sam ga i voleo, voleo sam njegove plemenite karakterne osobine, njegovu buntovnu prirodu i stremljenja.

Sudbina je htela da se prvi put posle toliko godina sretnemo upravo kada je moja grupa iz 5. bosanskog korpusa krenula za Livno. Nedaleko od Tuzle, u Siminom Hanu, Milan se oprostio sa ženom i dvoje nejake dece, nasmejan i razdragan što mu se pružila prilika da kao avio-mehaničar bude među prvima u stvaranju nove avijacije naroda Jugoslavije.

Bio je uz moje rame kad smo krenuli ulicama Livna. Nismo se razdvojali ni kad nas je kiša kuršuma prosto prikovala na strmini iznad poslednjih

livanjskih kuća. Činilo mi se da sam iskusniji i veštiji i zato sam mu neprekidno davao savete u prebacivanju od zaklona do zaklona i u korišćenju praznina između neprijateljskih mitraljeskih rafala.

Pa, ipak, dogodilo se ono ušta nisam mogao ni hteo da poverujem. Milanovo telo unakaženo minobacačkom granatom ostalo je nepomično u predgradu Livna. Stajao sam kao opčinjen, zaboravljajući na opasnost i gledao u njegove širom otvorene oči koje kao da su tražile pomoć. On je umirao, a ja sam bio bespomoćan. Bio je to veliki gubitak za mene.

Taj hladni decembar 1943. godine oduzeo nam je ne samo Milana, Vlada Pedišića i Ota Paungreca već i mnoge druge divne drugove.

Mile RODIĆ



U PRVOJ VAZDUHOPLOVNOJ BAZI

U vreme kada je Vrhovni štab NOV izdao naredbu 1943. godine o organizaciji vazduhoplovstva nalazio sam se u Prvoj diviziji na položajima oko Bugojna. Pokušao sam da ubedim drugove iz štaba 3. krajiške brigade, da se ova naredba odnosi i na mene. Rekli su mi da je Prvoj diviziji dozvoljeno da ne šalje ljude u vazduhoplovstvo, pogotovo one koji su potrebni. Pošto sam bio predviđen za komesara talijanskog bataljona »Mateoti«, koji je tih dana formiran, pomirio sam se sa tim objašnjenjem. Međutim, moju sudbinu je izmenio dolazak druga Mila Rodića sa grupom predratnih avijatičara. Posle njegovog razgovora sa drugovima u štabu krenuo sam sa ovom grupom u Livno.

Negde pred samim Livnom preko nas je preleteo »Dornijer« sa oznakama NDH. Sklonili smo se sa puta jer nismo bili sigurni da nas neće mitraljirati. Međutim, on je prešao preko nas kao da nas nije ni primetio. Kad smo stigli u Livno, saznali smo da se avion, koji je pre jedan sat preleteo preko nas, u stvari, spustio u Livno sa posadom: Bukovac, Tabaković, Putarek, Vulušić, Kažinić, Đukić.

CINCARU – HVALA

U Livnu smo ostali nekoliko dana čuvajući avion. Svaki dan su pristizale nove grupe i grupice iz raznih jedinica. U gradu se nalazio štab 8. korpusa. Kada se on povukao, u tu zgradu se preselio štab Prve vazduhoplovne baze. Jednog dana se pucnjava približavala Livnu i negde oko

3 sata posle podne oveća grupa pripadnika baze počela se okupljati pred kućom u kojoj je bio smešten štab. Predosećali smo da nešto nije u redu. Uskoro se od Bosanskog Grahova začuo jedan mitraljez.

Dobio sam naređenje da ispitam ko to puca, i odmah sam se uputio cestom prema Grahovu. Kako se cesta sa moje strane uzdizala, nastojao sam da što pre izađem na vrh odakle bih imao veći pregled puta Livno–Grahovo. I baš na tom vrhu sreo sam se sa tenkovima na kojima su sedeli Nemci i četnici. Prizor je bio neopisiv. Uspeo sam da se okrenem prema našoj grupi koja je stajala pred Štabom i da viknem »tenkovi«! Neprijatelj je ne pucajući projurio mimo mene i osuo paljbu na grupu koja je već bežala preko mosta koristeći sve prirodne i druge zaklone. Meni nije ništa drugo preostalo nego da idem za tenkovima dok ne pređem most. Tenkovi su produžili putem a ja levo prema padinama planine Cincar, kuda se većina naših drugova povlačila. Dok sam ja stigao grupu, neprijatelj je već postavio bacače na putu Livno-Duvno i počeo da gađa stazu kojom su se povlačili naši prema Cincaru. Granate su raznosile ljude, konje, ruke i noge su letele kroz vazduh i tom paklenom vatrom prikovali nas za put kojim smo odstupali. Od prašine i dima ništa se više nije videlo. Kada je vatra malo popustila, ugledao sam neprijateljsku pešadiju koja je nastupala i svaki čas mogla da nas zarobi. Bio sam sa Milom Rodićem. Koristeći rupe od granata i njihov dim, prebacivali smo se prema ćuviku čija je druga strana bila u mrtvom uglu. Pred sobom sam ugledao druga Kekića koji je mirno išao sa rancem na leđima i puškom o ramenu prema pomenutom ćuviku ne saginjući se i ne obaziruć se kao da uopšte nije rat. Uopšte nije reagovao na moja upozorenja. Izašao je pre mene i sastali smo se u mrtvom uglu pomenutog ćuvika. Umakli smo neprijatelju, tako reći, iz ruku, ali smo iza sebe ostavili mnoge drugove na padinama Cincara. Posle pretrpljenih gubitaka u Livnu, prikupili smo se u Stekerovcima, selu pored Glamoča, odakle smo nastavili put prema moru.

POD GVOZDENIM STEPENICAMA

Prvi put u životu našao sam se na brodu. Ćud mora nisam poznavao. More je tog dana bilo tako nemirno da smo svi morali da sidemo na dno broda. Ležali smo kao polumrtvi sa jedne i sa druge strane stepenica koje su vodile na palubu. Kanta za povraćanje skoro je stalno bila zauzeta. Sećam se jednog druga kako je proturio glavu kroz stepenice i povraćao. Drug Berce se u početku smejavao, jer je nalazio komičnoga u ovakvim prizorima,

ali ubrzo je i njemu pozlilo pa je počeo da gura od kante onoga kome se maločas smejaao, govoreći »dosta, sada sam ja na redu«. Bilo je takvih trenutaka da sam ponekad zaželeo nemačku podmornicu da nas sve potopi. Rekli su nam da je najbolje leći, umiriti se i ne mrdati nikud. To smo i činili. Sećam se da je jedan koji je ležao poviše mene, stavio svoje noge meni na lice. Nisam se pomakao, jer su njegovi pocepani opanci na kojima je još stajalo bosansko blato bili manje zlo od povraćanja. Više stvarno nisam imao snage. Mislim da od članova posade broda nije povraćao samo komandant broda, a od nas Boro Tošić. Kad smo stigli u Bari, Nikola Rodić morao je da pođe u bolnicu. Mornari iz Barija su se čudili kako smo uopšte mogli da pristanemo uz obalu, jer su talasi bili takvi da se saveznička mornarica nije kretala iz luke.

NA LEČENJU

Zbog infekcije lica prilikom brijanja, upućen sam u englesku vojnu bolnicu. Već prvih dana lečenja došlo je do sukoba. Počelo je od pištolja. Tražili su da ga predam, a ja to nisam hteo. Objasnio sam im preko tumača da me naša zakletva obavezuje da oružje ne puštam iz ruku dok se rat ne završi. Tako sam uspeo da sa pištoljem legnem u bolnički krevet. To je bila baraka sa oko 60 bolesničkih postelja, uglavnom Engleza, Poljaka i Italijana. Nekoliko dana lekari mi uopšte nisu prilazili. Tek posle nekog vremena počeli su da me leče. Jednom su me namazali mastilom. Izgledao sam kao pravo čudo, pa kad se to malo smirilo rekli su mi da se obrijem. Stanje se nije promenilo. Dugo su me mučili, ili se meni tako činilo.

Kao i u svakoj bolnici i ovde je počelo zbližavanje ljudi. Englezi su se trudili da nešto više znaju o našem ratovanju. Uspevali smo nekako da se sporazumemo. Nikako nisu mogli da shvate kako to da ja kao oficir ne primam platu čak ni dok sam ratovao. Sećam se jednog engleskog oficira, zvao se Klep, koji se mnogo trudio da me nauči koju reč engleski. Jednom me je upitao šta radimo kad dođemo u kafanu, čime plaćamo kad nemamo platu. Iz onoga što sam već mogao da objasnim shvatili su da je partizanska borba bila teška, da u kafane nismo išli. Sve što nam je trebalo, borbom smo otimali od neprijatelja i narod nam je davao sve što je mogao od sebe odvojiti. Zbog svega toga mnogi od njih su me čak i zavoleli. Jednom su me povelili u bioskop. Svak je za sebe platio kartu, pa i ja. Drugi put sam ja platio za ceo red u kome sam sedeo. Para sam imao jer sam po ugovoru primao platu od saveznika. Mnogo su se ovom mom gestu čudili, a ja sam im objasnio da partizani tako rade. Posle su i oni plaćali za mene.

Sećam se, imali smo zajednički frižider za hlađenje piva. Kada bolesnik hoće da popije pivo, mora da ide daleko dok dođe do frižidera i donese samo za sebe, te se tako ceo dan šetalo od bolesničke sobe do frižidera. Ja sam predložio da uvedemo dežurstvo i da će dežurni tog dana za sve one kojima treba pivo, donositi. Oni su ovo rado prihvatili. Tako smo i radili sve dok uprava nije za ovo saznala.

Jednog dana su sve bolesnike iz naše sobe pozvali u salu sem mene. Klep mi je kazao da su ih zvali zbog mene – zabranili su im da sa mnom razgovaraju. I dežurstvo za nošenje piva je zabranjeno.

Ne znam zašto, ali jednog dana Klep mi je rekao da mu je žao što nemam s kim da razgovaram, i da su pronašli u susednoj baraci nekog jugoslovena. Bio je to major Dražine vojske, Relja Piletić, bivši kraljev adutant. Sutradan smo se našli za doručkom u trpezariji. Počeli smo diskusiju u kojoj smo dočekali ručak, a pored nas sve vreme sedelo je nekoliko Engleza prateći borbu između nas i ako nas nisu mogli razumeti. Relja mi je na kraju rekao: »Poslušaj me, ostani ovde sa nama pa kad se vratimo u Beograd doći ćeš kod mene. Tražićeš posla, a ja ću narediti deder, da se ovom dečku odmah nađe posao«.

Brzo sam smislio revanš. Pošto sam znao da ne zna engleski jezik, preporučio sam mu da što pre nauči engleski da bi mogao kada ozdravi da prodaje engleske novine u Kairu, jer više nikada neće videti Beograd. To ga je šokiralo. Na sav glas je psovao i derao se kao luđak.

Jednog dana su mi doneli otpusni list, a pred bolnicom je čekao džip da me prebaci u jedinicu. Znao sam toliko engleski da sam shvatio da idem u Ismailiju. Međutim, znao sam i to da se u Ismailiji od Jugoslovena nalazi jedino jedan bataljon bivše kraljevske vojske. Objašnjavao sam u upravi bolnice da ne mogu u Ismailiju, da su tamo četnici, da će me zaklati, da sam ja Titov oficir, itd. Upravnik je opet mene ubeđivao da su tamo Jugosloveni, da su to dobri ljudi, da je tamo lepo itd. Kada se nismo sporazumeli, ja sam se vratio u svoju bolesničku sobu i legao u krevet. Ponovo su me pozvali i pitali kuda želim da idem. Odgovorio sam u Kairo u našu delegaciju. Upravnik je precrtao Ismailiju i napisao Kairo. Tako sam slučajno uspeo da izbegnem nove nepravilike i komplikacije.

NOĆU U NEPOZNATO

U Kairo sam došao sa namerom da se priključim grupi koja ide za SSSR. Ovo sam rekao našem predstavniku pukovniku Lazareviću. Međutim, on me je upoznao sa depešom koju je dobio sa Visa, da me kada ozdravim upute u zemlju.


Ovakvu odluku dovodio sam u vezu sa onim sitnim sukobima sa saveznicima dok sam bio u bolnici, misleći da nisam možda tu negde pogrešio. Poručnik Ivković me je uputio u kamp pored Kaira u kome se sakupljaju naši Jugosloveni koji idu u zemlju, te ću sa prvom grupom poći. U šatoru sam spavao sa drugom Canjkom i još nekim drugim. U početku sam mirno sedeo u kampu, ali kada mi je posle 8 dana dosadilo, počeo sam da reagujem na odugovlačenje saveznika da nas prebace u zemlju. Canjko i ostali su mi se smejali, govoreći, »Rano si počeo«. Ovde ima ljudi koji čekaju po 6 i više meseci, i zato budi strpljiv.

Jednog dana mi sinu u glavi da bi trebalo pronaći neko rešenje kako bih najlakše otišao u zemlju. Poslužio sam se jednom provokacijom. Kada su nam došli u posetu neki Jugosloveni, bivši pripadnici kraljevske vojske, rekao sam im da saveznici sabotiraju i neće da nas prebacuju u zemlju. Rekao sam im da ukoliko me saveznici ne prebace za tri dana u zemlju, da ću početi da pišem parole po čitavom kampu kao: živela komunistička partija, živeo Staljin, živeo Tito i dr. Odmah su obavestili upravu kampa. Iste noći saveznici su došli sa džipom u kamp i tražili me od šatora do šatora. Upali su u naš šator i ne pitajući me ništa, pokupili moje stvari, strpali me u džip i vrtoglavom brzinom pojurili u noć. Istinu govoreći, nije mi bilo prijatno, jer uopšte nisam znao kuda me voze i šta će sa mnom. Posle jedan sat vožnje stigli smo na jedan aerodrom na kome je bio spreman avion za poletanje pun putnika. Naglavačke su me ubacili u avion, vrata zatvorili i avion je odmah poleteo. Kuda, jedino sam mogao da nagađam. Ovo je ujedno bio moj prvi let avionom i sve je bilo u redu dok je trajala noć. Ali kad je svanulo, nalazili smo se iznad mora i nigde se nije moglo videti kopno – strašan osećaj.

Nisam znao kuda letim sve dok avion nije naišao iznad Italije. Laknulo mi je jer sam se primicao Jugoslaviji. Avion se spustio na aerodrom u Bariju. Tako sam nepredviđeno stigao avionom do Italije dok su se moji drugovi danima ljuljali na brodu od Aleksandrije do naše obale.

Đuro ZELJKOVIĆ

NA POZIV DRUGA TITA....

reda mnom je nešto kao oskudan dnevnik u koji sam upisivao datume i mesta kroz koja smo nas dvanaestorica prolazili na našem putu za Vrhovni štab. Moja sećanja na ovaj put, koji je trajao oko mesec dana, vezana su baš za ovu grupu. Trudim se sad da, posle nešto više od dva-deset i jedne godine, oživim uspomene na ove drugove i naše putovanje.

Negde početkom novembra 1943. godine u selu Ligu, koje se nalazi na sredokraći između Gorice i Tolmina, prvi put smo čuli u Štabu 30. divizije da je doneta odluka da se stvori i naše Ratno vazduhoplovstvo i da su Vrhovni štab i drug Tito uputili poziv svim vazduhoplovcima.

– Pa i treba. Vreme je već – govorili smo tada radosno. Tučemo neprijatelja na kopnu i moru, sad ga treba i u vazduhu progoniti!

Stalni pokreti zbog šeste ofanzive za izvesno vreme su nas skrenuli s naših puteva okupljanja. Pošto sam u svojoj jedinici bio jedini koji treba da pođe, tek sam 23. decembra prispeo s jednom grupom partijske škole 9. korpusa u selo G. Trebuša jugozapadno od Cerkna. Pošto je štab korpusa istog dana napuštao Trebušu, ja sam ostao tu sa drugom Teodorom Majavom Darkom. Sutradan pred večer u Cerknu smo našli druga Zdenka Ulepiča, s kojim sam se pre mesec i po rastao u Kobaridu.

Posle nekoliko dana nas trojica smo krenuli u Štab 31. divizije selo Fužine. 5. januara stiglo je naređenje da što pre stignemo u selo Lokve kod Čepovana. Već u podne krenuli smo nazad preko Cerkna i Trebuše. Predstojao nam je dug i naporan put. Išli smo noću od Trebuše strmim i duboko

usečnim putem. Kad smo se našli u jednom dubokom useku na okuci puta, kao među zidinama, opazili smo dva – tri signala raketama. Nismo mogli da im ocenimo daljinu, ali izgledalo je da uskoro možemo da nađemo na neku zasedu. Čuo se samo naš korak i teško disanje. Javih se prvi:

– Stoj! Oskar, vadi hleb!

Onako premoreni, kao da smo jedva dočekali da nas nešto zaustavi, bez reči posedasmo. Drug Majav se maši svoje torbe i, podeli nam komad hleba koji smo poneli. Naš tajac prekide drug Ulepič:

– Šta je bilo, zašto smo stali?

– Druže, ispred nas je neprijatelj, pa bar da mu ovaj hleb na vreme pojedemo – odgovorih, i svi se nasmejasno. U stvari, bio mi je to samo razlog da već jednom zastanemo i odahnemo. Nastavili smo put i oko dva sata noću stigli u korpus.

Posle jednodnevnog odmora i pošto nam se pridružiše drugovi Stane Verbič i Vido Jančič, krenuli smo za Črnomelj, gde se nalazio Glavni štab Slovenije. Vodio nas je drug Dušan Kveder Tomaž. Iza nas je ostajao pitomi predeo na zapadnim padinama Trnovskog Gozda, a ispred se prostirao vidik na široku Vipavsku dolinu, obasjanu januarskim suncem. Daleko tamo, kroz jutarnju maglu provlačila se beličasta Soča, a tamo, gde se ona gubila iz vida, nazirala se Gorica.

Pred večer smo stigli u selo Predmeja i tu sačekali mrak. A zatim, žurno ali oprezno, predosmo dugu zaravan između dve – tri neprijateljske posade kojima su kuriri znali tačna mesta. Hitro smo pretrčali cestu i našli se na jednom pošumljenom brežuljku. Tek što smo posedali, začu se konjski topot, a zatim sve jača škripa i tutnjava dugačke neprijateljske kolone, iz koje su dopirale jasne nemačke komande i razgovor.

Trnovski Gozd kao kakav bedem natkriljuje Vipavsku dolinu. Ova visoka padina kojom se spuštamo prema glavnoj cesti, što vodi od Gorice preko Ajdovščine za Ljubljano, strma je i kamenita. Znali smo da Nemci ovu komunikaciju dobro obezbeđuju, pa smo morali da budemo veoma oprezni. Pošto je dobro ispitao teren, kurir je pronašao siguran prolaz da nas provuče između nekoliko »punktova«, iz kojih su Nemci upućivali patrole. Žureći preko ravnice, nadosmo se u selu Šlap, gde smo u jednoj kući, u kojoj su kuriri dobijali sva obaveštenja, slobodno i skladno zapevali našu omiljenu pesmu »Hej brigade«. Uz pesmu i »kozarček žganje« nestade našeg umora i napetosti.

Pred zoru smo stigli u gustu šumu u neposrednoj blizini sela Podraga, gde se nalazila neka manja nemačka jedinica. Dok smo razgrtali sneg da bismo se malo opružili i odmorili, naš kurir dovede dve »tovarišice«, koje nam donesoše toplo mleko i »žganjce«. Takva bezbednost i sloboda pred nosećim neprijatelja bili su nepobitni dokaz izvanredne organizacije i visokog patriotizma ovog naroda, koji je u našoj borbi našao sebe i video svoje konačno oslobođenje od tudina.

Kuriri su bili nemilosrdni. Nisu nam dali ni poštenog predaha. Kako nas jedan kurir dovede do neke »javke«, drugi, svež i odmoran, odmah nas požuruje na dalji put. Tako je bilo i ovde. U šumi ostadosmo samo do svanuća.

Uspeo sam da pojedina mesta ubeležim u svoj dnevnik samo po šiframa. Čuvala se tajnost: »9. I Kosovelova brigada i »P-3«; 10. I prva prugajavka-druga pruga – »P-1«; 11. I pod snežnikom – Loška dolina (komanda mesta) i 12. I selo Draga«. Tu je bilo prenoćište. Za vreme prijatne sedeljke i odmora u Dragi, s neskrivenim osmehom zadovoljstva, upitaše nas neki meštani:

– A, kaj ste vi, naši letalci?

– Da, da, in bomo leteli – odgovori neko od nas.

– In boste bombardirali sovražnika? – kao s malo neverice zapita neko od njih.

– Skoro, tovariši, še boste vidli! – opet neko od nas samouvereno objasni.

– O, bravo, bravo! Živeli letalci!

Takvi srdačni susreti, uzajamna radost i iskrene želje davali su nam još više podstreka, pa se, bez obzira na naše fizičko i psihičko naprezanje, i nama žurilo da što pre nastavimo put. Svugde smo lepo primani i ispraćani s najboljim željama za uspeh.

14. I stigli smo preko Kočevskog Gozda u Črnomelj. Tri dana iskoristili smo za odmor i pripremu za dalji put. Ovde, u Črnomelju, svome spisku dopisao sam i ova imena: Svetopolk Pivko, Vouk Stane, Borota Pavle, Kramarič Darko, Prinčič, Blažič, Šetina.

Pod vođstvom druga Zdenka Ulepiča, krenuli smo 18. I »na hrvaško«, na drugu etapu našeg puta. Prenoćili smo u Vinici na desnoj obali Kupe, a ujutru se prevezli preko reke u selo Pribanci, i odmah nastavili za Bosiljevo

i Vrbovsko. Morali smo odmah da krenemo, jer se, prema obaveštenjima, od Karlovca približavala ustaška crna legija. Noću smo prošli kroz Vrbovsko, pa preko Ravne Gore stigli u Mrkopalj, gde smo u jednoj ruševini proveli noć, hladnu i snežnu. Odatle smo se prevezli kamionom do Drežnice i uskoro stigli do Štaba 13. divizije.

Svugde smo nailazili na zgarišta. I na narod koji je i u najvećoj oskudici i nevolji nalazio snagu da se odupre uništenju! U jednom popaljenom seocetu pre Škalića, među ruševinama i pod provizornim krovinjarama, gorele su vatrice i čula se pesma uz veseli žagor izgladnele i polugole dece. Sećam se kako su nam deca radosno potrčala ususret, i zagrajala:

– Druže, imaš li olovku, papira – ali ni jedno ne zatraži hleba.

Čule su se i njihove postidene majke:

– Pa zar od partizana tražite, sramote jedne!

A mi srećni što bar nešto možemo da im damo, povadismo – ko olovku, ko papir.

Svuda nas je pratila pustoš. Vejavica. Hladan vetar i sneg šibaju po licu. Naša kolona se izdužila. Idemo kao senke, jedva primećujući jedan drugog. Mi sa začelja ljutito dovikujemo onome na čelu, jer nam se čini da previše žuri:

– Lakše, druže, neće ti avion pobeći!

Široko polje izgleda nam još prostranije na ovoj mećavi. Kao da vidimo grupe kuća koje nam dočaravaju vatru i odmor. I, tako sve do poslednjeg zaseoka. Najzad, u selu Mazin, partizanski bataljon. Bili smo komandantovi gosti, lepo i srdačno primljeni.

Iste večeri nastavili smo prema Martin Brodu na Uni i stigli ujutru 27. I kad je umesto vejavice granulo Sunce. Žurili smo dalje. Osim partizana, kako su nam se sami seljaci hvalili, u ovo selo za sve vreme rata nije kročila noga ni jedne druge vojske. Videlo se to i po izgledu ljudi.

Naša druga etapa i, konačno, celo putovanje do Vrhovnog štaba završilo se sutradan uveče dolaskom u Drvar.

Bio je to dug i naporan put, skoro neprekidan, po jakoj zimi i uz vrlo slabo snabdevanje, put iscrpljujući, pod uslovima velikog naprezanja. Tako je ova naša grupa iz Slovenije došla jednim od puteva okupljanja koji su vodili stvaranju i formiranju našeg Ratnog vazduhoplovstva.

Stizale su grupe i iz ostalih naših krajeva i raznih jedinica NOV. Bilo je starih poznanika i drugova, srdačnih drugarskih susreta i grljenja.

Sreten ŠANTIĆ

OD BAZE DO PRVIH ESKADRILA

Dugoočekivani sporazum o školovanju naših ljudi u savezničkim pilotskim školama najzad je bio zaključen u rano proleće 1944. godine. Krenuli smo 20. aprila, vedri i raspoloženi. Istog dana ukrkali smo se u ogromni putnički brod koji nas je čekao u sidrištu luke Taranto na jugu Italije.

Skoro za sve nas put brodom preko Sredozemnog mora bio je neobičan, u početku i atraktivan dok nismo izašli na pučinu. Međutim, more je postajalo sve nemirnije, valovi rasli da smo čak uzeli i pojaseve za spasavanje. Bilo je to pravo mučenje pogotovo za ljude koji nisu navikli na more. Ali, čovek se mirio sa sudbinom.

Najteže je bilo pobeći od te tako neprijatne stvarnosti, od dosade i monotonije koja je ubrzo zavladała na brodu. Međutim, uzbune su nam ipak, dobro dolazile. Razbijale su dosadu, a mnoge scene, kao ona sa velikom Anđelkovom glavom i tesnim pojasom unosile su vedrinu, smeh do suza i, razume se, duge komentare.

Pa, ipak, brod je plovio, noći se smenjivale danima, raspoloženje raslo i opadalo, a obala Egipta postajala sve bliža. Petog dana, tj. 25. aprila, u popodnevrim časovima brodske sirene su objavile ulazak u aleksandrijsku luku.

NAREĐENJE BUKVALNO SHVAĆENO

Još u Tarantu saveznici su odvojili oficire od podoficira i boračkog sastava, i rasporedili ih po malim kabinama na brodu. I hrana je odvojeno posluživana. Bilo je to za nas neobično, jer smo to prvi put doživeli za vre-

me trogodišnjeg rata. Bilo je intervencija, ali razume se uzaludnih. Propisi-
ma na brodu morali smo svi da se pokoravamo. Bukvalno shvativši nare-
đenje, oficiri dugo vremena nisu silazili dole u utrobu broda među svoje
drugove. Drugog ili trećeg dana plovidbe izašlo je prvo izdanje našeg lista.
U rubrici humor, bila je, otprilike, i jedna ovakva bodlja.

– Šta nedostaje našim oficirima?

– Merdevine da siđu među borce i vide kako žive.

Bila je to uspela kritika ali su posledice osetili vojnici i podoficiri.
Naime, kada su oficiri pročitali novine i shvatili suštinu kritike, sjurili su
se u vojničke salone upravo za vreme ručka, pojeli im deo hrane, popričali
i vratili se natrag.

Međutim, problem je tek kasnije, našim iskrcavajem u Aleksandriju,
došao do kulminacije. Mi smo pred polazak iz Italije još u toku priprema
jedinica za put, pored ostalog, ukazali i na činjenicu da će doći do formal-
nih promena u načinu našeg života i u odnosima uopšte. Do toga će dovesti
sama činjenica što tamo ulazimo u sastav RAF-a a dotle smo bili samostal-
ni i kompaktni. Da će doći do razdvajanja na grupe po specijalnostima itd.
To ljudi shvataju dok ne dođe do konkretnih mera, a tek tada dolazi do
reakcije.

Tako, čim smo zakoračili na kopno, došlo je ponovo do izdvajanja.
Oficiri su smešteni u hotel, a ostali u kamp. Oficiri su mogli da prošetaju
gradom, dok to drugima nije bilo dozvoljeno. Oficiri su dobili zadatak da
već sutradan krenu prema Bengaziju, a da podoficiri i vojnici neodređeno
vreme ostanu u kampu, dok se ne izvrši organizacija transporta i dr. Dok
su prvi dobili kamione za prevoz da bi usput razgledali obalu, drugima je
najavljeno da će putovati vozom kroz pustinju a sam put trajaće mnogo
duže.

Dakle, stvoreni su uslovi za negodovanje. Što do toga nije došlo u
većoj meri, treba zahvaliti solidno izvedenoj pripremi u Italiji i grupi ofi-
cira koji su ostali sa vojnicima, blagovremeno objašnjavali sve mere i or-
ganizovali nekoliko veoma uspehlih izleta radi upoznavanja grada i okoline.
Pa i sam put koji je bio izvanredno dobro organizovan, a prevoz kombino-
van – voz i kamioni, bio je toliko prijatan da je čak vrlo pozitivno uticao
na proces prilagođavanja novom načinu i novim uslovima života.

SUSRET SA DRUGOVIMA U PUSTINJI

U Bengaziju najbližem gradu našeg aerodroma, nismo se zadržavali. Produžili smo ka Koreničkoj pustinji. 30. aprila 1944. godine ugledali smo na horizontu veliki logor. Na ulazu u logor, pored savezničkih oficira, dočekala nas je i grupa naših oficira, sa kapetanom Aleksandrom Markovićem na



Ljudstvo baze na putu za Aleksandriju

čelu. Bili su to patrioti, naši zemljaci koji su osudili politiku kralja i izdaju njegovih šefova u otadžbini. Rat ih je odveo daleko u Afriku, gde su se pod zastavom saveznika borili protiv zajedničkog neprijatelja. Bilo je i onih koji su neutralno čekali razbistravanje situacije.

O Markoviću, Jovanoviću i nekim drugima, znali smo već ranije mnoge detalje. Borili su se na političkom planu protiv kraljevske truleži i izdaje. Izlagali se čak i velikoj opasnosti, ali nisu poklekli. Radovali su se našem dolasku. I danas se sećam njihovih ozarenih lica, njihovog uzbuđenja protkanog izvesnom dozom zbunjenosti i zabrinutosti. Svi su bili obučeni u engleske uniforme sa titovkama i petokrakama. Upoznali smo se. Doznali da su oni ta grupa u logoru koja se izjasnila za NOP. Čekali su naš dolazak.

Naš razgovor je bio srdačan i spontan. Mi smo ih informisali o situaciji u zemlji, a oni nas o njihovim problemima i uslovima pod kojima ćemo se školovati tu u Africi.

Sutradan smo razgledali postrojene »Spitfajere«, borbenu tehniku naše prve eskadrile, čije je rađanje bilo na pomolu.

3. maja poletela je prva naša trojka u vazduh. Sa zadovoljstvom i neizmernim oduševljenjem posmatrali smo skladne manevre figurnog letenja. Kapetan Marković Aleksandar, kao vođa grupe, potporučnik Islamović Salih i Srdanović Milan – kao pratioci. Zadivili su nas tehnikom letenja. Bili smo vidno uzbuđeni. Ali, bio je dovoljan samo jedan koban trenutak i svima nam je dah zastao u grudima – vođa grupe Marković i pratilac Islamović su se sudarili za vreme prestrojavanja. Tu pred našim očima ugasila su se dva dragocena i nenadoknadiva života. I nehotice mi se nametnula misao: zar svaki početak mora da bude praćen žrtvama najboljih? Čajavec 1942. godine, Livanjske žrtve 1943. godine i, evo, ove sada.

PRVA ESKADRILA NOV I POJ

Prva vazduhoplovna baza (71 pilot) i grupa koju smo zatekli na aerodromu kod Bengazija (10–14 pilota) pružale su širok izbor za formiranje prve eskadrile. Tehničara, inženjera, mehaničara i drugih, bilo je za popunu nekoliko eskadrila.

Međutim, bio je vrlo strog kriterij za popunu prve eskadrile naoružane »Spitfajerima« što je izazvalo negodovanje kod mnogih. Drugovima koji su ušli u sastav prve eskadrile svi su zavidili, jer se znalo da će se uskoro pojaviti nad rodnom grudom u kojoj se sa velikim nestrpljenjem očekuju borbena dejstva naše avijacije.

Eskadrila »Spitfajera« (352. skvadron – engleska oznaka) formirana je 2. maja 1944. godine na aerodromu kod Bengazija, a nešto kasnije svečano je položila zakletvu i primila zastavu.

Obuka je brzo započela i završila se u rekordnom vremenu. Letenje je forsirano. Prva i jedina žrtva bio je vodnik-pilot Halambek Zvonimir za vreme borbene obuke eskadrile. Izgoreo je zajedno sa avionom na PSS pri sletanju sa zapaljenim avionom.

Već 16. avgusta 1944. godine eskadrila je poletela na istorijsku marš-rutu dugu oko 1600 km: Bengazi–Sirt–Tripolis–Malta–Katanija (Sicilija) –



Grupa vazduhoplovaca u Bengaziju

Bari, a potom 17. avgusta nastavila let po marš-ruti: Bari–Kana (Tripoli), odakle je odmah počela sa borbenim zadacima nad teritorijom Jugoslavije. Ona je, kao prva avijacijska jedinica i podrška snagama NOV i POJ odigrala vrlo značajnu ulogu u poslednjoj godini NOR-a.

Za vreme smotre koju je izvršio nad prvom eskadrilom avgusta meseca 1944. godine na aerodromu Vis, drug Tito je između ostalog rekao:

– Piloti, vaš zadatak je da ne dozvolite neprijateljskim vojnicima da nekažnjeno izađu iz naše zemlje.

I, zaista, borili su se hrabro i neustrašivo. Bilo ih je malo, ali su dnevno izvršavali po nekoliko zadataka da bi prikazali i ostvarili brojnu snagu. Mnogi su junački pali za slavu eskadrile, za slobodu domovine, ispunjavajući zadatak koji im je Vrhovni komandant postavio na Viškom aerodromu. Franjo Kluz, Ratko Jovanović, Arkadije Popov, Mileta Protić i mnogi ovenčali su slavu naše prve eskadrile Jugoslovenskog ratnog vazduhoplovstva.

OSTVARIO SAN, ALI...

Lik Milana Karića, poručnika (kasnije kapetan) nekako mi je posebno ostao u sećanju. Ne samo na mene već na ceo naš kolektiv Milan je ostavio poseban utisak. Bilo je u njemu neke snage koja je privlačila ljude. Do-

movina, od koje je sticajem ratnih okolnosti bio godinama odvojen, privlačila ga je snagom magnetna. Patnje naroda su ga mučile, a bio je nemoćan da mu pomogne, hteo je da da svoj udeo. Ali kako? To ga je upravo prognilo. Međutim, Milan je bio vrlo uporan u ostvarenju svojih zamisli. Nametnuo je sebi suviše optimističku i gotovo nerealnu zamisao:

– Drugovi, pa ja moram završiti pilotažu i poći na front makar to bilo i pri samom kraju rata. Ja moram...

Pobedila je njegova upornost. Stigao je da kao pilot da skroman udeo u borbi za oslobođenje svoje zemlje. Smelo je napadao. Njegove rakete precizno su pogađale zemaljske ciljeve. Ali, pred sam kraj rata Milan je oboren na bojištu. Padobran mu je spasio život ali je pao u ruke okupatora. Bez dokumenata i oznaka pripadnosti, uz uništen avion, poznavanje engleskog jezika, odveden je u zarobljeništvo kao engleski pilot. Spasla ga je njegova odlučnost, snalažljivost i prisebnost. Brzi slom nemačkog fašizma i kapitulacija nemačke vojne sile učinili su da je Milan samo nekoliko meseci posle svoje tragedije ponovo leteo kao pilot proslavljenog Prvog lovačkog puka. Ali, na žalost, samo nekoliko letova. Nesreća je došla tako brzo i iznenadno, kao što to obično biva u životu.

Mile RODIĆ



»DUE MAĆI«

»Due maći« na italijanskom znači dve šibice.

Dok se prva vazduhoplovna baza nalazila u Karovinju – Italija, jednog popodneva grupa iz mehaničarske škole pošla je u šetnju.

Na periferiji ih je presrelo nekoliko dečaka. Molili su nešto i tražili, kao obično, koju liru, cigaretu i slično.


Drug Duje Bulj je malo zaostao iz grupe. Bio je stasit i krupan momak, rodom ispod Biokova. Mališani su mu se prosto pleli oko nogu i kao u horu uporno ponavljali samo dve reči:

– »Due maći, due maći«!

Misleći da mu se rugaju zbog njegove krupne figure, jer ih je neko na to nagovorio Duje im odbrusi sinjsku gospu i rastera na sve strane.

– Vidi ti manguparije. Magarac je onaj ko im reče moje ime – ponavljao je Duje stižući grupu.

NA AERODROMU KOD BOSANSKOG PETROVCA

 očetkom aprila 1944. godine dobio sam poziv da se hitno javim Vrhovnom štabu. Po dolasku u Drvar javio sam se drugu Zdenku Ulepiču, koji je tada bio u Vrhovnom štabu referent za vazduhoplovstvo. Ukratko mi je saopštio zašto sam pozvan i rekao da ćemo u VŠ dobiti detaljan zadatak. Pošli smo u pećinu, u kojoj se nalazio Vrhovni štab.

Razmišljao sam o zadatku koji će mi biti poveren, a koji mi još nije bio sasvim jasan. Bio sam veoma uzbuđen.

Međutim, kada mi je načelnik štaba saopštio zadatak brzo sam se umirio i zadatak mi je postajao sve jasniji i lakši, mada pun odgovornosti. Izlaganje i objašnjenja po zadatku trajala su oko 2 časa. Naročito je podvučen odnos i postupak sa članovima stranih misija u vezi sa njihovim poslovima i dr. Kada sam uverio načelnika štaba da sam shvatio zadatak, usledila su pitanja druga Marka, koji je za sve vreme sedeo po strani.

Tri puta me je pitao: »Druže, da li ti je potpuno jasan zadatak, da li si svestan njegove odgovornosti i da li si uveren da ga možeš sigurno izvršiti«, i ja sam odgovorio – »da«. Rekao mi je da pre nego što stignem u Medeno Polje prišijem majorske oznake, kojih tog momenta nisam imao. Blago nasmejan, a istovremeno starešinski ozbiljan stegao mi je ruku i poželeo uspeh.

Pitanja i napomene druga Marka u vezi sa zadatkom nekako su me još više obavezale na odgovornost koju sam primio tog momenta. Pošto smo izašli iz pećine, pitao sam druga Ulepiča koje taj civil koji mi je posle generala ponovo izdao zadatak. Bio sam iznenađen kad mi je rekao da je to drug Marko.

Tako sam postao komandant na aerodromu »Medeno Polje« kod Bosanskog Petrovca.

Zadržao sam se još neko vreme u Drvaru da mi drug Ulepič objasni još neke detalje, a zatim krenuo za Medeno Polje. Uz put sam sreo komesara Đorđevića. Upoznao sam ga sa zadatkom žureći da što pre stignemo. U sam mrak stigli smo u Medeno Polje gde sam sa komesarom Đorđevićem, zamenikom Tintorom (ne sećam se imena) i Boškom Šnajderom, koji je tada bio pri štabu baze, održao sastanak. Napravio sam plan rada i odmah pristupili poslu.

Prvo smo pozvali komandanta i komesara Petrovačkog odreda, koji je bio pridodat za obezbeđenje aerodroma, i dogovorili se o načinu obezbeđenja aerodroma za vreme noćnog letenja.

Oko aerodroma su postavljena tri stalna teška mitraljeza »Breda« za obezbeđenje sa zemlje i iz vazduha.

Sa vodom koji je bio dodeljen za obezbeđenje štaba baze i pomoć u izvođenju radova oko organizacije letelišta, račistili smo teren za sletanje i poletanje, ali bez naročitog obeležavanja da danju ne bi bio uočljiv iz vazduha.

Sve pripreme aerodroma izvršene su za dva dana i poslat izveštaj Vrhovnom štabu da smo spremni za prijem aviona.

Najava aviona vršena je preko posebnih radio-stanica Vrhovnog štaba, a nama prenošena telefonom iz Drvara. To je bilo neophodno zbog pripreme letelišta, kao i zbog pripreme određenog broja ranjenika koje je trebalo otpremiti.

Avioni koji nisu sletali već samo padobranima spuštali materijal takode su bili unapred najavljeni. Pored našeg štaba i njegovog pratećeg voda, za prikupljanje bačenog materijala koristili su se borci Petrovačkog odreda i jedne inžinjerijske brigade.

Svetlosna organizacija letelišta, prihvata i oprema aviona organizovani su na sledeći način.

Na planini Oštrelju, kao najvećoj tački u rejonu aerodroma, u toku noći gorela je jaka vatra, koja je približno označavala mesto aerodroma, jer je bila uočljiva, a istovremeno je označavala i Oštrelj kao prepreku. Ovakve vatre gorele su na još nekoliko manjih prepreka u okolini aerodroma a paljene su u prvi sumrak svakog dana kad je trebalo primiti avione.

Obeležavanje samog letelišta vršeno je, i to: slovo »T« i uzdužna osa piste sa zapaljenom naftom u konzervama, kao i pravci voženja po zemlji, dok su krajevi piste i prepreke neposredno ispred ove bili označeni po jednom jačom vatrom od drva.

Postupak za prijem aviona bio je ovakav: Čim padne mrak sve ljudstvo je moralo da bude na svojim mestima spremno da na dati znak pali vatre, odnosno naftu u konzervama. Zatim smo osluškivali zvuk avionskih motora i čim bi se čuo, palili smo po jednu »fakelu«, čija je izrazito jaka bela svetlost omogućavala avionu da se približno orijentiše u odnosu na aerodrom. Zatim smo čekali da avion doleti bliže i da on prvi da ugovoreni svetlosni znak. Ako avion nije davao ugovoreni znak, mi nismo dalje reagovali sve dok se ne udalji iz zone. Međutim, ako je avion bio »naš«, čim bi uočio svetlost upaljene fakele i doleteo bliže aerodromu, davao je ugovoreni signal, na koji smo mi odgovarali ugovorenim svetlosnim signalom pomoću »aldis« lampe. Time bi međusobno identifikovanje bilo izvršeno i dalja signalizacija između stanice na zemlji i aviona vršena je normalno, kako se to praktikuje u noćnom letenju.

Avioni su obično dolazili jedan za drugim u razmaku tri do pet minuta, i tada je svetlosna organizacija na zemlji gorela neprekidno sve dok se ne



Priprema ranjenika za evakuaciju



Prevoz ranjenika 1944. godine

izvrši sletanje svih, odnosno dok ne otpočne i dok se ne završi poletanje. Međutim, čim je nastupao veći razmak između dolazećih, odnosno polazećih aviona, sva svetla na aerodromu su se gasila a pri dolasku sledećeg aviona postupak se ponavljao kao i sa prvim.

Na sletanje su dolazili isključivo avioni »DC-3«.

Na početku, u toku jedne noći dolazilo je po pet do šest aviona na sletanje. Međutim, kasnije je dolazilo i po deset, a jedne noći čak i dvanaest aviona. Prosečno u toku noći otpremano je oko 200 ranjenika za Bari, a ponekad i više. Bilo je pilota, naročito Amerikanaca, koji su dozvoljavali da se ukrca i po 30 ranjenika u avion, a normalno su ukrcavali po 25.

Ne sećam se tačno koliko je ranjenika ukupno prebačeno za Italiju, ali mislim da ih je bilo preko 2000.

Avioni koji su sletali dovozili su razni materijal, a oni koji su spuštali materijal padobranima doturali su većinom municiju i hranu. Spuštanje materijala padobranima vršili su i saveznički avioni iz južne Italije i avioni SSSR-a, koji su bacali materijal redovno sa velikih visina, pa je ponekad padalo toliko daleko od aerodroma da se nije mogao ni pronaći. Ovo je bilo i logično, jer su zbog bezbednosti morali da lete visoko, a nad ciljem, s obzirom na daljinu puta, nisu imali vremena da snižavaju visinu i

gube gorivo potrebno za povratak. Front Crvene armije bio je tada još daleko. Za najavu i navođenje ovih letova u neposrednoj blizini aerodroma bila je smeštena radio-stanica sa goniometrom, koja je ranije dopremljena jedrilicom koju je dovukao »LI-2«. Tom radio-stanicom rukovala je grupa sovjetskih oficira na čelu sa potpukovnikom Ivanovim, koji su pripadali misiji SSSR-a pri Vrhovnom štabu.

Bili su smešteni u specijalno izrađene male barake u neposrednoj blizini aerodroma, koje su bile dobro maskirane.

Članovi ostalih misija bili su smešteni u Petrovcu, a na aerodrom su dolazili samo noću kad su sletali avioni.

Rad na samom aerodromu bio je moguć isključivo noću, jer je u toku dana bio izložen neprekidnom izviđanju, mitraljiranju i bombardovanju od strane nemačkih aviona. To nam je pricinjavalo posebne teškoće, jer se prikupljanje i dnevni boravak ranjenika morao vršiti dosta daleko od aerodroma u obližnjim šumama i na obroncima okolnih planina. Bilo je mnogo teških ranjenika, koje je trebalo dovoziti volujskim kolima. Zato je u prvim časovima sumraka na aerodromu, i pored svih mera opreznosti, vladala velika gužva. Stotine ranjenika čekalo je sa nestrpljenjem, jer su svi hteli da budu baš te noći prebačeni, zbog neizvesnosti da li će im to omogućiti situacija narednih noći. Brojna volujska kola zakrčavala su neposrednu okolinu aerodroma, a svaki je seljak žurio da se što pre vrati, pre zore svakako. Medicinsko osoblje je klasifikovalo ranjenike po težini rana – bolesti, tešći one koji ostaju da će, takođe, iste noći biti prebačeni. Na žalost, ranjenika je uvek bilo više nego raspoloživih mesta i svaki put jedan broj je morao da bude vraćen. Nasuprot ovoj teškoj i mučnoj situaciji sa ranjenicima, borci koji su obezbeđivali kolonu ranjenika i koji su ih nosili da bi ih utešili i ohrabрили, povelі bi kozaračko kolo i pevali: »Oj Kozaro...«, dok bi druga grupa prihvatila: »Suzama se boj ne bije...« itd. Strani piloti su dolazili do ranjenika i izražavali svoje žaljenje, a istovremeno i divljenje, za one koji su ih pesmom i igrom bodrili da istraju. Nudili su cigarete, čokoladu, novac, skidali cipele i poklanjali a u zamenu uzimali opanke itd.

Takva atmosfera vladala je skoro svake noći na aerodromu »Medeno polje« od polovine aprila do 25. maja.

Na dan 25. maja, dok su svi bili otišli da se sklone u šumu obližnje planine, nalazio sam se kod telefona i prenosio izveštaj o radu u toku noći drugu Ulepiču u Drvar. Najednom čuo sam jak zvuk avionskih motora i ugledao da od Bihaća ka Petrovcu leti kolona aviona od kojih su neki vukli jedrilice. Odmah sam to saopštio drugu Ulepiču. Naredio mi je da pratim

pravac kretanja i da mu javim, što sam i činio ne zatvarajući telefon. Kad je kolona bila na visini Medenog polja, glavnina se uputila ka Drvaru, dok se jedna grupa oko 30 aviona uputila ka Petrovcu. Nije dugo potrajalo i Petrovac je bombardovan. Pošto je izvršeno bombardovanje Petrovca, aerodrom i njegova okolina takođe su bili stalno napadani.

Sve dok nisu bombe počele da padaju na Petrovac, imao sam vezu sa Ulepičem u Drvaru i o svemu ga obaveštavao.

Drug major Romac, koji je sa svojom jedinicom držao položaje prema Bihaću do napada, bio je sa nama u kontaktu i javljao nam da vode borbe, ali da nema ništa opasno i da se ne pokrećemo. Čim je počelo bombardovanje i sa njim smo izgubili vezu. Bili smo u potpunoj neizvesnosti. Iznenada posle podne proradila je telefonska veza sa Petrovcem. Javio se Stari, drug Đuro Pucar:

»Jeste li se evakuisali?«

– Nismo dobili nikakvo naređenje o tome, niti znamo da li se situacija izmenila – odgovorio sam.

– Odmah se evakuišite u pravcu Petrovca – sledio je odgovor.

– Šta da radimo sa paketima – upitao sam.

– Šaljem vam dva kamiona – odgovorio je Stari, i veza je odmah bila prekinuta.

U iščekivanju kamiona uništavali smo sve nepotrebno, zakopali materijal – kante za osvetljenje aerodroma, raspodelili municiju koju smo dobili padobranima Petrovačkom odredu i ostalim borcima, pokušali da uništimo radio-stanicu sa goniometrom, koju je imala delegacija SSSR-a. Nismo uspeli, jer njen rukovalac, koji je bio i čuvar dinamita za eventualno njeno uništenje, bio je otišao u Drvar, pa se dinamit nije mogao naći.

Stigli su kamioni. Na njih smo utovarili pakete koji su bili namenjeni svim pokrajinskim komitetima i upućeni u pravcu Petrovca.

Pred samu noć vratio se kamion za radio-stanicu. Pošto nismo mogli da je uništimo pokušali smo da je evakuišemo. »Štuke« nas stalno napadaju. Odstupamo ka Petrovcu. Nemački tenkovi su za nama i mi prolazimo Petrovac bez zaustavljanja. U pravcu Ključa se nije moglo. Koristimo šumsku prugu i po njoj kamionom prevozimo stanicu do iznad Drvara. Tu smo je po naređenju pukovnika Nemanje Vlatkovića survali u jednu jarugu i zapalili.

Time je bio završen naš rad na aerodromu »Medeno Polje«.

Nešto kasnije ovaj aerodrom, kao i mnogi drugi u toku narodnooslobodilačkog rata, ponovo je uspostavljen da bi omogućio izvršavanje postavljenih zadataka.

Dimitrije KOVIJANIĆ

P O N O S

Otkako puče ustanak i čuše se prve puške, u selu Čoslije, uza sam aerodrom poviše Glamoča, ostade napuštena pokoja zidana kuća i nekoliko brvnara, koje su nama dobro došle, jer smo imali gotovu građu za objekte koje je trebalo što pre izgraditi. Vučemo sa njih oblice i daske uz padinu brdašca iznad sela. Puteljak je izlokan, a zemlja vlažna posle otapanja snega. Spotičemo se po blatu i rupčagama. Navrh brdašca, na maloju zaravni u proredenoj šumi dovršavamo zemunice. Da nije bilo snega mogli smo odavno da ih izgradimo. Zidove oblažemo daskama i oblicama, pa to sve pokrivamo još i padobranskim platnom da bi izolacija od vlage bila što bolja. Maskirali smo ih dobro. I svoje tragove od sela vešto smo prikrili. Teško su se mogle primetiti i iz neposredne blizine. Ni iz vazduha neprijatelj nije uspeo da ih otkrije iako je svakog dana pokušavao da na našem aerodromu i okolini primeti nešto novo. Sve te radove tu, i one dole na aerodromu, obavlja Glamočki odred, koji jedva stiže da sve uradi.

Da bismo što bolje obezbedili zemunice od napada neprijateljskih »trupova« iz Šator-planine, došao je i jedan vod iz 3. krajiške brigade. Njihovo prisustvo nas ohrabljuje, pa smo spokojniji, jer su borci ove davno proslavljene brigade po svojoj hrabrosti i borbenom iskustvu i nama poznati.

Nekoliko sovjetskih podoficira – specijalista, koji su nedavno stigli iz Drvara zajedno s jednom engleskom ekipom od pet podoficira, postavljaju antene i montiraju u zemunicama radio-stanicu i goniometar uz našu skromnu »stručnu« asistenciju. To nas posebno raduje, jer će uskoro ta radio-sredstva zameniti signale vatrama i raketama, jedinu našu dotadašnju

vezu sa sovjetskim avionima, koje smo noćima dočekivali. Tu je i sovjetski kapetan, koji je ubrzo po dolasku uspostavio meteorološku stanicu u selu. Došli su i engleski general-pilot i jedan američki vazduhoplovni pukovnik, koji je znao srpskohrvatski jezik, pa smo se sa njim lako sporazumevali. S generalom je išlo teže bez pukovnikove pomoći, snalazili smo se pomoću njegovog i našeg oskudnog znanja italijanskog i nemačkog jezika. S Rusima je, međutim, bilo jednostavnije, jer smo govorili »obšćeslavjanskim« jezikom.

Uz dosta truda i snalažljivosti uspeali smo da u ovom siromašnom selu smestimo naše goste kako smo najbolje mogli. Pažnjom smo nadoknađivali ono najnužnije što im je trebalo pružiti kao gostima i saveznicima da bi im boravak bio što ugodniji. Srećom, hranu su doneli sa sobom, pa smo bili oslobođeni te najveće brige, jer smo se i sami teško snabdevali u opustošenom kraju. Pa, ipak, kad bi se neko od naših saveznika našao za svojom trpezom, naši borci, bi se kao po komandi, udaljavali nečujno i neprimetno. Ako bi ko, eventualno bio nečim ponuđen, našao bi načina da to ne primi, da se zahvali i izgubi. U ovim prilikama to je bilo, zaista iskušenje. Ali, gordost i dostojanstvo bili su jači od pohlepe. Međutim, i saveznici su to приметili.

Kad je iz naših zemunica veza počela da funkcioniše, pošli smo jednog prepodneva komesar Joko Drecun i ja sa savezničkim oficirima da obidemo zemunice i rad u njima. Penjući se uz brdašce, u razgovoru s američkim pukovnikom malo sam zastao. Nadomak vrha, nedaleko od naših objekata, sklonismo se u borovinu dok prođe neprijateljski »Do-17«, koji je u dva-tri kruga izviđao aerodrom. Kad se avion udaljio, krenusmo dalje. Posle nekoliko koraka naidosmo na stražara, koji je laganim i ujednačenim korakom išao svojom stazom. Bio je to naočit, stasit i plečat borac iz onog voda 3. krajiške. Njegov ozbiljan pogled bio je upravljen u nas u znak pozdrava i pažnje. Pukovnik malo zastade, maši se svojih cigareta, pa, očigledno, u najboljoj nameri da ga počasti baci jednu cigaretu pred stražara. A naš Krajišnik – najpre zastade, pa pogleda onu bačenu cigaretu, a zatim podiže isto onako ozbiljan pogled prema pukovniku i bez reči produži istim korakom svojom stazom. Cigareta ostade gde je i bačena. Pukovnik blago pocrvene kao da traži objašnjenje za ovaj neočekivani gest stražara, pogleda me u nedoumici.

Iako sam odmah shvatio šta se zbililo u duši ovog gorštaka, i ja se trenutno zbunih. Bio je to prkos poniženju zbog one bačene cigarete i njegov prezir oskudice i neimaštine koje su ga za sve vreme teške borbe pratile. I ovde nadvladaše ponos i dostojanstvo našeg čoveka.

U tom kratkom trenu osetih i sam jedno moralno zadovoljstvo. Borac 3. krajiške nije očuvao samo svoj ponos. Zakašljah se malo da bi dobio u vremenu dok smislim objašnjenje pa onda, bez okolišenja, rekoh: »Znate, gospodine pukovniče, naši partizani mnogo drže do svog dostojanstva, a naročito ovi gorštaci ovde. Vi ste mu cigaretu bacili, a on to smatra poniženjem. Osim toga, on je još i stražar na dužnosti«.

Oborivši pogled, pukovnik ćutke krenu dalje, tražeći sada i sam objašnjenje. Krenuh za njim i ja, bacivši odobravajući pogled na stražara. A naš Krajišnik – ponosit i uspravni jablan ostade sa svojim odmerenim korakom.

Sreten ŠANTIC



KONSPIRACIJA

Upotreba alkohola bila je zabranjena u našoj bazi. No u Karovinju je bilo prvoklasnih vina. I, naravno, oni koji su voleli da popiju dovijali su se na razne načine.

Jedne večeri u kafanicu na periferiji grada udoše dva komesara da pogledaju ima li nekoga od naših. U separeu su sedela dva druga – zamenik komesara Stanoje i slušalac Tabaković. Vodili su razgovor uz litrenjak crnjaka.

– Pobogu, Stanoje, šta vas dvojica radite noćas u kafani – upita komesar?

– Pa, znaš, Tabaković je kandidat. Zadužen sam za njegovu pripremu za Partiju. I ko, velim, ovde nas neće niko videti, pa ako nas slučajno i vidi, neće se setiti da ga ja pripremam«.

– Zar u kafani, uz vino, ko je to video – nastavi komesar.

– Izvini družo komesare – reče Stanoje – nije važna forma, već sadržina.

»K A P E T A N«



Mnogi od preživelih boraca Prve proleterske i danas ne znaju da se zvao Mile Pavičić. Znali smo ga i zvali prosto – drug kapetan. Pre rata je bio vazduhoplovni kapetan I klase, pilot-lovac. Penzionisan je, pa pred rat aktiviran.

Aprilski rat je završio u zarobljeničkom logoru u Raškoj, gde je bio na službi. Iz logora je izašao sa »ausvajskom« kao pripadnik konjičke divizije generala Predića uz pomoć nekog folksdojčera svoga bivšeg vojnika »Ausvajsk« je preživeo rat. Mile je govorio da će ga dati u muzej da svi vide kako je okupator nagrađivao pripadnike divizije generala – izdajnika, koji je diviziju predao sa zastavom i muzikom.

Ako bih davao karakteristiku o Milu, dovoljno bi bilo da kažem: pošten, hrabar i veoma dobar drug.

Kao bivšem oficiru i Hrvatu slali su mu iz NDH u Rašku nekoliko delegacija da ga nagovore da dođe u Zagreb. Nudili su mu čin pukovnika. Njegov dalji rođak Mile Budak – ustaški ministar, bio je zainteresovan za to.

Međutim, nisu uspeali da ga nagovore.

Hapšen je dva puta. A kad se dočepao slobode i postao borac Kopaoničkog odreda, počeo je ispočetka, kao borac. Našao se među čuvenim trepčanskim rudarima – komunistima. Ponekad je osetio nepoverenje nekih

drugova prema sebi, ali držao se kao da mu to nije mnogo smetalo. Nije se pokolebao. Postao je i komandir čete. Tukao se dobro oko Raške i Kraljeva, hrabro kao i njegovi rudari.

Prvi put smo se sreli u novembru 1941. godine na planini Jelici iznad Čačka, u jeku prve nemačke ofanzive. Sam se povlačio sa svojom četom od Kraljeva i naišao na nas. Priključio se bataljonu kojim sam ja komandovao. Nije mu smetalo to što sam bio mlađi od njega i što sam u bivšoj vojsci bio podoficir. Izvršavao je sva naređenja, umeo da proceni situaciju i uvek dà dobar predlog. Glas bi smo mu čuli samo kad bi nekom rudaru odbrusio: »Na, to je poslednje, pa drugi put čuvaj duvan«, – vadeći pri tom iz dubokog džepa plave oficirske bluze duvana i za 2–3 cigarete.

Najviše nas je osvojio jedne večeri na Goliji. Posle teže borbe sa četnicima povukli smo se na Goliju. Sa našim bataljonom povlačile su se i dve kopaoničke čete. Nismo imali vezu ni sa kim. Kretali smo se prema Sandžaku sa nadom da ćemo tamo naći vezu sa bosanskim ili crnogorskim partizanima.

Tu na Goliji grupa iz Kopaoničkog odreda se pokolebala. Nije htela da napusti »svoj teren«. Ubeđivanja nisu pomogla. Pitao sam Mila šta on misli da radi. Pogledao me popreko i odbrusio: »Da se tučem protiv neprijatelja«. Popeo se na panj, glasno pozvao rudare i vrlo kratkim postupkom rešio mučnu situaciju: »Rudari, ko hoće da jeftino proda svoju kožu četnicima i Nemcima neka ide sa drugom NN, a ko hoće da nosi svoju kožu i da se tuče sa neprijateljem, za mnom u bataljon«. Posle ove, gotovo komande skočio je sa panja i pao u sneg. Pomenuo je ljutito crkvu, ustao i pošao za kolonom bataljona a za njim – svi rudari. Nije se osvrnuo, osećao ih je iza sebe. Na brkovima mu se hvatao sneg. Kišna kabanica ga je slabo štitila od hladnoće, ali on je čvrsto koračao. Gledajući ga takvog setio sam se Taras Buljbe. Tako sam ga kasnije ponekad i zvao.

Nalazili smo se na odmoru u selu Donja Kosatica kod Nove Varoši. Sa nestrpljenjem smo očekivali druga Tita u naš bataljon.

Njegova pojava uliva nam snagu. Obilazi čete i razgovara sa borcima. Idemo na kraj sela – kod rudara. Druga Tita je živo zainteresovala priča o »kapetanu«. Čvrstim vojničkim korakom, namrgođen i opuštenih brkova izlazi Mile na raport. Drug Tito ga pita kako se on bivši oficir slaže sa partizanima.

– Druže Vrhovni komandante, ja ću se slagati sa svakim ko vodi borbu protiv okupatora i domaćih izdajnika, kratko je odgovorio Mile.

Na pitanje druga Tita kako ga slušaju rudari odgovara da ga slušaju, da se dobro tuku ali da ne poštuju baš mnogo njegove godine. Ako se uveče kasnije vrati iz štaba, najbolja mesta za spavanje već su zauzeta i njemu ostaje mesto negde iza vrata. Drug Tito se nasmejao. Porazgovarao je sa rudarima i oprostio se od nas. Kasnije, kada god bi naš kurir išao u Vrhovni štab, doneo bi cigareta i po malo rakije za Mila. Drug Tito je cenio njegovu odlučnost i nepokolebljivost u borbi.

Videli smo ga u neposrednoj borbi kao hrabra borca mnogo puta kao one noći pod Ivan Sedlom, kada je sa pištoljem u ruci, sam jurnuo na gomilu neprijateljskih vojnika koji su se gušali sa Živanom – komandirom 1. čete. Za druga nije žalio svoj život. A ti drugovi su prema njemu bili deca.

Sećam se kako me je strašno izgrdio što sam probajući jedan automat ubio pticu: »Kako možeš da pucaš u pticu. Ona je letač. Ja tebe u avijaciju neću primiti, pored toga još i municiju trošiš«. Njegova senzibilna duša treperila je na svaku, čak i nenamernu grubost.

Novembra 1943. godine ponovo smo se sreli. Postavljen sam za zamjenika komandanta Prve vazduhoplovne baze. Javio sam se u Livno svom komandantu. Zagrlio me, poljubio i dobro izgrebao svojim impozantnim brcima, pominjući uzgred crkvu i onu nesretnu pticu.

U Livnu se radilo mnogo. Pod njegovim neposrednim rukovodstvom štab je pravio planove za budući rad. Često bi smo se zaneli maštajući. Mile bi nas pustio do kraja a onda na lep drugarski način vratio u realnost.

Nije bio član KP, ali je u duši bio komunista. U razgovoru mi je rekao da je on bolji komunista od mnogih, ali da je star i verovatno ne bi mogao da podnese partijsku disciplinu.

U Italiji smo dugo čekali na početak školovanja. U dokolici smo gadjali iz pištolja u metu. Nismo znali da se nalazimo na imanju nekog poznatog italijanskog grofa. Grof je protestvovao kod engleskog oficira za vezu i zamolio ga da nam prenese njegov poziv na čaj kroz nekoliko dana. Na taj čaj trebalo je da pođu starešine baze i tenkovske brigade.

Komandant tenkovske brigade drug Voja Radić došao je da se posavetuje u vezi sa ovim. Bilo je simpatično videti i čuti njih dvojicu.

– More, bre »kapetane«, grdno će nas sa čajem počastiti ovaj grof« – kaže Vojo.

– Kakav čaj, vidiš li da ti to liči na saslušanje« – zaključuje Mile.

Poziv nije prihvaćen. Englez se uhvatio za glavu od čuda. Nije mogao da shvati da ne želimo na čaj kod grofa. Verovatno se i grof iznenadio, ali je morao da oseti da mi imamo ponosa.

Iz Italije Mile je otišao u Moskvu. Vratio se početkom 1945. godine kao general-major avijacije.

Umro je krajem 1948. godine.

I danas, dve decenije posle rata, pred oči mi iskrsava vedri lik poštenog, hrabrog i velikog dobričine, mog prvog komandanta u avijaciji – Miila Pavičevića.

Milan SIMOVIĆ



USPELA PRIREDBA

Dok se baza nalazila u Italiji, ishrana ljudstva bila je dobra, ali mnogi su žudeli i za »čašicom«. Bilo je predloga da se zabrana upotrebe vina malo ublaži, ali komesari su bili neumoljivi. Jer, princip je princip.

Jednog dana kulturno-prosvetni odbor pilotske i izviđačke škole dogovori se da napravi malo iznenađenje. Program je pripreman u strogoj tajnosti.

U svečano ukrašenoj sali očekivao se početak programa. Najzad reflektor je osvetlio pozornicu. U kostimu plesačice Zvonko Dubravec okružen svitom »arapskog« poglavice započeo je solo ples. Slika je bila impozantna. Poglavica i svita prekrštenih nogu uživali su posmatrajući ples, a »sluge« su im nalivale vino u duboke čaše, koje su brzo praznili. Salom se prolomio smeh i snažan aplauz dovitljivosti izvođača.

Vino se pilo legalno.

Kada je raspoloženje publike bilo na vrhuncu, sa svih strana kroz prolaze u sali pojavili su se »arapi« sa čašama i bokalima vina. Svaki je morao da popije bar jednu. To je običaj koji se prema propozicijama priredivača morao poštovati.

SASTANAK U KAZERTI

Krajem juna 1944. godine obilazio sam naše aerodrome u Crnoj Gori. U štabu 2. korpusa, koji se u to vreme nalazio u manastiru Morači, primio sam naređenje VŠ da se prvom vezom vratim na Vis. Pošao sam za Berane sa drugom Ivanom Milutinovićem nekim italijanskim teretnim automobilom gde smo stigli sledećeg dana. Tamo nas je ljubazno dočekaio komandant brigade drug Voja Todorović¹).

Moj boravak u Crnoj Gori završio se pre vremena, no poslove sam uglavnom obavio i poneo divne uspomene u ljubaznim i gostoprимljivim ljudima ovog kraja.

Rezervisao sam mesto u avionu za Bari. Za to veče bilo je najavljeno nekoliko savezničkih aviona koji su donosili materijal, a u Italiju je trebalo da vrate nekoliko bolesnih italijanskih oficira i vojnika iz jedinice koja je prišla NOVJ.

Letelište je bilo opremljeno električnim startom i sve je funkcionisalo kao na nekom modernom aerodromu. Avioni su stigli na vreme, legitimisali se, dobili odgovor, normalno sleteli, materijal je istovaren a mi putnici ukrčani.

Do mene je u avionu sedeo jedan stari italijanski administrativni kapetan. Bio se sav raznežio pri pomisli da će opet doći u svoju zemlju. Verovatno je već bio izgubio svaku nadu da će mu se to ikada više ostvariti.

¹) Umro je 1961. godine u Beogradu kao general-potpukovnik JNA.

Kad smo se približili Bariju, koji je bio sav osvetljen, pokazao sam tu divnu sliku kapetanu i on se rasplakao. Kada smo sleteli, dugo je klečao na zemlji i nešto govorio, dok ga nisu Englezi sa ostalim ukrkali u kamione i odvezli. Verovatno se njegov ratnički pohod time završio.

Sa Visom tih dana nije bilo avionske veze, pa sam se poslužio gostoprimeštvom ratne mornarice. Bio je divan dan, ali vrlo nemirno more, trabakula mala, nas mnogo – većinom oporavljeni ranjenici iz naših bolnica u Italiji. Bilo je neugodno i pri samoj pomisli da bi mogao da naiđe neki nemački avion – plovili smo po danu, a na brodiću je bilo svega nekoliko pojaseva za spasavanje. Izgledalo mi je da plovimo čitavu večnost, pogotovo što nas je nemirno more još više iscrpljivalo. Kasno uveče pristali smo u Komiži. Odmah sam otišao u Vrhovni štab, gde mi je načelnik štaba saopštio da će sutra ujutru Maršal otputovati u Kazertu na sastanak sa generalom Vilsonom, i da sam i ja određen u sastav grupe oficira koja će ga pratiti. dok sam dobio najnužnije podatke za svoj predstojeći zadatak, bila je davno prošla ponoć. Srećom nisam imao mnogo posla sa pripremom elaborata i pakovanjem. Sve je stalo u ratnu torbu.

Poletanje je zakazano za 10.00 h.

Na stajanci su čekala dva transportna aviona »DC-3« i počasna četa engleskih vazduhoplovaca. Kad je došao Maršal, obavljena je ceremonija počasnog pozdrava, koja je za naše pojmove bila mnogo složena. Već sam se ukrcao u drugi avion, kad mi je drug Jefča Šašić rekao da me zove Maršal. Dobio sam mesto ispred njegovog sedišta kao neka vrsta pomoćnog navigatora. Leteli smo na vrlo maloj visini sa solidnom lovačkom pratnjom. Jedan od pilota ponudio je Maršalu da pogleda kabinu. Iskoristio sam priliku i uspostavio kontakt sa navigatorom i zavirio u njegovu dokumentaciju. Ostalo nam je još nešto više od pola puta do Kazerte. Nad Italijom smo se popeli na nešto veću visinu, pa smo već izdaleka uočili veliki aerodrom »Kapodikino«, na koji smo ubrzo i sleteli.

Maršala je na aerodromu dočekao i pozdravio načelnik štaba Komande Srednjeg istoka general Gamel. Sa eskortom motociklista kolona automobila je krenula ka dvorcu u Kazerti, gde je bila smeštena Komanda Srednjeg istoka i gde je bilo i naše boravište. Maršalu je dodeljen mali levački paviljon na kraju parka, a mi smo se smestili u šatore u neposrednoj blizini.

Posle prve posete generalu Vilsonu, gde je utanačen i program razgovora, Maršal nas je pozvao i podelio nam zadatke. Ja sam, pored ostalog, dobio zadatak da priprelim predlog za saradnju BAF-a²⁾ sa NOVJ. Moj predlog: je bio sledeći³⁾.

P R E D L O G

za saradnju jedinica BAF sa jedinicama NOVJ

1) OPŠTI CILJ:

a) Da se jedinicama NOVJ pomogne u savlađivanju otpora neprijateljskih jedinica u zemlji;

b) Da se jedinice NOVJ zaštite od dejstva neprijateljske avijacije.

Prema ovako postavljenom opštem cilju postavljaju se jedinicama BAF-a sledeći zadaci:

2) ZADACI:

Pod a)

- Kontrola komunikacija, napad na objekte na komunikacijama, napad na pokretne ciljeve – motorizirane i mehanizirane jedinice, trupe u pokretu i komore. Cilj ovih akcija je ometanje manevra neprijateljskih jedinica i sprečavanje snabdevanja.

- Napad na mesta neprijateljske koncentracije, operacijske baze i mesta snabdevanja.

- Neposredna saradnja sa trupama u borbi:

- napad na mehanizovane i motorizirane jedinice, koje učestvuju u operacijama;

- napad na neprijateljske položaje – artiljerijske;

- napad na naročito utvrđene tačke neprijateljskog otpora;

- napad na rezerve;

- pomaganje jedinica pešadije u odlučujućim fazama operacija.

- Održavanje veze:

- između jedinica i komandovanja i

- između jedinica i avijacije.

Pod b)

- Zaštita od neprijateljske avijacije:

- napadom na neprijateljske aerodrome i borbom u vazduhu;

- neposrednom vazdušnom zaštitom pojedinih jedinica u slučaju važnih operacija.

²⁾ Balkan Er Fors – tj. Balkanske vazd. snage, u čijem su se sastavu nalazila i naša dva skvadrona.

³⁾ Jedna kopija ovog predloga načinjena u to vreme u Kazerti, nalazi se kod pisca.

3) NAORUŽANJE JEDINICA BAF-a

Obzirom na postavljene zadatke i konfiguraciju terena u Jugoslaviji jedinica BAF-a bi najbolje odgovarali sledeći tipovi aviona:

- jednomotorni lovac-bombarder, koji može da se opremi sa dopunskim rezervoarom,
- dvomotorni teški lovac, koji se može upotrebiti i za napad zemaljskih ciljeva,
- dvomotorni bombarder, koji se može upotrebiti i za napad sa malih visina.

4) BAZE:

Pod pretpostavkom da se stalne baze nalaze u Italiji, a istaknute baze na Visu i još nekom ostrvu, treba predvideti mogućnost organizacije borbenih baza i na oslobođenoj teritoriji Jugoslavije. Ove baze služile bi za dejstvo ograničenog broja aviona u naročito važnim i povoljnim prilikama.

Aerodromi, koji sada služe za noćno sletanje transportnih aviona mogu se brzo osposobiti i za tu svrhu. Potrebe za to osposobljavanje jesu:

- prenos pogonskog materijala, municije i najnužnije tehničke sprema na te aerodrome,
- upućivanje na aerodrome tehničkih ekipa za prihvatanje aviona,
- organizacija PA zaštite na aerodromima.

5) METEOR. SLUŽBA:

Za uspešan rad avijacije je svakako potrebno organizovati najnužniju meteorološku službu. NOVJ je u mogućnosti da odmah uspostavi do 10 meteoroloških stanica sa svojim osobljem. Za sada raspolaže instrumentima za 7 stanica, a ostatak je u toku isporuke.

U pogledu organizacije meteorološke službe NOVJ je u stalnom kontaktu sa predstavnikom meteor. službe RAF-a kapetanom Darlow-om.

6) SLUŽBA VEZE:

Preuslov za uspešno funkcionisanje ove saradnje je postojanje stalne i brze veze, a da pri tome ceo sistem veze bude jednostavan.

Veza pri traženju saradnje:

Bombardovanje ciljeva strategijsko-operativne važnosti vrši se:

- prema traženju VŠ,
- prema potrebama saveznika, sporazumno sa VŠ.

Neposredna saradnja BAF-a sa jedinicama NOVJ usledjuje na osnovi opšte zamisli VŠ, koji određuje kojoj jedinici i u kom stepenu je potrebna saradnja avijacije. Vezu u cilju davanja podataka za akciju i u toku rada bi trebao da održava odgovarajući korpus neposredno sa BAF-om.

U tom cilju je potrebno:

- uspostaviti direktnu vezu VŠ – BAF (oficir za vezu),
- uspostaviti direktnu vezu između korpusa i BAF-a (oficir za vezu),
- kod korpusa postaviti savezničke oficire za vezu sa potrebnim tehničkim materijalom. Treba predvideti i prenosne radiotelefonske stanice, koje bi se koristile prilikom neposredne saradnje avijacije sa trupama na zemlji.

Davanje podataka za rad:

Za zadatke bombardovanja strategijsko-operativnog značaja daje podatke VŠ NOVJ.

Za zadatke saradnje daje podatke korpus, sa čijim jedinicama avijacija treba da saraduje.

Potrebno je predvideti organizaciju veze za vreme saradnje avijacije sa trupama na zemlji, i to:

- ustanoviti znakove raspoznavanja štabova, autokolona, jedinica itd.,
- organizaciju radio-telegrafske i radio-telefonske veze za vreme rada avijacije sa jedinicama na zemlji,
- odrediti mogućnost korišćenja veze pomoću platna i signalnih raketa.

U cilju održavanja veze nalazio bi se kod BAF-a jedan oficir NOVJ, koji bi davao BAF-u potrebne podatke, a o radu, rezultatima bombardovanja i ostalog dejstva obavestavao bi VŠ NOVJ. Ovaj oficir bio bi u neposrednoj radio-vezi sa VŠ NOVJ.

Za organizaciju službe veze potrebno je staviti NOVJ potrebna materijalna sredstva. Pri tome može se rukovoditi načelom, da se ova veza prvo uspostavlja kod jedinica koje imaju najvažniju ulogu a potom postepeno i kod ostalih.

Dok se ne uspostavi direktna veza može se za nuždu koristiti postojeća veza VŠ sa englesko-amerikanskom misijom, a preko nje sa BAF-om. Svakako se ovaj način održavanja veze mora smatrati samo kao privremen, jer je spor i prelazi mnogo stanica.

7) JEDINICE SA JUGOSLOVENSKIM POSADAMA.

Jedinice sa jugoslovenskom posadom trebalo bi koristiti u prvom redu za zadatke sa jedinicama na zemlji, osoblje poznaje teren i način borbe.

Maršal je pregledao predlog i odobrio ga da posluži kao baza za diskusiju.

Na sastanku koji je održan između Maršala Tita i generala Vilsona 10. 8. 1944. učestvovalo je više predstavnika štaba. Učestvovali su i američki vazduhoplovni general Ikr i engleski maršal Eliot, koji je određen za komandanta BAF-a. Sa naše strane u razgovorima su učestvovali svi potrebni specijalisti dok je prevodilac bila Olga Ninčić-Humo.

Na početku sastanka⁴⁾ izložen je saveznički plan o zajedničkom napadu jedinica NOVJ i savezničkih vazduhoplovnih snaga, u prvom redu jedinica BAF-a na komunikacije u Jugoslaviji, kojima su se povlačile nemačke kolone iz Grčke. Za tu operaciju saveznici su imali na raspolaganju 80 lovačko-bombarderskih i 40 bombarderskih aviona. Maršal se uglavnom složio sa osnovnim postavkama plana, s tim što je tražio da se bombardovanja taktičkog značaja vrše saglasno sa komandama naših korpusa, a napadi

⁴⁾ Svi podaci izneti u ovom članku vađeni su iz lične beležnice.

strategijskog značaja u sporazumu sa Vrhovnim štabom NOVJ. Centar iz koga bi se rukovalo ovom operacijom bio bi Vis. Tu su saveznici postavili zahtev da se pored aerodroma na Visu izgradi još jedan na nekom od severnijih ostrva. Maršal se složio. Uzeti su u obzir Cres i Krk.

Kada se diskusija prenela na pružanje savezničke pomoći uopšte, a posebno za ovu operaciju, Maršal je izneo da pomoć koja je do sada prebacivana avionima ne može da zadovolji sve veće potrebe, pogotovo što želimo da stvorimo moćne formacije za napad na komunikacije. Er maršal Eliot je izneo podatke da je u maju izvršeno 900, u junu 1600, a u julu 1200 letova u Jugoslaviji i da se raspoloživim avionima ne može više uraditi.

»S obzirom na naše potrebe, pomoć je mala. Pored toga, osnovno je da se pomoć šalje tamo gde je najpotrebnija, a ne kako se stigne. Naše jedinice treba osposobiti za ofanzivne operacije« – ponovo je insistirao maršal Tito. Tražio je da mu odgovore može li se povećati broj aviona, na koji način se može pojačati snabdevanje i koje su vrste materijala na koje možemo da računamo. Odgovoreno je da je to maksimum, jer imaju i drugih obaveza i da se broj letova može još i smanjiti, ali da će uraditi sve što je moguće. Utanačeno je da će naš oficir za vezu kod BAF-a biti upoznat sa tom problematikom i da ćemo i preko njega moći da utičemo u tom smislu.

Kada je bilo govora o obuci vazduhoplovaca i formiranju naših letačkih jedinica, Maršal je prigovorio da sve to dugo traje. Obrazloženja je bilo obilje, kao da naši piloti nisu bili u trenazi, da se čeka na vazduhoplovce iz Kaira, da nismo dali sve potrebne ljude itd. Postignut je sporazum da se obuka produži sa osobljem koje je već tu, a ukoliko još bude nedostajalo za popunu dva skvadrona, da ćemo poslati popunu.

Dosta se diskutovalo o našim ranjenicima i njihovoj evakuaciji. Maršal je tražio da se u hitnim slučajevima evakuacija vrši i danju uz zaštitu lovaca. Eliot je odgovorio da raspolažu ograničenim brojem lovaca, ali da se izuzetno može primeniti i takav način⁵⁾.

Bilo je razgovora još i o tenkistima, šoferima, padobrancima i drugim pitanjima.

⁵⁾ Takva uspešna evakuacija ranjenika danju uz lovačku zaštitu izvršena je 22. avgusta iz Crne Gore.

Odlučeno je da dalje pregovore u vezi sa sadejstvom vazduhoplovstva (BAF-a) sa NOVJ produžimo u Bariju na nivou stručnjaka, što je stvarno i usledilo 11. i 12. avgusta 1944. godine kada su i precizirana glavna pitanja sadejstva.

Poznato je da se maršal Tito 12. i 13. avgusta sastao sa Vinstonom Čerčilom i da su tada razmotrena mnoga važna politička i vojna pitanja, koja su imala znatnog uticaja na dalji tok događaja.

Moram da ispričam još jedan interesantan detalj. Na svečanoj večeri, koja je priređena u čast Maršala Tita, sedeo sam između jednog engleskog i jednog američkog vazduhoplovnog generala. Amerikanac mi se obratio sa pitanjem da li sam ja komandant Titove avijacije i koliko imam aviona. Rekao sam mu da nisam komandant, ali da radim po vazduhoplovnim pitanjima u Vrhovnom štabu. A što se aviona tiče, rekao sam da trenutno raspolazem sa dva aviona (na Visu smo u to vreme stvarno imali 2. »Sajmana«). Ova moja informacija je izazvala malo iznenađenje i priličnu veselost, pa je američki general obećao da će mi poslati na Vis jedan »Lajtning« – za ličnu upotrebu. Zahvalio sam se na obećanom avionu. Na žalost, »Lajtning« nikad nije stigao.

Zdenko ULEPIĆ



RPIPREMA VAZDUHOPLOVNIH KADROVA

Ueliki uspesi i afirmacija NOVJ kao oružane sile stvaraju još u toku rata uslove za formiranje vazduhoplovstva.

Prve pripreme počinju već 1943. godine i obuhvataju, u prvom redu, prikupljanje jugoslovenskih vazduhoplovaca za školovanje na savremenim avionima.

Od tada pa sve do kraja rata birani su najbolji omladinci naših proslavljenih brigada i divizija, borci, komandiri, komesari, da bi kao piloti i drugi specijalisti dali svoj doprinos u konačnoj pobedi nad neprijateljem. Njih nekoliko hiljada upućeno je na školovanje i obuku.

Zahvaljujući velikom zalaganju i entuzijazmu prekaljenih revolucionara, ovi omladinci završavaju obuku i popunjavaju borbene jedinice avijacije. Veliki broj ih završava školovanje krajem rata i odmah posle rata što predstavlja osnovnu borbenu snagu eskadrila i pukova našeg vazduhoplovstva. To je omogućilo stvaranje sedam borbenih pukova još u toku rata i snažan posleratni razvitak.

Proces pripreme vazduhoplovnih kadrova bio je naporan i složen.

LIVNO 14. X – 6. XII 1943. GODINE

Prva vazduhoplovna baza NOVJ bila je ne samo centar za okupljanje vazduhoplovaca već i prva vazduhoplovna škola.

Za 60 vazduhoplovaca koliko je uskoro brojala baza organizovani su razni kursevi. I pored nedostataka knjiga i drugih sredstava nastava je redovno održavana. Obuka pilota u letenju izvođena je na avionu »FL-3«. Međutim, bio je to samo skroman početak.

Napad Nemaca na Livno prekinuo je dalje školovanje. Pokazalo se da u zemlji nisu još stvoreni uslovi za školovanje vazduhoplovaca na širem planu.

ITALIJA 5. JANUARA – 15. APRILA 1944. GODINE

U Italiji (prvo u Saveletri, a kasnije u Karovinju) Prva baza pristupila je intenzivnom školovanju vazduhoplovaca. Već 15. januara 1944. godine formirana je uprava škola sa tri vazduhoplovne škole: pilotskom, izviđačkom i mehaničarskom. Naredbom Vrhovnog štaba NOV i POJ postavljeni su rukovodioci uprave i škola.

Pored one iz Livna, u Italiju su stigle i nove grupe vazduhoplovaca iz raznih krajeva naše zemlje. Početkom februara 1944. godine baza je imala 250 pripadnika.



Grupa pilota i starešina februara 1944. godine pred školskom zgradom u Karovinji – Italija

Za svaku školu izrađen je plan i program nastave i odabrani nastavnici među pripadnicima baze. Nastava je izvođena u skromnim uslovima – bez udžbenika i ostalih nastavnih sredstava. Pa i u takvim uslovima postignuti su dobri rezultati.

Ugovorom između predstavnika Vrhovnog štaba NOVJ i RAF-a marta 1944. godine predviđeno je formiranje dve vazduhoplovne eskadrile (skvadrona) od ljudstva Prve vazduhoplovne baze. Naši vazduhoplovci nestrpljivo su očekivali dan prelaska u severnu Afriku, gde su se nalazile britanske vazduhoplovne baze i avioni.

Konačno 15. aprila 1944. godine realizovana je odluka o prelasku baze u severnu Afriku.

SEVERNA AFRIKA 20. APRILA – 15. NOVEMBRA 1944. GODINE

Ugovor o školovanju vazduhoplovnih kadrova u RAF-u, pored ostalog, predviđao je:

- » ... Jugoslovensko osoblje stupa u RAF sa ciljem da se osposobi za formiranje jugoslovenskih eskadrila.
- Sve osoblje potčinjeno je RAF-u u disciplinskom, administrativnom i operativnom pogledu.
- Obaveze u službi RAF-a traju sve dok to Komandant NOVJ odredi i dok ga ne pozove pod svoju neposrednu komandu.
- Na službi u RAF-u sve osoblje uživa ista prava kao i pripadnici RAF-a.
- Sve jugoslovensko osoblje ima pravo da nosi jugoslovenske partizanske uniforme sa pripadajućim činovima, a osim toga nose i položajne činove RAF-a, sve dok eskadrila ne postane samostalna.
- Avioni jugoslovenske eskadrile nosiće samo jugoslovenske oznake (partizanske).
- Sve osoblje polaže zakletvu maršalu Titu i narodima Jugoslavije.
- O celokupnom ljudstvu koje pripada RAF-u vodiće stalnu evidenciju određeni zastupnik NOVJ koji će se nalaziti pri RAF-u u svrhu regulisanja svih pitanja obuke i formiranje jugoslovenskih ekipa ...«.

Prva vazduhoplovna baza NOVJ prebacila se iz Italije u severnu Afriku na aerodrom »Benina«.

Na ovom aerodromu 22. aprila 1944. godine formirana je Prva vazduhoplovna eskadrila NOVJ sa nazivom No 352 Yugoslav skvadron RAF od pripadnika Prve baze i grupe jugoslovenskih vazduhoplovaca koji su se u Africi opredelili za NOP. Eskadrila je naoružana »Spitfajerima«.



Piloti Prve eskadrile na obuci

Letačku, borbenu i tehničku obuku eskadrila je završila od 28. aprila do 4. jula na aerodromu »Lete« blizu Bengazija sa 23 pilota, 11 tehničkih oficira, 52 podoficira i 150 vojnika tj. 236 pripadnika eskadrile. Nastavu su izvodili oficiri RAF-a na engleskom jeziku. Pored svih teškoća – afričkog podneblja, novih aviona, nepoznavanja jezika – obuka je završena mnogo ranije od predviđenog vremena.

Pored teorijske nastave, svaki pilot je za vreme obuke leteo oko 100 časova na »Harvardu« i »Spitfajeru«.

Za ostali sastav eskadrile bili su organizovani mehaničarski, radio-telegrafski, šoferski i drugi kursevi.

PREGLED LETAČKE OBUKE

- osnovni elementi -

Zadatak – vežba	Vreme	Tip aviona	Primedba
Provera po svim elementima leta – selekcija	2–5 h	Harvard	
<ul style="list-style-type: none"> - evolucije i borbeni zaokreti - prinudna spuštanja - brišući letovi - navigacijski letovi - izviđanje - grupno letenje - instrumentalno i noćno letenje 	45–50 h	Harvard	Dobivanje pilotskog zvanja
<ul style="list-style-type: none"> - evolucije - grupni letovi u borbenim porecima - brišući letovi - pronalaženje tačkastih orijentira - bombardovanje 	33–38 h	Hariken Spitfajer	
<ul style="list-style-type: none"> - vazдушna borba pojedinačnih aviona i parova - foto-mitraljiranje i foto-gađanje 	10 h	- „ -	
Raketni kurs: <ul style="list-style-type: none"> - dva foto-gađanja - 7–10 gađanja raketama 	10 h	Hariken	
S v e g a za obuku:	100–113 h		

Po završenom školovanju eskadrila preleće 4. jula 1944. godine na aerodrom »Kana« u Italiji.

1. jula 1944. godine formirana je i Druga vazduhoplovna eskadrila NOVJ (No 351 Jugoslav skvadron RAF) na isti način kao i Prva, samo što je naoružana »Harikenima«.

Potpunu obuku izvršila je na aerodromu »Benina« od 18. jula do 2. septembra 1944. godine sa 23 pilota, 7 tehničkih oficira, 42 podoficira i 149 vojnika – ukupno 221 pripadnik eskadrile.

Pored toga, piloti su od 11. do 22. septembra 1944. godine završili i specijalni raketni kurs u Šalufi (Egipat). Praktična obuka sastojala se u raketiranju nemačkih oštećenih i napuštenih tenkova u pustinjskim oblastima u neposrednoj blizini aerodroma.

14. oktobra 1944. godine stiže i Druga eskadrila na aerodrom »Kana«.

Preostali sastav Prve baze, formirao je tzv. »školsku grupu«. Deo ove grupe upućen je na školovanje u škole RAF-a, dok je grupa od 69 vazduhoplovaca, prvobitno određena za vazduhoplovne škole RAF-a, kasnije priključena omladinskom bataljonu i upućena u SSSR na dalje školovanje.

U Prvu bazu stalno su stizale nove grupe vazduhoplovaca naročito u toku aprila i maja 1944. godine. To su mahom bili primorski Slovenci i Hrvati iz Istre koji su u severnu Afriku došli iz prihvatnog logora u Gravini (Italija). Veliki broj mladića stigao je i iz engleskih logora. Upućeni su na stručnu obuku u vazduhoplovne radionice RAF-a.

U radionici u Mezon Blanšu pored Alžira radila je naša najveća grupa vazduhoplovaca, u kojoj je bilo preko 1100 mehaničara, motorista i raznih drugih specijalista. Obuka je izvođena putem kurseva i praktičnog rada u odeljenjima radionice.

Živelo se pravim vojničkim životom u desetinama, vodovima i četama. Pored toga, zahvaljujući intenzivnom ideološkopolićkom i kulturnoprosvetnom radu za kratko vreme ove jedinice su ubrzo predstavljale čvrste i zdrave kolektive.

U radionici u Bofariku (40 km od Mezon Blanša) školovala se i radila grupa od preko 200 naših vazduhoplovaca. I ovde je obuka bila organizovana na isti način kao u Mezon Blanšu.

Broj naših specijalista u ove dve radionice stalno se povećavao tako da je krajem 1944. godine iznosio preko 1600 ljudi.

SSSR 1944 – 1945. GODINE

U toku 1944. godine više od 500 jugoslovenskih vazduhoplovaca nalazilo se na školovanju u SSSR-u na osnovu sporazuma između Vrhovnog štaba NOVJ i sovjetske vlade. To su bili omladinci prekaljeni borci revolucije.

Put za SSSR vodio je vazduhoplovce preko dve duge marš-rute, i to:

– Grupa od preko 300 omladinaca (omladinski bataljon) prevezena je brodom do Italije, a zatim Sredozemljem do Sueca. U Suecu se priključila i grupa iz sastava Prve vazduhoplovne baze, te su zajedno nastavili put preko severne Afrike, Palestine, Iraka, Irana i Kaspijskog Jezera za SSSR.

– Druga grupa od oko 160 vazduhoplovaca prebačena je sovjetskim transportnim avionima 20. avgusta 1944. godine.

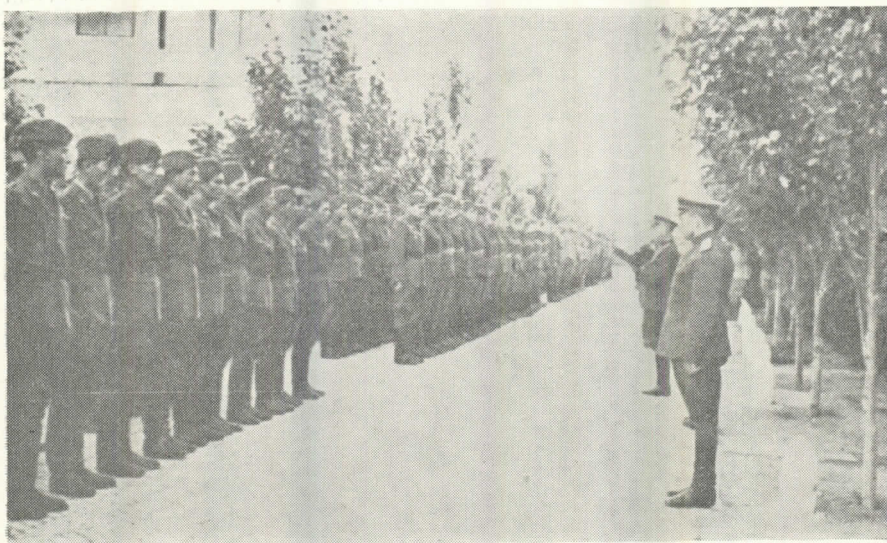
Po dolasku u SSSR obe grupe su rasporedene u vazduhoplovne škole, i to:



254. lovački puk – Krasnodar – SSSR, 1945. godine

– Piloti-lovci počeli su školovanje u Krasnodaru prema planu školovanja u sovjetskim vazduhoplovnim školama. Obuku su završili na avionima »JAK-3« i već 1. maja 1945. godine formiran je 254. lovački puk. Od 7. do 14. septembra 1945. godine puk je preleteo iz SSSR-a u već oslobođenu domovinu i ušao u sastav JRV.

– Piloti-jurišnici raspoređeni su na školovanje u vazduhoplovnu školu u Groznom. Obuku su završili na avionu »IL-2« i 3. marta 1945. godine formiran je 554. jurišni puk, koji je septembra 1945. godine preleteo u domovinu.



254. lovački puk pred polazak u domovinu – Krasnodar – SSSR, 1945. godine

– Piloti-bombarderi školovali su se u vazduhoplovnoj školi u Engelsu, a obuku su završili na bombarderima »PE-2«. Krajem 1945. godine završili su školovanje i po povratku u zemlju ušli u sastav novoformiranih bombarderskih jedinica.

– Grupa od 10 vazduhoplovaca letača na transportnim avionima stigla je na aerodrom Vnukovo, gde je završila obuku na avionima »LI-2«. Krajem februara 1945. godine ova grupa preletela je u zemlju i učestvovala u formiranju transportnog puka JRV.

Ostali vazduhoplovci raspoređeni su u sovjetske tehničke i stručne škole ili kurseve. Po završenom školovanju po grupama su se vraćali u zemlju.

Krajem oktobra 1944. godine, odmah posle oslobođenja Beograda, formiran je štab vazduhoplovstva NOV i POJ, koji je otpočeo sa pripremama za stvaranje dve vazduhoplovne divizije sa 6 vazduhoplovnih pukova. Osnovu ovih priprema činilo je okupljanje i obuka vazduhoplovaca na avionima sovjetske proizvodnje »JAK« i »IL-2«.



Prikupljanje vazduhoplovaca – Novi Sad, 1944. godine

Za pilote ovih jedinica organizovana su decembra 1944. godine na aerodromu »Zemun« dva trenažna kursa – lovački i jurišni. Prve letove piloti su izvršili odmah u decembru i pokazali veliku volju i zalaganje.

Prvi kurs završio je obuku 16. januara 1945. godine i piloti su odmah otišli u svoje pukove i otpočeli sa izvršavanjem borbenih zadataka.

Trenažni kursevi nastavili su sa obukom pilota do kraja rata i kroz njih je prošlo 279 pilota. Na jurišnom trenažnom kursu osposobljeno je 140, a na lovačkom 139 pilota. Izvršeno je preko 20.000 školskih letova sa 3 533 časa.

U uslovima rata i oskudice, u neposrednoj blizini sremskog fronta, u uslovima oštrem zime 1944/45. godine, uz ogromne napore, trenažni kursevi odigrali su značajnu ulogu u obuci naših pilota i njihovoj pripremi za ratna dejstva. U organizaciji kurseva i održavanju nastave poseban doprinos dali su sovjetski piloti-nastavnici.

PREGLED LETAČKE OBUKE

– osnovni elementi –

Zadatak – vežba	Vreme	Tip aviona	Primedba
– INFORMATIVNI LETOVI (provera elemenata)	1–2 h	Po-2	
– letovi po školskom krugu – letovi po elementima zone (viraži, borbeni zaokreti, polupreturanje, petlja, prinudno sletanje, brišući let)	3–5 h	Po-2	– Lovci su u zoni više obrađivali evolucije uključujući i petlje. – Jurišnici sve elemente bez petlje.
– LETOVI PO ŠKOLSKOM KRUGU	2–4 h	UIL-2 UJAK IL-2 JAK-1	Od toga: Dvojna komanda UIL-2 i UJAK 15 let. 1–2 h.
– LETOVI PO ELEMENTIMA ZONE – viraži, borbeni, preturanje, kovit, plus za lovce, valjak, petlja i imelman, brišući let. – grupni letovi u borbenim porecima.	5–10 h	IL-2 JAK-1	Jurišni: pri povratku iz zone na 1. etapu uvežbava brišući let.
– vazдушna borba, pojedinačnih aviona i parova sa foto mitraljiranjem.	2–4 h	JAK-1	
– 2–3 gađanja (topovi i mitraljezi) – 2–3 raketiranja – 2–3 bombardovanja	2–5 h	JAK-1 i IL-2 IL-2 IL-2	
S V E G A Z A O B U K U:	15–30 h		

Kursevi za tehnički sastav za popunu dve divizije organizovani su krajem novembra 1944. godine, a završili su sa obukom do početka februara 1945. godine.

Za tehnički sastav 11. lovačke divizije organizovan je centralizovan kurs, posebno za sve specijalnosti. Rad tehničkog sastava na kursovima ocenjen je odlično.

Za tehnički sastav 42. vazd. jurišne divizije preobuka je organizovana decentralizovano po pukovima. Za oko 2 meseca rada tehnički sastav ovih pukova takođe je odlično savladao i upoznao novu tehniku.

Istovremeno vršeno je i dalje odabiranje omladinaca – boraca iz svih krajeva Jugoslavije. Krajem 1944. i početkom 1945. godine okupilo ih se oko 1500 u Beloj Crkvi.

Na školovanje u SSSR upućeno je preko 1000, a iz ove grupe regrutovana je prva klasa pilota (VVU) školovanih u zemlji.

Polovinom februara 1945. godine otvorena je prva vazduhoplovna škola u Novom Sadu. Prva klasa imala je oko 300 pitomaca.

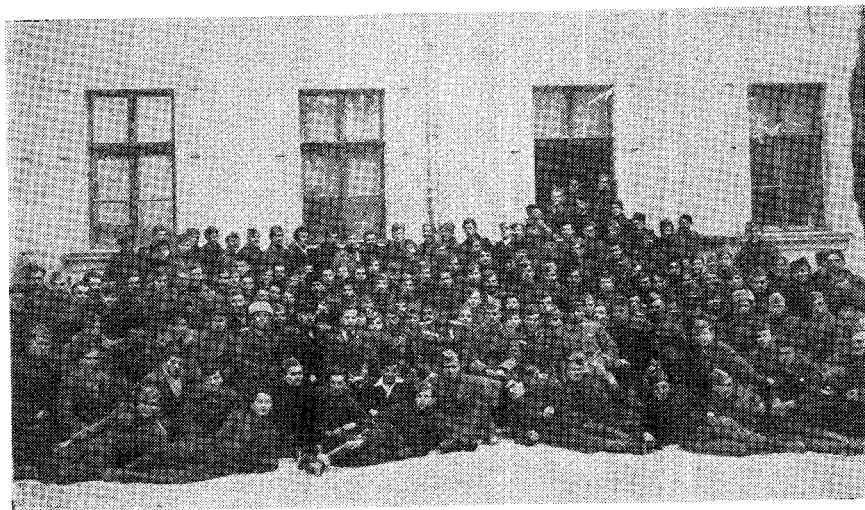


Priprema ispita za vazduhoplovnotehnički sastav 11. vazduhoplovne lovačke divizije – Novi Sad, decembra 1944. godine



Grupa pilota-jurišnika na preobuci – Zemun, decembar 1944. godine

Za dva meseca rada klasa je završila prvi zajednički deo školovanja, a zatim su slušaoci razvrstani po specijalnostima, i formirana odeljenja za:
– pilote, avio-mehaničare, radio-telegrafiste, radio-mehaničare i auto-mobiliste.



Završetak obuke vazduhoplovnotehničkog sastava 11. vazduhoplovne lovačke divizije – Novi Sad, decembra 1944. godine

Pred sam kraj rata Štab vazduhoplovstva pristupio je formiranju specijalizovanih vazduhoplovnih škola za školovanje kadra za RV. Kako je završetak prvog dela zajedničke obuke slušalaca škole u Novom Sadu bio u vreme formiranja ostalih vazduhoplovnih škola, to su polovinom aprila slušaoci upućeni u ove škole (Zemunik, Kraljevo i Rajlovac).



Slušaoci vazduhoplovnotehničkog kursa 11. vazduhoplovne lovačke divizije

Zahvaljujući pravovremenim merama Vrhovnog štaba NOV i POJ i druga Tita u 1943. i 1944. godini, još u toku rata završilo je obuku nekoliko hiljada jugoslovenskih vazduhoplovaca. Već pred kraj rata Jugoslovensko ratno vazduhoplovstvo imalo je sposobne vazduhoplovce. Ono je krajem 1944. godine izraslo u ozbiljnu snagu i postalo snažan faktor u završnim operacijama JA za oslobodenje zemlje.

ŠKOLOVANJE U ALŽIRU

Sve do onog momenta kada je stupio na snagu ugovor o našem ulasku u RAF radi školovanja, naša Prva vazduhoplovna baza bila je, ako se tako može reći, jedan od retkih radnih vojnih kolektiva – kompaktan i jedinstven u svakom pogledu. Odluka da se takav kolektiv rasturi po Sredozemlju, zaista nam je teško pala. Iako svesni da je tako moralo da bude, jer mi nismo imali većeg uticaja na raspored ljudi, svako od nas je u podsvesti o tome razmišljao i osećao tugu. No, ugovor se morao poštovati, i mi smo prihvatili odluku.

Poslednji sastanak komunista uoči konačnog rasformiranja Baze, održali smo u kirenaičkoj pustinji, razume se ilegalno. Okupili smo se pod olupinama razbijenog Hitlerovog »Junkersa«, daleko od aerodroma. Bilo je to noću, između 23/24. maja 1944. godine. Drug Zeko je prenosio direktivu CK KPJ. Ljudima je trebalo objasniti i političku stranu ugovora. Partijsko-politički rad je morao da se nastavi istim intenzitetom. Nekoliko grupa biće toliko jake da će moći da oforme svoju partijsku i skojevsku organizaciju. Nikolu Rodića, Sergeja Bercea, Stevu Tišmu, Peru Lukića, Staneta Bokšu i Jakova Rudića predložili smo za sekretare osnovnih organizacija KPJ u tim grupama. Diskutovali smo i o izmenjenim uslovima rada, koji će biti skopčani sa velikim poteškoćama. Znali smo da će novi uslovi tražiti i nove forme rada, pogotovo zbog toga što su nam saveznici već prigovarali na naš »komunistički« uticaj na tamošnje ljude i »komunističke« parole koje su se pojavile u radionicama.

Međutim, ni jednog trenutka nismo posumnjali u svoje uspehe u novim okolnostima. Naprotiv, očekivali smo da će nas novostvorena situacija primorati na intenzivniji i smišljeniji rad.

I plate su počele da se primaju. Za naše pojmove – neshvatljivo. Zar mi ovde, mislili smo, da dobijamo toliki novac, a naši drugovi u zemlji – čak i bez hrane.

Međutim, kako su plate bile predviđene ugovorom, morali smo da ih primamo. Ubrzo smo rešili da novac dajemo u kolektivnu kasu. Zapravo, nastavili smo ono što smo činili još u Italiji, gde su po nešto novaca imali samo pojedinci.

Najteže nam je pao sam rastanak, koji je značio rastanak do ponovnog susreta u glavnom gradu napaćene otadžbine. Zbog toga smo taj događaj simbolično ovekovečili jednom deklaracijom, koju smo zajednički potpisali.

DOZNALI SMO RADOSNU VEST

Osvanuo je divan dan, vedar i sunčan – dan kakav samo može da bude na afričkom podneblju. Bio je to 2. juni 1944. godine, koji će meni zauvek ostati u sećanju.

Polazio sam tada sa grupom drugova za severnu Afriku. Teška atmosfera i potištenost zbog postepenog rasturanja našeg kolektiva, kao da je odjednom pala u zasenak događaja koji su se tih dana odvijali negde u daljini, preko dva mora – u srcu slobodne teritorije naše domovine.

Drug Tito sa Vrhovnim štabom i CK bio je u opasnosti.

Nesigurne i neproverene vesti o događajima u sedmoj ofanzivi i desantu na Drvar, stvarale su suze u našim očima. Svako od nas žalio je što nije uz ostale drugove u domovini.

Neizvesna situacija gušila nas je i pritiskivala u ovoj dalekoj zemlji, u pustinji i tuđini.

Međutim, toga dana, iz sasvim sigurnih izvora, stigla je radosna vest: partizani uništavaju desant, Tito napustio Drvarsku pećinu, vode se teške borbe na širem prostoru Bosanske Krajine. Žrtava mnogo i na jednoj i na drugoj strani.

O heroizmu naših boraca na Drvaru, o neuspehom padobranskom desantu nemačkih jedinica i uspešnom izvlačenju druga Tita iz drvarske kotline, kada je u njoj vrilo više nego u ijednoj bici naše revolucije, sa velikim žarom i ponosom pričalo se ovde svuda i na svakom mestu.

Tada smo najbolje i najsnažnije osetili koliko se može voleti čovek koji je svim svojim bićem, radom i revolucionarnom borbom uspeo da u sebi ujedini sve nas, naša stremljenja, našu revoluciju – našu jugoslovensku sutrašnjicu. Bili smo ponosni i sa držanjem naših boraca, koji su godinama živeli daleko od svoje domovine, razbacani po celom svetu. I eto, istinu o svemu onome što se događa u zemlji kojoj i oni pripadaju, delili su sada sa nama svu radost, koja je sa poprišta teških i krvavih borbi sedme neprijateljske ofanzive, doprla čak do Kirenaičke pustinje. I za njih je ime Tito značilo – Jugoslavija, nova zemlja ravnopravnih i revolucijom ujedinjenih jugoslovenskih naroda. Tada nam je, u Africi, kod naroda i saveznika još više porastao ugled. A mi smo se ponosili svojom zemljom i njenim hrabrim narodom.

RASPOREDENI SMO ZA ALŽIR

Drugog dana, negde oko osam časova, bio sam pozvan u štab. Očekivao sam saopštenje o odlasku. Ali kuda – to je bilo veliko pitanje. Znao sam da je Sredozemlje zona, van koje saveznici nisu imali pravo da nas raspoređuju na školovanje. Na pregledu, koji je davno obavljen, bio sam primljen za pilota, a pilotska obuka izvodi se tu, u Benini. Tešim se da će, ipak, biti sve u redu.

Ulazim u kancelariju i javljam se potpukovniku RAF-a, koji me ljubazno pozdravlja i pita za ime. Zatim mi saopšti da raspolaže sigurnim podacima da sam po profesiji oficir VTS, pa sam zbog toga, sa još trojicom drugova, raspoređen u Maison Blanche – aerodrom u Alžiru. Kad je na kraju zaključio da avion poleće već u 14 časova, bilo mi je jasno da se više nema kud. Moje pilotiranje i naivno izmišljeni letovi na »Fiziru« i »Brege ciklonu« na spisku potpukovnika RAF-a bilo je precrtano crvenom olovkom. Bio sam iznenađen. Neko je rekao istinu verovatno još u Italiji, gde smo boravili nekoliko meseci.

Zbog svega ovoga bilo mi je vrlo teško, a rastanak sa drugovima još teži i dirljiviji. Rastajući se, zarekli smo se da ćemo čuvati i negovati tradicije Prve vazduhoplovne baze i da ćemo ih preneti u druge jedinice u kojima budemo otpočeli novi život.

Sa aerodroma kod Bengazija, uz pozdrave naših drugova, poleteli smo avionom »DC-3«. 2. januara 1944. godine. Leteći ka Alžiru satima smo posmatrali nepreglednu pustinju, na kojoj su se pokatkad pojavljivale zidine – drevni ostaci naselja ili vojničkih logora. Nazirala se i pustoš koju je za sobom ostavljala ujedinjena nemačko-italijanska fašistička armija prilikom svoga povlačenja 1943. godine. Po masi rasturene, zaglavljene i uništene ratne tehnike, jasno su se ocrtavali putevi njihovog povlačenja uz morsku obalu. Dugo smo leteli iznad kolona uništenih vozila i oruđa, olupina nemačkih »Junkersa«, »Dornijera«, »Meseršmita«, jedrilica, italijanskih »Savoja«, savezničkih »Daglasa« i drugih. Sve je to pružalo jezivu sliku nedavne ratne prošlosti, koja je samo približno dočaravala rat saveznika u Africi.

Sleteli smo na aerodrom Bizerta. Za vreme večere pored našeg stola sedela je grupa britanskih pomorskih oficira. Čuvši naš razgovor, jedan od njih nam je prišao. Prestavio nam se kao komandant jugoslovenskog broda »Srbin«. U malo pripitom stanju, bez obzira na okolni svet, otpevao nam je jednu partizansku pesmu. Pozvao nas je i na brod u goste. Obećali smo da ćemo ih posetiti u Alžiru. Bila je interesantna istorija »Srbina« i njegove posade¹⁾.

Sutradan, smo krenuli za Alžir. Let na marš-ruti dugoj preko 600 km od Bizerte preko Bona, Konstantina, Beni Mansura do Mezon Blanša kod Alžira, bio je neopisivo uzbudljiv. Živopisna priroda prosto nas je očaravala. Leteli smo iznad nepregledne pošumljene kose, koja je više ličila na park nego na običnu šumu. Razbacana sela, proplanci i tokovi reka – bila je to prekrasna slika prirodnih lepota kakva se retko gde može videti.

U Alžiru su nas dočekali engleski oficiri. Komandant grupe, pukovnik Mak Donald saopštio nam je raspored: Centralna vazduhoplovna radionica 144 MU Mezon Blanš i Bofarik.

NICALE SU NOVE ČETE SPECIJALISTA

Ono što mi je posebno ostalo u sećanju jeste život i rad u novom kolektivu, koga smo ubrzo stvorili našim dolaskom u Alžir. Naime, pred naš dolazak, negde u maju 1944. godine, izvršen je plebiscit u raspuštenoj kra-

¹⁾ Negde u avgustu posetili smo, u alžirskoj luci, brod »Srbin«. Tom prilikom smo saznali da je njegova posada 1943. godine istakla našu zastavu sa petokrakom. Na brodu je radila i organizacija KPJ. Izabrali su i političkog komesara. Komandant broda, Britanac, u početku se bunio (brod je plovio pod britanskom zastavom), ali su mornari preuzeli komandu nad brodom vršeći i dalje prevoz za potrebe saveznika na Sredozemlju. Kasnije, brod je naišao na minsko polje i tom prilikom doživeo katastrofu.

ljevskoj vojsci u italijanskim i nemačkim zarobljeničkim logorima. Oko 320 Jugoslovena opredelilo se za NOV, za borbu protiv fašizma, za revoluciju. Naš dolazak među te drugove značio je ujedno veliki preokret u njihovom životu. Sistematski politički, kulturno-zabavni i sportski rad zahvatio je u početku pojedine ljude, a kasnije i čitavu masu tako da nam je život u novoj sredini u svemu zamenio naš stari kolektiv.

Još od novembra 1943. godine veća grupa ovih drugova dovedena je kao bivši italijanski vojnici iz engleskih zarobljeničkih logora na rad u ovaj remontni zavod. U njima su komandovali oficiri i podoficiri jugoslovenske kraljevske vojske.

Za vreme plebiscita, maja 1944. godine, kada je ispred stroja rečeno da svi oni koji su za NOV istupe dva koraka napred, stroj se zatalasao. Na odstojanju od dva koraka ispred starog stroja, formirani su novi. U starom ostali su samo oficiri i po koji vojnik.

Na stranu NOV, zajedno sa masom vojnika, prešao je i potporučnik VTS drug Ilić Ivan.

Ovaj značajan događaj bio je praćen neukusnim ispadima i pretnjama onih koji su, zabezegnuti odlukom mase, ostali van ovog stroja, a neki od njih, zauvek i van svoje domovine.

U dvorcu na farmi jednog francuskog veleposednika zatekli smo grupu od 15 oficira i podoficira (12 pilota, 2 mehaničara i 1 izviđač) i 15 radio-telegrafista. Prvu grupu sačinjavala je jedna posada »Kapronija« koja je iz NDH prebegla na teritoriju Italije. Saveznici su ih, zajedno sa grupom učenika-pilota NDH zarobljenih u Italiji, poslali u zarobljenički logor u Maroko. Pošto su se opredelili za NOV, upućeni su u Alžir. Grupa radio-telegrafista bila je predviđena za školovanje u centru veze u Heluanu kod Kaira. Obe ove grupe uputili smo za Bengazi, našem predstavniku drugu Simoviću da ih rasporedi.

Bilo je interesantno pratiti preobražaj koji se veoma brzo odvijao u svesti ljudi, čiji su međusobni odnosi donedavno bili razrivani raznim šovinističkim, provincijalističkim i drugim negativnim shvatanjima nasleđenim iz prošlosti. Snaga tabora merila se njegovom brojnom jačinom, brojem svađa i uspehima tuča, razume se, pod rukovodstvom pojedinih loše odgojenih i politički pogrešno orijentisanih ljudi – kolovođa. Prelaskom na stranu NOV neke od tih pojava javljale su se tu i tamo. Njihove nosioce smo, dođuše, brzo odstranili iz naše sredine. Išlo je to teško, jer nas saveznici nisu

shvatali, ali ipak smo uspevali. A većina je bila tako zdrava, sa takvim osećajima patriotizma i drugarstva da je, uz pravilnu političku orijentaciju i sistematsko vaspitanje, postala tako snažan kolektiv kakav se samo može poželeti.

Sećam se koliko smo popodneva, pa čak i do kasno u noć proveli u razgovorima i diskusijama o raznim temama, od međusobnih problema i odnosa do pojedinih aktuelno-političkih i vojnih zbivanja i događaja u svetu. Najradije su slušani razgovori o borbi naroda Jugoslavije, o Titu i KPJ, kao inspiratorima i rukovodstvu te borbe, o likovima pojedinih istaknutih boraca, običnih ljudi. Tri stotine ljudi, skoro iz svih krajeva naše zemlje, a najviše Slovenaca, i to iz primorskog kraja, ubrzo su postali veoma cenjeni i spretni agitatori i propagandisti naše revolucije i svih onih osobina koje su bile osnova na kojoj su počivali odnosi u našim jedinicama NOV Jugoslavije. Stare navike i odnosi ubrzo su pripali prošlosti i o njima se nerado i govorilo.

Činjeni su razni pokušaji sa strane da se razbije jedinstvo naših redova, ali, razume se, to su ostali samo pokušaji. Jedanput stvoreno čvrsto jedinstvo, nije se moglo razbiti.

Saveznici su nas, na primer, po zakonu odmah obezbedili jednim katoličkim sveštenikom »dobrim Hrvatom« i vernikom. Doduše, tada ih nisu imali dovoljno ni u svojim jedinicama, ali, kako nam je rekao britanski major O'Brijen, komandant logora, eto, oni su se mnogo »trudili« da nam pomognu, jer osećaju da među našim ljudima ima zalutalih duša, pa ih treba na vreme povratiti. Mi smo mu se »zahvalili« na predusjetljivosti i pažnji. Mile Rodić je, recimo, posle političke nastave (»čas prosvetavanja«) čak organizovao da se na putokazima označi mesto koje je bilo označeno za misu. Nekoliko ljudi je otišlo tamo, ali masa to nije želela. Kada je došlo do intervencije od strane sveštenika, Mile mu je, smirujući ga, rekao: »Eto, vidite, stvarno u dušama ovih ljudi nešto nije u redu. Sve smo uradili, pa čak i put obeležili, pa ljudi ipak neće na misu. Ali, ne zaboravite, niko od nas, pa ni vi, nema pravo da utiče na ljude da veruje u ono u šta ne žele da veruju. To je potpuno njihova lična stvar«. Sveštenik nije bio naivan. Shvatio je suštinu problema, ali nije imao argumenata a ni moći da utiče na promenu situacije.

Isto tako, ne mogu lako da zaboravim, kako se razvijala i narastala naša jedinica. Pridolazili su poznanici, drugovi i prijatelji i iz najudaljenijih krajeva Alžira, pa čak i iz Maroka, sa željom da stupe u naše redove, da pomognu borbu koju vode njihovi zemljaci i daju svoj doprinos koliko

i kako mogu. Na imanjima francuskih kolona i veleposednika pronalazili smo naše ljude, koji su godinama živeli pod robovlasničkim uslovima rada, tretmana i života uopšte. Pa to su bili teški prizori. Videći to, niko od nas nije sedeo skrštenih ruku. Sve je išlo u akciju.

Od 6. juna pa do kraja novembra, naša jedinica porasla je od 320 na 1650 vojnika – specijalista.

Remontni zavod u kome su radili naši ljudi imao je ogroman kapacitet. U njemu je pored naših specijalista bilo zaposleno više hiljada radnika sa kojima smo uspostavili veoma prisne i drugarske odnose. Zavod je imao odvojene pogone za opravke i remont aviona, motora, naoružanja, elektro-uređaja i dr., za avione »Spitfajer«, »Moskito«, »Hariken«, za sve vrste specijalnih vozila i automobila za transport itd.

Pri rasporedu naših ljudi, nastojali smo da u svakom pogonu za koji smo bili zainteresovani, s obzirom na potrebe organizacije opravki i remonta u našem budućem vazduhoplovstvu, bude obučeni određeni broj specijalista. Pri izboru ljudi za pojedine specijalnosti vodilo se računa o kvalifikacijama i sklonostima pojedinaca.

ORGANIZACIJA ŽIVOTA I RADA

Čim smo došli u Alžir, i čim je broj ljudi počeo naglo da se povećava, našli smo se pred problemom kako organizovati unutarnji život i rad u jedinicama. Naime, ljudstvo je bilo razmešteno na tri farme koje su bile udaljene od aerodroma Mezon Blanš od 4 do 35 km. Uslovi smeštaja bili su vrlo nepovoljni. Organizacija komandovanja i briga za vaspitanjem, redom, disciplinom itd. gotovo da nije bila nikakva. Nas četvorica nismo bili u stanju da rešavamo ni svakodnevne probleme koji su iskrsavali iz međusobnih odnosa i iz neorganizovanosti života a kamoli još i da vaspitavamo ljude. Koristeći se pravima koja su nam data ugovorom, izradili smo planove i pred komandu RAF-a postavili zahtev da nam se dâ puna samostalnost u rukovođenju i komandovanju sa našim ljudima i pravo da ih planski raspoređujemo po pogonima i specijalnostima u zavisnosti od naših potreba. Kada smo dobili načelnu saglasnost, izvršili smo koncentraciju ljudi u dva garnizona. M. Blanš i Bofarik. Sredili smeštajne prilike, uredili društvene prostorije, formirali jedinice, izabrali između najboljih vojnika i podoficira komandni kadar do zaključno sa komandirima četa i dr.

Jedinice i garnizoni dobili su sasvim drugi izgled. Moral kod ljudi naglo je rastao. Međutim, saveznicima kao da to nije išlo u račun pa je glavna komanda RAF-a naredila da se u naš najveći garnizon M. Blanš jednog dana useli bivša komanda nekog zarobljeničkog logora sa štabom, na čelu sa britanskim majorom O'Brijenom. Glavni štab u Alžiru naredio nam je da komandu nad našim ljudstvom predamo majoru O'Brijenu a da se naši oficiri isele iz garnizona u oficirski dom.

Došlo je do sukoba, jer nismo bili spremni na bilo kakve promene u novostvorenoj organizaciji i načinu života. Naš vojni izaslanik u Alžiru potpukovnik Srećko Manola pomogao nam je da sa glavnim štabom RAF-a rešimo problem prema našim zahtevima, zbog čega smo bili veoma zadovoljni.

Na ledini kraj M. Blanš, takoreći, preko noći su nicali novi šatori, formirane su nove čete, a naš kolektiv rastao je i jačao svakog dana. I saveznici su se često pitali dokle mi mislimo tako. Čak su nam dolazili i njihovi vojnici sa zahtevom da ih primimo u NOV, što, naravno, nismo činili.

Dolaskom druga Mila Rodića, Milana Zrilića, Antona Kastelca, Steve Trtice, Rafajla Perhavca, Zvonimira Kosa i drugih, koje smo naknadno tražili iz Bengazija, na tlu Alžira stvorena je snažna jedinica avijacije NOVJ. Zalaganjem i naporim političkim radom ove grupe naših oficira, mi smo za relativno kratko vreme okupili u naše redove toliko ljudi da smo formirali jedinicu od 5 bataljona sa 20 kompletnih četa.

Obuka u stručnom osposobljavanju ljudi bila je vrlo intenzivna, dok je u garnizonima svaki slobodni momenat popodneva bio iskorišćen za društveno-zabavni i politički rad u kome je skoro svaki čovek na neki način bio angažovan. Pored toga, formirane su: sportske sekcije (fudbal, bezbol, laka atletika i dr.). Organizovani su i večernji tečajevi stručne nastave, kao na primer: iz motoristike, elektrotehnike, aviona, instrumenata, matematike i engleskog jezika.

Naše priredbe, foto-izložbe iz NOR i razne druge manifestacije, bile su prava atrakcija za saveznike i građanstvo, koje su bile uvek rado i masovno posećivane u gradu Alžiru, u vojnim logorima i u fabrikama u okolini Alžira. Posebno smo stekli veliki ugled i prijateljstvo od alžirskog naroda.

Snimci partizanskih i narodnih pesama našeg hora koji je brojao preko 60 pevača, saveznički vojni propagandni odsek emitovao je preko alžirske radio-stanice, da bi ih preko raznih savezničkih radio-stanica slušao ceo svet.

Sećam se mnogih vrlo toplih čestitki, novinskih članaka i drugih priznanja upućenih preko alžirske štampe, telegrama i pisama našoj jedinici. U njima su nam se radnici, građani Alžira, pojedini rukovodioci savezničkog vazduhoplovstva i drugi, toplo zahvaljivali na gostoprimstvo i udobno provedenim časovima među Titovim avijatičarima.

Na žalost, mnoga dokumenta iz tog vremena, koja upravo govore o tim momentima, propala su nam u Dubrovniku prilikom našeg povratka za domovinu u zimu 1944. godine.

POVRATAK U DOMOVINU

Pa, ipak, kada je naš kolektiv po uspesima bio na vrhuncu svojih ostvarenja, kada je uspeh u nastavi bio takav da se moglo reći da smo postali kvalifikovani za održavanje i remont savremenog vazduhoplovnog materijala i opreme (dnevno se radilo u zavodu prosečno 12 časova), kada je politički i kulturno-zabavni i sportski rad postao svojina većine, došlo je do izvesnih pojava koje su nas veoma mnogo zabrinjavale. Suština im je bila izražena u jakoj želji da se što pre krene u domovinu, na front.

Već krajem avgusta među ljudima se osetila izvesna nervoza. Ona je nešto kasnije dostigla kulminaciju. Došlo je i do veoma teških i dirljivih pojava – do samoubistava nekih boraca.

Uzroke smo brzo otkrili, jer su, u stvari, svima nama bili već odavno poznati. Naime, intenzivan politički rad razvio je kod boraca mada neshvatljivu, ali istinitu pojavu određenih kompleksa manje vrednosti. Njihova je suština bila u tome da tamo daleko, u još neoslobođenoj zemlji naši drugovi ginu svakog dana u neravnoj borbi protiv neprijatelja, dok mi ovde bezbedno živimo. Pa i rat se može završiti pre no što se završi naše školovanje. I čemu onda to sve. Zar da do kraja ostanemo po strani tako uzvišene i slavne borbe o kojoj danas sa divljenjem govori ceo svet. Hoćemo sa ponosom da gradimo sutra novu Jugoslaviju a ne da nam rođena deca prigovaraju, da ih se stidimo jer nismo uzeli učešća u borbi. Pitanja i zahtevi, i to upornih zahteva, na slične teme bilo je svakim danom sve više. Ni mi koji smo donedavno bili u žarištu te borbe nismo imali dovoljno snage da koliko-toliko smirimo ljude. Jer treba reći istinu – nostalgija je i nas zahvatila do te mere da je bilo teško nekoga ubeđivati u ono u šta ni sami nismo bili ubeđeni. Na kraju, naš dotadašnji rad je i imao za cilj da podstakne svakog čoveka na

slična razmišljanja, da u njemu probudimo patriotska osećanja i podignemo političku svest na takav nivo da što brže i lakše shvati svoju ulogu u redovima revolucije.

Sećam se, osvanula je nedelja. Na posao se nije išlo. Prethodne večeri smo imali retko uspele priredbu u logoru. Veselje je trajalo do duboko u noć. U nedelju se do kasno spavalo. Posle ručka održano je jedno predavanje u sali doma kulture. Posle predavanja vojnici su se razišli po šatorima. Ušao sam u jedan šator. Vojnici su mi postavljali razna pitanja. Diskutovali smo neko vreme o raznim problemima i o kraju iz koga su oni. Ali, ipak, pitanje odlaska za Jugoslaviju dominiralo je u diskusiji. To je bilo posle mog povratka iz Vrhovnog štaba gde mi je objašnjeno da je naš zahtev za odlazak u zemlju neopravdan. Moraju se sačekati povoljniji uslovi. Tek što sam otišao u štab, stigla je vest da je jedan od najboljih vojnika presekao vene na ruci. To je bio jedan od ubedljivih znakova da treba preduzeti korake za povratak u domovinu.

Nije se imalo kud. Morao sam već drugi dan da krenem avionom za Vis gde se nalazio Vrhovni štab NOVJ.

Referat o političkom i partijskom radu, kao i o stanju u jedinici podneo sam drugu Rankoviću. To je već drugi put za poslednja dva meseca kako sam dolazio u Vrhovni štab. Ovom prilikom drug Ranković me je uputio kod druga Tita. Pred pećinom u kojoj je radio drug Tito, javio sam se generalu Kvederu. On mi je zatražio potrebne podatke, sastavio dopis koji je drug Tito potpisao za britansku Vojnu misiju kod NOV i POJ. Sa kopijom pisma u kome je stajalo da se naša jedinica iz Alžira do 15. X 1944. godine ispiše iz RAF-a i da se najkraćim putem uputi u domovinu, odleteo sam već sutradan avionom za Italiju, a potom za Alžir.

To je bila značajna odluka za našu jedinicu pa se zbog toga lako i ne zaboravlja. Bojali smo se da će se rat završiti bez nas. Uspeli smo da do kraja rata prepešačimo skoro čitavu zemlju, da popunimo vazduhoplovne divizije i pozadinske jedinice na sremskom frontu i da svaki od nas na bilo koji način uzme učešća u konačnom oslobođenju zemlje.

Ljubiša ČURĀUS

IDEŠ U SSSR, BIĆEŠ PILOT

Zima 1943/44. godine. Nalazili smo se na položajima oko Jajca. Već smo bili iscrpljeni od svakodnevne borbe sa nemačkom posadom koju je sačinjavao jedan bataljon Nemaca – nije bilo jutra ili noći, a da nas manje ili veće grupe Nemaca nisu uznemiravale, napadajući iznenada. Nekad su to bile grupe od 10 do 15 vojnika, predvođene nekim domaćim izdajnikom. Iznenada bi nas zasuli mitraljeskom vatrom, da bi se zatim bez zadržavanja vratili u grad. Nemci su, znajući da nemamo dovoljno municije, bili čak drski i neumorni u priređivanju iznenađenja. Iako se rat bližio kraju, već se nazirao dan pobjede, mi smo tih dana bili umorni od ovakvog načina ratovanja, koji nam je odnosio borce i municiju, razbijao samopouzdanje.

Odlučili smo da ih zaustavimo i kaznimo. Zatvorili smo im sve staze i prolaze jakim zasedama i očekivali da se pojave. Prvog i drugog dana nije ih bilo, kao da su predosećali da ih očekujemo spremni. Pojavili su se tek trećeg dana. Zaseda, koju sam ja držao sa jednim vodom, bila je raspoređena na izlazu iz jedne uvale, kroz koju je vodila jedina staza. Osmatrač je primetio Nemce i obavestio nas. Pripremili smo se tiho i bez reči. Bili smo uzbuđeni. Više nego obično. Naređenje je glasilo: sačekati na 10 do 15 metara, otvoriti iznenadnu vatru i zasuti ih bombama. Pritajili smo se, držeći prste na obaračima. Čak su i mitraljesci na šarcu i zbrojovki, najhrabriji borci, bili uznemireni. U želji da što bolje uhvate u nišan neprijateljske vojnike, činili su suviše pokrete i »tvrdo« držali kundake svojih mitraljeza, ali nisam mogao da ih opominjem.

Nemci su sasvim blizu. Već dobro razaznajem krupnog i debelog oficira na čelu kolone. Drži mašinku uperenu prema nama. Njegovi vojnici kora-

čaju jedan iza drugog udaljeni 7 do 8 metara. I dok sam bez daha očekivao da se prvi Nemac približi na ugovoreno odstojanje, jedan dugi rafal našeg šarca razbi tišinu. Nišandžija nije izdržao borbu sa samim sobom. U jednom momentu, to nam je posle priznao, mitraljez je »sam« opalio. Verovatno, čvrsto stežući kundak – povukao je i obarač. Iznenadjeni, otvorili smo vatru ali ne preciznu. Od prvog rafala pao je jedan Nemac i otkotrljao se u ponor uvale kroz koji su došli. Ostali su počeli da beže, ali uzalud. Duboki sneg nam je pomogao da smo ih brzo savladali. Molili su za sanitetsku pomoć. Još smo skupljali oružje razbacano po snegu, kad mi kurir Gojko predade naređenje štaba bataljona: »Komandu nad četom predaj Nikoli M. i odmah dođi u štab bataljona«. Razmišljao sam zbog čega tako iznenada? Ako bi neko napuštao jedinicu obično se to znalo ranije. Kuriri su to donosili pre svih naređenja, te nas ništa nije iznenađivalo. Ovog puta kurir ništa nije hteo da kaže više od onoga što je pisalo u naređenju. Borci su se vraćali sa plenom i počeli da se okupljaju oko mene. Čuvši da idem, nastala su razna nagađanja. I dok su iznosili svoje pretpostavke, kurir Gojko se samo zagonetno smeškao. Pogledah ga ozbiljno a on i ne trepnu: »Komandire, hoćemo li?« Uzeo sam parabelum i mašinku i krenuo u štab.

Uz put sam razmišljao o razlozima zbog kojih me zovu. Ne nadoh ni jedan koji mi se činio pravim. Sinu mi kroz glavu pomisao da je to neka prekomanda. Nedavno sam jednu odbio pa razmišljam šta sada da učinim.

Posle napornog marša stigismo u štab. Ljubiša, Ševa i ostali dočekaše me veseli i sa zagonetnim osmesima. Dok sam se ja raspasivao, izmenjaše nekoliko pogleda, koji mi ne promakoše, i čuh: »Lazo, određen si da ideš u novu jedinicu. Ovog puta mora da se ide i ne pokušavaj da se opireš«. Rekao sam da je meni dobro i da ne želim da idem iz ove jedinice. Ponovih kao i prošlog puta: »Počeo sam rat u trećem (kragujevačkom) bataljonu i tu ću ga i završiti«. Osetio sam da se moj otpor toj odluci da idem u neku drugu jedinicu ne uzima strogo, te pomislih da ovo sad nije to. Mora da postoji drugi razlog. I, zaista. Ševa ne izdrža više, skoči na mene, obori me na pod i dok smo padali, viknu sav radostan: »Ideš u SSSR, bićeš pilot«. Osetih samo da se broj onih koji su se valjali sa mnom po slami – poveća. Začas su me razoružali – jedan uze pištolj, drugi čizme, treći kožnu torbu, a četvrti šinjel. Dadoše mi neku englesku uniformu koju nisam voleo, jer je bila, mada vrlo topla, teška za hodanje, za razliku od nemačke koju sam imao.

Rekoše mi da je štab divizije odredio iz naše brigade, pored ostalih Stevu, Maneta, Galeta, Radmila i mene. Pošto su svi, sem mene i Maneta,

bili u štabu prve brigade i divizije, nas dvojica smo morali odmah da krenemo u štab divizije. Prema naređenju morali smo i na lekarski pregled. Bolnica se nalazila u Petrovom selu, negde na planini Vlašić.

Sutradan smo dobili »dokumenta« – partizanska i uputili se u bolnicu. Mislili smo da ćemo stići za dva-tri sata, obaviti pregled i već u toku dana stići u štab prve divizije, koji se nalazio u Mrkonjić gradu. Ali, kao i mnogo puta u ratu, tako i ovog morali smo da platimo naše nepoznavanje prilika na terenu i da se još jednom uverimo da su predstave o vremenu ljudi iz ovih krajeva drugačije od naših. Rekli su nam da do Petrovog sela nema više od dva-tri sata. Međutim, posle tri-četiri sata pešačenja zapadosmo u ogromnu šumu sa stoletnim stablima. Sa mukom smo se probijali kroz sneg, a mraz je sve više stezao.

S vremena na vreme prolomio bi se prasak četinara koji su se rasprskavali na mrazu. Mrak se već uveliko spuštao. Krčevići stazu smenjivali smo jedan drugog dok ne izađosmo iz šume. Odahnusmo. Verovali smo da ćemo preko proplanka koji se video pred nama brzo u selo. Međutim, iznenadiše nas ogromni snežni nanosi (visoki do 3 m). Već nas je i noć stigla. Nazad nismo mogli a napred smo morali. Selo je bilo tu pred nama. Trebalo je prevaliti 3–4 km i dohvatiti se prvih kuća. Ali kako? Sneg se pod nama provaljivao i mi smo se gušili, upadajući u snežne provalije. Kada smo videli da sami nećemo moći da se dočepamo sela, počeli smo da dozivamo upomoć. Ispalili smo po nekoliko metaka, i opet nastavili kroz snežne nanose. Kako smo se dalje kretali to ni danas ne mogu da objasnim. Tek u neko doba čusmo glasove seljaka i ugledasmo fenjere. Brzo nas pronađeše i odvedoše u selo. Seljaci su se čudili kako smo se usudili da po ovom vremenu prelazimo planinu Vlašić. »Da nisam izašao stoku da napojim, pucnjavu ne bismo čuli i vi biste se smrзли«, reče jedan od seljaka.

Kada smo se malo odmorili, ispričasmo našim domaćinima koliko smo pešačili. Rekoše da se to u letnje doba prevali za 1 do 2 sata, a nama je trebalo punih 9 sati.

U bolnici su nas pregledali po partizanskom kriterijumu – da li imamo obe noge ili ruke, da li su nam oči čitave i uz jedno »srećan put« – ispratili nas u avijaciju. Kroz takav pregled prošao je i Popo, iako mu je jedno oko bilo sasvim oštećeno.

U Mrkonjić gradu našli smo Stevu, Galeta, Radmila, Popa, Katića i, prema dobijenim naređenjima, uputili se u Glamoč, odakle je trebalo avionima u SSSR.

NA PUTU DO VISA

U Glamoč smo stigli krajem marta. Tamo su nas već čekali drugovi sa Korduna i Banije. Kao da smo se godinama ranije znali, brzo smo se sprijateljili.

Dani su prolazili u iščekivanju savezničkih aviona koji su trebali da nas prevezu u Italiju i SSSR. Prošlo je već 10 dana a od aviona ni traga. Palili smo vatre svake noći kada je to bilo naređeno i slabo obučeni sedeli pored njih čekajući zoru u dugim proletnjim i hladnim noćima. Hrana je bila na izmaku. Ovaj narod već treću godinu hrani sve vojske koje su ovuda prolazile. Njih je bilo mnogo, a ljudi tako siromašni i gladni. Ali, morali smo tražiti iako smo znali da su to poslednje rezerve hrane, a do novog hleba je daleko. Trebalo je što pre ići. Za protekle tri godine rata bili smo stalno u pokretu, a ovo mirovanje, pored gladi i iščekivanja, neizvesnosti za naš dalji put – umaralo nas je i stvaralo nervozu.

Tih dana stiže i naređenje da se izvrši pokret do obale jadranskog mora i da se u rejonu Biograda ukrcamo u čamce koji će nas prevesti na ostrvo Vis.

Rano ujutro 27. aprila uputismo se prema moru. Kretali smo se ubrzano, jer smo morali da stignemo na određeno mesto noću između 30. aprila i 1. maja 1944. godine. Na ulazu u selo Resanovac susreli smo grupu boraca iz 5. korpusa koja je, takođe, upućena u vazduhoplovnu školu. Kad smo se sredili i prebrojali bilo nas je 319 i to: 32 oficira, 47 podoficira i 248 boraca. To su bili borci Prve proleterske divizije, Prve ličke, Druge primorsko-goranske brigade, Šeste, Sedme, Osme, Devete, Jedanaeste i Trinaeste krajiške brigade.

Cela ova grupa, bez komande i štaba, svila se u kolonu i vrlo disciplinovano nastavila put prema moru. U selu Stankovcima čekali su nas pozadinski radnici, koji su nam pripremili hranu.

Kada se spustila noć, uputili smo se prema obali, na mesto gde je trebalo da nas čeka kurir. Spuštajući se jednom strmom stazom, u mrkloj noći, prethodnica je nagazila na nečije telo. Osvetlili smo telo upaljačima i zastali pred užasnim prizorom: naš kurir ležao je mrtav sa velikom krvavom petokrakom na čelu, verovatno izrezanom nekim tupim nožem. Po svemu sudeći bio je uhvaćen od strane ustaša, mučen i ubijen. Pomislili smo na najgore – ako je neprijatelju odao naš dolazak – u klopci smo. Međutim, tišinu ove mrkle i teške noći nije poremetio iznenadni prasak pušaka i mitraljeza iz zasede, koji smo očekivali. Znači, neznani kurir iz neke dalmatinske jedinice nije nas odao iako je bio podvrgnut strašnim mukama.

Vratili smo se u selo Stankovce. Tek sutradan smo uspostavili vezu i krenuli prema moru. Na obali su nas čekali jedan motorni čamac i nekoliko trabakula sa posadama. To su bili ribari sa dalmatinskih otoka koji su obavljali ovaj težak i čestan zadatak. I to mesecima. Tiho, bez nervoze, ukrcali smo se u trabakule i otisnuli ih na otvoreno more. Trabakule su se kretale nečujno po mirnom moru. Škripa vesala se nije čula, jer su ona tamo gde se opiru o bok čamca bila umotana u krpe.

Plovili smo prema ostrvu Vrgade. Već smo videli obrise ostrva kada je pred nas, teran snažnim zaveslajima, izleteo jedan čamac. U njemu je bio jedan od pozadinskih radnika koji nam je saopštio da se ne iskrcavamo na ovo ostrvo, jer Nemci sutra dolaze. Ispravili smo kurs i zaplovili prema ostrvima Kornati. Stigli smo u samu zoru. Posle dva do tri sata stigli su i meštani sa ostrva Vrgade, na kome su se iskrcali Nemci, neposredno posle našeg prelaska. Zaista smo izbegli veliku nesreću. Nemci bi se sa nama lako obračunali, jer nismo imali oružja. Ostavili smo ga na kopnu: trebalo je onima koji su ostali da se bore u zemlji. Nas je čekalo novo oružje – avioni.

U toku dana, u malu luku gde smo se sklonili stigla su dva brodića. Na njima su naši pomorci prenosili hranu sa ostrva Vis na obalu. Oni su bili naoružani sa po 4 PA mitraljeza bređa 20 mm. Sa njima je trebalo da predemo na Vis. U sumrak, počeli smo da se okupljamo sa namerom da se sa prvim mrakom ukrcamo u brodiće... Iznenada, kada smo se mi približavali luci, naišla su tri nemačka aviona i otpočela bombardovanje. Sa brodom je otvorena vatra, ali su avioni, bez obzira na to produžavali sa napadom. Srećom, ni jedan od brodova nije bio pogoden, ali je poginuo jedan oficir engleske misije, koji je došao sa Visa da vidi kako ide sa transportom hrane i ostale pomoći. Čim je bombardovanje prestalo, počeli smo da se ukrcavamo u brodove. Noć je već uveliko pala kada smo isplovili iz luke. Bila je to jedna od onih majskih noći kada je sve tako tamno i crno da se, zaista, ispred broda ništa nije videlo. Samo je južni vetar, koji je počeo da bora površinu mora, nagoveštavao buru. Čim smo izašli iz zaliva, vetar se pojača i uzburka more oko nas. Na palubi nastala komešanje. Posada broda se uznemiri. Brod nastavi borbu sa talasima. Često smo nestajali u provalijama koje su stvarali talasi. Levo i desno od nas videli bismo penušave vrhove talasa. Uskoro čusmo komandu da se brod vraća u luku. Kako su nam talasi dolazili sa pramca, da bi okrenula brod za 180°, posada je morala da izloži bok broda silnim talasima. U ovom manevru, brod se u jednom trenutku nade na grebenu jednog ogromnog talasa i ja pomislih da će nas suinovratiti u provaliju koja se crnela ispod nas. Srećom posada okrete brod i mi se vratismo u luku iz koje smo pošli.

Sutradan, nastavismo put. More je bilo nemirno, ali ne kao prošle noći. Plovili smo celu noć. Zora se već približava a kopna nigde. Ako nas dan zatekne na otvorenom moru, mogu nas napasti ne samo neprijateljski već i saveznički avioni i brodovi. Svi smo uznemireni jer znamo za tu mogućnost. U neko doba opazismo kopno. Bio je to Vis. Obradovasmo se, ali, na žalost, za kratko. Odnekud, iz one tame izroni jedan ratni brod i ustremi se na nas. Boja njegovih bokova skoro se nije razlikovala od boje mora. Neka sivoljubičasta boja, vrlo neprijatna. Možda zbog situacije u kojoj smo se nalazili. Ali, ne. Te boje su inače hladne i odbijajuće.

Posada poče da daje signale. Sa dva fenjera pokušava da zaustavi brod. Ali, ovaj se ne zaustavi, niti promeni pravac. I, kada smo već mislili da će nas preseći na dvoje, na 50 m od nas okrenu se, i samo što nas neočeša nestade u tami iza nas. Mi ga ispratismo tupim pogledima i samo neki primetiše na njegovoj krmi englesku ratnu zastavu. Na Vis stigosmo izmučeni od napornog puta i svega pretrpljenog.

Na Visu smo sreli mnoge drugove – dalmatince, koji su se borili sa nama u Prvoj proletherskoj brigadi, u Trećem kragujevačkom bataljonu, a sada su komandovali novim jedinicama koje su se u Dalmaciji stvarale vrlo brzo. Nađosmo Peru, koji je bio kod Steve u četi, kao komesara bataljona. On se radovao i činio sve da se odmorimo što bolje. Donese nam nova odela i nahrani nas. Posle ručka, dobismo i porciju crnog vina. Steva popi svoju porciju i ispruži se na zemlju. Pomodreo, bez reči, onako dug i mršav ležao je pred nama. Jedva smo ga povratili. Velika količina vina savladala je njegovo izmučeno i neotporno telo.

Posle pet-šest dana napustismo Vis. Brodom »Bakar« krenuli smo u Bari. Po vrlo lošem vremenu uplovili smo u luku Bari. Još u toku plovidbe primetili smo velike formacije nemačkih aviona koji su leteli preko nas dosta visoko. Verovali smo da su se vraćali sa nekog zadatka. Kad smo se približili luci, saznadosmo kakav su zadatak one izvršile. Neposredno pred naše uplovljenje, napali su luku Bari, koja je bila puna brodova sa naftom i ratnim materijalom. U luci su dogorevali zapaljeni brodovi a iz mora su virili delovi potopljenih brodova. Nabrojasm 9 velikih koji su dogorevali i mnogo manjih. Rekoše nam da je bilo dosta mrtvih vojnika. Iz Barija se uputismo na jug Italije. Stigosmo u Santa Marija di Leuku, jedno od poznatih odmarališta fašističkih glavara Italije. To je mesto na samom jugu italijanskog kopna. Bilo je to naše privremeno boravište. Tu je trebalo da se sredimo, jer je jedinica sada brojala oko 490 ljudi. Trebalo je da stvorimo neku vojničku organizaciju kojom se može komandovati. Formiran je omladinski

bataljon sa 4. čete. Rukovodiocce smo izabrali među najboljim komunistima. To su bili Gudžulić, Grubor, Bosnić, Roglić, Savičević, Đorđević, Ožegović, Carić, Polak, Prašnikar, Preželj, Petrović i dr.

Iz Sante Marije di Leuke, prebačeni smo u Gravinu. To je bio logor u kome su se nalazili mnogi Jugosloveni. Oni koji su posle ranjavanja i lečenja u savezničkim bolnicama u Italiji upućivani ovamo, zatim oni koji su pobjegli iz italijanskog zarobljeništva, kao i mnogi vojnici bivše Jugoslovenske vojske u Egiptu. Mlađi su upućeni u naš bataljon, a ostali u druge jedinice koje su opremane i upućivane u Jugoslaviju preko Visa.

U Gravini smo ostali skoro 3 meseca. Za to vreme smo se pripremali za školovanje. Učili smo navigaciju, meteorologiju, engleski i ruski jezik. Ponekad bismo otišli u Bari da se prošetamo. Tada je to bilo lako. Dovoljno je bilo, uz dozvolu izaći iz barake, stati pored asfaltnog puta i podići palac. Saobraćaj je bio vrlo intenzivan. I nije bilo teško naći šofera koji bi nas primio. Najčešće su to bili crnci iz američke armije, s kojima smo bili vrlo bliski.

Tih dana saznasmo da su se naši tenkisti vratili iz Afrike i da se nalaze u Napulju. Dobismo kola. U Napulju nađosmo Radića, Nedića, Dimitrijevića i ostale (to su sve bili rukovodioci Trećeg kragujevačkog bataljona). Ljupče, moj najbolji drug iz rata, bio je sa njima. Pri povratku prođosmo kroz Bari, kupismo voća i nekoliko lubenica. Na izlazu iz grada, zaustavio nas je jedan engleski oficir i zamolio da povezemo dve devojke, dva sanitetska oficira engleske armije. Primismo ih rado. Neko predloži da probamo lubenicu. Nož nismo imali. Flegel razbi jednu francuskim ključem. Devojske su nas posmatrale i smeškale se. Kada ih ponudismo, jedna uze poveći komad, a druga pegava i malo ukočena, ličila je na nastavnicu engleskog jezika, pristojno se izvini. Kasnije se i ona pridruži. Taj deo puta do Grume prođe brzo. U Grumi je bilo mnogo naših ranjenika. Ove dve devojke, sanitetski oficiri, radile su u bolnici i lečile naše ranjenike. Zahvalismo im.

PREKO MNOGO ZEMALJA – KA CILJU

Početkom avgusta obavestiše nas saveznički oficiri da je sve uređeno za naš dalji put. Jednog jutra, krenusmo kamionima prema luci Taranto. Ukrcasmo se u jedan veliki putnički brod, adaptiran za prevoz trupa. Na brodu ostadosmo puna 24 časa, sve dok nisu i ostali brodovi iz konvoja bili spremni za put preko Sredozemnog mora. Konvoj od oko 20 brodova

isplovi jedne mrklike noći iz luke Taranto. Na brodu je vladao poseban režim. Nismo smeli da pušimo, niti bacamo bilo kakve otpatke u more, jer bi po tim inače beznačajnim tragovima mogle da nas pronađu nemačke podmornice i da nas u pogodnom trenutku napadnu.

Jedne noći, začusmo zlokobni glas preko zvučnika: »ATENŠN, ATENŠN«. A odmah zatim snažne eksplozije uzdrmaše brod. Pozvali su nas na palubu. Slušali smo zavijanje vetra, signale brodova i podvodne eksplozije dubinskih bombi. To su razarači iz pratnje vodili borbu sa podmornicama, bacajući svežnjeve dubinskih bombi koje su eksplodirale sa velikom hukom u dubinama, tamo gde su se nalazile nemačke podmornice. Naš brod, posrćući na velikim talasima, menjao je vešto kurs ploveći u cikcak. To isto su učinili i ostali brodovi iz konvoja. Mi ih nismo videli, jer je sve oko nas bilo crno i neprozirno. Nismo mogli da razaznamo čak ni lica najbližih drugova na palubi. Poče da sviće, eksplozije su se udaljavale od nas i brodovi su počeli da zauzimaju svoja stara mesta u konvoju. Brodovi pratnje, razarači i stražarski brodovi, levo i desno od konvoja. U neko doba se pojavise avioni. To su bili engleski, dvomotorni »Velingtoni« sa radarskom antenom na kljunu. Oni su tragali za podmornicama. Sa antenom ispred sebe ličili su na ribe sabljarkе, sa izduženim kljunom u vidu testere.



Grupa vazduhoplovaca omladinskog bataljona na putu za SSSR

Posle tri dana plovidbe, uznemiravani od podmornica i nemirnog mora, stigismo u Aleksandriju. Bio sam dežurni oficir. U luci nas dočeka grupa francuskih oficira koji su pripadali pokretu De Gola. Rekoše nam da je to prva grupa ratnika iz porobljene Evrope koju vide i čvrsto su nam stezali ruke. Bili su ponosni na nas. Verovatno, bili su svesni toga da smo u Evropi, u Jugoslaviji, tukli bitku i za njih: jedan deo njihovih obaveza u ovom ratu primili smo na naša leđa. Zbog toga su hteli da nam se zahvale.

Prodosmo kroz Kairo na putu za Suec. Kroz pune ulice radoznalog sveta razvili smo naše partizanske zastave. U ovoj vrevi, vidismo i nekoliko oficira bivše kraljevske vojske, koji su brzo nestajali ispred naše kolone.

Septembar smo proveli na Sueckom kanalu, u jednom kampu za prihvat engleskih oficira. Dva ili tri puta posetili smo naš logor izbeglica u El Šatu. Isto tako i gradove Suec i Ismailiju. Zatim, brodom za Haifu.

Put nas je dalje vodio kroz Transjordaniju, sve do Basre. Uz put smo svratili u nekoliko ogromnih plantaža urmi. Mislili smo da možemo mnogo da pojedemo. Ali već posle 5–6 komada bili smo zasićeni do povraćanja. Prošli smo kroz Bagdad na putu za Iran. U Teheranu smo se oprostili od engleskih oficira koji su nas sa dosta pažnje pratili na čitavom putu. Putovali smo kamionima po nesnosnom suncu, da bi uveče, u nekom improvizovanom kampu, dobili nešto za jelo i smeštaj pod šatorima. Noću bi nas budile hijene, koje su zavijale po svu noć. Vrzmale su se neprestano oko naših logora. Kad sam ranije o tome čitao, uvek sam mislio da ljudi preteruju. Tek sad sam mogao da se uverim da je zavijanje hijena vrlo dosadno i mučno.

U Teheranu su nas sovjetski oficiri dočekali sa puno pažnje. Bili smo gotovo uzbuđeni. Prvi susreti sa sovjetskim ljudima bili su za nas veliki događaj. U Sovjetskoj ambasadi u Teheranu pokazali su nam film o zverstvima Nemaca na okupiranoj sovjetskoj teritoriji. Film se zvao »Raduga« (Duga). Raden je po istoimenom romanu Vande Vasiljevske. Bili smo potišteni. Mada smo i u Jugoslaviji nailazili na zverstva Nemaca i slušali o njima, naročito o zverstvima u Jasenovcu, ovo što smo videli u ovom filmu duboko nas je potreslo.

Iz Teherana polazimo vozom prema Kaspijskom jezeru. Ovu železničku prugu čuvali su i održavali Sovjeti i Englezi, jer je preko nje upućivana pomoć SSSR-u. Bio je to planinski kraj u kome su dominirala visoka i gola brda sa oštrim stranama. Voz je prolazio kroz bezbroj tunela. Kod Bender Šaha izašli smo na Kaspijsko more, a odatle jednim brodićem prešli na sovjetsku teritoriju. Ubrzo smo bili u Baku-u. Posle prijema i ručka u jednoj artiljerijskoj školi nastavili smo put. Sovjeti su nam stavili na raspolaganje

vrlo komforan sanitetski voz, u kome smo se po dvojica smestili u kabine. U gradu Groznom grupa se podelila: veća grupa je produžila za Krasnodar, a mi ostadosmo u Groznom. Sutradan smo već bili na lekarskom pregledu. Kada smo davali lične podatke, za mene se zainteresovao lekar, jedna sasvim seda žena. Reče mi da je bila lični lekar kralja Petra I. Povlačila se zajedno sa srpskom vojskom kroz Albaniju. Ponudih je cigaretama. Ona uze samo jednu i zahvali se, mada je tada bilo vrlo teško doći do cigareta.

Bili smo u grupi iz koje je trebalo izdvojiti pilote, strelce, mehaničare i ostale specijalnosti za avion »IL-2«. Strepeli smo da ne budemo mehaničari. Svi smo želeli da letimo.

Posle tri-četiri dana izdvojiše nas 27 i rekoše da idemo u drugu školu. Ona se nalazi negde na Volgi. Veoma malo smo znali o našem daljem putu. Ubrzo krenusmo na put. Stigosmo u Astrahan, a posle dva dana u Engels. To je bio glavni grad Autonomne oblasti privolških Nemaca.

Zima je već uveliko bila zaledila Volgu, pa su se preko nje kretali kamioni, pa i tenkovi. Ubrzo smo dobili uniformu i letaćku opremu, a zatim izdržali karantin od 7 dana. Za to vreme izučavali smo avion kojim je trebalo da letimo, pravila i propise a uporedo i ruski jezik.

Početak novembra stigli smo u Engels, a već 10. smo počeli da letimo. Prvi dani su bili veoma teški: ustajali smo u 06.00 časova, do 07.00 smo završavali doručak a već, u 07.30 bili pred hangarima. Temperature su bile veoma niske, i do minus 35 °C, a mi smo leteli na otvorenim avionima. Morali smo da upotrebljavamo specijalnu masku za lice i mazali se nekom mašču protiv smrzavanja. Sem toga bili smo u stalnom pokretu dok čekamo red za letenje i morali smo da motrimo jedni na druge. Čim bismo primetili bela ostrvca na nečijem licu – odmah smo alarmirali iskusnije drugove, koji bi nežnim pokretima ruku i mekim vunanim rukavicama trljali to mesto sve dok se ne bi obnovila cirkulacija krvi. Pa i pored svih tih mera, Vujica Miha i Barba zamalo ne ostadoše bez noseva i sa ranama na obrazima.

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

U julu iste godine počeli smo sa pripremama za poslednji tip aviona »P-2«. Međutim, uskoro je SSSR objavio rat Japanu i sve rezerve goriva i re-

zervnih delova za ovaj avion, iz naše oblasti, krenuše za Daleki Istok. Morali smo da čekamo kraj rata sa Japanom. Srećom ne potraja dugo. Crvena armija nadirala je kroz Mandžuriju, a japanske armije su bežale ili se predavale. U avgustu posle bačenih atomskih bombi na Hirošimu i Nagasaki, iznenada, kao što je i otpočeo – rat sa Japanom se završi. Ali, mi smo izgubili dragoceno vreme. Trebalo je još čekati na gorivo i materijal. Zima nastupi. Mi smo se povukli sa operativnih aerodroma u školske klupe.

U tom periodu bio sam dva puta službeno u Moskvi: jednom je to bilo savetovanje svih rukovodilaca grupa koje su bile na školovanju u SSSR-u, a drugi put sam odveo u bolnicu jednog našeg druga, koji je bio teško oboleo. Iako sam bio kratko vreme, uspeo sam da zapamtim Moskvu. Njene mnogobrojne muzeje, Boljšoj teatar, Metro i Izložbu trofejnog oružja. I sada ih se sećam. Čak i detalja. Jednu sliku ranog ruskog slikara Siškova pamtio sam dugo do najmanjeg detalja. Bila je to porodica sibirskog medveda. (Kada sam posle 20 godina ponovo bio u Moskvi, u galeriji Tretjakovskog, našao sam tu sliku na istom mestu).

Jedan protivtenkovski top 47 mm, proizveden u Škodinim zavodima, prošao je sa nemačkom posadom dug put. Bio je u Čehoslovačkoj, Poljskoj, Francuskoj, Belgiji, Jugoslaviji i Grčkoj. Posada je ispisala na štitu, pedantno i goticom, svoja imena, broj tenkova i topova koje je uništila, kao i put koji su prošli. A ruski artiljerac, koji je uništio ovaj protivtenkovski top, dopisao je na štitu ćirilicom: »Vot, i v Rosiji zakončil. Vanja«. Ispod toga datum: Kursk, 1943. godine.

U zimu 1945/1946. neki drugovi su se vratili u Jugoslaviju. Nisu mogli da izdrže napore učenja i letenja u surovim uslovima koji su vladali u ovom gradu. Naša se grupa svela na 17. U toku obuke na poslednjem tipu aviona zaostala su još četvorica. Tako je školu završilo 13 pilota od 27, koliko je grupa na početku brojala. Nekoliko njih (četvorica) ostalo je i tek 1947. godine završilo školu.

Komandant škole, general-lajtnant Udonjin, jedan od poznatih ratnih komandanata jurišne avijacije, na zboru svih učenika škole i nastavnika (bilo nas je oko 1000, a naša grupa je bila izdvojena i zauzimala počasno mesto u masi ostalih pilota-učenika i osoblja škole), rekao je: »Evo vam grupe Jugoslavena, koja je pokazala najbolje rezultate u školi. Ja im se zahvaljujem ispred uprave škole, a vas pozivam da idete njihovim stopama u učenju i letenju«.

Bilo je to ogromno priznanje za sve naše teškoće. Želja da Jugoslaviju dostojno predstavimo – ispunila se.

Moram da priznam, bez želje da budem konvencionalan, da su sovjetski nastavnici i svi drugi u školi olakšali naš zadatak. Dobili smo najbolje instruktore – pilote, odlične pedagoge – nastavnike u školi i izvanredne starešine – vaspitače u jedinici: Perov, Zavjalkov, Zinčenko, Ivanov, Mitrofanov, Ribalčik, Fisun, Pisarev i Moskin. Svi su oni umeli da uproste veoma složene stvari da smo ih mi sa oduševljenjem savlađivali. Znanja koja smo stekli u školi bila su dobra osnova za dalje savlađivanje avijacije.

Tako je i ova grupa koja je brojala 490 mladića iz svih krajeva naše zemlje, posle završenog školovanja u SSSR-u, predstavljala kadrovsko jezgro budućeg Jugoslovenskog ratnog vazduhoplovstva. Oni su kao starešine primili veliku odgovornost u kasnijoj izgradnji i učvršćenju naših vazduhoplovnih jedinica. U pukovima lovačke, jurišne i bombarderske avijacije, oni su se uspješno borili sa svim teškoćama koje su svakodnevno donosili novi zadaci. Na tom poslu, mnogi su položili svoje živote. Samo iz moje grupe, od 17 pilota poginulo je 8 na različitim zadacima.

Lazar SAVIČEVIĆ



NEOSTVAREN SAN

U grupi koju je štab Treće krajiške brigade odredio za školovanje u SSSR bio sam i ja. Zborna mesto za polazak bilo je u selu Kovačevci kod Glamočkog aerodroma gde su pristizali drugovi iz raznih jedinica. Sa velikim interesovanjem očekivali smo dan polaska. Bili smo obavješteni da ćemo putovati avionima. Čekali smo punih 20 dana osluškujući svaki šum da ne dolazi od aviona. Kad smo već bili na granici strpljenja, stiglo je naređenje da krenemo pešice do Jadranske obale, a odatle će nas naša mornarica prebaciti u Italiju. Ova odluka nam je teško pala. Krenuli smo odmah ka moru. Put nije bio nimalo lak. Između Biograda i Zadra, kroz neprijateljski borbeni raspored, prebačeni smo ribarskim barkama na Kornate.

Sećam se da smo se noću uoči 1. maja ukrcali u ribarske barke. Formirali smo naš mali konvoj i zaplovili od obale prema Kornatima, morem koje je neprijatelj kontrolisao. Mnoštvo rasplamsanih vatri na obali i otocima svečano je obeležavalo praznik radnog naroda, Prvi maj. Bila je to za nas veličanstvena slika. Većina nas je prvi put na moru. Zato smo se pomalo nelagodno osećali. U zoru 1. maja 1944. godine stigli smo na Kornate. Tek posle nekoliko dana prebacili smo se na Vis, zatim u Italiju, Egipat, preko Izraela, Irana, Iraka stigli na tlo SSSR-a.

I tako smo jednog oktoborskog dana 1944. godine stigli u Grozni. Stigli smo posle nekoliko hiljada kilometara pređenog puta, koristeći se prevoznim sredstvima – počev od ribarskih čamaca do velikih preookeanskih brodova, od kamiona do železnice. Na železničkoj stanici u Groznom iznenadila nas je komanda sovjetskog oficira koji je bio u našoj pratnji.



Obuka jurišnika 554. puka, Grozni – SSSR, aprila 1945. godine

Postrojili smo se. Jedan deo stroja ostao je na stanici a drugi je produžio dalje. Kuda? Niko od nas to nije znao. Samo je rečeno da oni kreću dalje. Nestrpljivo smo očekivali momenat da se izjasnimo kakvu školu želimo. Već je počela da nas muči ta neizvesnost zašto ostajemo u Groznom. No ubrzo smo saznali. Naš izbor za vazduhoplovstvo u brigadi shvaćeno je vrlo ozbiljno. Kriterijum je bio vrlo oštar. Jer, biti pilot nije tako jednostavno. Vodilo se računa o kompletnoj ličnosti budućeg pilota, počev od prošlosti do karakternih i fizičkih osobina. Zato je sve to na nas ostavilo duboke utiske. Strahovali smo da li ćemo opravdati poverenje koje su nam naši rukovodioci, naša partijska organizacija ukazali tom prilikom.

Zbog toga smo bili ne malo razočarani kad nam je sovjetski oficir rekao da ćemo biti strelci, oružari i sl. U učilištu su nas dočekali drugovi koji su pre mesec dana preleteli avionima iz Italije. Susret je bio veoma srdačan. Odmah su nas upoznali sa uslovima života i rada u učilištu, kao i sa tim da je cela njihova grupa određena da izučava pilotiranje. I ne samo to. Letenje se odvija već uveliko. Zavideli smo im. Mnogi od njih su bili već pred samostalnim letenjem. A mi? Ko zna na kakve će nas sve poslove rasporediti. Kako je to moguće? Razočarani smo. Pa letenje je naš san. Zbog toga smo i došli ovde. Ali izlaska nema.

Posle nekoliko dana formirane su nastavne grupe za razne specijalnosti. Odmah je otpočela nastava u učionicama i kabinetima. Svi smo želeli da što pre formiramo jurišni jugoslovenski vazduhoplovni puk.

Od prvog dana nastava je izvođena na ruskom jeziku, što za nas nije bilo nimalo jednostavno. U mojoj grupi bio je i drug Gudžulić Žarko, zvani »Pop«. Naučio je ruski jezik još pre rata u bogosloviji, što je i nama ovom prilikom dobro došlo, jer nam je mnogo pomogao, a naročito kada ne bismo razumeli postavljeno pitanje za vreme proveravanja znanja. U početku smo odgovarali na srpskohrvatskom jeziku, a Gudžulić bi često naše loše odgovore stručno oformljavao prevodeći ih na ruski. Često smo na račun toga zbijali šalu. No, ubrzo je nastavnici bilo jasno o čemu se radi, pa su insistirali da se odgovara bez pomoći Gudžulića.

U toku nastave instruktori su vešto povezivali teoriju sa praksom. No, i mi smo na praktičnom radu po kabinetima i na avionima pokazivali solidno znanje pa su nastavnici bili veoma zadovoljni.

Kvalitetu nastave doprinela je i upornost naših ljudi i želja za znanjem. Rukovodstvo škole je često isticalo vrline naših ljudi, naročito onih koji su došli gotovo polupismeni. Divili su se upornosti, volji i entuzijazmu sa kojim ovi drugovi savladavaju program (grupa je bila vrlo heterogena, bilo nas je od polupismenih pa do fakultetske naobrazbe).

Istini za volju treba reći da su uslovi rada bili vrlo teški. Daleko od domovine, u prvo vreme ne poznavajući ruski jezik, zatim žestoka ruska zima, temperatura se spuštala ispod -30°C , stanovanje u zemunicama na aerodromu, nenaviknuti na ruski jelovnik, a posebno na vodu u kojoj je bilo



U časovima odmora – Grozni – SSSR, 1945. godine

i nafte. Često smo pomišljali da nećemo izdržati do kraja. Međutim, nismo zaboravljali svoj zadatak da smo tu kako bismo što pre formirali vazduhoplovni jurišni puk i stigli u domovinu da učestvujemo u konačnom obračunu sa neprijateljem. Ali, želja nam se nije ispunila, konačan slom fašizma dočekali smo u SSSR-u, baš kad smo završavali obuku. Dan pobeđe smo proslavili sa pripadnicima Sovjetske armije i sovjetskim građanima i to već kao pravi vazduhoplovni specijalisti. Bio je to jedan od naših najlepših dana iako smo bili daleko od domovine.


Važno je istaći i to da je naš pilotski sastav završio celokupnu obuku, a da nismo imali ni jedan ozbiljniji udes.

Naš tehnički sastav obučen je do te mere da je preuzeo sve funkcije počev od avio-mehaničara do inženjera puka. I štabni kadar je preuzeo sve funkcije u štabu puka. Tako je 554. jurišni puk, koji je formiran 3. III 1945. godine u Groznom, delom vazдушnim ešalom, a delom železnicom, stigao u domovinu 17. jula 1945. godine na aerodrom u Somboru. Naši piloti preleteli su avionima »IL-2« iz Groznog do Sombora bez i jednog udesa.

Milorad BOSNIĆ



ODLIČNIH JE BILO NAJVIŠE

 osle desetomesečnog čekanja, lutanja po bosanskoj krajini i mesec dana iščekivanja u italijanskoj prašini konačno smo seli jedne jasne avgustovske noći u »Daglase« sa crvenom petokrakom zvezdom da bi u ranu zoru sleteli na aerodrom »Vinicu« u Ukrajini. Nas 129 partizana – vazduhoplovaca, prvi partizani u bratskoj zemlji SSSR. Pošli smo kamionom do prilično razrušenog Kijeva, a zatim vozom do Moskve, i smestili se u logoru Jugoslovenske brigade u Kolomni, jednom od malih gradića u okolini Moskve. Otprilike posle mesec dana, odnosno posle pregleda i rasporeda pola grupe je upućeno u Grozni na jurišnike, a druga polovina na lovce u Krasnodar.

U Grozni smo stigli prvih dana septembra posle četiri i po dana vožnje vozom, preko beskrajnih ruskih stepa. Posle desetak dana prihvatili smo i grupu avijatičara, pretežno omladinaca koji su preko Afrike, Irana i Bakua stigli u naš puk brodom, kamionima i željeznicom.

Iako je učilište u svojoj centralnoj školi u Groznom i pet školskih eskadrila po okolini do tada pripremalo samo »kursiste« po specijalnostima – pilote jurišnih aviona i bombardera, navigatore i strelce – jurišnika, zbog nas je četvrta eskadrila tog učilišta dobila specijalan zadatak da obučiti i opremi kompletan jurišni puk za Jugoslaviju.

U tu svrhu komanda učilišta, u saglasnosti sa našom misijom u Moskvi, odmah je odredila komandanta, komesara i zamenika načelnika štaba, inženjera i intendanta puka, dok je ostale dužnosti trebalo popuniti po završetku školovanja.



Piloti 554. puka – Grozni – SSSR, 1945. godine

Formirane su grupe pilota, strelaca, štabna grupa (načelnik štaba puka i tri adutanta eskadrile), tehničke grupe mehaničara, oružara i specijalista (opreme).

Te, 1944. godine Sovjetski savez je već koristio poslednje kapacitete svojih iako neiscrpnih rezervi. Najbolji su se već odavno nalazili na frontu. Ovde se, bez sumnje, njihov prosek susreo sa našim najboljim partizanima i izabranim omladincima iz svih brigada NOV. U auli učilišta na mermernoj ploči bila su uklesana imena svih »Kruglih otličnika« (onih koji su završili učilište sa peticom iz svih predmeta). Za tri meseca »jugoslavskij polk« na završnim ispitima dao je petnaest takvih, više nego što ih je bilo na ploči za pet godina postojanja učilišta. Zahvaljujući zalaganju našihiskusnih pilota, mehaničara i oružara u popodnevnim časovima uspeli smo da naše drugove omladince, koji su do tada videli avione samo negde nad glavom, pretvorimo u prvoklasne pilote, strelce i mehaničare.

Prvi deo obuke završen je za tri meseca, dakle u rekordnom vremenu. U prvim danima bilo nam je neobično naporno da pratimo nastavu, jer su nastavnici sva predavanja održavali na ruskom jeziku. I tako iz dana u dan, postepeno se privikavamo i počinjemo da razumevamo i govorimo ruski.

I dok, u početku, molimo predavače da polako govore, kako bi zapamtili i razumeli svaku izgovorenu reč, već kroz mesec dana bili smo u mogućnosti da to činimo bez ponavljanja i u normalnom razgovoru.

Za nas je velika pomoć bila angažovanje nastavnika i u popodnevним časovima u slobodnom vremenu. Tada smo uz pomoć nastavnika ponovo prelazili gradivo i trudili se da nijedan od drugova ne zaostane u praćenju obuke.

Najviše truda zadala nam je navigacija. Sa ovim predmetom nije bilo šale, jer je nastavnik zahtevao da se pored izračunavanja kurseva radi brzo i napamet. Ali i to je ubrzo savladano i navigacija je postala, kao i svaki drugi predmet.

Posle završene osnovne teorije nastave, odlazili smo na aerodrom (18 km od Groznog) radi obuke u letenju. Za nas su ovi dani predstavljali posebnu radost, ne samo radi letenja već i radi što skorijeg povratka u domovinu. Svakom letenju prethodila je priprema na zemlji. Bila je praksa da svaki kursista obavezno zna da ispriča sve svoje postupke od momenta kada sedne u avion pa do sletanja. Posebno, svaki je znao napamet marš-rutu, kurseve i visinu leta na celoj marš-ruti i samo posle takve pripreme dozvoljavalo se da kursista leti.

Osim stručnog školovanja, posvećena je posebna pažnja i političkom vaspitanju našeg ljudstva i za vreme obuke održan je ciklus od oko 30 političkih tema.

U januaru je formiran puk i popunjene sve dužnosti – od komandanta do kurira. Preostalo je samo da puk izvrši takozvane »boevoe primenenie« (borbena obuka u sastavu eskadrile i puka) i da se mi kao kompletna i borbena snaga uputimo u domovinu, da stignemo bar na završne operacije oslobođenja naše zemlje.

Sam grad Grozni za nas je predstavljao mogućnost odmora, posle napornih dana učenja i letenja. Pozorište »Ljermontova«, nekoliko bioskopskih sala i lepo uređen park pored reke Sunže bila su mesta gde smo nalazili razonodu i odmor.

I pored stvarno izvanredne ljubavi ruskog naroda i pažnje prema nama, poslednjih dana smo gotovo patili za povratkom u domovinu. A vesti su iz dana u dan stizale: »Crvena armija izbila u rejon Đerdapa na jugoslovensku granicu i sastala se sa Jugoslovenskom narodnom armijom, snage Crvene armije i jugoslovenskih partizana oslobodile su Beograd...« i tako

dalje i tako sve bliže krajnjem oslobođenju naše zemlje. A mi željni borbe, da što pre pomognemo avionima »IL-2«, bespomoćno očekujemo hoće li doći ili neće benzin za obuku, hoćemo li ili nećemo stići da bar u posljednjim danima pomognemo našem narodu i drugovima koji su i dalje ostali u zemlji, na suncu, kiši, snegu, pod vetrom, neprekidnim marševima i ognju bombi i granata.

No, na žalost, stigli smo tek prvih dana avgusta. Nismo bili krivi, ali osećaj krivice ostao je u našim dušama do danas.

Vladimir BAKARIĆ



OBUKA GRUPE VEZISTA 1. I 2. ESKADRILE

Dok je na aerodromu Benina vršena obuka pilota i tehničkog sastava, ostalo ljudstvo eskadrila upućeno je u razne savezničke centre za obuku u raznim specijalnostima. Tako je početkom juna upućena grupa od 45 drugova u Saveznički školski centar veze u Heluanu kod Kaira, ta grupa je trebala da formira odeljenje veze 1. i 2. eskadrile.

Formiranje i obuka odeljenja za vezu imalo je za cilj da se eskadrile što potpunije osposobe za izvođenje borbenih zadataka naročito s obzirom na potrebu i mogućnost da u određenom momentu eskadrile prebraziraju na aerodrome na oslobođenoj teritoriji. Bilo je predviđeno da odeljenje veze za svaku eskadrilu ima tri grupe – radio-telegrafsku, radio-telefonsku i radio-goniometrijsku grupu, da bi moglo da zadovolji sve potrebe u održavanju veze.

Zadatak koji je postavljen pred ljudstvo odeljenja za vezu nije bio nimalo lak jer je trebalo savladati mnoge teškoće. Na prvom mestu trebalo je ispuniti zahtev da obuka traje najduže tri meseca a što je relativno kratko vreme u odnosu na obimnost programa. S obzirom da je obuka radio-telegrafista najsloženija i najduže traje, odlučeno je da se u ovu grupu uvrste samo oni drugovi koji su ili ranije bili radio-telegrafisti ili su bar donekle poznavali ovu oblast.

Najveći broj drugova nije uopšte znao engleski jezik. Trebalo je ovladati radio-sredstvima koja niko od njih ranije nije ni video a instruktori su govorili samo engleski. Ono malo drugova koji su znali više ili manje engleski, pogodno je raspoređen na nastavne grupe radi prevodenja.

Da bi bila što uspešnija i efikasnija, obuka je bila isključivo praktična, što je moguće više očigledna i neposredno izvođena na onim radio-sredstvima kojim će svaki pojedinac rukovati.

Velike vrućine koje leti vladaju u ovom kraju Egipta stvarale su otežavajuće okolnosti za izvođenje nastave, ali ne i prepreku koja se upornošću ne bi mogla savladati. Rad se odvijao bez prekida, pre i posle podne a često se i do kasno u noć videlo svetlo u šatorima koji su služili kao učionice.

Ovakav samopregoran rad i zalaganje svih pripadnika omogućio je da sve grupe sa uspehom završe predviđeni program obuke u predviđenom roku. Možda najrečitije o tome govori izjava jednog od instruktora – da nikad nije imao grupu slušalaca koja se u takvoj meri zalagala, radila i bila tako disciplinovana kao što je bila grupa pripadnika NOVJ.

Početak oktobra 1944. godine ljudstvo odeljenja za vezu prebačeno je na aerodrom Kane u Italiji gde je ušlo u sastav svojih eskadrila.

Mirko VALES



KAO RATNI ZADATAK

Sredinom 1945. godine završeno je školovanje grupe pilota i tehničara u SSSR-u. To su uglavnom bili borci iz raznih partizanskih brigada. Svi su želeli da postanu piloti i zato je bilo ne malog razočarenja kada su mnogi nekadašnji hrabri bombaši i mitraljesci morali da se pomire s tim da budu ono neophodno osoblje za pripremu aviona za borbena dejstva. Jer, jasno je da svi nisu mogli da budu piloti iz prostog razloga što su vazduhoplovstvu potrebni i drugi stručnjaci.

Poneti željom za što skorijim dolaskom u domovinu, za neposrednim učešćem u oslobođenju zemlje, radilo se i učilo sa entuzijazmom i upornošću kako su samo partizani mogli. Nikome nije smetalo što na učionici nema stakla i nikome nije bilo teško da od rane zore do iza pola noći ostane u učionici nad knjigom ili u tehničkom kabinetu. Posle teorijskog dela obuke prešlo se na praktičan rad. Piloti su leteli a tehničari su pripremali njihove avione. I tako iz dana u dan dok nije došao onaj željeni čas kada je trebalo krenuti kući. Pošto je rat već bio završen, trebalo je da nastavimo sa izgradnjom našeg RV.

Opremljeni smo novim, savremenim avionima i drugim sredstvima za njihovo održavanje. Ostalo je samo da se izvrši priprema i krene.

Poznavajući kvalitete i mogućnosti naših ljudi, sovjetski rukovodioci se nisu ustručavali da dozvole prelet aviona »Jak-3« iz Sovjetskog saveza u Jugoslaviju sa našim posadama i uz pripremu i opsluživanje našeg tehničkog osoblja. Bio je to složen zadatak ne samo za pilote već i za tehničku službu.

Priprema je otpočela posle završene obuke i obavljenih ispita. Ona je obuhvatila procenu potrebnog broja ljudi, rezervnih delova i sredstava za opsluživanje aviona na etapnim aerodromima. Trebalo je da samostalno izvršimo prelet dug oko 2500 km.

Prebaziranje je vršeno vazdušnim putem. Pošto smo raspolagali malim brojem transportnih aviona, određeno je samo onoliko mehaničara i tehničkih rukovodilaca, kao i neophodnih količina rezervnih delova i potrošnog materijala, koliko je bilo nužno za prihvat aviona na etapnim aerodromima. Trebalo je da se zadatak izvrši sigurno i uz što manje angažovanje transportnih sredstava.

Paralelno sa određivanjem ljudstva i tehničkih sredstava, izdvojeno je sve ono što je potrebno za doček, pripremu i ispraćaj aviona na usputnim aerodromima i utvrđeno šta ostaje za transportovanje zemaljskim ešelonom. Pripreme su dalje tekle prema neposrednim zadacima grupa. Grupa koja je određena za vazdušni ešelon pripremala se po posebnom programu. Prvo su održani vojnički sastanci na kojima je saopšten predstojeći zadatak i šta svaki pojedinac treba da radi. Održani su sastanci partijskih i omladinskih organizacija na kojima je ukazano na svu ozbiljnost i značaj posla, šta se traži od svakog komunista i omladinca.

Izvršna vazduhoplovna tehnička priprema obuhvatila je pripremu ljudstva i aviona za neposredno izvršenje zadatka. Provereno je znanje tehničkog osoblja iz poznavanja eksploatacije neposredno na avionima, uvežbavane stalne radnje na pripremi aviona i zameni pojedinih delova da bi se postigla uvežbanost koja će garantovati potpuni uspeh. Uvežbano je brzo i kvalitetno vršenje pregleda na avionu i motoru, zamena guma i točkova na stajnim organima, zamena svećica na motorima itd. U stvari, išlo se za tim da ljudstvo, određeno za izvršenje ovog zadatka, poznaje svoje funkcije do automatizma.

Materijalni deo izvršne pripreme obuhvatio je detaljan pregled aviona, ispitivanje svih uređaja i agregata na njima, pranje i podmazivanje. Sve je pažljivo provereno i kada se steklo potpuno uverenje u ispravnost aviona pušteni su na probni let. Probne letove piloti su vršili sve dotle dok se nije otklonila i najmanja primedba na bilo koji agregat ili deo aviona. Moto za sve bio je: »U AVIJACIJI NEMA SITNICA«, bilo da su u pitanju greške ljudi ili materijala.

Samo takvo prilaženje poslu moglo je da garantuje uspešno izvršenje zadatka.

Grupa, određena za opsluživanje aviona na etapnim aerodromima podeljena je na dva dela. Prvi deo je bio manji i zadužen je za neposredni doček aviona na novom aerodromu, a drugi, veći, za njihov ispraćaj sa starog aerodroma.

Grupa za doček aviona, odmah po prijatu puka, vršila bi prelet na novi aerodrom, a grupa za ispraćaj ostala bi na starom aerodromu dok ne poleti i poslednje odeljenje puka. Tad bismo još jednom bacili poslednji pogled na pustu stajanku i hitali za pukom.

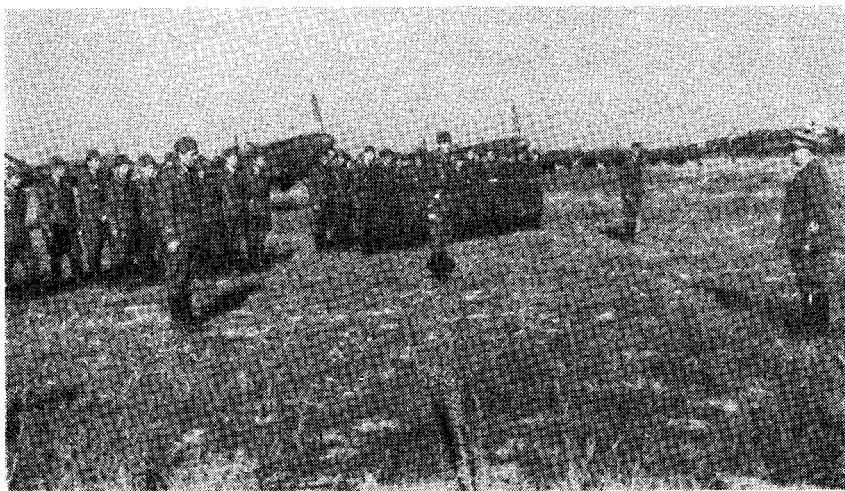
Iako su avioni bili novi, ipak je, s obzirom na relativno mali broj ljudi, bilo potrebno da se radi neumorno da bi avioni bili spremni za naredni prelet. Zbog toga su i piloti pomagali mehaničarima u pregledima i pripremi aviona.

Kako su odmicali aerodrom za aerodromom, tako je i naše raspoloženje raslo. Jedva smo čekali čas sletanja na našu rodnu grud. Svako prilaženje novom aerodromu bila je velika radost. Čak smo i iz vazduha prebrojavali avione, da vidimo da li su svi stigli, pa ni to nije bilo dovoljno, već se u najvećem trku hitalo k njima posle sletanja da bi se svaki uverio da li je njegov avion tu.

Zamora nije bilo. Posle svakog dolaska na novi aerodrom mehaničari su na primedbe pilota detaljno pregledali avione i otklanjali eventualne greške.

I tako iz dana u dan. Izvršeno je sedam preleta sa aerodroma na aerodrom i pređeno oko 2500 km bez udesa i oštećenja aviona. Sletanje u Beogradu bilo je, bez sumnje, najdraže za sve nas. Znali smo da dolazimo u svoju slobodnu zemlju, da ćemo se sastati sa drugovima iz ofanziva sa Sutjeske, Kozare i drugih poprišta naše revolucije, očekivali smo susrete sa roditeljima i rodbinom.

Najviše nas je radovao susret sa drugom Titom, trebalo je da po dolasku u Beograd izvrši smotru naše jedinice. Sećam se bio je lep i sunčan dan. Postrojeni avioni i posade u očekivanju Vrhovnog komandanta. Drug Tito je došao u pratnji visokih rukovodilaca i komandanta RV, vedar i ras-



Drug Tito pozdravlja vazduhoplovce 254. lovačkog puka –
Zemun, 1945. godine

položen, pregledao jedinicu i pozdravio se sa nama. Posle smotre izveden je kraći letaćki program u njegovu čast. Kada je letenje završeno, drug Tito je održao kraći govor i čestitao nam na uspešnom izvršenju postavljenih zadataka, zaželeo i dalje uspehe u radu i ukazao na nove zadatke koji su nas očekivali u izgradnji naše zemlje i RV.

Radmilo VUKSANOVIĆ



U TRENAŽNOM CENTRU LA

Kada je 2. eskadrila 5. bosanskog korpusa stigla u Zemun 17. decembra 1944. godine, dobili smo naređenje da produžimo za Pančevo. Otplovili smo šlepom, jer je most na Dunavu bio porušen.

Plovidba Dunavom bila je tada vrlo opasna. Bilo je još dosta mina koje su saveznici bacili da bi sprečili plovidbu nemačkih brodova. Nemci su takode minirali Dunav prilikom povlačenja. U prihvatnom centru, kojim su rukovodili Kuna Branko i Zeljković Đuro, primili su nas i odredili na privremen smeštaj.

Stigli smo u Pančevo. Sećam se da smo Drago Kovačić i ja stanovali u Jabukovskoj ulici kod Joce Jovanovića. Građani Pančeva primili su nas veoma srdačno.

Posle tri dana, Komanda grada Pančeva smestila nas je u Šmitove zgrade (to su bile zgrade nekog odbeglog Nemca). Tamo nam je bilo mnogo lepši i smeštaj i hrana. Tih dana centar je izvršio podelu ljudstva po kursovima i to: lovački, jurišni i mehaničarski kurs. Raspored je vršio kapetan Kucelj Zvonko sa jednim ruskim oficirom u današnjoj Vodnoj zadruzi u Pančevu. Sećam se kad sam ušao u kancelariju upitali su me na koji kurs želim da idem. Odgovorio sam da najviše volim da budem lovac. Međutim, jedan član komisije i kapetan Kucelj zahtevali su da idem na jurišni kurs za avione »IL-2« zbog godina starosti. Nisam se složio sa njihovim predlogom. Sovjetski oficir me je pitao otkada sam u partizanima. Kad sam mu rekao da sam od 1941. godine, rekao je članovima komisije da me uvedu u

spisak lovaca i tako sam postao slušalac trenažno-lovačkog kursa. Tih dana popunjavali smo razne podatke i predali partijska dokumenta komesaru centra drugu Zeljkoviću.

26. decembra 1944. godine otpočeli smo sa teorijskom nastavom koja je izvođena na samom aerodromu. Mi smo počeli sa proučavanjem aviona »Jak-1«, a »grbati«, kako smo zvali pilote šstormovike, išli su na avion »IL-2«. Nastavu o karakteristikama aviona »Jak-1« izvodio je najviše drug Đoka Ninčić, student tehnike iz Beograda. On je, u stvari bio i slušalac kursa. Svojom bistrinom i umešnošću, zadobio je poverenje sovjetskih nastavnika i ovlastili su ga da drži nastavu. Nastava je trajala po ceo dan. 2. januara polagali smo teoriju i od 23 slušalaca, koliko je brojala grupa lovaca, 14 je položilo sa odličnim uspehom a 9 sa vrlo dobrim. Ispit je bio pred komisijom u kojoj su bili samo sovjetski nastavnici, a ispitivao je jedan sovjetski oficir.

Pored stručne nastave nije zaostajao ni kulturno-prosvetni rad. Uveče su u Pančevu davane priredbe u Domu JNA. Naši vazduhoplovci su svuda dobro primani, jer su Pančevci kao po nekoj tradiciji uvek voleli vazduhoplovce.

Iako se smatralo da se lovci i jurišnici ne trpe, jer su lovci zvali jurišnike čak i »grbati« zbog toga što je njihov avion »IL-2« bio sličan kamili, u praksi ti odnosi nikad nisu bili takvi da bi zabrinjavali starešine. Naprotiv, u svemu smo se slagali dobro.

Pozadinske službe u Pančevu imale su pune ruke posla da nije skoro ni bilo vremena za odmor. Ostalo je mnogo vazduhoplovnog materijala – aviona koji su čekali na reglažu ili remont. Trebalo je sve te avione transportovati u Zemun da bi se osposobili za front, ili pojedini ispravni delovi iskoristili za druge avone.

IZ KLUPE U KABINU

Naša grupa je već u prvoj polovini januara 1945. godine, posle završenog teorijskog dela nastave upućena iz Pančeva u Rumu na praktično letenje.

U Rumi je već bila organizovana praktična nastava u letenju. Nastavnici su bili sovjetski oficiri. Smeštaj, ishrana i sve ostalo bilo je besprekorno.



Prva grupa pilota-lovaca završila je obuku

Komandant trenaznog lovačkog kursa bio je major Lekić Kosta a komesar Jug Drago. Počelo se odmah sa letenjem. Program je predviđao najpre da svi učenici samostalno polete na avionu »U-2«, pa »UT-2« a zatim na »Ujak-1«. Uporedo sa obukom u letenju, počeli su i teorijski časovi iz motoristike, navigacije, teorije letenja, meteorologije, veze, političkih, obrazovanih i drugih predmeta. Pripadao sam Timčenkovoj grupi, koji je ujedno bio i nastavnik na avionu »U-2«. Sećam se da je sa mnom napravio više letova.

Starši lajtnant Maslov bio je nastavnik na »Ujak-u«. On je, takođe, bio dobar i kao čovek i kao nastavnik. Ovi nastavnici nisu žalili da lete po ceo dan da bi što više naših pilota osposobili za front.

Major Lekić nas je često obilazio, kako na časovima, tako i na aerodromu. Bio je pravedan starešina, dobar pedagog i prema svakom umeo pravilno da se postavi. Mnogo smo ga cenili, jer je važio kao izvrstan letač i posedovao autoritet i kod slušalaca, i kod sovjetskih oficira – nastavnika.

Za vreme obuke na avionu »U-2« došlo je do jednog udesa, koji se završio katastrofom. Poginula su dva druga: Martinčić Lovro i Novaček Josip. Mrtinčić je, čini mi se bio Slovenac a Novaček Hrvat, student iz Zagreba. Izgleda da je u vazduhu, prilikom letenja u zoni, pilotu Novačeku, koji je sedeo u prednjem sedištu, ispala, odnosno iščupala se palica za upravljanje. a Martinčić koji je bio u zadnjem sedištu, u ovakvoj situaciji bez palice nije mogao ništa da učini i avion je pao u nepravilan položaj, odnosno došao je u ledni kovit i mi smo sa zemlje primetili njihovo dozivanje. Novaček

je čak i mahao nekim predmetom za koji smo posle ustanovili da je bila palica za upravljanje. Pali su u neposrednoj blizini aerodroma, pored jedne velike gomile slame i obojica poginuli. Sahranjeni su uz vojničke počasti, i posmrtni nekrolog pilota Đujić Iva, studenta prava iz Banja Luke.

Slučaj je hteo da smo prilikom udesa u oslobođeni Zagreb drug Đujić i ja otišli u zagrebačku radio-stanicu da se javimo kući, i tamo naišli na sestru pokojnog Novačeka. Nije mogla da poveruje u bratovljevu smrt. Gotovo van sebe od bola, neprestano je ponavljala da je to nemoguće i da je on živ.

PILOT-LOVAC KRIŽAJ

Treba napomenuti da je pre naše grupe jedna grupa iskusnijih pilota-lovacu otišla početkom decembra 1944. godine iz Pančeva u Zemun na praktičnu obuku na »Jakovima«, a već posle mesec dana na front. Pripadnici ove grupe bili su kasnije prvi komandanti i komandiri vazduhoplovnih jedinica. Sećam se jednog od njih. Bio je to Križaj Josip. Kao pilot učestvovao je u španskom građanskom ratu. Bio je izvrstan letač. Kad je jednom bio na zadatku u zoni, stao mu je motor na visini 3000 m i uspeo je da kupiranim motorom sleti tačno na početak slova »T«. To je iznenadilo ruske instruktore.

Križaj je bio jedan od onih naših letača koji je izvršio najviše ratnih zadataka na sremskom frontu. Bio je na dužnosti komandira eskadrile u 112. lovačkom puku.

Sećam se interesantnih događaja za vreme boravka u Rumi. Jednog dana je Cviko Kljajić pri obrušavanju »Ujakom« držao palicu napred duže nego što je trebalo tako da je nastavnik (Rus) već počeo da se preznojava u zadnjem sedištu, jer se zemlja munjevito približavala i pretela je opasnost da zakasne sa vađenjem aviona. Posle sletanja na aerodrom prekinuto je letenje i Kljajiću je oštro zamereno zbog njegovog postupka. Kažnjen je zabranom letenja nekoliko dana. Sovjetski nastavnik se strašno ljutio, govoreći da ide od Staljingrada živ i zdrav, i neće dozvoliti da ga jedan jugoslovenski učenik-pilot ubije iz obesti i nediscipline.

Potpuručniku Milu Obuljenu odletela je kabina pri sletanju i sva je sreća da je već bio u planiranju te je sve prošlo bez posledica.

Pored stručne obuke na trenažnom lovačkom kursu i politički rad je bio intenzivan. Direktive za politički rad dolazile su iz štaba 11. lovačke divizije. Politički komesar divizije, drug Ljubiša Čurgus dolazio je češće na političke časove i partijske sastanke. Sećam se jednog od takvih sastanaka kad sam dobio zaduženje da održim predavanje pilotima o nacionalnom pitanju jugoslovenskih naroda. Dobro sam se preznojio. Pored toga, naši piloti su često pripremali i razne kulturno-zabavne priredbe na kojima je uvek bio prisutan veliki broj građana Rume.

•

Pero ZDJELAR



ANTON ALEKSIĆ

na prozvici Četvrtog kraljevačkog bataljona Prve proleterske brigade u ratnim danima odazivao se – borac Anton Aleksić Tonči.

Životni put odveo je Tončija još u ranim godinama iz njegove Slovenije, prvo u Mađarsku, gde je završio zanat metalske struke, a zatim u Kraljevo, gde se zaposlio u fabrici vagona. U želji za usavršavanjem Aleksić je jedno vreme boravio u Nemačkoj, da bi se pred rat ponovo našao u Kraljevu. Na poziv KPJ 1941. godine stupa u Četvrti kraljevački bataljon i postaje borac Prve proleterske sa kojom je prošao sva ratna bespuća. 1944. godine sa grupom boraca otišao je u vazduhoplovnu školu u SSSR. Shvatio je da ga je Partija poslala da ovlada vazduhoplovnom tehnikom kako bi stečeno znanje i iskustvo preneo na mlade kadrove Titove avijacije.

Nije bilo jednostavno za starog ratnika da ostavi pušku i sedne u školsku klupu sa mlađim drugovima. Međutim, posedovao je upornost na kojoj su mu mnogi zavideli. Ništa za njega nije bilo nemoguće. Svojski je prionuo na učenje. Ubrzo je bio među najboljima i, ako to može da posluži kao merilo uspeha, prvi je iz grupe dobio avion na samostalno održavanje.

Anton nije bio samo dobar đak i stručnjak. Bio je i divan drug. Uvek je imao vremena za sve nas – da nas posavetuje i pouči, ali i da nas zabavi i razveseli i otrgne od briga i nostalgije za domovinom. Podjednako smo uživali bilo da nam priča o svom mukotrpnom životu, o radu u fabrici, o partizanima ili da se šali, spreman da svakome doskoči na njemu svojstven drugarski način.

Kad smo završili obuku i došli u domovinu, topovski tutnji su tek bili prestali. Mlada partizanska avijacija je očekivala stručnjake. Drugu Antonu je tih dana poverena, a ne bez razloga, visoka i odgovorna dužnost. Postavljen je za tehničkog rukovodioca jednog školskog puka.

Odričući se mnogih ličnih zadovoljstava i žrtvujući se do maksimalnih granica, stručnjak iz Krasnodara je uspeo da na otvorenoj poljani, gotovo bez ičega, sredi i organizuje tehničku službu u školskoj jedinici. Organizovao je kurseve i obučavao mehaničare na novim avionima, sakupljao stare delove agregata i pomoćnih sredstava koji su kao trofeji ostali u našoj zemlji i sa njima organizovao opsluživanje da bi školovao prve naše pilote.

I na drugim dužnostima Aleksić je ispoljio punu odgovornost i inicijativu. Bio je organizator remontne radionice, pomoćnik za eksploataciju aviona u jednoj višoj komandi i na kraju prvi načelnik odseka vojne kontrole u preduzeću »Soko«. Na svim tim dužnostima sukobljavao se sa krupnim problemima ali njega nisu mogli da ometu ni umor ni poodmakle godine. Samo je smrt bila jača. Došla je iznenada i prekinula njegov životni put. Umro je u pedesetoj godini života, vraćajući se jednoga dana umoran s posla.

Radmilo VUKSANOVIĆ



PRVI PITOMCI VAZDUHOPLOVNIH ŠKOLA

Jstovremeno sa oslobađanjem Beograda nicali su domovi USAOS u kojima se okupljala omladina da bi učestvovala u raznim akcijama. Najaktivnijim omladincima je ponuđeno da se prijave Komandi vazduhoplovstva ukoliko žele da postanu vazduhoplovci. Međutim, želje svih nisu ispunjene jer se prijavio veliki broj a tražilo se svega nešto oko 50 omladinaca.

Pošto je izvršena prva selekcija, grupa od 50 omladinaca upućena je u ulicu majora Ilića gde su bile rastavljene dve jedrilice na kojima su oni koji su nešto znali o letenju objašnjavali princip leta aviona. Posle nekoliko dana ova šarolika grupa koju su pretežno sačinjavali mladići sa završenom srednjom školom pošla je od Palilulske pijace pešice za Zemun. U Zemunu grupa je smeštena u prostorije Komande vazduhoplovstva gde je provela nekoliko dana čekajući dalje naređenje. U međuvremenu pristizali su pojedinci iz jedinica JA među njima i Bačković Prvoslav Bačko. Komandir grupe tražio je dobrovoljce za raščišćavanje zemunskog aerodroma koji je bio sav u ruševinama. Međutim, u to vreme u barake na Kalvariji dovedeni su nemački zarobljenici koji su po naređenju Komande korišćeni kao fizička radna snaga. Mi smo svakog dana u 05.00 časova odlazili u logor po ove zarobljenike i dovodili ih na radilište i uveče ponovo vraćali u logor.

Krajem novembra naređeno je da cela grupa krene za Belu Crkvu. Od Zemuna do Pančeva išlo se pešice, a od Pančeva do Bele Crkve kamionima.

SA I KONGRESA USAOS-a U VAZDUHOPLOVSTVO

Polovinom novembra 1944. godine u Beogradu je održan I kongres Ujedinjenog saveza antifašističke omladine Srbije. Rad kongresa pratio je i predstavnik Komande vazduhoplovstva koji se tom prilikom obratio omladincima sa napomenom da se naše vazduhoplovstvo razvija i da će uskoro početi sa radom i prve vazduhoplovne škole. Veliki broj delegata – omladinaca izrazio je želju da odmah budu upućeni u vazduhoplovstvo. Tako je 75 omladinaca – delegata iz kongresne dvorane upućeno u Komandu vazduhoplovstva, a posle nekoliko dana u Belu Crkvu.

Bio sam u grupi koja je prva stigla u Belu Crkvu. Dočekao nas je tek oformljeni štab u kome su bili drugovi Sotlar Anton, Bižal Mirko, Crnomarković Svetozar i Savičić Jovo.

Uskoro su počeli da pristižu grupe boraca iz raznih krajeva zemlje. Posebno je bila zapažena grupa koja je stigla sa lečenja iz savezničkih bolnica u Italiji. Krajem novembra formiran je prvi omladinski vazduhoplovni bataljon. Za komandanta bataljona, a kasnije i omladinske grupe, određen je drug Sotlar Anton, a za zamenika drug Mirko Bižal. Komesar bataljona bio je Crnomarković Svetozar, a njegov zamenik Savičić Jovo. U sastavu bataljona bilo je četiri čete.

Formiranjem bataljona i četa, što je usledilo kao rezultat povećanog broja ljudi, kasarna i njen krug dobili su sasvim drugu fizionomiju.

Po hodnicima i zidovima kasarne bile su izvešane brojne zidne novine, parole, kao i crteži u bojama na kojima su prikazivani avioni u najrazličitijim položajima, iz čijih je topova i mitraljeza sipala vatra uperena na Berlin.

Kulturno-prosvetna ekipa brojnim sekcijama davala je vrlo uspele i prigodne programe po okolnim selima, koji su se sastojali iz horskih i solo recitacija, pesama, skečeva, jednočinki i muzičkih tačaka. Sećam se da je konferansu programa vrlo uspešno vodio drug Veljko Majstorović, dok je za organizaciju programa bio odgovoran drug Mirko Mumalo. Braća Dušan i Smiljan Cotić bili su urednici zidnih novina i vrlo ažurni na izdavanju džepnih novina. Orkestar, kojim je rukovodio drug Petar Joksimović Čajkovski sačinjavali su: Ivanović Dimitrije, Buljugić Miodrag Džudža, Pantelić Todor, Živojin Nikolić i dr.

Prva priredba je održana u kasarni 10. decembra 1944. godine, i tada je jedan omladinac održao govor u kome je istakao zasluge omladine u ratu i vatrenim rečima obećao da će ovi ljudi koji se ovde okupljaju bombama zasuti Berlin i preko njega ispisati ime Tita.

Drug Jovan Rokanović napisao je pesmu »Napred na Berlin« koju su muzički obradili drugovi Pero Joksimović i Todor Pantelić. Pevana je kao himna omladinskog bataljona.

»NAPRED NA BERLIN«

Mašine spremne stoje na startu
i pesmom svojom zovu sad nas.
Napred drugovi! Napred na zapad!
Na Berlin, Berlin! Doš'o je čas!

Motori bruje, nebo se lomi,
u borbu novu letimo sad.
Napred za Tita, slobodu, narod,
za pravicu, bratstvo, jednakost, rad!

Padaju bombe, jedna za drugom,
nek Berlin gordi, leti u prah.
Bomba za bombom! Milo za drago!
Osveta naša – samrtni strah.

Slobodno Sunce nad nama sija
i pesma naša ori se svud,
jer tamo dole, gde Berlin leži
pakao vlada – narodni sud.

Mašine spremne stoje na startu
i pesmom svojom zovu sad nas.
Napred drugovi! Napred na zapad!
Na Berlin, Berlin! Doš'o je čas!

BELA CRKVA NAS JE SRCEM PRIMILA

Kao da je sa našim dolaskom došao novi život u Belu Crkvu. Trebalo je što pre zaboraviti dojučerašnji bol. Odmah smo uspostavili vrlo prisnu vezu sa omladinom i predstavnicima mesne vlasti i ponudili svoju pomoć, pa je došlo do brojnih zajedničkih akcija koje će ovaj kraj na jugu Banata dugo pamtili. Jedna od prvih akcija je bila prikupljanje nesahranjenih ili tek

sahranjenih boraca i žrtava fašizma ovog kraja. Kasnije je podignut impozantni spomenik ovim žrtvama u centralnom parku Bele Crkve. Zbog teških ratnih dana u jesen 1944. godine skoro celokupna letina ostala je nedirnuta na poljima. Zajedno sa narodom obavili smo i ovaj posao.

I Bela Crkva nam je širom otvorila svoja vrata. Veliki broj privatnih kuća pretvoren je u bolnice i ambulante. Narod je uvek bio spreman i činio je sve da nam što više pomogne. Sreski narodnooslobodilački odbor stavio je čak i svoju štampariju na raspolaganje omladinskom vazduhoplovnom bataljonu. U ovoj štampariji odštampan je prvi, i jedini, broj časopisa »Mladi vazduhoplovac« – koga su uređivali članovi kulturno-prosvetnog odbora bataljona, a jedan od glavnih urednika bio je drug Brana Jovanović.

Međutim, život i rad prvog omladinskog bataljona odvijao se u psihozi iščekivanja. Bilo nam je jasno da smo određeni za školovanje, ali vreme, mesto i početak još uvek su bili velika tajna. Već smo bili krajnje nestrpljivi. Međutim, uskoro je stigla četa Makedonaca, a zatim su došli i drugovi iz Slovenije. Poslednja je stigla grupa iz Crne Gore, koja je, po svoj prilici, prevalila najteži put. S obzirom na naglo povećanje brojnog stanja, dolazi do formiranja drugog omladinskog vazduhoplovnog bataljona.

PRVA KLASA

Polovinom februara 1945. godine na prostranom krugu ispred kasarne postrojani su bataljoni sa preko hiljadu ljudi. Očekivalo se nešto značajno, pogotovu što smo saznali da je avionom stigao drug Zeka.

Uskoro se pojavio pred našim strojem. Pročitana su imena nas 350 i mi smo formirali novi stroj. I danas se sećam reči koje nam je uputio tadašnji potpukovnik Milan Simović Zeka.

»Vama je najviše rukovodstvo ukazalo poverenje i čast da budete I klasa pitomaca naše novootvorene vazduhoplovne podoficirske škole, koja sa radom počinje u našoj još potpuno neoslobodenoj zemlji. Školovaćete se za pilote, tehničare, mehaničare, telegrafiste i druge specijalnosti koje su neophodne za normalan život i rad Ratnog vazduhoplovstva. Zato vam u ime Komande vazduhoplovstva želim uspeh u radu«.

Te reči pred svečanim strojem značile su mnogo za nas. Kada je pala komanda »voljno«, krugom kasarne odjeknula je pesma radosti.

Istog dana kolona od nekoliko stotina mladića odevena u najrazličitiju odeću i obuću, lagano, ali bučno napuštala je kasarnu i sabirni centar i krenula prema željezničkoj stanici u Beloj Crkvi, gde je čekala kompozicija od dvadesetak teretnih vagona sa širom otvorenim vratima. Na peronu se razvilo partizansko kolo i pesma kakvu ovaj kraj južnog Banata u svojoj istoriji nije doživeo. Spontano veselje podiglo je na noge čitav grad, tako da se za vrlo kratko vreme oko razdraganih omladinaca okupila velika masa sveta.

ŠEST DANA U VOZU BEZ VOZNOG REDA

U prvi sumrak kompozicija je bila spremna da krene. Vođa puta, drug Danilo Obradović dogovarao se sa službenikom željezničke stanice. Saznali smo da kompozicija iz Bele Crkve kreće za Novi Sad. Niko se nije interesovao kada stižemo u Novi Sad jer smo znali da sve druge kompozicije imaju prvenstvo, s obzirom da vuku materijal i opremu za potrebe jedinica koje vode borbe u završnim operacijama za oslobođenje naše zemlje. Na svakoj usputnoj stanici, iako je bilo vrlo hladno, pevalo se i igralo kozaračko kolo dok je određena grupa primala hranu od mesnih vlasti. Tek na kraju šestog dana voz se zaustavio u Novom Sadu. Smestili smo se u kasarni – školi u Futoškoj ulici broj 126. Prvi put smo dobili jednoobraznu uniformu, koja se sastojala od kape, bluze, pantalona (sve od materijala iz drvne vune u štrafte) i košulje braon ili tamnoplave boje (od materijala za postavu). Svi smo dobili po jedan par vojvodanskih opanaka, jer cipela nije bilo. Bili smo ponosni jer smo konačno postali pravi pitomci prve klase vazduhoplovne podoficirske škole.

15. februara 1945. godine zvanično je počeo rad na školovanju I klase pitomaca vazduhoplovne podoficirske škole. Prethodno su izvršene organizacijske pripreme formiranjem četa pitomaca.

Komandant škole bio je major Nikolić Radomir a komesar kapetan Zeljković Đuro. Nastavna odeljenja su odabrana prema školskoj spremi pitomaca. Pored onih koji su imali završenu potpunu ili nepotpunu srednju školu, bilo je i nepismenih pitomaca, pa je u tom cilju formirana grupa za opismenjavanje. Interesantno je da je nekolicina ovakvih drugova za rekordno vreme opismenjena i da su se brzo uključili u rad paralelno sa ostalim. Posebno zavidan uspeh, naročito u praktičnom delu školovanja

postigao je pitomac avio-mehaničar Ametovski Devre, koji je zbog svoje izvanredne upornosti u učenju i radu bio miljenik čitave škole. U prvo vreme naročito se insistiralo na što boljem savlađivanju: egzercira, vojne službe, gađanja, geografije, fizike, hemije, srpskohrvatskog jezika, matematike i ruskog jezika.

Od 5. do 13. maja dobili smo odsustvo. Ali veliki deo pitomaca nije mogao da ode do svoga rodnog mesta zbog udaljenosti i oštećenja puteva. Pored toga, mnogi nisu mogli da odu jer njihova rodna mesta još nisu bila oslobođena od okupatora.

U Novom Sadu – u školi, doživeli smo dugoočekivanu radosnu vest, vest o padu Berlina. Kroz prozore dvospratne školske zgrade – kasarne i na dvorišnom krugu odjekivali su rafali u znak pozdrava i priznanja onima koji su zadali poslednji udarac okrutnom okupatoru.

Meštane Novog Sada prvih prolećnih dana 1945. godine iznenadila su lica u karakterističnoj uniformi sa petokrakim zvezdama na kapama. Omladinci pristojnog vladanja i držanja nisu mnogo govorili o sebi sve do onog dana dok se nisu pojavili na sceni najveće dvorane u gradu. Tada smo se predstavili Novosađanima. Uspešno smo izveli kulturno-zabavni program kome su prisustvovali mnogi građani, visoki rukovodioci APV i vojne starešine. Od toga dana funkcioneri narodnih vlasti uporno su insistirali preko Komande škole da se delatnost i aktivnost pitomaca proširi izvan školskog kruga. Tražena je, zapravo, pomoć za rad u pojedinim sekcijama, a posebno za angažovanje jedne ekipe koja će sa kulturno-prosvetnim programom obići sve bolnice na području grada i raznoditi veliki broj ranjenika po bolnicama. Jedna grupa pitomaca po nalogu Komande škole radila je na izvršavanju nekih zadataka u agitaciono-propagandnom odeljenju u Novom Sadu. Pod rukovodstvom zamenika komesara škole Đure Savića kulturno-prosvetna ekipa vazduhoplovne škole proširila je svoju delatnost daleko izvan Novog Sada. Ekipa se pojavljivala u raznim mestima Bačke i Srema.

Dok se kulturno-zabavni život u slobodnim časovima odvijao na opšte zadovoljstvo svih, dotle su u školskim učionicama ulagani maksimalni napori za što bolje i što brže savlađivanje predviđenog gradiva. Vodilo se računa i o fizičkom odgoju i aktivnosti pitomaca. U uglu dvorišta bila je opremljena jedna prostorija za gimnastičke vežbe u kojoj su se okupljale brojne fiskekulture sekcije.

POČETAK STRUČNOG DELA ŠKOLOVANJA

Po završenom programu vojničkog i opšteg obrazovanja, podvrgnuti smo lekarskim pregledima radi određivanja specijalnosti za školovanje. Kada je pregled završen, formirane su grupe po specijalnostima, i to:

- grupa za pilotažu (oko 50 pitomaca),
- grupa avio-motorista – mehaničara (oko 140 pitomaca),
- grupa radio-telegrafista (80 pitomaca),
- grupa radio-montera – radio-mehaničara (40 pitomaca),
- grupa auto-mehaničara – šoferi (oko 40 pitomaca).

Posle ovog rasporeda grupa pitomaca određena za pilotažu otišla je na školovanje u Zemunik, a kasnije u Ečku. Ostale 4 grupe počinju sa redovnom stručnom nastavom svaka po programu određene specijalnosti. Početak rada stručnog dela školovanja označen je dolaskom nastavnika za razne predmete, među kojima su bili inženjer Radomir Protić, Jože Žuran, Milan Koluvića, Krašovac Ivan, Petrović Vladimir, Metikoš Dušan, Cvetanovski Mile, Gedža Momčilović, Pajagić Nikola i drugi. Za šefa nastavnog odseka određen je inženjer Sava Petrović, koji je u ovoj školi radio od prvih dana njenog formiranja.

U leto 1945. godine škola je preseljena iz Novog Sada u Kraljevo. Za relativno kratko vreme počeli smo sa radom na stručnom usavršavanju.

Već septembra stiglo je više stotina mladića, takođe boraca NOV. To je, zapravo, bila druga klasa pitomaca vazduhoplovne škole.

Dolaskom ove klase povećao se i broj nastavnika stručnih predmeta i ostalih rukovodećih kadrova. Za komandanta škole postavljen je potpukovnik Hubmajer Danilo a za komesara škole major Gudžulić Žarko. Škola je nastavila rad, ali zbog velikog broja slušalaca i materijalnih poteškoća uslovi školovanja su se naglo pogoršali. Radi ilustracije ondašnje situacije i uslova školovanja, kakve naša novija istorija ne poznaje, vredno je napomenuti i to da je na dva pitomca bila jedna porcija, da su se mesto školske klupe koristile stare kante ili cigle iz ruševina. Ležajeva za spavanje, takođe, nije bilo u dovoljnoj meri, pa je izvestan broj pitomaca druge klase za svoje ležaje upotrebljavao građevinska sita od metalne mreže bez prostirača i pokrivača. Pa ipak niko i nikada nije rekao da mu je teško. U krugu kasarne i aerodroma uvek je brujala pesma, a u učionicama do kasno u noć živo se raspravljalo i diskutovalo o stručnim predmetima i gradivu iz opšteg obrazovanja.

Grupa radio-telegrafista već krajem decembra 1945. godine napustila je školu i upućena je u jedinice. 27. januara 1946. godine grupa radio-montera prebačena je iz Kraljeva u Zemun. Po dolasku u Zemun podeljena je na tri podgrupe, i to: grupa avionskih radio-mehaničara koja je nastavila sa stručnom obukom na aerodromu »Zemun« i u radio-odeljenju u preduzeću »Ikarus«, grupa radio-mehaničara za zemaljska sredstva veze upućena je, takođe, u posebno odeljenje (radio) u preduzeću »Ikarus« gde je radila na izučavanju održavanja zemaljskih sredstava veze, dok je treća grupa ovog odeljenja upućena u poštu Beograd radi upoznavanja uređaja žičane i TT veze.

Grupa avio-mehaničara nastavila je školovanje u Kraljevu do aprila, a zatim je prebačena u Rajlovac gde je nastavljena obuka I i II klase. Grupa nastavnika zadržana je u Kraljevu kao jezgro za razvoj školskog centra veze. Polovinom 1946. godine završila je školovanje I klasa avio-mehaničara i upućena u jedinice vazduhoplovstva.

Ljubomir KRSTIĆ



PRVA I DRUGA ESKADRILA NOVJ

18. avgust 1944. godine. Dan kada su se prvi put na našem nebu pojavili savremeni avioni sa petokrakom zvezdom i jugoslovenskom trobojnicom. Bila je to naša Prva eskadrila, a već 14. oktobra njoj će se pridružiti i avioni Druge eskadrile. Sve do kraja rata ove dve eskadrile, sa novformiranim jedinicama, pružaće snažnu podršku našoj armiji u borbi za oslobođenje zemlje.

Prva eskadrila NOVJ (No. 352 jugoslav Squadron RAF) sa 16 »Spitfajera« otpočela je borbena dejstva sa aerodroma »Kana« u Italiji. Već 25. avgusta eskadrila je na ostrvu Visu držala stalan detašman od 4 aviona sa zadatkom odbrane Visa od neprijateljske avijacije. Aerodrom na Visu je ujedno služio i kao istureni i etapni aerodrom sa koga su se lakše odvijala dejstva u dubini naše teritorije. Od 31. januara 1945. godine cela eskadrila dejstvuje sa viškog aerodroma, a od 16. aprila sa aerodroma »Škabrnje« kod Zadra.

Druga eskadrila NOVJ (No. 351 jugoslav squadron RAF) bila je naoružana sa 16 »Harikena MK-4« i 14. oktobra 1944. godine otpočela je borbena dejstva sa aerodroma »Kana« u Italiji. I ona je imala detašman na Visu od 4 do 8 aviona. Od 10. februara 1945. godine koristila je aerodrom »Škabrnje« kao istureni aerodrom, a početkom aprila sa celokupnim osobljem prešla je na ovaj aerodrom.

Položaj Prve i Druge eskadrile NOV i POJ regulisan je sporazumom između predstavnika NOVJ i zapadnih saveznika. Eskadrile su ušle u sastav 281. engleskog vinga, koji je bio dodeljen balkanskim vazдушnim snagama (Balkan Air Force). Ving je imao 7 lovačkih i lovačko-bombarderskih eskadrila

(od kojih dve jugoslovenske), kao i transportnu grupu. On je imao zadatak da pruža vazduhoplovnu podršku savezničkim snagama u Grčkoj i NOVJ. Transportna grupa snabdevala je NOVJ vojnim materijalom i vršila evakuaciju teških ranjenika i bolesnika u Italiju. Kasnije je vazdušni transport za potrebe NOVJ pojačan dolaskom sovjetske transportne grupe od 20 aviona »Li-2« na aerodrom Bari.

KOMANDNI SASTAV PRVE I DRUGE VAZDUHOPLOVNE ESKADRILE NOVJ

Prva eskadrila

Komandir – major Protić Mileta
Tehnički oficir – poručnik Lolić Franjo
Komandir odeljenja »A« – major Jovanović Ratko
Komandir odeljenja »B« – major Popov Arkadije

Druga eskadrila

Komandir – kapetan Cenić Aleksandar
Tehnički oficir – kapetan – Radaljac inž. Rudi.
Komandir odeljenja »A« – kapetan Marinović Miloš
Komandir odeljenja »B« – poručnik Majcen Branivoj

Operativna komanda Prve i Druge eskadrile NOVJ bila je u nadležnosti komandanta vinga. On je, na osnovu naređenja BAF-a, izdavao zapovest za svaki zadatak (cilj, vreme poletanja, broj aviona i način izvršavanja). Saradnja i veza sa jedinicama NOV i POJ bila je, takođe, preko BAF-a. Naime, pri određenim štabovima NOV i POJ bili su britanski oficiri za vezu, koji su prenosili zahteve naših štabova za sadejstvo avijacije. Može se konstatovati da su naše dve eskadrile, iako nisu bile u direktnom kontaktu, umnogome potpomogle operacije kopnene vojske. Zapažena je uspešna saradnja eskadrila sa snagama Sedmog korpusa u borbama za oslobođenje Mostara u toku februara 1945. godine. Iako su bile u organskom sastavu i na snabdevanju pri RAF-u, Prva i Druga eskadrila dejsvovala su isključivo nad teritorijom Jugoslavije, na prostoru od Trsta do Crne Gore i od Save do Jadranskog mora. One su imale osnovni zadatak da potpomažu dejstva 8. korpusa i 4. armije, kao i desante 26. divizije na dalmatinska ostrva. Povremeno su vršile zaštitu dejstva i naše ratne mornarice.

U toku borbenih dejstava piloti Prve eskadrile imali su nekoliko susreta sa neprijateljskom avijacijom. Dvadesetog marta 1945. godine oboren je nemački avion »Henšel 126«, a 26. marta iste godine onemogućen je napad tri nemačka lovca »Foke Wulf 190« na formaciju 12 savezničkih transportnih aviona. U periodu dejstva eskadrila neprijateljska avijacija nije bila

aktivna, ali su zato neprijateljske jedinice i položaji bili branjeni snažnom PAA. Eskadrile su u ratnim operacijama imale gubitak od 10 pilota. Većina je oborena dejstvom neprijateljske PA odbrane. Poginuli su: major Protić Mileta, major Jovanović Ratko, major Kluz Franjo, major Popov Arkadije, kapetan Ankon Leopold, poručnik Vouk Stanislav, potporučnik Vuković Aleksandar, potporučnik Rudi Luidi, potporučnik Vemić Nikola i zastavnik Pešić Jovan.


PREGLED ZADATAKA I VAŽNIJIH REZULTATA

DEJSTAVA 1. I 2. ESKADRILE NOVJ AVGUSTA 1944. DO MAJA 1945. GODINE

Naprezanje	ratnih zadataka	593
	borbenih letova	2.180
Utrošak ubojnih sredstava	bombi	1.208
	raketa	4.142
	topovskih granata	46.000
	mitraljeskih metaka	316.163
Uništeno	motornih vozila	270
	železničkih vagona	172
	lokomotiva	29
	zaprežnih vozila	100
	plovnih objekata	52
	železničkih stanica	6
	mostova	2
električnih centrala	1	

Po završetku rata 16. maja 1945. godine, eskadrile su izašle iz sastava RAF-a i od njih je 18. maja iste godine formiran Prvi vazduhoplovni lovački puk.

NAJLEPŠE RATNE EPIZODE

 o dolasku u Italiju Prva vazduhoplovna baza odmah razvija svoju punu delatnost. Trebalo je prvo organizovati rad škola. Organizovane su pilotska, izviđačka i mehaničarska škola. Izrađen je program obuke, izabrani nastavnici, određene prostorije. U vezi sa neposrednim izvođenjem nastave postojale su razne teškoće, nije bilo ni najosnovnijih udžbenika, a da se i ne govori o nedostacima u drugim sredstvima. Ali, za divljenje je kako se nastavno osoblje snašlo, neobično brzo i vešto. I danas se sećam izvesnih detalja sa predavanja iz nastave fotografisanja, navigacije, aerodinamike i teorije bombardovanja. Bilo je čak i kontrolnih zadataka. Uopšte uzev i nastavnici i slušaoci su sa puno odgovornosti prilazili nastavi. Taj period školovanja, iako veoma kratak i sa oskudnim nastavnim sredstvima, bio je od znatne koristi našim ljudima.

Slobodnog vremena nije bilo mnogo – politički, kulturno-prosvetni rad, fiskultura itd. Neću preterati ako kažem da je naš život bio pun raznovrsnosti, bez dosade i nostalgije, i sećajući se tog vremena danas izgleda mi da je naša organizacija života i rada bila upravo besprekorna.

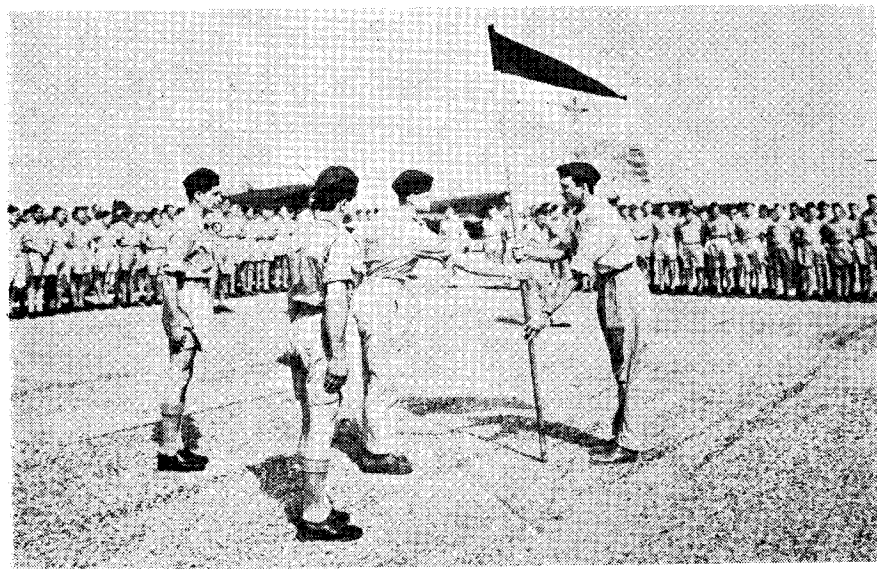
Uskoro smo prebačeni u severnu Afriku, na aerodrom Benina. Nastupio je novi život, prilično naporan, ali pun nade da ćemo najzad dobiti svoja krila i pojaviti se nad našom zemljom u kojoj već pune tri godine plamti žestoki i po svojoj prirodi jedinstven rat protiv okupatora. Sutradan po dolasku nas nekolicina željni »aerodromske atmosfere« izašli smo na letelište. Našu pažnju je privuklo nekoliko »Harikena« sa nekakvim četvorokrakim crvenim zvezdama na trupu. Obratili smo se za objašnjenje jednom engleskom

oficiru, koji nam je ozbiljnim tonom odgovorio da su to avioni koji su prvobitno bili namenjeni Turskoj, ali pošto Turci nisu hteli da se bore, a vi se borite, to će ti avioni po ugovoru pripasti vama. Na naše pitanje zašto su na avionima četvorokrake zvezde kada su kod nas petokrake, odgovorio je da je to svejedno, važno je da su crvene. No pošto to nije bilo svejedno, posle nekoliko dana sve su te zvezde postale petokrake.

PRVA ESKADRILA

Uskoro je počeo izbor pilota za 1. eskadrilu (zapravo 352. jugoslovenski skvadron). Jedan od prvih uslova bio je da kandidat ima borbenu i letačku iskustvo, da bude što mlađi, potpuno zdrav itd. Međutim, mi nismo imali pilota sa nekim većim letačkim i borbenim iskustvima, većina nije letela, tako reći, čitavo vreme rata. Zdravstveno stanje bilo je nešto bolje, iako je jedan pilot bio 50% invalid, drugi 50% gluv itd.

Što se tiče godina starosti, tu se prosek kretao između 30–32 godine, tako da je po broju godina svojih pilota 1. eskadrila stajala na prvom mestu u savezničkoj avijaciji. Međutim, za lekarsku komisiju najbitnije je bilo da kandidat želi da se bori, a to kod nas nije bio problem, jer smo svi želeli da što pre krenemo u borbu. Svi smo bili proglašeni sposobnim bez primedbe.



Predaja zastave Prvoj eskadrili – Bengazi, maja 1944. godine

Formiranje eskadrile završeno je brzo, pa je i obuka otpočela odmah. Izvođena je vrlo intenzivno, tako da se letelo na 3–4 zadatka dnevno. Samo u julu eskadrila je letela preko 1000 časova i u tom pogledu bila među prvim eskadrilama savezničkih jedinica. Zbog toga ni rezultati nisu izostali, a izvesno nepoverenje nekih savezničkih oficira u pogledu sposobnosti partizana da ovladaju tehnikom letenja potpuno je iščezlo. Upravo, naš rad je iznenadio mnoge.

Jednog dana dobio sam kao nagradu tri dana odmora u Aleksandriji. Kao međustanica na marš-ruti do Aleksandrije bio je aerodrom Tobink. Sišao sam na aerodrom i počeo da se muvam tamo-amo, jer nisam poznao aerodrom, a loše govorio engleski jezik. Srećom ubrzo sam se sreo sa jednim oficirima sa kojim sam nekako uspeo da se sporazumem na italijanskom jeziku. Posmatrao me nekoliko trenutaka radoznalo (nosio sam titovku sa petokrakom i avijatičarski znak RAF-a) i kada sam mu rekao da sam pilot Titove avijacije, njegovom čuđenju nije bilo kraja, jer je on čuo da je tek pre nekoliko dana došla na Srednji istok neka partizanska jedinica, a evo sada partizanski piloti već lete. Bio je izvanredno ljubazan i čini mi se da se iskreno radovao našem uspehu.

Iako je obuka izvođena vrlo intenzivno i sa očiglednim uspehom, mnogi naši piloti nisu bili zadovoljni. Hteli su što pre na front. Evo jednog razgovora koji bar donekle ilustruje to raspoloženje.

Potporučnik Vuković¹⁾ obraća se našem instruktoru potpukovniku Proктору:

– Ser, ipak se sporo odvija ova naša obuka. Čini mi se da će se rat završiti a mi nećemo stići na front (bilo je to u jeku savezničkog iskrcavanja u Normandiji).

– Zašto vas to brine, odgovorio mu je Proktor, glavno je da dobijate solidnu obuku.

– Da, to je Vaše mišljenje. Ja se ne bih složio sa tim. Za mene i moje drugove glavno je da stignemo što pre na front, da se već jednom uključimo u borbu.

¹⁾ Aleksandar Vuković, potporučnik pilot-lovac, oboren je na zadatku kod Drniša od PAA, pri napadu na železničku kompoziciju 31. 8 1944. godine i tom prilikom poginuo.

Visok intenzitet obuke i za nas dosta teški klimatski uslovi doneli su i neke negativne reperkusije. Pojavljivao se zamor i kod ljudi i kod materijala. No, to ljudi nisu hteli da priznaju. Pporučnik Klokočovnik²⁾ osećajući zamor i malaksalost u toku leta, sleteo je na jednu livadu i zaspao u sedištu aviona. Probudio se tek kada smo ga izvukli iz aviona. Vodniku Halambeku³⁾ zapalio se motor za vreme jednog zadatka (a to se retko dešavalo) i nije se mogao spasiti.

Grupno letenje, visinski i brišući letovi iznad pustinje gde je orijentacija dosta teška, gađanje i bombardovanje, akrobacije i dr., bili su svakodnevni zadaci. Uz to i nesnosni pustinjski vetar hamsin koji je nosio oblake sitnog žutog peska koji se uvlačio u nos, usta, uši i odelo, zatim nesnosna sparina koja je dolazila sa vetrom, sve je to uticalo vrlo negativno na ceo vestibularni sistem. Pa ipak, to nije predstavljalo neku značajniju prepreku i niko od pilota nije nikada pomislio na neki odmor. I kada je po završenoj obuci na »Harikenima« trebalo ići na pojedinačni kraći odmor, ljudi su to rezignirano odbijali tako da je sama partijska organizacija morala oštrije da skrene pažnju na negativnost takvog stava.

Slično stanje bilo je i u kasnije formiranoj (1. jula) 2. eskadrili (351. jugoslovenski skvadron). Izviđač poručnik Karić⁴⁾ završio je kompletnu pilotsku obuku u samoj jedinici i po dolasku na front bio je odličan lovac.

Disciplina je bila uvek na zavidnoj visini. Instruktor potpukovnik Proktor, vrlo dobar čovek i drug, stari prekaljeni borac i izvrstan pilot i naš dobar prijatelj, bio je vrlo strog u pogledu izvršenja zadataka. Retko je primenjivao kaznu kao vaspitno sredstvo, ali kada je primenio bila je prilično rigorozna. Jednom prilikom nisam bio dovoljno pažljiv kada je objašnjavao silazak na pistu sa izvučenim točkom i kaznio me je da sa padobranom na leđima oprčim ceo aerodrom (aerodrom je bio otprilike koliki u Batajnici). Nekoliko trenutaka razmišljao sam da li da izvršim naređenje ili ne. Na sugestiju pokojnog Franje Kluza otišao sam do ivice aerodroma, legao u neko šiblje i posle nekoliko vremena javio mu se. Nasmejao se i rekao »O, C. Ivan«. Ali, ovo je bio redak primer da se naređenje ne izvrši do kraja.

²⁾ Josip Klokočovnik posle rata komandir bombarderske eskadrole kasnije pilot JAT-a.

³⁾ Zvonimir Halambek, vodnik pilot-lovac, poginuo 1. jula 1944. godine na aerodromu Benina sa zapaljenim avionom.

⁴⁾ Karić Milan kasnije kapetan, pilot-lovac pred kraj rata oboren od PAA, spasao se iskakanjem padobranom. Poginuo jula 1945. godine u jednom sudaru u vazduhu kod Zadra.

U toku obuke 1. eskadrila imala je tri žrtve. Već na samom početku obuke sudarili su se u vazduhu iznad samog aerodroma kapetan Marković i potporučnik Islamović. Teško smo preživljavali gubitak ove dvojice drugova. Možda još više zbog toga što smo bili daleko od svoje zemlje. Kapetan Marković je već 1943. godine dao ostavku na službu u »kraljevskoj vojsci« i 1. januara 1944. godine bio na čelu puča, kada se ogromna većina pripadnika bivše kraljevske vojske opredelila za NOB i pao je baš kada je mislio da je blizu životnog cilja. I danas mi odzvonjavaju duboko u svesti reči Milete Protića⁵⁾ na vojničkom groblju kod Bengazija:

– Dragi drugovi, vi ostajete da počivate u tuđoj zemlji ali mi koji preživimo ovaj rat nećemo vas nikada zaboraviti.

Po završenoj obuci 1. eskadrila se prebazirala na aerodrom Cane u Italiji, odakle će dejstvovati do kraja 1944. godine i početkom 1945. godine. Samo po sebi ovo prebaziranje ne bi imalo ničeg osobitog, jer je izvršeno u potpunom redu, da nismo tom prilikom doživeli jedan redak susret. Po sletanju na aerodrom kod Bari-a, tek što smo izašli iz aviona neko je povikao »Eno, maršala Tita«. I, zaista, preko aerodroma je nailazila kolona džipova i u jednom smo brzo prepoznali Maršala. I on je nas primetio i mahao nam rukom u znak pozdrava. Bilo je to u periodu kada je on vodio veoma važne državničke razgovore sa Čerčilom. Za nas pilote ovo je bio prvi susret sa maršalom Titom. Posle mesec dana ponovo smo ga videli na Visu prilikom njegovog zvaničnog obilaska naše eskadrile.

BORBENI PUT PRVE ESKADRILE

Prvi borbeni zadatak koji je dobila eskadrila izazvao je, bar tako mi danas izgleda, najveću uznemirenost duhova. 17. avgusta 1944. godine primili smo prvi zadatak (ne naročito lak): mitraljiranje neprijateljskih trupa na položajima i komunikacijama negde između Bileća i Trebinja. Kada je komandant Protić saopštio zadatak svim pilotima i pošto je znao kakva je situacija (naime, ako upita ko se javlja dobrovoljno, svi će se javiti), odabrao je četiri, po njegovom mišljenju, najiskusnija pilota. Na to je većina, gotovo planula. Nastala je galama, uzajamno dokazivanje i prebacivanje Protiću da nije dovoljno objektivna. Došlo je do toga da su neki predložili da se posade izaberu kockom i tome sl. Nije pomagao ni pomirljivi ton sekretara

⁵⁾ Mileta Protić major, pilot-lovac komandir 1. eskadrile oboren od PAA kod Maglaja 19. 12 1944. godine.

partijske ćelije druga Franje Kluza. Dvojica njih vrlo ljuti izleteli su iz operativne sale kao ljudi. Duhovi su se smirili tek sutradan kad se naša četvorka vratila sa zadatka veoma raspoložena. Analiza iskustva ove četvorice bacila je u zasenak sve druge probleme.

Ovaj primer ne može ni izdaleka da dočara suštinu borbenog morala naših ljudi i čini mi se niko ga nije slikovitije izrazio od druga Moše Pijade koji je u jednom predavanju posle rata, rekao:

»A što se tiče morala, mi smo ga imali i za izvoz«.



Piloti Prve eskadrile – Benina, maja 1944. godine

Posle ovoga bilo je dosta zadataka, na to se nismo mogli požaliti, jer su naši saveznici u tom smislu bili vrlo blagonakloni. Dešavalo se da pojedine posade izvrše i po tri zadatka u toku dana. Naravno to je bilo u ređim situacijama. Zadaci su izvršavani širom cele Jugoslavije: jednoga dana naši avioni su leteli nad Slovenijom, drugog dana nad Bosnom, a trećeg nad Makedonijom itd. Kao što to u ratu redovno i biva, nekad je bilo više, nekad manje ratne sreće. Izgubili smo mnoge među najboljima, ali su i neprijatelji ostavljali mnoge zauvek u našoj zemlji. Kako je to približno izgledalo pokušaću, koliko mi sećanje dozvoljava, da prikazem kroz opis nekoliko naših karakterističnijih zadataka.

Bilo je to u samom početku naših dejstava, krajem avgusta. Jedna grupa od 6 aviona dobila je zadatak da izvrši napad na neprijateljske trupe, prikupljene u jednoj manjoj šumi kod sela Vrljke u blizini Knina.

Vođa je svestrano i savesno pripremio grupu, jer je nekim pilotima ovo bio prvi zadatak. Došli smo na cilj u savršenom redu, kao na paradi. Međutim, ispod nas nije bilo nikakvih znakova da se tu nalazi neprijatelj, pa je vođa, izgleda, i posumnjao da je to naš cilj. Obleteo je šumu jedanput, pa drugi put, a onda je neko viknuo »pa šta čekaš vođa«. Na to se on brzo obrušio prema sredini šume, odbacio bombe, a zatim su ga i ostali sledili. Odjedanput ka ivici šume počeli su da izleću ljudi, a neko vozilo pojurilo je putem prema selu. Počeli su da dejstvuju i poznati švapski flakovi, ali nekako nesigurno. Stvorila se lepa situacija za ponovni napad. Međutim, vođa grupe je već uzimao povratni kurs. Krivo nam je bilo što su Švabe jeftino prošle, i prigovorili smo vodi po povratku na aerodrom. No, on se nije obazirao na to, jer mu je bio naređen samo jedan napad bombama. To je bilo tačno. Međutim, već u sledećim zadacima počeli smo skoro redovno da primenjujemo mitraljiranje pored bombardovanja, vršeći ponekad i po nekoliko napada. To nas je često skupo stajalo, jer su Nemci imali jaku protivavionsku odbranu, a taktika ponavljanja napada prouzrokovala je veće gubitke.



Priprema »Spitfajera« za prvi ratni zadatak – Kana, 18. avgusta 1944. godine

Dobro smo vladali tehnikom pilotiranja, dobro smo gađali i bombardovali, vrlo često i veoma precizno, ali nismo bili dovoljno taktički obučeni. Naši napadi u prvom periodu bili su tipično šablonski. Morali smo da učimo na vlastitim umesto na tuđim iskustvima, a to smo onda morali skupo da plaćamo.

Već u septembru poginuli su Aca Vuković i Franjo Kluz za čije su ime vezani i prvi borbeni letovi u NOR-u. Franjinu smrt Prva eskadrila je teško prebolevala. Uvek miran, nasmejan i staložen, vrlo savestan kako pri izvođenju zadataka tako i u političkom radu i u životu uopšte. Bio je retko dobar drug i neobično omiljen. Na dan svoje pogibije primio je i drugi zadatak iako je toga dana svoj zadatak već bio izvršio. Ubrzo posle njega pao je i Ratko Jovanović. Besprekorno pošten i hrabar imao je smelosti da već 1943. godine kao oficir kraljevske vojske otvoreno kaže Petru Živkoviću, tadašnjem zameniku vrhovnog komandanta kraljevske vojske:

»Ne mogu više da ostanem pasivan, kad znam kako moj narod krvari od nemačkih okupatora i domaćih izdajnika«.

Dobro se sećam kada smo jednog kasnog jesenjeg popodneva na Ratkovu inicijativu teškom mukom izgurali na start 4 »Spitfajera«, jer je aerodrom posle obilne kiše bio sav raskvašen i blatnjav.

Pošli smo u slobodan lov. Kod Doboja smo spazili teretni voz. Posle prvog napada voz je stao a mi smo onda kidisali na njega kao gladni vuci. Ređali su se napadi za napadom kao na poligonu, jer je PA odbrana bila dosta slaba. I najedanput, voz je ponovo krenuo, ali se gotovo jedva kretao, a mi smo produžili i dalje da napadamo. Ostao sam bez ijednog metka a voz je i dalje mileo. Na moju intervenciju pala je komanda za prekid napada i povratak. No, ozlojeđen što se voz i dalje kreće, Ratko se vratio u ponovni ali i poslednji napad. Bio je pogođen u motor. Pokušao je da prinudno sleti, ali nije uspeo zbog lošeg terena. Tek dva meseca kasnije sreo sam na Visu jednog majora i iz razgovora sa njim saznao sam da je njegova četa izvršila napad i uništila onaj naš voz. I njemu je bilo čudno da se voz tako sporo kretao. Međutim, kad su prišli lokomotivi, partizani su našli mrtve ložača i mašinovođu – poginuli su od naših topovskih i mitraljeskih metaka.

Ponos i osetljivost naših ljudi, uz slabo poznavanje primenjene taktike i borbenih dejstava često su nas terali u nedozvoljene greške. Tako, kada je jedna grupa dobila zadatak da dejstvuje po saobraćaju negde u zapadnoj Bosni, pomoćnik komandanta vinga ponudio se vodi grupe Popovu da bude pratilac u drugom paru. Po dolasku u rejon dejstva grupa je na jednoj okuci

osmotrila i napala kolonu vozila i već u prvom naletu naš gost je dobio nekoliko pogodaka sa zemlje. Obavestio je vođu da je pogođen i da izlazi iz borbe. To je, naravno, bilo na mestu. Međutim, naša grupa je tek sada otpočela sa žestokim napadima, i to tako kao da nije postojala nikakva PA odbrana. Naravno, od kolone je ostalo samo zgarište. Po povratku na aerodrom pomoćnik komandanta vinga dao je vrlo povoljnu ocenu rezultata dejstva, ali je oštro skrenuo pažnju na suviše veliki broj napada i nepoštovanje PA vatre. Međutim, vođa grupe se prećutno složio sa kritikom, ali je nešto kasnije izjavio da je vatra bila ništavna. Mesec dana kasnije uleteo je u snažnu vatru nemačkih flakova i pao kao pokošen.



Piloti Prve eskadrile na pripremi

Drugom prilikom, jedan pilot rekao je u šali svom drugu da je izvršio više zadataka od njega. Ovaj je to razumeo kao atak na svoju hrabrost i od toga dana zahtevao je da ide na svaki zadatak. Znali smo da je pri izvršenju zadataka izvodio nedozvoljene bravure, išao je u ponovne napade do poslednjeg metka, dolazio redovno sa prorešanim krilima i sl. Opominjan je, primao je opomene, ali je opet ponavljao isto. Zaista je bio retko hrabar.

Pao je smrću junaka. Videći da je pogoden (javio je to svojoj grupi), upravio je svoj avion usred nemačke kolone. Dugo je goreo, ali sa mnogim Nemcima. Bio je to komandir Prve eskadrile, major Mileta Protić.

NAD OBLACIMA

Imali smo dosta zadataka lakših i težih, i nikada nikome od nas nije palo na pamet da se na neki način oslobodi zadataka, i onda kad bi to morao da uradi. Danas mi se čini da nisam bio u pravu kad nisam odbio jedan zaista besmislen zadatak. Bila je zima – februar 1945. Nalazili smo se na Visu. Pored nas je bilo jedno savezničko odeljenje od 4 »Spitfajera IX«, čiji je osnovni zadatak bio izviđanje vremena. Obično u samo praskozorje ovi saveznički piloti su poletali, leteli određenim marš-rutama i javljali o vremenskoj situaciji. Tako su jednog februarskog jutra poleteli i pošto je bilo izuzetno loše vreme, (otok Vis i okolno more bili su pod gustim i niskim oblacima), jedan pilot se sunovratio u more i poginuo. Nešto malo kasnije moja četvorka je bila spremna za prijem i izvršenje zadatka. No, svima nam je izgledalo da su uslovi za izvršenje ma kakvog zadatka na kopnu i na moru vrlo neizvesni, bolje reći, nikakvi. Pa ipak dobili smo zadatak, mada prilično neodređen. Trebalo je bombardovati baterije artiljerije severozapadno od Banjaluke. Gde su bile te baterije, kakve i na kojim položajima, to obaveštajni oficiri nisu mogli nikako da nam objasne. Komandant centra bio je jedan hromi saveznički oficir, koji nije prikrivao svoju netrpeljivost prema komunistima. Toga jutra očigledno je bio nešto besan. Skrenuo sam pažnju obaveštajnom oficiru da je po ovakvom vremenu nemoguće pronaći Banjaluku, a pogotovu neke baterije. Međutim, on je bio uporan i čak je naglasio da su oni tog jutra izgubili jednog pilota. Odgovorio sam mu da to znači da mi treba da izgubimo bar dva, ali on je ćutao. Pošto je meni bila prepuštena odluka u pogledu ovog zadatka, rešio sam da ga primim i odmah sam odabrao još tri iskusna pilota. Priznajem da sam među njima bio najslabiji, jer nisam nikada završio nikakvu obuku u instrumentalnom letenju. Poleteli smo, ali još nisam bio doneo čvrstu odluku za probijanje oblaka, no jednog momenta učinilo mi se da je na jednom mestu oblačna masa malo prozračnija od ostale i pojurio sam tamo. Probili smo se nekako iznad oblaka, ali se grupa razbila. Posle izvesnog vremena priključio mi se pratilac, dok se sa drugim parom uopšte nismo sastali za vreme zadatka, jer se nismo ni videli, mada smo održavali vezu. Leteli smo u kursu prema Banjaluci preko gustog i neprozirnog oblačnog pokrivača čija je visina sve više rasla što smo se približavali cilju. Kad smo dospeli

na 6500 m, zaključio sam da smo negde u rejonu cilja, sudeći po vremenu, jer je ispod nas bila kompaktna oblačnost. Video sam da od napada nema ništa. Moramo se vratiti na aerodrom. Odmah smo uzeli povratni kurs. U kabini je bilo veoma hladno, a nismo se bili obukli za visinski let, jer se nismo ni nadali ovakvom zadatku. Vratili smo se srećno, ali promrzli do kostiju. Na aerodromu nas je sačekao obaveštajni oficir i izrazio svoje žaljenje zbog slabog vremena. Jedva sam se uzdržao da ga ne opsujem.

BILO JE I HUMORA

Bilo je ponekad momenata koji su nas nasmejali i razveselili. Jedan pilot je imao rđavu naviku da se ne pridržava određenog mesta u grupi. Ni opomene preko radija, ni kritike na zemlji nisu pomagale, jer se uvek izgovarao da ne čuje dobro te smo mu čak i slušalice menjali nekoliko puta, ali uzalud. Jednoga dana leteći u grupi na marš-ruti Vis-Zagreb, naš pilot se normalno odvojio od grupe. Opomena vođe nije pomogla. Onda se vođa poslužio trikom. Iznenada se u slušalicama začuo njegov odsečan glas: »Pažnja, neprijatelj u 6 časova«. Za tili čas se naš »junak« pristrojio grupi, a onda se kroz slušalice prolomio gromki smeh. Od tada besprekorno je držao svoje mesto u grupi. I danas kada se sretnemo, mada retko, jer je odavno penzioner, setimo se te male šale i slatko se nasmejemo.

Jednog dana trebalo je organizovati neku priredbu jer je bila najavljena poseta savezničkih oficira. Nekome je palo na pamet da bi bilo najbolje izvesti »Analfabetu« od Nušića. I kao za pakost dodele meni da improvizujem komad. Nikada nisam nešto slično radio. Mučio sam se kako i čime da počnem, pa ipak sam brzo našao rešenje. Nešto sam se setio sam, jer sam to nekada gledao, a i čitao. Ostalo sam prikupio iz sećanja nekih drugova, pa je na kraju komad izveden lepše i veselije nego, kako je bar meni tada izgledalo, u beogradskom pozorištu pre rata.

Jedne večeri je u našoj menzi vladala posebno bučna atmosfera. Sedeli smo do kasno u noć. Ujutru je jedna grupa od četiri aviona tražila neki pogodan cilj na putu od Sarajeva prema Zenici. Odjednom Šime je opazio jedan usamljeni avion, nisko iznad šume pored puta. Ostali nisu obratili pažnju, jer su i naši imali neke avione nemačkog i italijanskog porekla, koji su često vršili prelete za održavanje veze i sl. Ali, uporni Šime prišao je bliže i osmotrio »svastiku« koja je bila svima dobro poznati znak. A onda su svi odjednom pošli u napad i mali »Henšel« našao se ubrzo na zemlji u vidu plamene buktinje. Bila je to prva a i jedina vazдушna pobeda 1. i 2. eskadrile.

Đuro IVANIŠEVIĆ

DOMOVINSKI FOND

Doš dok se prva vazduhoplovna baza nalazila u Italiji, upoznati smo sa ugovorom koji je potpisan između Vrhovnog štaba NOVJ i RAF-a o našem statusu u RAF-u i obostranim obavezama. Jedna od tih obaveza bila je da nam RAF izdaje mesečnu platu. Međutim, to naši ljudi nisu sa radošću prihvatili. Činilo nam se da je nepravda da mi primamo platu dok se naši drugovi u zemlji bore pod najtežim uslovima. Ali, ugovor se morao poštovati.

Međutim, partijsko rukovodstvo dalo je sugestiju da bi mogli da se organizuju fondovi u koje bismo novac ulagali dobrovoljno, odnosno prema ličnom nahodjenju. U stvari, to bi bila naša pomoć NOR-u.

Polovinom maja 1944. godine Englezi su počeli da nam isplaćuju te plate, koje su se prema položaju i činu kretale u proseku: viši oficiri oko 20 funti, niži oko 15, podoficiri 7, a vojnici oko 3 funte sterlinga.

Predložio sam komandiru Popovu akciju prikupljanja funti i pijastera za »domovinski fond« i u našoj jedinici. Popov je sazvaio ljudstvo našeg flajta i prigodnim rečima izneo predlog, koji je sa takvim oduševljenjem prihvaćen da je prilikom prve sabirne akcije svaki dao do poslednjeg pijastera. Samo u toku meseca jula 1944. godine – za tri sedmice, u našem flajtu sakupljeno je 164 funte. Međutim, drugovi iz flajta A nadmašili su nas svojom akcijom za 1 funtu. Jasno je da za našom akcijom nije zaostala ni naša druga eskadrila u kojoj je u istom mesecu sakupljeno oko 250 funti. Novac iz obe eskadrile, oko 580 funti, uputili smo Vrhovnom štabu NOVJ.

Sa našom akcijom smo nastavili i posle preleta u Italiju.

20. avgusta 1944. godine održana je konferencija eskadrile na aerodromu »Kana«. Posle diskusije jednoglasno je prihvaćen predlog da se oformi eskadrilski kolektiv i odmah je izabran odbor koji je trebao da upravlja fondom i da se stara da se zaključci konferencije sprovedu u život. Prihvaćeni su sledeći zaključci:

– dobrovoljnost ulaska u kolektiv i dobrovoljno ulaganje svoje plate u zajednički fond;

– zajednički fond se troši za opštenarodne svrhe i za potrebe jedinice;

– ulazak u kolektiv postavlja se na bazi takmičenja između odeljenja u okviru eskadrile.

Posle konferencije nastala je živa aktivnost u eskadrili da se zaključci oživotvore.

Na kraju 1944. godine (30. decembra) sumirani su rezultati rada i dejstva Prve eskadrile NOVJ, pa je, između ostalog, bilo reči i o eskadrilskom kolektivu, odnosno fondu. Evo nekih podataka koji su ostali zabeleženi sa ove eskadrilske konferencije.

Prva eskadrila NOVJ 12. VI 1944

Prilozi

Opisiva, statistička i bilježna B. lista 352. ž. Sq. koji su pristupili dobrovoljnom prilogu za kolektivni Domovinski fond.

Red. broj	Čin	Prezime i Ime	Ulaganje u gotovini			Ukupno	Napomena
			I put	II put	III put		
			5 p.	10 p.	5 p.		
1	5/Lt	Popov Arkadija	10	/		10	
2	7/0	Klika Franjo	20	/		20	
3	--	Debić Milan	10	/		10	
4	--	Spidanović Milan	4	/		4	
5	--	Subović Aleksandar	10	/		10	
6	--	Novaković Miroslav	10	/		10	
7	--	Fabjanović Šime	12	/		12	

1	7/1st	Grabić Ljilja	5	5	4	9	
2	--	Gavrilović Đuro	4	50	/	10	
3	--	Okanović Miroslav	4	/	2	6	
4	--	Somolić Đorđe	4	25	6	10	

ukupno 160 funta

Slipovac Stankov		25	000
Svega ukupno izdati		81	25.000
1. 500.000			
1000.000			
1. 100.000			
Svega NOV. - fante			
Priloge			50
Priloge			25
			<u>75</u>
57'25			
<u>75</u>			
58'00			
	9'15		42'65
	24'30		14'5
	8'20		1'30
	8'20		
	<u>82'85</u>		<u>58'00</u>

Faksimil prvog spiska dobrovoljnog priloga za »domovinski fond«

Za četiri meseca postojanja kolektiv je od 198 članova prikupio 2,477.124 lire. Od toga, za opštenarodne svrhe (Vrhovnom štabu NOV), Sanitetskom odeljenju, Bazi NOV u Bariju, za ranjenike itd.) upućeno je 565.000 lira, za lične potrebe članova kolektiva iz zajedničkog fonda utrošeno je 974.000 lira, za zdravstvenu zaštitu i potrebe jedinice utrošeno je 683.000 lira, dok je fondu ostalo još 255.000 lira.

Dok je u početku kolektiv u zajednički fond prikupljao samo plate, njegova delatnost kasnije se sve više širila i u jedinici je zavladao duh štednje na svemu onome na čemu je moglo razumno da se štedi samo da bi se što više uputilo u domovinu. Svake nedelje u domovinu je upućivan po jedan kamion konzervirane hrane, mleka, marmelade, čokolade, cigareta i drugo.

Istu akciju sprovela je i Druga eskadrila i njeni rezultati nisu bili ništa manji od Prve eskadrile.

Ćiril VRABIĆ

S A M O J E D A N N A P A D

U šatoru operativnog odseka aerodroma na Visu i toga jutra, kao i uvek pred borbeni zadatak, vršena je užurbana priprema. Bio je petak, 9. februara 1945. godine.

Nas četvorica: Šojić, Pajić, Delić i ja, primali smo poslednje instrukcije od operativno-obaveštajnog oficira. Nagnuti nad kartom na stolu proveravali smo još jednom ucrtanu marš-rutu Vis–Mostar. Tog jutra javljeno je da se na željezničkoj stanici u Mostaru nagomilalo nekoliko nemačkih ratnih kompozicija koje su se povlačile iz Grčke i Albanije. Žurili smo, jer veće grupe skoncentrisanih neprijateljskih snaga predstavljaju dobar i unosan cilj bombardovanja. Sedmomesečno iskustvo nas je naučilo da je brz i iznenadni napad na svaki cilj a pogotovo ovakav po kome je trebalo dejstvovati toga jutra najefikasniji. Zato i nije bilo potrebno neko posebno objašnjavanje zadatka i načina njegovog izvršenja. Pa, ipak, nam je operativac na polasku još jednom naglasio – izvršiti samo jedan napad.

Znali smo da okolinu Mostara brani jaka neprijateljska PAA. Pretpostavljali smo da je PVO sada pojačana snagama koje su se tu zatekle. Pa ipak sam razmišljao o onom upozorenju operativca. Sada, kada je rat već skoro završen, direktive su sve češće upozoravale na veću opreznost, tj. ne izlagati se opasnosti bez potrebe, jer najboljih među nama nema: Franjo Kluz, Ratko Jovanović, Mileta Protić, Popov Arkadije i mnogi drugi, ginuli su uglavnom u drugom ili trećem napadu, upravo tada kad je neprijatelj uspevao da se sredi posle prvog iznenađenja. A poznato je da je naš puk priređivao neprijatna iznenađenja, a potom napadao i po 3–4 puta, suprotno

svim taktičkim normama. Zato sada, kad se »silna« nemačka vojska topi kao led na Suncu, životi naših pilota postaju još dragoceniji. I mi smo obećali operativcu – samo jedan napad.

PLAMEN POD VELEŽOM

Kao pratilac vođe uskačem u avion čije sam osobine već davno upoznao, njime sam izvršio polovinu od dotadašnjih sedamdesetak borbenih letova. Polećemo, »Spitfajer« radi besprekorno. Vreme je povoljno, nebo kristalno čisto a dobra vidljivost pruža idealne uslove za osmatranje. Brzo zauzimamo visinu. Za sobom ostavljamo usku traku mora sa ostrvima. Prelećemo Biokovo i prestrojavamo se u formaciju – stepen levo. Povremeno preko radija čujem po neku primedbu vođe.

Osmatram usku vijugavu traku puta, onako iz navike nebih li usput pronašao neki »vanplanski« cilj. Vreme brzo prolazi. Ničeg što bi mi privuklo pažnju. Iz dosade pevušim sevdalinku, ali odmičem palac od dugmeta za razgovor da drugovi u grupi ne čuju moj piskav glas. Na visinomeru je 3600 fita. Ponovo bacam pogled van kabine. Vidim da se približavamo brdima koja okružuju Mostar. Brda baš nisu prijatna za manevre iz obrušavanja, ali nam omogućavaju da se neprimetno prikrademo gradu. Tu je odmah i željeznička stanica. Vođa je već osmotrio cilj i kroz eter upućuje komandu: »Pripremite se, napadam, sledite me!«.

Meškoljim se na sedištu. Vršim poslednje pripreme za otkaćinjanje bombi, uključujem topove i nišan. Kao i svaki put pred napad, hvata me borbeno groznica. Obrušavam za vodom. Vidim cilj. Dole među kolosecima crni se nekoliko kompozicija, i pored maskiranih boja. Na oko 2000 fita otkaćinjem bombe. Pratim vođu pogledom, a istovremeno cilj i nišan. Na uobičajenom odstojanju pritiskam dugme za topove i mitraljeze. Svetleći meci nestaju među vagonima, a avion se, laički rečeno, gotovo zaustavlja u vazduhu zbog trzanja topova. Povećavamo brzinu, provlačimo se u brišućem letu između Veleža i Huma. Sa južne strane Huma sustižem vođu koji u velikom uglu penjanja pravi oštar desni zaokret. Između Veleža i Huma sužen nam je prostor za manevrisanje, a pored toga u neposrednoj blizini nalazi se neprijateljski aerodrom, koji želimo da izbegnemo. Sve to komplikuje manevr, ali to nije tako važno, važno je da smo uspeli da izvršimo zadatak, a da neprijatelj ne ispali ni jednog metka na našu grupu.



Na povratku sa zadatka – Vis, 1944. godine

– Dobro je – čujem glas vođe – odlazimo!

Pošto sam napravio zaokret, pogledao sam još jednom željezničku stanicu. Naš »cilj« je pretvoren u dim i plamen, što znači uspeli smo. Tek u tom momentu zahvatila me je neodoljiva želja za borbom. Da mi je bar još jednom da se sručim u onaj košmar dima i vatre, čiji se plamen izvijao prema nebu. Jer samo jedan napad je malo za svu mržnju prema okupatoru, za prolivenu krv naših najboljih sinova. Ali, kao da ponovo čujem reči operativca »izvršite samo jedan napad«. Pogled mi se još ne odvaja od željezničke stanice. Odjednom, primetih kako se ispod nas pojaviše sumnjivi beli oblaci bezazlenog izgleda. Istovremeno čuh poznati glas u slušalicama – Flak levo dole, upozoravao je Delija. Bez ikakvog manevra, kao da se ništa oko nas ne dešava, brzo odmičemo prema Bijelom Polju. Ljutim se što ne mogu da otkrijem zamaskirano »flakovo« gnezdo, jer već odavno imam i neke lične neprečišćene račune sa tom gospodom iz PAA. Onda bih sigurno prekršio naređenje.

Letimo u pravcu Jablanice. Osmatrajte put i prugu – naređuje vođa. To me uzbuđuje, jer stalno očekujem da se još nešto ispreči pred naše

topove za koje smo ostavili jaču rezervu. Znam da se tome nadaju i Delija i Nedo, kao i naš vođa Šojić. Već dugo letim sa Šojićem. Znam da sada nervozno gricka usne tražeći razloga da utroši ostatak »groznice« i preostalu municiju.

Istežem vrat, naprežem oči i mahinalno popravljam brile, ali kao za pakost, već smo skoro kod Jablanice a na vidiku – ništa. Uzalud uveravam sebe da smo današnji zadatak uspešno izvršili, a u podsvesti osećam da smo mogli bar da potvrdimo prvi udar još jednim napadom.

KABINA JE ODLETELA

Ko zna kuda sam lutao u mislima, kada mi iznenada u ušima zabruji isprekidan vođin glas:

- Vraćamo se, sledite me.
- Idemo da malo . . . hm . . . taj PAA kod Mostara.
- Razumeo sam, brzo odgovaram.

Odmah zatim izvodim levi zaokret i sledim vođu. Vraćamo se istim putem. Sada su sve misli i pažnja usmerene na ono zamaskirano gnezdo PAA. Smanjujemo visinu i povećavamo brzinu. Ispod nas dimna zavesa i zato ne vidim ništa. Vođa kao da je nešto primetio i naglo menja pravac dajući komandu: »Flak desno, napadam – i pod blagim uglom ponire prema zemlji. Iako još uvek ne vidim ništa, nastojim da sledim vođu, ali mi ne uspeva. Sva moja pažnja usmerena je na neprirodnu pojavu do koje je u tom momentu došlo u kabini. Iznenada su me obasuli neki sitni kristali, nešto nalik na šljunak. Nešto je prsnulo i udarilo me po glavi i grudima. Instiktivno vučem palicu na sebe i penjem avion. Tek tada sam primetio bele oblake kako poput pečurki niču naokolo i shvatio sam o čemu se radi.

- Pogoden sam – vičem u mikrofona.
- Jesi li ranjen? Uzbuđeno pita vođa.
- Ne znam, zbunjeno mu odgovaram.

– Penji se ako možeš. Šta je? Jesi li ranjen – ponavljao je vođa. Smirujem se i – ćutim. Setih se da su mi drugovi pričali da rana ne boli odmah. Pipkam se po licu, grudima, pomeram se na sedištu i ne osećam nikakve promene. Osećam udarce vetra po licu. Okrećem glavu unazad i nagore. Tek tada spazih da od pleksis kabine moga »Spitfajera« nema ni traga. Tog momenta javljam vođi da nisam ranjen, samo kabine nema, odletela je.

Mostarska kotlina je ostala daleko iza nas kada sam ponovo čuo glas vode.

– Kabine, kažeš, nema? Proveri ti to malo bolje.

Zaista čudno pitanje, čak i vredanje.

Uključujem ponovo dugme za razgovor i raportiram uvredeno – službenim glasom:

– Avion ispravan, ranjen nisam, kabina nestala.

– U redu, kaže voda.

A onda posle kratke pauze nastavi:

– Vraćamo se u bazu.

Letimo uporedo. Sa leve strane vidim vođu kako se okreće ka meni i povremeno klima glavom. Sa desne strane Delija i Nedo. Delija me zove:

– Alija, Alija, ovde Delija. Kako si Alija?

– Dobro, brale!

Sada kad je prošao prvi šok, osećam se srećnim jer sam okružen drugovima, i trudim se da se održim na visini poziva bez obzira što sam ostao bez »krova« nad glavom.

Alija LOŠIĆ



KAKO PODSTIČETE BORBENOST

Ljudstvo Prve i Druge vazduhoplovne eskadrile NOVJ uživalo je veliki ugled kod saveznika. U nekoliko brojeva savezničkih listova prikazana je hrabrost, požrtvovanost, disciplina i skromnost jugoslovenskih ljudi.

Prilikom posete Prvoj vazduhoplovnoj eskadrili NOVJ, jedan američki novinar postavio je majoru Mileti Protiću pitanje:

– Kako podstičete borbenost kod pilota Vaše eskadrile?

Protić se malo zamislio i odgovorio:

– Ja uopšte ne nastojim da povećam borbenost mojih pilota. Moja je najveća briga baš obratno, da borbenost obuzdam. Mržnja prema neprijatelju i želja za borbom kod njih je tolika da se često zaborave i napadaju na neprijatelja bez obzira na opasnost«.

STICALI SMO ISKUSTVO

Radi uspješnijeg izvršavanja težih taktičkih zadataka na udaljenim i manje poznatim terenima, kao i radi smanjenja zamora pilota u vođenju navigacije za vreme leta, nastojalo se da se za vođe odeljenja i para određuju oficiri-piloti kojima je od ranije bio poznat predeo, a po mogućnosti i sam cilj (na primer: naselja, kasarne, aerodromi, rijeke, jezera, uvale, otočići i dr.). Naravno, to je dolazilo u obzir jedino kada se zadatak izvršavao pod naročito teškim meteorološkim uslovima.

Zapazio sam da je kod Engleza bilo pravilo da vođa odeljenja ili para bude oficir a pratilac prvenstveno podoficir ili niži oficir, s tim da se pratilac pokorava vođi u svim prilikama. Oni smatraju da je u vazduhoplovstvu, među pilotima, oficir superiorniji od podoficira bez obzira na stepen stručne sprema i ostalih letačkih vrlina koje inače mora posedovati svaki pilot. Takva-gledanja usadena su bila i u našem 1. lov. puku. Koliko je ta engleska postavka u letačkoj praksi često nepravilna videlo se iz mnogih očiglednih primjera.

Pogibijom komandira flajta B 352. skvadrona – nezaboravnog druga Arkadija Popova koji je u upornoj i nepoštenoj borbi protiv neprijatelja poginuo kao pilot-lovac 16. X 1944. godine kod sela Slano zapadno od Dubrovnika, za komandira flajta B postavljen je drug Đuro Ivanišević, koji je prekomandovan iz flajta A.

Bilo je to 6. XI 1944. godine. Izviđači meteorološke situacije izveštavali su biltenom da je nad teritorijom srednje i južne Dalmacije, zatim nad Hercegovinom i Bosnom potpuna, dosta niska oblačnost uz vjerovatnoću pa-



Pred polazak na zadatak

davina. Međutim, naš zadatak je bio da treba hitno srušiti bombama most na Drini i tući po neprijateljskim trupama kod Višegrada. Vremenske prilike, u odnosu na konfiguraciju terena, bile su zaista nepovoljne. Međutim, za pilote 1. lov. puka nikada nije bilo nešto sasvim nemoguće. To je činjenica. Komandir Đuro Ivanišević odredio je sastav prvog para, i to: sebe kao vođu para (ujedno i vođa odeljenja) a mene kao pratioca. Sastav drugog para, po naređenju komandanta Milete Protića, odredio je komandir flajta A Jovanović Ratko, i to: za vođu para Nedeljka Paića i pratioca Rudija Lujidija. Dakle, tri oficira i jedan podoficir. Tako formirano odeljenje poletelo je po niskoj oblačnosti na zadatak sa viškog aerodroma. Već na samom Visu oblaci su pokrili pola brda Hum, te smo jedva poleteli na otvoreno more, gde nas je, pored niske oblačnosti, dočekala još i kiša. Pravac leta bio je prema splitskim vratima uz sjevernu obalu Brača do Ploča (ušće Neretve) a zatim Neretvom do Konjica prema Sarajevu, a odatle do Ustiprača i Drinom do Višegrada. Na etapi Sarajevo-Višegrad pratila nas je i snežna mećava, a sneg se lijepio na prednje staklo kabine. Pod najtežim okolnostima, uz veoma žestoku neprijateljsku PAO, zadatak u Višegradu izvršen je vrlo uspješno. Ma koliko da su se branili, mnogo Švaba je toga dana zauvijek ostalo u Višegradu. A i most nije bio pošteđen.

Bez bombi i sa smanjenom količinom goriva, »Spitfajeri« su bili pokretljiviji, a letelo se u zmijastoj brazdi što nam je omogućavalo efikasniju odbranu.

Prilikom napuštanja bojišta, približno na polovini puta Višegrad–Sarajevo između Romanije i Jahorine, opet smo upali u snežnu mećavu i veoma nisku oblačnost koja nas je pritiskala ka zemlji. Zbijeni krilo do krila ulazimo u vrtložne oblake, kojih smo se oslobodili tek na oko 2500 m visine. Produžavamo let ka jugozapadu, gledajući pojedine vrhove planina ne bismo li koji prepoznali radi bolje orijentacije. Nakon leta od oko 15 minuta oblačnost se snizila na 1000 m. Sad primećujemo više planinskih vrhova. Znali smo da južno od tih vrhova treba da budu obala i more. Komandir odeljenja donosi odluku: zbijeni klin, spuštanje kroz oblake smanjenom brzinom leta. Zaista, bila je to vrlo smijela odluka, ali moramo je sprovesti. Otoci pokriveni oblacima i morska površina ne vide se, benzina polako nestaje, letimo u nepoznato i strepimo jer ne znamo šta nas čeka. Odjednom, na visini ispod 100 m ukaže nam se more i obala nekog kopna. Oblačnost je dozvoljavala letenje ispod nje. Ali, gde se stvarno nalazimo? Sva četvorica ispustili smo nekako iz vida praćenje navigacije i orijentacije. Prema onom što smo opreznim kruženjem opazili, uočio sam da smo između Gruža i Lopuda. Baš u taj čas preko radiofonije komandir objašnjava da smo nad Šibenskim kanalom, što je, navodno, ocjenio po konfiguraciji terena. U stvari, on je zamjenio otoke Zlarin – Prvić, Šibenski kanal i sam Šibenik sa Lopudom i Lokrumom, zalivom Omble, Gruškim kanalom i Gružom. U brzini, naročito posle napornog letenja, piloti mogu da pogreše i u sličnosti konfiguracije terena. Još nisam uspeo da upozorim komandira na pogrešnu pretpostavku, a on naređuje:

– »Kurs 170°«, i zauzima pravac leta. Pošto sam poznavao ovaj teren iz vazduha, odmah sam uočio komandirovu grešku i kažem:

– »Druže, Đuro, ne 170° nego 260°, jer se nalazimo jugozapadno od gruške luke«. Ovamo smo dospeli zbog jakog vetra još dok smo letjeli od Sarajeva prema moru. No, nekako ozbiljnijim tonom on naređuje:

– »Sledite me«. Kao njegov pratilac morao bih bez ikakvog pogovora da ga pratim, ali znam da ovog puta moram da se suprotstavim. Ponovo sam molio komandira i ostalu dvojicu da me prate, jer odlično poznajem ovaj teren i odvešću ih najkraćim putem na Vis. Videći da mi nestaje benzina, okrenem pravcem 260° i iznad same površine mora letim u pravcu Visa. Komandir još neko vreme ostaje pri svojoj odluci. Leteći u određenom kursu, pozivam ostalu trojicu da me slede, jer bi inače neko mogao da mimoide

Vis, pošto su oblaci (uz sitnu kišu) tako reći do morske površine. Zaigralo mi je srce kad sam primetio iza sebe ostala tri druga u vidu klina. Približavajući se Visu, jedva smo ga primetili u neposrednoj blizini. Pošto je prilaz aerodromu preko viške luke bio zatvoren oblacima, letimo istočnom stranom ostrva prema Komiži. Sa južne strane, uz jednu klisuru doletimo jedan za drugim na viški aerodrom, koji je blizu polovine bio pokriven vodom i natkriljen sivim oblacima.

Čim smo stigli na aerodrom, meni i komandiru motori prestanu da rade i elise se ukoče. U rezervoarima nije bilo više ni kapi benzina. Isto je bilo i kod drugog para. Posle izlaska iz aviona, iscrpljeni do krajnosti ali srećni, drugarski smo se zagrlili i komentarišući uputili se u operativni šator da podnesemo izveštaj o izvršenju zadatka.

Ćiril VRABIĆ



PRVA ESKADRILA

U mesto »Harikena«, naša Prva lovačka eskadrila ubrzo je dobila savremenije i kvalitetnije avione. Dobila ih je pre polaska na front. To su bili lovački avioni »Spitfajer«. Njima je otpočela i završila borbena dejstva na frontu u Jugoslaviji.

Pripadao sam tehničkoj službi eskadrile od njenog formiranja. Moram odmah da kažem da su pred nama bili veoma teški zadaci ne toliko po težini samih zadataka koliko po uslovima u kojima smo radili i sredstvima kojima smo raspolagali. Pored nas su živele i ratovale slične jedinice tadašnjih ratnih saveznika. Ali, razlike u naprezanju naših i njihovih tehničkih kadrova bile su neuporedive. No, mi smo bili svesni specifičnih uslova našeg ratovanja i sve je za nas bilo normalno i moguće. Borbeni elan pilota, entuzijizam sa kojim su pristupali zadacima prevazilazio je do tada poznate norme i mogućnosti ljudi, ratnika. A takva atmosfera stavljala je i kadar VTS pred teška iskušenja. Jedan do dva leta dnevno po avionu u ratu znači višestruko angažovanje svih ljudi. Zahteva intenzivan, precizan rad. Međutim, kod nas se nekada letelo i po 4 do 5 puta, naročito u periodu obuke, što je od VTS zahtevalo posebne napore. Rad je morao da bude krajnje ekspeditivan, ali besprekoran i sa velikom preciznošću. Ni nesnosne vrućine prućene vrelinim peščanim vetrovima nisu mogle da budu prepreka da se na pregledu i opravi vazduhoplovnog materijala radi i po 16 sati dnevno. Takvo zalaganje letaća i tehničkog osoblja omogućilo je da, na primer, od prvih letova osnovne obuke pa do odlaska na borbene zadatke ne prođe više od dva ipo meseca. Završena je celokupna obuka, od tehnike pilotiranja do obuke gađanja i bombardovanja. Uspeh je bio utoliko veći što nije došlo

do većih propusta koji bi imali štetne posledice za vazduhoplovni materijal i letaćki sastav. Naprotiv, baš zbog preterane odgovornosti prema avionima i opremi izgubili smo jednog vrlo iskusnog pilota – druga Halambeka. On je prilikom jednog težeg kvara na motoru koji je izazvao požar nastojao svim silama i preko svoje ljudske moći da spase zapaljeni avion. Sa namerom da sleti na aerodrom izgubio je život naočigled svojih najbližih drugova koji nisu mogli da mu pomognu.

Uvek ću se sećati 18. avgusta 1944. godine. Toga dana nad našim nebom pojavili su se prvi put avioni sa crvenom petokrakom. Bili su to piloti Prve eskadrile. Formaciju odeljenja od 4 aviona pratili su pogledi čitave eskadrile sve dok nije nestala na horizontu, između plavog neba i našeg mora. Koliko god su piloti bili uzbuđeni da posle tolikog vremena ponovo ugledaju sunčanu dalmatinsku obalu i planinski masiv Dinare, ništa manje nije bilo ni naše nestrpljenje da ih ponovo ugledamo na horizontu kako se vraćaju. Za nas iz VTS, ispraćaj i doček aviona značio je uvek nervozna i mukotrpa iščekivanja. Osećali smo se odgovornim za njihovu sudbinu. Takav nam je bio svakodnevni život, jer su se zadaci nastavljali lančano jedan za drugim. Tehničko osoblje nije žalilo truda a naši piloti ono što je najdragocenije – živote, u izvršavanju dobivenog zadatka. Nije bilo pilota koji nije sa velikim nestrpljenjem očekivao kada će dobiti sledeći borbeni zadatak. U relativno kratkom periodu svog postojanja, u vremenu od 18. avgusta pa do kraja novembra 1944. godine, eskadrila je izvršila blizu 150 grupnih borbenih letova sa više od 400 a/p. Po broju časova borbenog naleta bila je među prvim jedinicama savezničkog balkanskog vazduhoplovstva.

Gubici koji su naneti fašizmu i okupatoru naše zemlje bili su veliki i značajni ne samo za našu NOV već i za saveznike. Naročito značajan uspeh postignut je u pogledu uništenja velikog broja željezničke tehnike – lokomotiva, vagona i drugih uređaja. Slični rezultati postignuti su i u uništenju drugih suvozemnih i pomorskih prevoznih i borbenih sredstava, kao i u uništenju žive sile protivnika. Neprijatelju je bilo otežano korišćenje svih saobraćajnica u rejonima gde smo mi dejstvovali, a njegovi avioni vidali su se sve ređe na našem nebu, posebno u rejonima u kojima su krstarili naši avioni.

Za postignute uspehe na frontu Prva lovačka eskadrila dobila je ne jednom značajno priznanje od savezničke komande, koja je bila iznenađena hrabrošću naših pilota i tačnošću u izvršavanju postavljenih zadataka.

Veoma je značajan i moralni efekat dejstva naše avijacije. Pojava aviona sa crvenom petokrakom na našem nebu imala je ne samo veliki moralni

efekat kod naših boraca, koji su sa velikim zadovoljstvom pratili svaki let naših aviona, već i kod neprijatelja, na koga je to delovalo demoralisjuće i ulivalo strah i nesigurnost.

Svakako da nema rata bez gubitaka. Sloboda se dobija samo borbom i plaća velikim žrtvama. Prva lovačka eskadrila ratovala je relativno kratko vreme, ali je ipak izgubila svoje najhrabrije borce i najbolje drugove. Ne mogu a da se ne setim: Popov Arkadija, Franje Kluza i Luidi Rudija. Sa prvom dvojicom bio sam u čestim službenim kontaktima u vezi sa radom tehničke službe. Prvi je bio komandir a drugi nenaimenovani komesar eskadrile.

I danas me sećanje na njih uzbuđuje. Arkadije je bio poreklom ruski kozak. Bio je snažan čovek četrdesetih godina, veoma temperamentan, hrabar, samopouzdan i iskusan pilot. Pre dolaska u NOV bio je duže vremena u zatvoru. Ustaše su ga tukle do iznemoglosti, zbog čega je izgubio sluh na jednom uhu. Ostao je u životu samo zahvaljujući svojoj snažnoj fizičkoj kondiciji, koju je stekao baveći se sportom. Uspeo je da pobegne na slobodnu teritoriju i priključio se grupi vazduhoplovaca koji su išli na školovanje u Afriku. Oštećen sluh mu nije smetao da bude odličan pilot. On je veoma često na čelu formacije vodio pilote na borbene zadatke. Jednoga dana, prilikom napada po suvozemnim komunikacijama, zapazio je tenkovsku jedinicu maskiranu u jednom šumarku. Iako je suviše opasno napadati takav cilj, pogotovo sa manje visine – na kakvoj se nalazila njegova grupa, odvojio se od grupe i krenuo u napad. Bombe su pogodile cilj, ali koncentracija dejstva velikog broja PA oružja sa tenkova učinila je svoje. Grupa se vratila na aerodrom obezglavljena, bez omiljenog i voljenog komandira eskadrile.

Ime i slava Franje Kluza poznata je i van granica naše zemlje. Po prirodi je bio veoma tih i staložen borac, tridesetih godina. Na njemu se nikada nisu mogli zapaziti ni najmanji znaci nervoze ili nespokojstva, ma u kakvoj situaciji bio. Kad bi ga videli kako spokojno ulazi u avion, i ostali piloti koji su leteli sa njim u formaciji postajali su sigurniji.

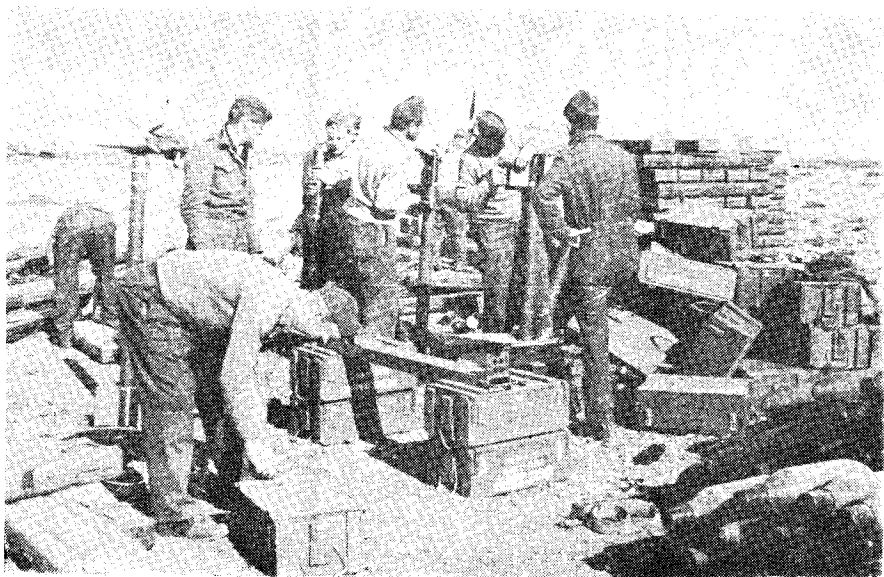
Franjo je pokazivao i veliku umešnost u izvršavanju borbenih zadataka. Ali, ni njemu ratna sreća nije bila naklonjena. Jednog dana seo je u avion kao i uvek veoma spokojan, i sa svojim drugovima poleteo na izvršenje borbenog zadatka. Ali nije se vratio. Tako je 14. septembra 1944. godine Prva eskadrila NOV ostala bez najboljeg borca, druga i političkog komesara.

Luidi Rudi, mlad pilot italijanskog porekla, gotovo dečak i po izgledu i po osećanjima. Mrzeo je fašizam koji je naneo sramotu njegovoj domovini.

Stoga je odlučio da se bori protiv takvog zla, smatrajući to svojom patriot-skom dužnošću. Boriti se protiv fašizma bilo gde, to je bila njegova sveta lozinka. A simpatije prema susednoj Jugoslaviji, njenim hrabrim borcima i ciljevima za koje se bore privukli su ga da stupi u redove Prve vazduhopio-vne baze. Došao je 1943. godine sa malim školskim avionom. Iako je imao malo letačkog staža i iskustva u letenju, upornim radom savladao je brzo tehniku letenja i borbenu obuku.

Po prirodi veoma tih, bolje rečeno tužan, kao da se osećao krivim što je u njegovoj zemlji vladao fašizam, koji je posebno narodima Jugosla-vije naneo veliko zlo. Naučio je prilično dobro da govori našim jezikom. Bio je veoma osećajan, ali hrabar borac. Međutim, ni njemu nije bilo su-đeno da vidi konačne rezultate dela za koje se borio. Poginuo je u rano proleće 1945. godine, kada su se već brojali poslednji dani umirućeg fa-šizma. Toga dana na borbenom zadatku zatajio je nosač bombe. Svi Rudijevi pokušaji da je se oslobodi ostali su bez uspeha. Morao je da sleti sa njom. Pri dodiru točkova na PSS, bomba je otpala, upaljač se aktivirao a u eksplo-ziji i dimu nestao je još jedan divan borac simpatični i dragi pilot Luidi.

Naša VTS, svi mi koji smo radili na pripremi aviona za borbene zadat-ke, bili smo svesni da na svakom borbenom letu može doći do onog naj-



Priprema raketa

goreg. Zato smo svaku grupu ispraćali na bojište sa zebnjom. Sa još većim uzbuđenjem i nestrpljenjem očekivali smo njihov povratak na aerodrom. Radost je bila neizmerna kada se svi pojave na vidiku. Takav je bio život tehničkog osoblja – radost i bol smenjivali su se iz dana u dan.

Najveća satisfakcija za sve naše tegobe bila je poseta vrhovnog komandanta druga Tita našoj eskadrili u leto 1944. godine. Teško je naći reći za naše uzbuđenje kada smo ugledali, do tada samo po fotografijama i pričanju poznatog našeg legendarnog vrhovnog komandanta. Pun snage i vedrine, čvrstim vojničkim korakom obišao je sve posade postrojene ispred aviona. Posle pozdrava sa pilotima, uputio se grupi tehničkog sastava i štabnog osoblja, koji su nestrpljivo čekali da ga vide i pozdrave u svojoj sredini. Obišao je naš stroj, svakom borcu pružio ruku i pri tome uputio po koju prikladnu reč. To će nam ostati kao jedna od najdražih uspomena iz ratnih dana Prve lovačke eskadrile.


Jedan od osnovnih faktora, koji je odigrao odlučujuću ulogu u formiranju ljudskih i borbenih likova u našoj eskadrili, bila je moralna snaga naše Partije. Ona je delovala preko svojih članova, naročito onih drugova koji su došli iz borbenih jedinica, tako snažno i efikasno da se to teško može opisati. Uostalom to su potvrdili i rezultati koje je eskadrila postigla u ratu.

Dosta je naših članova Saveza komunista Jugoslavije koji su osnovno vaspitanje o idejama marksizma dobili prvi put u Prvoj vazduhoplovnoj bazi i u Prvoj lovačkoj eskadrili. Mnogi od njih primljeni su u redove Partije negde u afričkoj pustinji, Italiji ili na Visu. Bez njenog uticaja ne bi se održalo takvo drugarstvo i nacionalno jedinstvo, pogotovo ako se uzme u obzir da je ljudstvo u eskadrili bilo veoma heterogeno – bile su zastupljene sve naše nacionalnosti i nacionalne manjine, a mnogi su pridošli iz raznih jedinica i armija van naše zemlje.

S obzirom na takav sastav ljudstva, bez sumnje je da su naše partijske organizacije i njeni članovi znali pravilno da iskoriste svoju vodeću idejnu ulogu u sistemu vaspitanja čitavog sastava eskadrile. Inače se ne bi mogli ni zamisliti uspesi kakvi su postignuti u tako kratkom vremenu postojanja eskadrile.

Franjo MARIĆ

JURIŠ NA NEISPRAVNE AVIONE

 rva lovačka eskadrila NOV bila je stacionirana na aerodromu Kani u Italiji, na istočnoj obali Jadrana.

Osvanuo je 25. septembar, tmuran, sa jakim vetrom i teškim sivim oblacima, koji su se vukli iznad uzburkanog mora. Dok odeljenje za održavanje aviona radi punom parom da dovede dva »Spitfajera« u ispravnost, dotle ostali deo tehničkog sastava eskadrile očekuje avione, koji na drugoj obali Jadrana tuku neprijateljske kolone, koje se izvlače prema severozapadu.

Mehaničari brižno gledaju prema istoku. Evo ih! Kao male crne tačkice koje brzo rastu, avioni se pojavljuju na tmurnom nebu. Svi naprežemo oči, brojimo ih kao da ne verujemo svojim očima, jer opet nedostaje jedan, opet se jedan nije vratio sa zadatka. Ubrzo smo saznali da nema druga Ankona, skromnog i tihog, ali za neprijatelja nemilosrdnog osvvetnika. Nestao je u gudurama bosanskih planina. Poslednji put je prešao Jadran, koga je toliko voleo i nije se vratio. Protivavionska artiljerija je oštetila više aviona. Pregledamo ih i brojimo pogotke. Mnogi su bili blizu smrti. Piloti su morali maksimalno da koriste motore, a to je ostavilo određene tragove. Motori su bili preforsirani, pa je došlo do curenja tečnosti, što uvek zahteva zamenu motora.

Kad smo sabrali sve neispravnosti, rezultat je bio više nego porazan. Sedam aviona bilo je tako oštećeno da je na dva, pored ostalog, trebalo menjati hladnjake, na jednom kompletno krilo, na drugom repne površine; na jednom je trebalo krpiti dosta teško oštećen trup, a na drugom menjati elisu dok je sedmi bio za rashod, pa ga je trebalo zameniti. Na četiri aviona

nađeno je probijanje gasova, što je zahtevalo zamenu motora. Znači od 16 aviona Prve lovačke eskadrile ostalo je samo tri u ispravnom stanju, sposobnih da polete na izvršenje borbenog zadatka.

I, naravno, sutradan eskadrila nije mogla da poleti na borbeni zadatak. Piloti su se osećali krivim, kao da su oni sami oštetili avione, a mehaničari nisu mogli da pogledaju pilotima u oči zbog toga što su im avioni neispravni. Svima nam je bilo teško.

Komandant eskadrile nije želeo da svom višem komandantu iznese pravo stanje, bojeći se da eskadrila sutra ne izostane sa borbenog zadatka. Na sastanku štaba eskadrile rešeno je da se za sutrašnji dan osposobi maksimalan broj aviona i da se eskadrila prijavi kao sposobna za izvršenje borbenog zadatka.

Na osnovu naređenja komandanta eskadrile, tehnički rukovodioci su odmah sakupili ljudstvo, izneli im situaciju i primljeno naređenje a zatim su od njih tražili da iznesu svoje mišljenje i predloge za rad. Posle toga, sastali su se tehnički rukovodioci i razradili plan rada.

Trebalo je da se svi neispravni avioni povuku u odeljenje za održavanje. Privremeno je formirana operativna radna grupa pod neposrednim rukovodstvom tehničkog oficira eskadrile. Iz letaćkih odeljenja eskadrile dovedeni su svi slobodni mehaničari. Za borbenu pripremu ispravnih aviona određen je stariji tehničar letaćkog odeljenja. Odeljenje ispravnih aviona pojačano je i avio-mehaničarima. Obezbeđeno je dovoljno pilota za izvršenje probnih letova. Operativna radna grupa je podeljena na sekcije: za avione, motore, naoružanje i spec. opremu, kao i na posebnu sekciju za snabdevanje. Obezbeđeno je osvetljenje za noćni rad. Pošto nismo raspolagali dovoljnim brojem motora, jedna grupa je odmah upućena po njih u centralno skladište u Napulj. Na ručak se nije išlo, na večeru takođe. Jelo se na radnom mestu. Radilo bez prestanka. Trebalo je na juriš osvojiti neispravne avione.

Rad se odvijao takvom brzinom kao da je magična ruka pokretala ljude. Nastalo je pomeranje aviona, iznošenje alata, materijala, prevoženje motora, stotinu ljudi je imalo samo jedan cilj – osposobiti što više aviona da bi eskadrila sutra ponovo poletela na borbeni zadatak.

Pomogli su nam i drugovi iz britanskih eskadrila. Ponudili su nam dva motora koji su nam nedostajali, što smo sa zadovoljstvom prihvatili. Gledali su i divili se našim naporima. Donosili su nam čaj. Oko podne već smo imali dva aviona za probu, a pre zalaska Sunca trebalo je da imamo još najmanje četiri, iako smo rad započeli tek u 10.00 časova.



Priprema »Harikena« za let

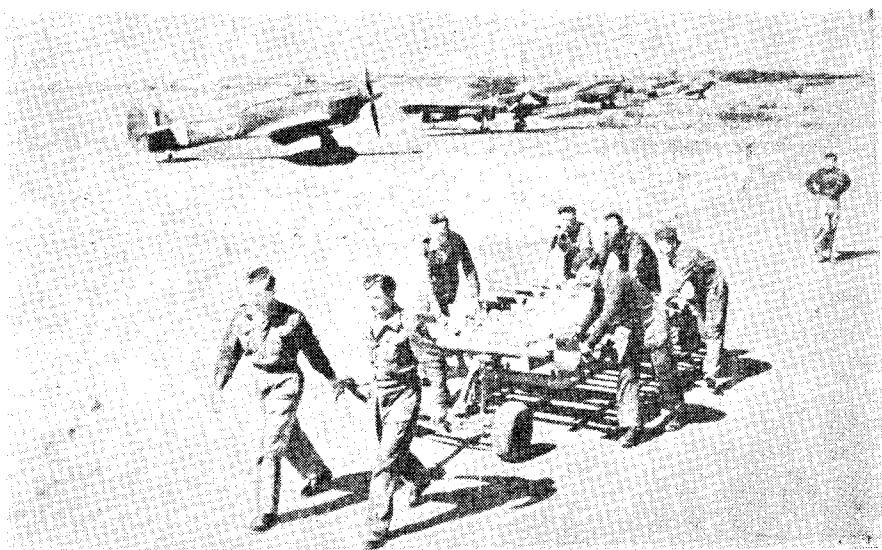
I danas se sećam tih trenutaka – čuju se čekići, dizalice zuje, opšta gužva i metež iz koga se postupno, jedan po jedan pojavljuju ispravni avioni. Tehnički rukovodioci obilaze, rešavaju probleme na licu mesta, lično rade sa mehaničarima što je uticalo na moral i požrtvovanje u radu. Oko 14.00 časova umesto dva imali smo četiri aviona za probni let. Komandant vinga, pukovnik britanskog vazduhoplovstva, ponudio se za probnog pilota. Pristali smo. Već posle nekoliko minuta stajao je pred nama sa padobranom. Preuzeo je avion, pun poverenja u rad naših ljudi, i poleteo u vazduh. Bio je već mrak kada smo osposobili i sedmi avion. Tada nam je saopšteno da se sutra poleće na zadatak u pet časova, a trebalo je osposobiti još 6 aviona, od kojih na četiri zameniti motore.

Rad u toku noći bio je naporan, osvetljenje dosta slabo, ali bez obzira na sve to, rad se nastavljao nesmanjenim intenzitetom. Znali smo da svanjava oko 04.00 časa, kada treba da stignu piloti za 6 aviona na kojima se mora izvršiti probni let od 40 minuta, pa ako su ispravni, treba ih napuniti gorivom i ubojnim sredstvima i tek onda pustiti da polete na borbeni zadatak.

Približava se ponoć, sve ide po planu. Raspoloženje i radni elan ne dozvoljavaju da se primeti umor. Još dva aviona dovedena su u ispravno

stanje i zvuk njihovih motora para tišinu noći. Razvedrilo se. Kao da je i priroda na našoj strani. Na istoku već počinje da sviće. Zora je već na pomolu a i naš posao se približava kraju. Još samo dva aviona. I nešto pre 04.00 časa pušteni su i njihovi motori u rad. I sa druge strane PSS, gde su se nalazili ispravni avioni spremni za zadatak, takode su pušteni motori u probni rad.

Još samo nekoliko minuta do 04.00 časa. Dolaze probni piloti i poleću na probni let.



Prevoženje raketa

Grupa za pripremu aviona spremila je municiju i bombe za sve avione. Avioni se vraćaju sa probnog leta i, prema dogovoru, idu na stajanke gde ih čekaju bombe i municija. Svi su ispravni. Kao da je neko dao znak, ceo tehnički sastav viknuo je u tom momentu tri puta ura.

Piloti su već tu, preuzimaju avione, pregledaju ubojna sredstva, vrše se poslednje pripreme i pregledi. Nameštaju se padobranci a mehaničari puštaju motore u rad. Avioni, opterećeni bombama i municijom, poleću na zadatak, i to cela eskadrila od 16 aviona. Poleteo je i sedamnaesti avion, »Spitfajer VIII«, avion komandanta vinga, koji je odlučio da sa našom eskadrilom pode na zadatak.

Već je i poslednji avion poleteo i izgubio se na horizontu kada su nam prišli engleski mehaničari i čestitali na izvanrednom uspehu.

Vreme je prolazilo sporo. Jedva smo dočekali trenutak kada ćemo ponovo ugledati avione. U povratku piloti su pozdravljali svoje mehaničare u niskom letu. Kada smo videli da su svi avioni u stroju, u borbenom poretku, našoj radosti nije bilo kraja, bacali smo kape uvis srećni što je sve ispalo kako treba. Avioni dolaze na stajanke, piloti su veseli. Uništili su više tenkova, kamiona i lokomotiva. Mnogo Švaba našlo je smrt, osvećeno je mnogo naših drugova. Bila je to najlepša nagrada za našu neprospavanu noć.

»Spitfajer VIII« parkirao je na stajanci u blizini šatora tehničkog oficira eskadrile. Uz pomoć jednog mehaničara, izašao je iz aviona komandant vinga i uputio se pravo prema tehničkom oficiru eskadrile i pokazujući na svoj avion, rekao: »Evo ga, vaš je, vi ćete mi ga održavati, jer ste najbolja ekipa u mom vingu«. Ovaj gest komandanta vinga bio je za nas veliko priznanje starešine koji je umeo da ceni sposobnost i zalaganje ljudi, kao i borbenu ispravnost aviona.

Franjo LOLIĆ



ŽUTOKLJUNCI SU POBEGLI

Bilo je to u periodu kada se NOP razbuktao svom žestinom. Nemci su grozničavim naporima nastojali da po svaku cenu izvuku živu glavu iz obruča NOVJ. Sa jugoistoka svijali su se u Srbiju da bi preko reke Bosne i sremskih ravnica, a iz Grčke preko Dalmacije, osigurali sebi kakvo-takvo povlačenje prema severozapadu. Čuvali su vlastitu živu silu i ratnu tehniku, gurajući pred sobom na stotine staraca, žena i dece pokupljenih na zgarištima srpskih, bosansko-hercegovačkih i dalmatinskih sela. No, kapitulacija okupatora je već na vidiku. Cilj NOVJ je dotući te zveri na mestu njihovih zločina i razbojništava.

Sećam se kada nam je, celom sastavu 1. lovačkog puka, drug Tito na Visu krajem avgusta 1944. godine uputio apel: »Drugovi, ne dozvolite neprijatelju da se nekažnjen povuče iz naše porobljene i unakažene domovine«. Bio je to snažan borbeni podstrek i jedna od najsvetijih zapovesti koja je svakog pilota-lovca i jurišnika pratila u svaki borbeni let.

Nemci su znali za borbeni duh i stručnu sposobnost pilota 1. lovačkog puka. Njihovi piloti su bežali u smrtnom strahu kada bi u vazduhu opazili »crvenu petokraku«. Zato je bila retkost – trofej za pilota 1. lovačkog puka susret sa »Fokevulfima« i »Meseršmitima«.

Ostao mi je u sećanju 24. septembar 1944. godine. Zadatak nam je bio da sa 4 »Spitfajera« bombardovanjem i topovsko-mitraljeskom vatrom uništimo uporište u Drnišu. Poleteli smo sa aerodroma Kane u Italiji u 05,30 časova u sastavu: vođa odeljenja i prvog para Popov Arkadije, njevog pratilac Vrabić Ćiril, vođa drugoga para Srdanović Milan sa pratiocem

Gavrilović Živrom. Meteorološki uslovi: uz italijansku obalu i nad Jadranskim morem oblačno uz sitnu kišicu a nad Dalmacijom krpasta oblačnost. Odmah posle poletanja penjemo se na visinu, probijajući oblake, a već za desetak minuta nalazimo se na oko 4000 m. Po navigacijskom proračunu (koga je uvek pravio svaki pilot) nalazili smo se iznad ostrva Visa. U daljini, severozapadno od nas, primećujem devet lovačkih aviona, koji lete približno istoj visini od Šibenika prema Visu. Obaveštavam vođu odeljenja Popova. On kratko naređuje: »Za mnom«! Dajem pun gas, i nas četvorica – još ne znajući čiji su avioni, približavamo im se s kosa. U međuvremenu, misleći da su Englezi, zovemo ih pozivnim znakom na određenom kanalu. Ali, odgovora nema. Nepoznati lete u klinu, po tri trojke. Popov je odlično poznao sve tipove aviona, a posebno »Fokevulf«, te odjednom uzviknu: »Drugovi, to su Fricevi, odmah na njih, ja ću na čelne a vas trojica po ostalima, pazite na moje komande«. Bili smo udaljeni od njih još oko 2500 m. Jurishamo punim gasom s kosa u susret. Baš kad je Popov dao komandu »U napad«, odmah upita »A šta je sad?«. Svi primetismo neko komešanje u grupi. Brzo su napravili zaokret i đavoijom se brzinom ustremiše natrag ka Šibeniku, zabijajući se u oblake kojih je bilo u vidu belih planina i do visine od oko 5000 m. Ponovo se javlja Popov: »Pobegli su«, dodajući masniju psovku i nastavlja »Idemo na Drniš, a ove žutokljunce đavo će odneti u oblacima«.

Nastavljajući međusobni radiofonski razgovor, Popov kaže da je pretpostavljao njihov beg i zato je do zadnjeg momenta čekao sa naredjenjem za odbacivanje bombi.

Sa velikom oprežnošću nastavljamo let u vidu kvadrata, probijajući oblake. Po preletanju obale primećujemo krpastu oblačnost do zemlje. Orijentišući se, pronalazimo Drniš, a odmah zatim otkrivamo uporište, koje je u stvari, otkrilo samo sebe vatrom PAA. Jedan precizan nalet u brazdi, uz oštri »pike«, i 8 bombi razorilo je mesto odakle su nas malopre tukli sa PAA. Oblačnost se počela zgušnjavati a nas četvorica rasterećeni od bombi bili smo još orniji za ponovni susret sa onim malopredašnjim žutokljuncima. Na žalost, toga dana naši mitraljezi i topovi nisu imali posla.

Ciril VRABIĆ

OPERACIJA BROJ 4/VIS

»Zadatak napasti neprijateljsku kolonu koja se nalazi na putu Ošlje–Metković.

Broj aviona: 4 »Harikena« tipa »MK IV«.

Pratnja: 4 »Spitfajera«.

Ukupno vreme letenja: 4 sata i 15 minuta.

Ispaljeno: 12 raketa i 540 mitraljeskih zrna.

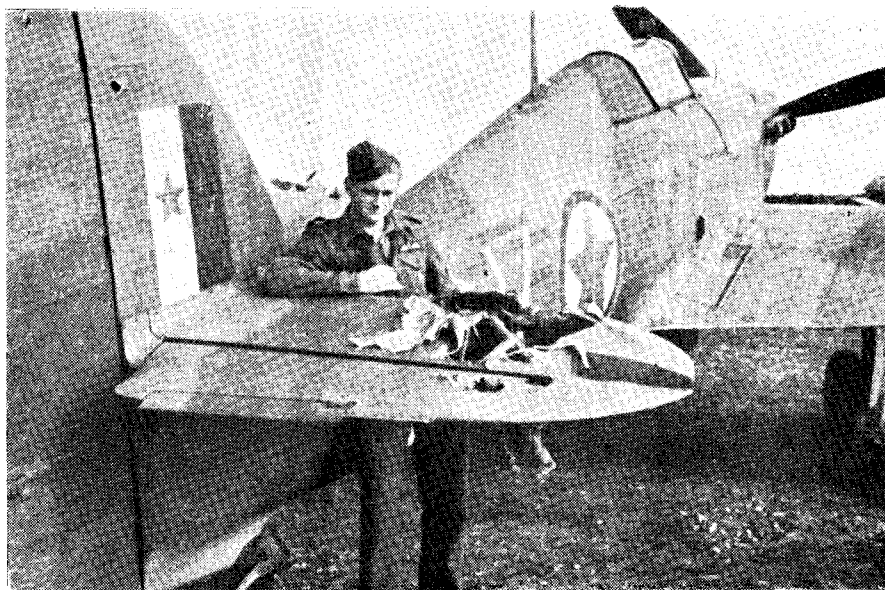
Piloti: vođa, poručnik Marinović, pratioci: Rebula, Pepel i Purić (pretrpeo udes pri poletanju).

Posle iskustva stečenog u ranijem napadu na istu kolonu vođa se odlučio za jedan napad. Kolona je nađena kod sela Ošlje. Avioni su došli nisko, prikravši se iza jednog brežuljka, što im je omogućilo da ostanu izloženi neprijateljskoj vatri minimalno vremena. Iznenadjenje, međutim, nije postignuto usled pratnje koja je kružila visoko. Tri salve po 4 rakete pale su u područje gde su se nalazile trupe i motorizacija, ali nanesena šteta nije mogla biti utvrđena usled veoma intenzivne i precizne vatre PVO, kojom prilikom su dva od svega tri aviona oštećena donevši po 15 odnosno 18 pogodaka. Iako ozbiljno oštećeni, piloti su uspeli da dovedu avione do Visa, gde su se u redu spustili. Posle ovog napada usledio je napad jedinica Dvadeset šeste divizije, te je kolona potpuno razbijena, a sva motorizacija zarobljena«.

Suvoparni jezik ovih redova u Operacijskom dnevniku Druge lovačke eskadrile NOV teško može da dočara ono što smo doživeli kasno po podne 21. oktobra 1944. godine.

Bio je to i inače uzbudljiv dan. Prethodnog popodneva, u napadu na tu nemačku kolonu, koja se sa tenkovima, oklopnim kolima i drugom motorizacijom povlačila pred napadima jedinica 26. divizije NOV, poginuo je prvi komandir Odeljenja »A«, Stanko Vouk. Sa četiri »Harikena« (piloti Vouk, Purić, Marinović i Pepel) vršen je nalet dva puta na istaknuti deo kolone koji je još bio u kretanju prema Rudinama, a zatim još dva puta na njen stacionirani deo. Napad je bio vrlo uspešan i sve su rakete pale među motorizaciju i trupe. Jedan petotonski kamion je eksplodirao i neprijatelj je pretrpeo znatne gubitke. Prilikom poslednjeg napada junački je poginuo pilot Vouk. Pogođen u brišućem letu pao je u područje gde su se nalazile neprijateljske trupe.

Eskadrila je 21. oktobra još bila pod utiskom toga gubitka. Piloti, rešeni da osвете svoga druga, čekali su nestrpljivo, u vinogradima koji su okruživali pistu za poletanje. Čekali su na izveštaje sa terena o rezultatima jučerašnjeg napada i na nove zadatke. Bilo je čisto, prijatno jesenje popodne kad je operativni oficir komande RAF Stejšn Vis pozvao pilote u svoj šator i saopštio im zadatak. Motori su odmah upaljeni i četvorka je krenula na poletanje.



Vraćali su se sa zadatka i ovako

Jedan za drugim poletala su tri »Harikena« dižući se brzo uvis da bi izišli iz male kotline u kojoj se nalazio aerodrom i obrazovali formaciju pre nego što krenu ka cilju. Četvrti avion nije, na žalost, uspeo da se odlepi od zemlje zbog kvara na motoru i pretrpeo je udes u vinogradu na kraju piste, pri čemu je pilot povređen. Kasnije su nam pričali da nekim sujevnim drugovima ta nezgoda »nije slutila na dobro«. Trojka je, međutim, produžila na izvršenje zadatka.

Čim smo izbili na drum, s dubrovačke strane sela Ošlje, spustili smo se sasvim nisko, leteći desno od puta i tražeći neprijateljsku kolonu, za koju smo znali da se nalazi negde ispred nas. Iza Ošlja drum nailazi na jedan ćuvik i zaobilazi ga s leve strane. Kako nam je javila spitfajerska pratnja, kolona se nalazila iza toga ćuvika. Skrenuli smo desno u nameri da se prikrademo iza ćuvika i ponovo izbijemo na drum s druge strane brega. Dok smo izbijali prema cesti, ugledao sam neprijatelja, koji se zaustavio u podnožju brda i razmestio s obe strane puta. Preko radio-veze izdao sam naređenje:

»U napad! Zbornom mestu iza ovog ćuvika levo«.


U sledećem trenutku, sa udaljenosti od oko 350 metara od cilja, salva od četiri rakete sa bojevom glavom od 30 kilograma, praćena mitraljeskom vatrom iz četiri mitraljeza, pojurila je prema cilju. Istog časa sledio je oštar zaokret nalevo da bi se izbeglo dejstvo sopstvenih raketa, a onda izbegavanje PA vatre letom u cik-cak liniji do zbornog mesta iza ćuvika. Svetleći meci iz neprijateljskih lakih PA oružja pravili su gusto sazvežđe oko aviona. Preko radija dopiru izveštaji spitfajerske pratnje da je napad uspeo i da su sve tri salve pale u cilj. Neprijatelj je, dakle, platio dug. Divan osećaj olakšanja.

Rebula javlja da je pogoden, ali da mu motor radi, i pored dima koji se za trenutak bio pojavio. (Na sreću, pogodak u motor nije bio opasan). Odmah dobija naređenje da uzme visinu i krene pravo prema Visu. Nekoliko trenutaka kasnije stiže i Pepel. Krećemo za Rebulom, čiji se avion ocrtava na čistom zapadnom nebu. »Spitfajeri« lete iznad njega za slučaj da bude prinuđen da iskoči ili da se spusti na more, što na sreću nije bilo potrebno.

Ubrzo, bili smo opet na Visu, gde su nas očekivali drugovi da čuju izveštaj i rezultate dejstva.

Miloš MARINOVIC

IZ KABINE U GIPSANI OKLOP

 Osle uspešne teorijske i praktične obuke na »Spitfajerima«, počelo je grupno upućivanje pilota na trodnevni izlet iz Benina u Kairo u vidu navigacijskih letova. Došao je red i na moju grupu. Poleteli smo iz Bengazija sa tri »Spitfajera« 19. jula 1944. godine, i to: Šojić Hinko, vođa odeljenja, Kovačić Mirko, desni pratilac i ja, levi pratilac. Od Bengazija do Masamatruke leteli smo preko tri sata, gde smo prenoćili, a sutradan nastavili za Heliopolis kod Kaira. Na pola puta od Aleksandrije prema Kairu primetili smo kolonu automobila, u stvari, zemaljski ešelon naše Prve i Druge eskadrile, koji je odlazio brodovima prema Italiji na front. Letački deo eskadrile trebalo je da poleti preko Malte za Italiju 20 dana kasnije kako bi ga zemaljski deo prihvatio na određenom aerodromu u Italiji.

Nadleteli smo ešelon, i pozdravljali drugove, prateći ih oko 10 minuta, a zatim se sa njima oprostili. Možda je baš taj momenat bio koban za moj avion jer sam preopteretio motor. Odvojili smo se od kolone i nastavili let za kairski aerodrom Heliopolis. Ubrzo smo ispred Kaira upali u gusti peščani oblak nošen vetrom hamsinom. Zbijamo krilo do krila, podižemo se iznad oblaka i nastavljamo let prema aerodromu koji se nalazio istočno od nas oko 25 km. Hamsinska oblačnost ispod nas počela je da nestaje i primećivalo se ogromno prostranstvo Kaira. Smanjili smo visinu na 500 metara a brzinu na oko 450 km/h. U jednom momentu osetim jak potres aviona a odmah zatim motor na mom avionu počeo je sve više da prekida rad. Kazaljka na toplomeru je daleko preko normale. O pojavi trešnje odmah obaveštavam vođu odeljenja Šojića, koji mi odgovara: »Ja ti ne mogu ništa pomoći. Vidim da se dimi iz motora«, a potom reskim glasom »Iskači – goriš«.

U tom momentu nije bilo mogućnosti za iskakanje padobranom. Posle nekoliko sekundi osetim i čujem eksploziju u motoru a zatim se pojavi gusti beličasti dim. Znao sam da dim potiče od zapaljenog glikola, pa sam brzo aktivirao vatrogasni aparat. U tom času brzina je bila 350 km/h a visina svega oko 250 m. Elisa se ukočila. Prelazeći u spiralni let tražim bilo kakav prostor za sletanje. Odmah sam uočio jedno dvorište, ispred ogromne zgrade, za koju sam – prema masi dece – pretpostavio da je škola. Okolo visoka stabla divljih kestenova, a sa zapadne strane dvostruka auto-strada. Sekunde prolaze, visina oko 100 metara, brzina 300 km/h, sletati se mora a gde? Pred školu. Drugog izlaza nema. U oštroj glisadi preko desnog krila spuštam se u školsko dvorište. Jak tresak. Sa trupa je odlomljeno desno krilo i reductor motora sa elisom. Levo krilo se prebacilo na desnu stranu i okrenulo trup tako da sam ostao u sedištu sa glavom prema zemlji. Bio sam potpuno pri svesti, ali počeo sam da osećam jače bolove. Odjednom čujem dečju galamu. Iz kabine nisam mogao da izađem jer je poklopcem bila pri-gnječena uz zemlju.

Vreme prolazi veoma sporo. U velikoj sam neizvesnosti, jer mi niko ne prilazi. Tek posle 20 minuta, stigla je ekipa za spasavanje, koja je okrenula trup aviona u normalan položaj. Nekom čudnom snagom uspeo sam da odstranim poklopac kabine i izvučem se napolje sa padobranom. Preda mnom su stajali egipatski policajci sa uperenim mašinkama. Pristupio mi je oficir Arap i počeo da me ispituje na italijanskom jeziku odakle sam doleteo, kojoj armiji pripadam i kakav mi je bio zadatak. U međuvremenu skidam padobran, kombinezon i haubu, stavljajući na glavu partizansku kapu sa petokrakom i tek tada odgovaram da sam Jugoslovenski partizanski avijatičar u sastavu RAF-a, i da sam sa još dva druga – lovca leteo iz Masamatruka za Kairo – aerodrom Heliopolis, pa mi je ovde eksplodirao motor. Oficir na arapskom jeziku nešto reče stražarima koji odmah staviše oružje k nozi i pridoše bliže. Jedino što sam ih razumeo bile su reči »Jugoslav«, »Tito« i »partidan«. Zatim su me pustili i ja sam pošao na oko 40 m udaljen put, seo na ivičnjak, čekajući auto da se bar autostopom prebacim do aerodroma Heliopolis (za koji sam računao da je od mesta udesa udaljen oko 12 km.), da se sastanem sa Šojićem i Kovačićem. Tek tada sam prmetio da mi je obraz tamnoplave boje od udarca u zaštitnu gumu.

Počeo sam da osećam sve jače bolove u glavi i telu. Oko mene su se okupljala deca. Već ih se nagomilalo oko stotinak. Jedan mališan mi se popeo na rame i iz džepa izvadio kutiju sa cigaretama. Dao sam mu cigaretu i on je pušio kao odrastao. Razumljivo da sam najbližima podelio ostatak

cigareta. Ponovo se pojavio oficir-Arap. Počeo je da tera decu. Zamolio sam oficira da ih ne dira i da ih volim jer i ja imam u domovini dvoje takvih. Oficir je popustio. Zatim mi je mešavinom italijanskog i engleskog jezika počeo da priča o simpatijama Egipćana prema jugoslovenskim partizanima, o drugu Titu, o našim izbeglicama u EL-Šatu, o antipatijama prema kralju Petru itd. Ponudio me je nekim alkoholnim pićem nalik na konjak i sendvičem što sam sa zahvalnošću primio. Interesovao sam se da li će doći kakva komisija da izvrši uviđaj i da me sasluša o udesu. Odgovorio je da je obavestio englesku komandu, jer Egipćani nemaju pravo da vrše takve uviđaje, pa čak ni da pruže unesrećenima posebnu pomoć bez prethodne dozvole Engleza. Tek tada sam shvatio koliko Egipćani zavise od Engleza.

Negde oko 10,30 časova naišla je iz Kaira u pravcu Aleksandrije dugačka kolona kamiona koji su bili krcati vojnicima. Na čelu kolone bio je veliki džip. Primetio sam da džip usporava vožnju, jer mu je pažnju privukao razlupani »Spitfajer« sa crvenom petokrakom zvezdom. Iz džipa je izašao jedan pukovnik-Amerikanac i počeo da me ispituje. Kad je saznao da sam jugoslovenski partizan-pilot, rekao mi je da je poreklom Čeh. Započeo je vrlo srdačan razgovor. Zatim me je svojim džipom odveo u bolnicu u Heliopolis i predao jednom ortopedu takode, poreklom Čehu. Već oko podne pregledan sam na nekoliko rendgen-aparata, a nepuni sat posle toga bio sam okovan u gipsani oklop od vrha nožnih prstiju do vrha glave. Ostavljeni su najnužniji otvori. Sve je to učinjeno, navodno, zbog toga što sam sav polomljen. Prenet sam u bolnički krevet, gde su me dve bolničarke pažljivo i dobro nahranile.

Oko 15,00 časova posetili su me drugovi Šojić i Kovačić. Nisu ostali dugo, lekar mi je zabranio svako naprezanje, jer mi je bila polomljena donja vilica a lobanja preko temena prilično naprsila. Pred večer je došla u sobu sa kolicima punim knjiga jedna žena, koja mi se odmah predstavila pod prezimenom Maplebeh i da je rodnom iz Splita. To poznanstvo me je veoma obradovalo pogotovo kad sam čuo za njene simpatije prema NOB i domovini. Od nje sam saznao što-šta kako o razvoju NOB tako i o štetničinskom radu kraljevaca u Kairu. No, već sutradan posetila su me neka nepoznata lica, na čijim su kapama bile kokarde. Sećam se kako je jedan od njih rekao: »Lako ćemo sanjiti, samo mu treba kapu sa petokrakom dignuti«. Počeo je da mi gura čokoladu u usta ali je srećom naišla bolničarka i počela žučno da se raspravlja sa mojim »posetiocima«. Posle kratkog vremena došao je lekar – Čeh i drugarica Maplebeh. Odlučili su da me premeste u drugu bol-

nicu. Tom prilikom lekar mi je zabranio da primam od bilo koga šta sem hrane koju će mi davati bolničarka. Sećam se da su još neki dolazili, ali ja sam bio za svakoga »sit i gluhonem«.

Sutradan su me odvezli na aerodrom Heliopolis, a zatim sam »Lankasterom« sa oko 50 bolesnika upućen u Izrael. Posle sletanja odveli su nas sanitetskim kolima u paviljon poljske bolnice, gde nas je bilo u 2 reda po 30. Paviljone su održavali talijanski i nemački zarobljenici pod kontrolom lakših pokretnih bolesnika – Amerikanaca i Engleza.

Bolničarke su me negovale i čuvale zaista besprekorno. No, i pored te pažnje jedan zarobljenik – čistač uspeo je da mi na lice neprimetno stavi nekoliko vaški, koje su se brzo uvukle pod gips i prešle za vrat i pod pazuh. Čini mi se da su mi te vaši bile teže od svih bolova koji su poticali od pokidanih živaca. Za mesec dana one su mi formalno pojele meso za vratom i ispod pazuha. Kao partizan nisam hteo nikome da se potužim na bolove iako me lekar dva puta dnevno obilazio. Pa ipak sam jednog dana rekao lekaru da osećam bolove za vratom i ispod pazuha, a on mi je odgovorio da je to normalna pojava kod polomljenih delova u gipsu. Nisam više hteo da se bilo kome potužim na pomenute bolove, jer ni sam nisam znao da potiču od ujedanja vašiju.

25. avgusta 1944. godine već u zoru primećena je neka užurbanost medicinskog osoblja u paviljonu. Oko 11 sati pojavila se na vratima paviljona jedna žena u uniformi višeg oficira, kojoj je raportirao lekar paviljona. Ta žena, verovatno lekar, obraćala se sa par prigodnih reči svakom bolesniku. Došavši do mene, upitala me je kao i sve ostale na engleskom jeziku kako se osećam. Odgovorio sam uz reči zahvalnosti na opštoj pažnji. Kada je primetila »partizanku« na mojoj glavi, sela je na stolicu pokraj moga kreveta i započela razgovor na italijanskom jeziku. (Italijanski sam vrlo dobro govorio). Pitala me o NOB u domovini, o drugu Titu, o kralju Petru, Draži Mihajloviću, o našem zbegu u EL-Šatu, o zločinima italijanskih i nemačkih fašista itd. Na pitanja sam odgovarao bez ustezanja, jer sam primetio da je jedan od prisutnih beležio moje reči. Kad sam pričao o zlodelima okupatora nad decom, ženama i starcima, njoj su u dva maha oči zasuzile, a ni njena pratnja, koju je sačinjavalo oko 60 lica nije ostala ravnodušna na ono što je čula o NOB u Jugoslaviji direktno iz usta partizana. Posle sat vremena (toliko su se zadržali kod mene) zapitala me za želju u pogledu daljeg lečenja. Izrazio sam molbu da mi se skine gips sa vrata i ispod pazuha, jer na tim mestima osećam pojačane bolove i jak svrbež. Naredila je da me rentgenski pregledaju i ako je sve u redu, da mi više ne stavljaju gips, a o nađenom stanju da nju izveste. Taj njen nalog dao mi je hrabrosti i utehe. Odlazeći

od mog kreveta, nije se ustručavala da me pred svima prisutnima poljubi u čelo uz želje za brzo ozdravljenje i što skoriju pobjedu nad nemačkim zločincima. Priznajem da su tog momenta i meni oči zasuzile.

IZ GIPSANOG OKLOPA U KABINU

Posle ručka odvezli su me u paviljon za ortopediju. Prilikom skidanja gipsa sa vrata primetio sam uzrujan izraz lekara. Počeo je da psuje. Naime, u vratu je našao ugnjezdenu u živo meso šaku belih vaši, a isto tako je bilo i ispod pazuha. Asistentkinja je počela da plače. Lekar joj je rekao (iako su nastojali da ja ne vidim gnezda): »To mogu podneti jedino jugoslovenski partizani«. Kad mi je skinut sav gipsani oklop, vaša gnezda dezinficirana, kad sam očišan, obrijan, okupan i pristojno obučen i obuven činilo mi se da sam bio najsrećniji čovek na svetu. Još dva dana nisam mogao da stabilizujem ravnotežu. No, jaka čežnja vukla me mojim drugovima. Upućen sam na komisiju, i dobio 6 meseci bolovanja u Kanadi. Nisam se suprotstavljao, jer bi me zadržali u Tel Avivu. Dobio sam dokumenta i avionsku kartu do Kaira. U Kairu sam dobio 10 funti, torbicu i avionsku kartu do Napulja, odakle je trebalo da odletim za London.

Stigavši u Napulj 31. avgusta pred večer, smešten sam u prihvatnu ambulatnu sobu zajedno sa dva Engleza, koji su putovali za London. Zamolio sam lekara da mi dozvoli da posetim našu misiju u Bariu radi obaveštenja. Lekar je otkrio moju stvarnu nameru i 5. septembra uputio me sanitetskim kolima na aerodrom, gde sam ukrcan u avion »DC-3«. U zadnjem momentu sam saznao da avion leti za London a ne za Bari. Kao iz topa iskočio sam iz aviona i ne obzirući se na pozive posade da odmah poleću, odmahnem im rukom u znak pozdrava i pokažem da ću krenuti ka severu. Pošao sam na železničku stanicu da vozom otputujem za Bari.

U džepu sam imao 11 funti – dovoljno za put do Barija. No, put od Napulja do Barija bio je težak. Nisam imao voznu kartu, niti sam je mogao da kupim. Uz pomoć auto-stopu uspeo sam da za tri dana stignem u Bari. Odmah sam našao našu partizansku bazu i zamolio da me upute na front tj. u Prvi lovački puk. Gledali su me sa sumnjom. Nisu hteli da mi kažu tačno mesto lokacije puka, a možda zbilja nisu znali, kako su mi govorili. Preostalo mi je jedino da se ponovo probijam do fronta na svoju ruku auto-stopom.

Sa 3 funte i platnom knjižicom, zatim najnužnijim dokumentima iz bolnice, sa kilogram hleba i dve konzerve u torbici, uputio sam se iz Barija na

severozapad. Još od ranije sam znao gde se nalaze aerodromi koji bi mogli doći u obzir za stacioniranje našeg puka. Išao sam prema Fodi. Znao sam da ću uspeti, bez obzira na moje još uvek vrlo loše zdravstveno stanje. Više od pola puta išao sam peške, jer su šoferi bili oprezni pošto je bilo mnogo prurušenih neprijateljskih auto-stopera, koji su ubijali savezničke šofere. U! Fodi sam doznao da se jugoslovenski skvadron – 1. lovački puk nalazi uz more kod mesta Kane. Tek posle četiri dana došao sam u Kane. Tu sam doznao za tačno mesto lokacije našeg puka. Trebalo je preći još oko 10 kilometara. Pošao sam skoro trčeći. Oko 8 časova opazim na jednoj uzvišici naš logor – šatore i na jarbolu veliku zastavu sa petokrakom. Pokušao sam stranputicom da prevalim još poslednji kilometar. Međutim nisam više mogao da se borim sa nesanicom i umorom. Spustio sam se na zemlju i odmah utonuo u čvrsti san. Probudio sam se tek oko podne. Krenuo sam uzbrdicom prema našim šatorima. Odjednom sam primetio kako mi dvojica trče u susret. Odmah sam prepoznao Popov Arkadija i Jovanović Ratka. Njih je obavestio stražar da se logoru približava neki sumnjivi vojnik. Bio je to stvarno srdačan susret starih drugova. Radovali smo se kao deca. Pritrčali su i Ankon Lopold i Kovačić Mirko, koji su hteli da me preuzmu od Popova i Jovanovića, ali bez uspeha. Već sam počeo da zaboravljam pretrpljene muke.

Službeno sam se prijavio tek sutradan komandantu Prvog lovačkog puka, drugu Protić Mileti i engleskom »Boju« Proктору koji mi je rekao da od letenja nema ništa dok ne prime izveštaj od komisije za ocenu letačke sposobnosti. To obaveštenje »Boja« za mene je bilo poražavajuće. Odmah sam o tome obavestio drugove Popova i Jovanovića. Popov me je odmah utešio. Dogovorili smo se da on poleti »Spitfajerom« na susedni grčki aerodrom gde ćemo stići Jovanović i ja. Ja sam seo u »Spitfajer« a njih dvojica su mi preko radiofonije naređivali vrstu evolucije koju je trebalo da izvodim. Leteo sam 15 minuta i priznajem da nisam primetio nikakvu fizičku ili psihičku pauzu u letenju. Odatle sam poleteo za Biforno (na naš aerodrom) i sve je bilo bez greške. Upućen sam još isti dan na lekarski pregled radi ocene sposobnosti za letenje. Pratio me je drug Popov, koji je umesto mene izašao pred lekarsku komisiju. Tako sam zahvaljujući drugu Popovu dobio najvišu ocenu letačke sposobnosti i opet sam bio u mogućnosti da letim nad našom zemljom i tučem neprijatelja u vazduhu, na zemlji i moru.

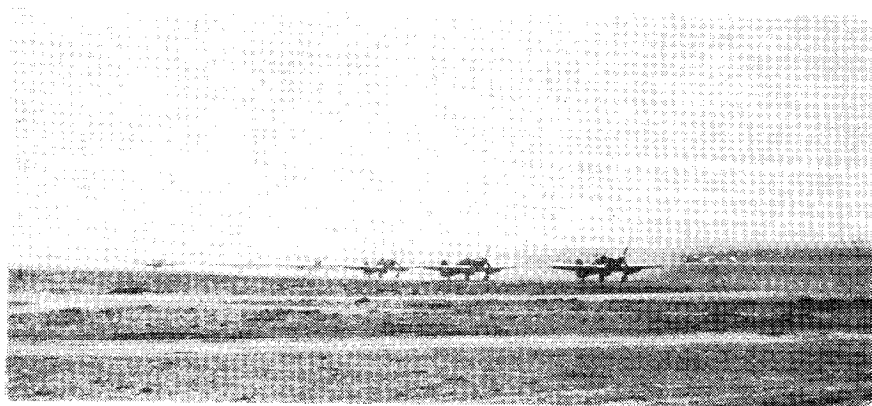
Ćiril VRABIĆ

NAPOMENA: Pisac članka se 1956. godine obratio komandantu RV da mu dozvoli učešće u borbi u Egiptu za vreme Suecke krize. Pobuda za taj potez potekla je iz iskrenih simpatija prema egipatskom narodu, koji je njemu i drugim borcima NOV, kao i izbeglicama za vreme NOR-a na svakom koraku iskazivao punu susretljivost, pažnju i simpatije.

BRODOVI SU POTONULI

Bio je tmuran i kišovit dan. 19. oktobra 1944. godine. Traganje za pletnom po otvorenom moru izgledalo je beskorisno, iako se znalo da baš takve vremenske prilike neprijatelj koristi za prevoženje na moru. Međutim, mehaničarima je naredeno da pripreme 4 aviona kojima će leteti drugovi: Polde, Ćiro, Mirko i Rade.

Nije prošlo ni 20 minuta a 4 »Spitfajera« su odletela marš-rutom južno od Korčule i Mljeta na visini nekoliko metara iznad morske površine. Vidljivost je bila oko 2000 metara. U blizini Lopuda okrećemo desno prema otvorenom moru. Kiša je već prestala, a oblačnost već prelazi u razređenu sumaglicu. Tu se već moglo leteti na nekoliko stotina metara visine a da se površina mora ipak lepo nazirala čak do 3000 metara ispred nas. Naš međusobni razgovor slušala je i kontrola letenja. Već smo južno od Lastova oko 40 kilometara leteći na visini oko 250 metara. Primetili smo ispred nas na oko 3 kilometra siluete tri manja transportna broda od oko 1500 do 2000 brt. Brodovi su plovili u brazdi prema zapadu. Približavajući im se, vreme je dozvoljavalo da se popnemo na visinu od 600 metara. Posmatrajući brodove, Poldi kaže da mu se čini kao da na krmi zadnjeg broda vidi englesku ratnu zastavu. Rade kaže kako vidi i na prednjim brodovima engleske zastave. Spuštamo se niže da bismo bolje osmotrili. Međutim, iznenadila nas je žestoka PA vatra. Povlačimo se van njenog dometa. Bili smo u nedoumici da li su brodovi zaista saveznički? U međuvremenu iz baze javljaju da se tog časa južno od Lastova i Visa ne nalazi nijedan saveznički brod. Odmah nam je bilo jasno da se radi o obmani. S obzirom na jaku PAO, doneta je odluka: prvi par (Polde i Ćiro) na srednji, a drugi (Rade i Mirko) na zadnji brod.



Poletanje odeljenja »Harikena«

Iako je bila sumaglica, vreme je ipak dozvoljavalo da se popnemo do 900 metara. Leteći bočno, bez mnogo oklevanja obrušavamo se svaki iz svog pravca na određene ciljeve, sa odlukom da se u prvom napadu odbace sve bombe. Neprijatelj je maksimalno koristio PAO, ali napad je vršen sa 4 pravca. Prelazeći u zaokret primetili smo da je srednji brod počeo da tone jer je verovatno jedna bomba probila palubu i eksplodirala negde pri dnu trupa i otvorila dno, dok su dve eksplodirale na palubi. I zadnji brod doživio je sličnu sudbinu. Pogoden je i nagnuo se na bok. Međutim, prvi brod je počeo da beži punom brzinom.

Posle bombardovanja tukli smo ih topovskom i mitraljeskom vatrom. Vraćajući se na aerodrom, južno od Visa susreli smo 12 »Spitfajera« s engleskim oznakama, koje je kontrola letenja uputila na poprište sa zadatkom da snime potapajuće i potope preostali brod.

Ćiril VRABIĆ

RADOSTI U PANICI NEPRIJATELJA

Mržnja, svakako, ne spada u red plemenitih ljudskih osećanja. Ali mrzeti fašiste je ljudski i plemenito, jer su oni negacija svega humanog, lepog i dobrog. Ta mržnja je, u stvari, poseban vid ljubavi prema ljudima i životu. U ratu ona je bila pojačana gnevom zbog bezbrojnih surovih zločina fašističkih hordi nad nedužnim življem, zbog njihovih terorističkih razaranja, zbog nesreća koje su donele narodima i pojedincima.

Svakom ko ih je video, makar samo na filmu, kako osiono uživaju u rušenju Varšave, Roterdama, Beograda i tolikih drugih gradova – mučenika, kako bahato marširaju ulicama kroz ruine koje su sami stvorili, kako »iber-menševski« postupaju sa rajom bez odbrane, duboko se u svest urezala slika te nadmene i obesne neljudske sorte, sazdana od sile i nasilja.

Zato se ništa ne može uporediti sa zadovoljstvom koje čovek oseti kad u borbi vidi fašiste obuzete samrtnim strahom i ugleda njihova unezverena lica. To mu je kao neka naknada za izgubljene radosti i snove o sreći koje je uništila surova stvarnost rata.

Ovo je u stvari priča baš o takvom doživljaju.

3. novembra 1944. godine operativni oficir na viškom aerodromu rekao nam je da je Šibenik oslobođen i da se neprijatelj gonjen našim jedinicama povlači prema Kninu. Po njegovim rečima, od Šibenika do Drniša nalaze se naše jedinice i na tome putu ne treba vršiti nikakve napade. Za put od Drniša do Knina nije znao u čijim je rukama, pa je naredio da pre eventualnog napada proverimo da li je reč o neprijatelju ili o našim trupama. Od Knina pa dalje prema Bihaću može se napasti svaki osmotreni cilj bez prethodnog proveravanja.

Poneseni ovim novim uspesima naših boraca poleteli smo sa Visa, leteći na visini od oko 900 metara, sa namerom da se pre Drniša spustimo u brišući let u potrazi za kolonom koja je uzimala pred našim jedinicama. Dan je bio sunčan, nebo bez oblačka, a Jadran veličanstven u svome plavetnilu.

Dok smo hitali ka Drnišu, ugledali smo s leve strane veliku kolonu koja se kretala od Šibenika ka Drnišu. Bili smo uvereni da je naša. Požalili smo se jedan drugom što ne možemo da je pozdravimo i pokažemo borcima avione sa petokrakom, koji su, eto, najzad stigli da im pomognu i da ih štite.

Od Drniša smo leteli pored pustog drumu do Knina, gde nas je dočekala snažna protivavionska vatra. Zaobišli smo Knin i produžili prema Sučevićima. Dve milje južno od sela, niski oblaci su nam potpuno zakrilili put koji se penjao prema selu, pa smo krenuli nazad u bazu. Razmišljali smo o obaveštenjima koja smo dobili od operativnog oficira i pitali se šta se dogodilo sa neprijateljem.

Odlučili smo da se vratimo brišućim letom i pozdravimo uzgred onu našu kolonu koja je išla od Šibenika prema Drnišu. Približavali smo se drumu preko oniskog šipražja koje je dopiralo do blizu samog puta. Kad smo ugledali put, imali smo šta da vidimo. Pred nama nije bila partizanska nego nemačka kolona. U njoj oko 50 kamiona, nekoliko bornih kola i oko 600 pešaka.

Buka avionskog motora najslabije se čuje ispred i iza aviona koji leti. Obrazuje se neka vrsta konusa tišine, jedan ispred, a drugi iza aviona. Vrhovi tih konusa okomito su naslonjeni na ravan obrtanja elise. Pošto smo se spuštali vertikalno na drum, a bili zaklonjeni šumom, neprijatelj, kome je smetala i buka sopstvenih vozila, nije nas osmotrio, baš kao ni mi njega, sve dok se nismo našli pred njim, na oko 40 metara od puta.

Nikad ni pre ni kasnije nisam video takav drastičan prizor straha kao na tim Nemcima kad su nas ugledali. I sam iznenađen ovim neočekivanim susretom, imao sam samo toliko vremena da viknem u mikrofon: »Švabe! U Napad!«.

Manevar je bio energičan. Završio se oštrim zaokretom za 180°. Pod nama se ukazala nezaboravna slika. Među fašistima panika. Iskaču iz kamiona. Neki već jure po kamenjaru, bacajući se na zemlju u potrazi za zaklonom. Neki padaju preko kamenja, a oprema im se razleće po tlu. Iz zaustavljene motorizacije javljaju se prvi svetleći meci u pravcu naših aviona. Ali to ne zaustavlja paniku i izbezumljeno bežanje fašista što dalje od puta.

Bili su to trenuci našeg ushićenja. Pod nama, sva beda nekad osionih fašističkih hordi. Ni traga od bahatosti. Nigde »ibermenša«. Samo bespomoćnost, unezverenost i strah. Elementaran, neobuzdan strah kukavnog zločinca pred rukom pravde. Gde vam je sad vaša nadmenost, soldati Vermahta? Šta to bi?

Kad god se setim te slike, zažalim što nisam slikar. Kakvo bi to platno bilo! Znam samo da bi dominirao strah. Strah svih boja i oblika. Strah u očima, u izbezumljenim grimasama i pokretima. Suludo traženje spasa kad spasa nema.

Nema spasa, jer nema milosti. I nije je moglo biti, jer u osvetnicima žive slike porušenog Beograda, u crno zavijenog Kragujevca, popaljene Kozare, ucveljenih majki i uplakane i zaplašene siročadi. I zato, dok prsti besomučno pritiskuju obarače mitraljeza i ispaljivače raketa što seju pustoš i smrt, dok se avioni vrtoglavo okreću i smenjaju jedan za drugim, u duši nije bilo mesta sažaljenju nad tom ljudskom bedom. Samo radost i osećaj samoiskupljenja, izvršenja pravde.

Miloš MARINOVIĆ



UPORNI BOKSER


Prva vazduhoplovna baza NOVJ za vreme bavljenja u Italiji razvila je živu kulturno-prosvetnu i sportsku delatnost. Povremeno su se organizovali sportski susreti između naših i savezničkih ekipa.

Jednom prilikom predstavnik jedne američke jedinice tražio je jednog našeg boksera radi organizovanja meča. Javio se pilot Arkadije Popov. Kratko vreme je trenirao i u određen dan izašao na ring. U očekivanju američkog boksera naši su hrabрили Arkadija i bili uvereni da će pobediti. Međutim, na njihovo zaprepašćenje na ring je izašao jedan crnac, američki vojnik – pravi »golijat«. Arkadije je hrabro ušao u borbu i izdržao tri runde. Izgubio je meč na poene.

Od tada je svakodnevno i uporno trenirao. Ustajao je prvi, skakao preko kopolca, trčao i radio razne vežbe da bi došao u formu i nadoknadio slabu kondiciju.

Posle 14 dana ponovo je izašao na ring. Sada, međutim, nije imao sreće da se ponovo ogleda sa crnim »golijatom«, već je za protivnika dobio jednog Italijana – boksera srednje kategorije. Arkadije je sa njim brzo završio meč. Već u drugoj rundi odneo je pobeđu. Bilo mu je žao što se nije ogledao sa starim znancem, ali utešio se izvojevanom pobedom.

KOLONA U PLAMENU

 Poslednjih dana novembra 1944. godine odeljenje od 4 »Harikena«, sa vođom Cenićem, doletelo je na ostrvo Vis. Trebalo je napasti neprijateljske kolone na putu Knin – Bihać.

Kao zaštita »Harikena« poleteli smo Vrabić i ja.

Vreme je bilo veoma promenljivo. Već odmah po poletanju uleteli smo u kišu.

Kod Drnjša smo morali da skrenemo udesno zbog protivavionske odbrane. Zaobišli smo planinu Hum, pa smo zbog kiše morali da zaobiđemo i Knin. Na visoravni jugozapadno od Knina, opet smo naleteli na dejstvo PAA. Zbog toga smo morali da zauzmemo razmaknuti borbeni poredak i opet smo uleteli u kišu.

Izbijamo iz kiše severno od Knina i opet u kišu. Trebalo je biti veoma oprezan da se ne bi uletelo u brda koja su nam bila i sa jedne i druge strane iznad visine leta. Tek tada sam čuo vođu odeljenja, koji je davao svoju poziciju i pozivao na prikupljanje. Dao sam svoju poziciju i rekao da produžavam po zadanom kursu i da ću ih čekati čim izađem iz kiše.

Vrlo teško sam se probijao kroz kišu i izašao tek iznad sela Sučevići na raskrsnici puta Knin – Gračac i Knin – Bihać. Odmah sam ugledao kolonu od tridesetak motornih vozila.

Izvršio sam direktan napad. Kako se kolona kretala u pravcu mog leta nemački vojnici su me primetili i počeli da iskaču iz vozila. Iz kabine prvog kamiona iskočila su dvojca. Trebalo je samo da pritisnem dugme, jer

mi je vozilo već bilo u nišanu. I iz ostalih vozila počeli su da iskaču, a ja sam samo produžio sa rafalom niz celu kolonu. Kako su prošli, lako je zamisliti, jer su ih sa 400 metara kosila 4 mitraljeza i 2 topa od 20 mm. Padali su kao snoplje. Odmah sam prešao u napad sa druge strane.

U drugom naletu još je po neko iskakao iz vozila, dok su preživeli bežali i krili se u zaklone. U ovom naletu sam zapalio jedno vozilo.

U trećem napadu otkrio sam jednu limuzinu, i okomio se na nju da je zapalim. Taman sam hteo da pritisnem okidač i primetih crveno svetlo – signal da je oslabio pritisak goriva. Kako sam bio na visini oko 200 metara, našao sam se u vrlo neugodnoj situaciji. Odmah sam prebacio potrošnju goriva na glavni rezervoar. Nisam znao kada se upalilo crveno svetlo, jer od tog momenta, motor može da radi samo oko pola minuta. Nisam smeo ni gas da dodam da ne bi povećao potrošnju goriva, već sam napravio blagi zaokret, i produžio u horizontalnom letu. Nisam smeo ni da mislim o tome šta bi bilo da motor stane. Da sletim na ovakav kamenit teren, to je sigurna smrt, da skačem padobranom visina je mala. A ukoliko bih i sleteo, srećno, nemci bi me uhvatili.



Piloti Druge eskadrile pred polazak na zadatak

Bio je to samo jedan, za mene dugi, trenutak i crveno svetlo se ugasilo, što je značilo da je počela potrošnja goriva iz glavnog rezervoara.

Osetio sam se ponovo sigurnim i zaželeo da opet napadam kolonu. Ali, iskreno rečeno, nisam više tražio onu »maleroznu« limuzinu. Zapalio sam još nekoliko kamiona i onda mi je nestalo municije.

Sećam se i interesantnog slučaja sa jednim čobaninom. Na putu koji vodi za Gračac – Gospić šetao se jedan čobanin, a pokraj puta paslo je njegovo stado. Kako sam ja vršio napade po dužini kolone, jer je tako efikas-

nije dejstvo oružja, to je većina napada išlo preko njega i njegovog stada. Mada je bio udaljen oko 500 metara, ipak je postojala opasnost rikošetiranja metaka koji bi mogli da ga pogode. Međutim, on se mirno šetao zaturivši svoj štap preko vrata, a obe ruke preko štapa. Videvši petokraku zvezdu na avionu, svakako je zaključio, da je to naš, i da neće njega gađati, ili ko zna kakve je još zaključke donosio u svojoj naivnoj glavi i ne znajući koliko je bio blizu smrti.

Još dok sam vršio napade na kolonu, čuo sam da je Cenić prikupio svoje odeljenje i pitao gde sam i da li može da se probije do mene. Dao sam mu poziciju, izvestio da je vreme dosta loše, ali da se malo poboljšava, kao i da sam pronašao kolonu motornih vozila i da je napadam.

Bez obzira na izveštaj o vremenu, dao je naređenje odeljenju za smaknuti postroj i izvestio me da odmah dolazi.

Pošto mi je već nestalo municije, a i vreme je počelo da se rasčišćava izvestio sam ih da im idem u susret. Susreli smo se, i poveo sam ih ka cilju.

Ispod same raskrsnice puteva u jednoj dolini nalazi se selo Sučevići. Preleteo sam ga dva puta i niko ni metka nije opalio na mene, pa sam preko njega bezbrižno leteo. Međutim, ovoga puta čekalo me je iznenađenje. Bio sam dosta ispred formacije. Sučevići su mi bili levo, a avioni desno. Zbog oblačnosti leteli smo na maloj visini, oko 500 metara, što je vrlo dobra meta za PAA. Kad smo bili na samom prilazu sela, protivavionska artiljerija neprijatelja tako nas je zasula da je sevalo na sve strane, a pogotovo oko mene, zasipali su me sa svih strana. Trebalo je brzo doneti odluku. Pravilno bi bilo skrenuti udesno i udaljavati se od sela i PA odbrane. Međutim, odmah sam ocenio da je na toj strani gušća vatra – baraž. Verovatno da su očekivali da ću skrenuti na tu stranu, a na toj strani su bili i drugi avioni, pa ukoliko uzmu veliku popravku postoji verovatnoća da pogode neki drugi avion a i ja da naletim na baraž. Međutim, ja sam se naglim zaokretom ulevo u blagom »piketu« vratio natrag i odmah primetio da sam izbegao iz »flaka«.. Ostali avioni su brzim skretanjem udesno izbegli protivavionsku odbranu i produžili ka cilju. Zatim sam napravio veliki luk oko sela i izbegao zonu PA odbrane. Stigao sam odeljenje baš u momentu kada su i oni stigli iznad kolone.

Vođa odeljenja je odmah naredio poredak za napad u koju se uključio i Vrabčić sa svojim »Spitfajerom«. Ja sam uzeo visinu i krstario iznad njih.

Lepo je bilo posmatrati kako »Harikeni« sa raketama jedno po jedno vozilo bacaju u vazduh kao neku igračku, a poneko tek bukne u plamen. Vrabić je najviše vozila pretvorio u plamen, jer čim bi se prosulo gorivo i mazivo, njemu je bilo lako da ga i kraćim rafalom zapali.

Posle nekoliko napada sve je bilo razoreno, ili gorelo u plamenu.

Vođa odeljenja je naredio prekid napada i zauzimanje postroja za povratak u bazu. Vrabić i ja smo se pridružili.

Po povratku u bazu izveštaj je glasio: »Kolona od trideset motornih vozila uništena«.

Izveštaj tehničke službe: »Živrin »Spitfajer« pogoden na sedam mesta«.

Živorad GAVRILOVIC



VIDEO SAM TITA

Čudni su obrti ljudskih sudbina u ratnom vihoru. Bio sam daleko od domovine, ali već 1943. godine situacija u Jugoslaviji postajala je sve jasnija. Tada smo već bili sigurni o karakteru ustanka naroda Jugoslavije, kao i o tome ko u Jugoslaviji vodi borbu protiv okupatora. Postalo je izvesno da tu borbu vode jugoslovenski narodi pod rukovodstvom komunističke partije na čelu sa drugom Titom. Ovo nam je dalo nove podstreke i preduzeli smo sve da se što bolje upoznamo sa novom vazduhoplovnom tehnikom saveznika i da se osposobimo za borbu protiv neprijatelja. Instiktivno smo osećali da će nam to znanje biti potrebno. Već krajem 1943. godine stizale su pouzdane vesti da jugoslovenski partizani – vazduhoplovci odlaze na Srednji istok da formiraju eskadrile koje će se boriti nad Jugoslavijom.

Nikada neću zaboraviti ono vedro libijsko veče kada smo se opredelili za narodnooslobodilačku vojsku Jugoslavije. Približavali smo se logoru na aerodromu Benina u blizini Bengazija, gde su bili smešteni naši vazduhoplovci – hrabri partizani, koji su došli iz daleke domovine. Dočekali su nas sa partizanskom pesmom: »Život, mladost sve dajemo mi«. Taj momenat urezao se duboko u moje sećanje. Zadrhtao sam. Bio je to dah domovine, dah novog života. To je postao naš moto u radu i borbi protiv neprijatelja. Način na koji su nas prihvatili drugovi iz Prve vazduhoplovne baze uticao je da je svako od nas postao svestan da je došao onaj dugo očekivani momenat u koji smo verovali od aprilskog dana 1941. godine kada smo napustili zemlju koja je bila porobljena, ali ne i pokorena. Postali smo svesni da nam se pruža mogućnost – naša velika šansa da ispunimo želju

za borbom i da svoj kompleks poniženja pretvorimo u ponos što pripadamo novoj Armiji naše napaćene otadžbine, svesni da ćemo i mi doprineti njenom oslobođenju.

Obučavanje je prošlo bez većih teškoća, mada smo izgubili nekoliko drugova – pilota. Drug Alek Marković i Aco izgoreli su u sudaru aviona u vazduhu. Nestalo je širokog i vedrog osmeha našeg druga Markovića. Ostala je neostvarena njegova velika želja da se kao partizan sa petokrakom prošeta ulicama Beograda.

Obuka je završena i već smo se avgusta 1944. godine sa eskadrilom »Spitfajera« nalazili u Italiji. Nismo mogli da gubimo vreme. I ubrzo smo leteli nad našom zemljom i zadavali teške udarce neprijatelju iako pod veoma teškim uslovima. Jednomotorni avion, brze ratne proizvodnje, morao je da preleti Jadran, da dođe do cilja, da ga napadne i da, često oštećen, još jednom preleti Jadran da bi se vratio u svoju vazduhoplovnu bazu. To je zahtevalo velike fizičke i psihičke napore pilota. Vis, za mene i još neke drugove, prva stopa naše zemlje, posle više od četiri godine. Sećam se bio je divan avgustovski dan, a oči prepune svetlosti Sunca koje je blistalo nad Jadranom. U daljini se videla obala naše otadžbine. Nije to onaj tmurni dan kad sam napustio domovinu, već vedri dan koji je postajao još vedriji od pomisli na slobodu i dolazak novih dana.



Drug Tito među pilotima – Vis, avgusta 1944. godine



Piloti Druge eskadrile na aerodromu »Škabrnje« 1945. godine

Stupajući na tle ostrva Visa, bio sam srećan i prepun ljubavi za sve oko mene, jer život je dobio svoje novo značenje. Oko mene partizani, borbene pesme, odlučnost i radost.

Još jednom sam doživeo takvu i još veću radost kada sam dobio poziv da, zajedno sa svojim komandantom drugom Protićem, posetim druga Tita. Bio sam vrlo uzbuđen. Posle toliko godina doći u domovinu i uz to biti na ručku kod druga Tita. Videti Tita i biti sa njim, sa čovekom o kome sam na Srednjem istoku slušao legende, čovekom od čijeg je imena drhtao neprijatelj. Bio je to za mog komandanta i mene veliki događaj.

Već pri prvom susretu sa drugom Titom shvatio sam da je taj čovek zaista čovek – običan i prislan čovek i drug. Sve teškoće, ono teško što sam preživeo, sva moja ranija poniženja, sve je onog momenta palo u zaborav. Bio sam nesrećan što samnom nisu Ankon i Marković, Jovanović, Kluz i ostali. Njih nije bilo više među nama, sagoreli su zajedno sa svojim avionima. Ipak, bili su prisutni, tu među nama, jer se drug Tito interesovao za njihovo požrtvovanje, i nije mogao da prikrije svoj bol, pogotovo kada smo isticali njihove ljudske osobine i hrabrost njihovu.

Zadar je bio naša nova baza. Tu smo već bili na čvrstom tlu naše domovine. Neprijatelj se povlačio, ali ga nismo smeli pustiti da nekažnjen ode iz naše zemlje. Trebalo ga je tući svuda i uvek, danju i noću. Naši su avioni dejstvovali, svi smo radili sa najvećim naporom. Međutim, sve smo podredili samo jednom cilju kazniti neprijatelja. Da se osvetimo za nedela koja je počinio, za one koji su pali, za poniženja i gaženja naših domova, za ono sve što smo doživeli u ratu. I tada, u najvećoj napetosti, u punom zamahu naših napora stigla je najradosnija vest u našem životu – neprijatelj je kapitulirao.

Te nezaboravne majske večeri slavili smo pobjedu. Stajao sam uz obalu našeg Jadrana, Crveno veče zalazećeg Sunca, crveno od pobjedničkih vatri na brdima dalmatinskih obala, crveno od sećanja na krv kojom je plaćeno. A doživeti pobjedu i pesmu pobjednika, veliki je događaj u životu svakog čoveka.

Franjo LOLIĆ



AERODROM VIS

Na Vis sam dospao jednog julskog dana 1944. godine u lakom bombarderu »Baltimor«. Izvukao sam se na čudan način ispod trupa i stupio prvi put na ovaj otok. Među kamenim brdima urezala se uska dolina, nekada najboljih vinograda, koji su uništeni da bi se izgradio aerodrom toliko važan za saveznike i nas. Pista dovoljno dugačka i široka za najteže avione popločana metalnim pločama. Prvi put sam imao priliku da to izbliza vidim.

Na aerodromu se tada nalazila naša eskadrila za vezu VŠ i uvek po nekoliko savezničkih aviona koji su se usled oštećenja nad Rumunijom, Nemačkom ili Austrijom spuštali ovde kad god nisu bili sigurni da će se »dovuci« do baza u Italiji. Na aerodromu je bilo živo. Skoro svaki dan je neko bio u nuždi i tražio spas na Visu. Vrlo često su iz utroba teških bombardera izvlačeni radosni ili mrtvi članovi posade, obično strelci zadnjeg dela i repa.

Bilo je slučajeva da se zbog zauzetosti piste nije moglo sleteti pa su iz tri »B-24« posade skakale na Vis a avioni se stropoštavali u more vrlo brzo izuzev jednog koji je iznad Visa 40 minuta izvodio razne bravure tako da nam se kosa dizala na glavi.

Mlađi članovi posada ovih aviona bili su spremni da menjaju svoj »kolt« za crvenu petokraku koju bi obično prišivali na rever.

Svaki dan su se naši ljudi sretali sa Amerikancima, Englezima, Australijancima i drugima koji su pripadali savezničkom vazduhoplovstvu. Častili

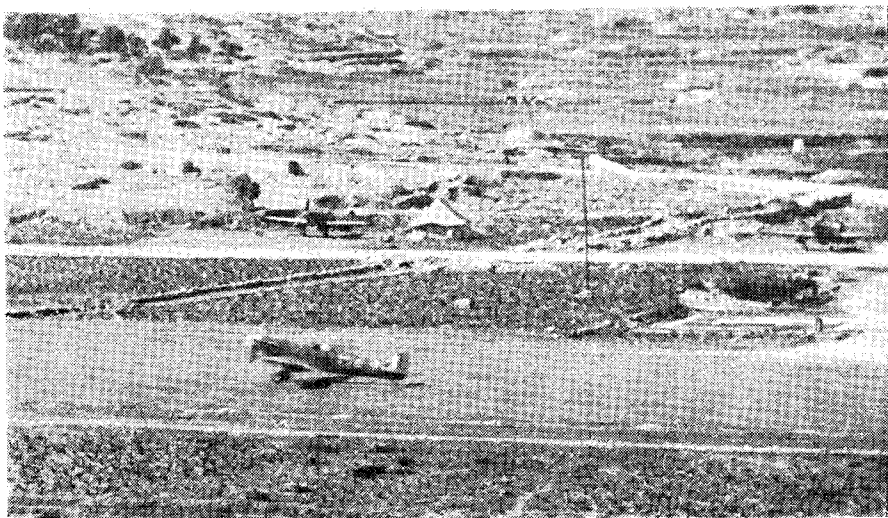
bi se smokvama i groždem iz vinograma eskadrile za vezu. Tu je svaka jedinica imala svoj vinograd. Vis je otvorio i srce i dušu. Sećam se dede starog 88 godina, koji bi svako jutro pojeo keks sa bevandom i izišao na brdo da vidi more i pogleda unaokolo po otoku na kome je sve vrvilo. Govorio je da ako jedan dan ne bi video more, sigurno bi umro.

U selu Marina zemlja odbornik je bila mlada devojka. I to kakav. Niko ništa nije mogao da uzme ili uradi bez njenog odobrenja. Prava vlast. Imponuje i svi je slušaju i cene.

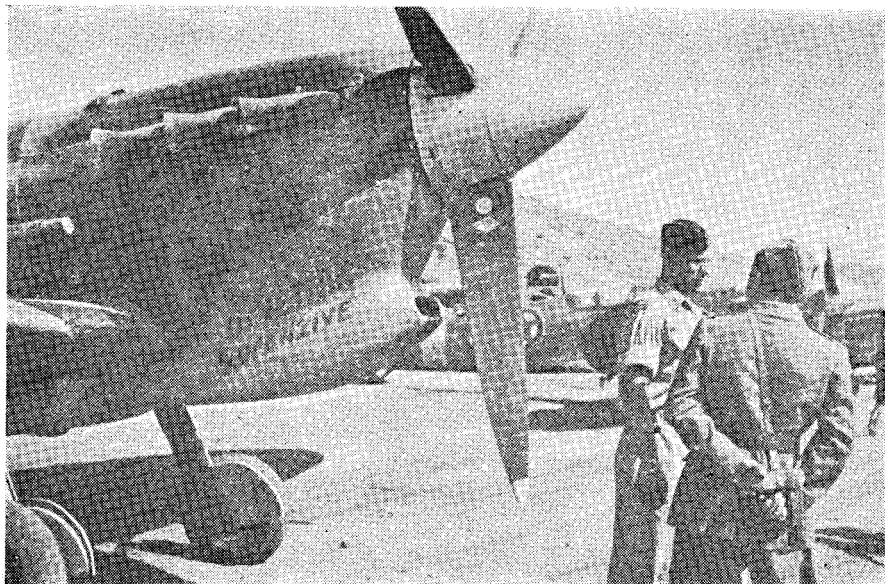
Na otoku se nalazi Vrhovni štab sa drugom Titom, Nacionalni komitet oslobođenja Jugoslavije i AVNOJ. U samom mestu Vis nalazi se i agitprop CK KPJ. Naše vazduhoplovno odeljenje nalazi se blizu kuće u kojoj radi drug Marko. Pored nas su drugovi iz OZNE, a malo dalje štab 16. divizije.

Vis je pretvoren u tvrđavu. Tako sam i pročitao na jednom zidu: »Pretvorimo Vis u drugi Kronštat«. U toj tvrđavi je naše najviše vojno i političko rukovodstvo. Tu sam video i osetio da se već prave planovi za obnovu porušene zemlje, koja još nije bila oslobođena. Na oslobođenje je trebalo čekati još skoro godinu dana. Pa, ipak, nije se smelo gubiti vreme.

Sa Visa 16. divizija vrši akcije na druge otoke. Za mnoge je to onda bilo neshvatljivo, a i danas gotovo neverovatno kakva je to bila snaga. Nisam



Poletanje



»Spitfajer osvetnik 5. ofanzive« – Vis, avgusta 1944. godine

znao kome više da se divim. Da li onim barbama-kapetanima drvenih trabakula ili Dalmatincima koji se uveče mirno na njih ukrcavaju da bi negde oko ponoći iznenadili Nemce uprkos bodljikavim žicama i minama. Sećam se da su se i saveznički komandosi divili našim ljudima.

Za vreme mog boravka Nemci se nisu pojavljivali blizu ili iznad Visa. Bilo je nekoliko uzbuna na koje su lovci odmah poletali, ali Nemci su se držali dalje od Visa.

Tih dana smo na Visu čuli dve značajne poruke: »Ne dozvolite da neprijatelj ode nekažnjen iz naše zemlje« rekao je drug Tito našoj Prvoj eskadrili. Naši ljudi su bili uzbuđeni, naročito Ratko. Arkaška se veselo smeškao kraj svoga »osvetnika V ofanzive« koga je drug Tito zagledao.

Na smotri 1. dalmatinske brigade čuli smo i čuveno: Tude nećemo, svoje nedamo«, koje smo svi srcem poneli od Triglava do Đevđelije.

Na Visu je uvek vladala neobična živost. Odatle su dejstvovale naša Prva i Druga eskadrila. Tu su se sticali putevi rukovodilaca i kurira iz svih krajeva naše zemlje, pa i nekih susednih zemalja, ukrštali su se putevi naših i savezničkih misija.

Sa Visa sam otišao početkom oktobra. Nisam se nikada više vratio ni video Vis, a toliko želim. Čuo sam da su tamo opet dobri vinogradi, bolji nego ranije.

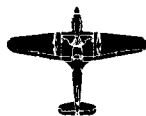
Danas, kada razmišljam o Visu i njegovim ratnim danima, obuzima me osećaj gordosti i ponosa na dve stvari.

Prvo, na onu neverovatnu snagu, požrtvovanje i elan naših ljudi i građana otoka Visa.

Drugo, na onu veliku političku svest koja onda u onim teškim danima nije poznavala nemoguće u akciji.

A to se nesme zaboraviti.

Milan SIMOVIĆ



PAO JE PRVI KOMANDANT

Mileta Protić. Visok, mlad i elegantan pomorski oficir, poručnik bojnog broda. Voleo je život, i bio je veseljak, ali posedovao je nešto što ga je izdvajalo od mnogih oficira bivše vojske, voleo je otadžbinu iznad svega i bio spreman da u svakom momentu položi život za njenu slobodu. Isto tako, bilo mu je jasno da se prava ljubav prema narodu i otadžbini u punoj meri pokazivala u ratu, gde je merilo te ljubavi ono najskuplje što imamo – život.



Svoju odlučnost da se ne predaje neprijatelju pokazao je već onda kada je posle kapitulacije bivše vojske poleteo avionom kojim nikad ranije nije leteo, niti je poznao taj tip aviona.

Nije bio komunista, verovatno da mu nisu bili poznati ni ciljevi komunizma, ali kada je prema događajima u zemlji osjetio da su komunisti povelili časnu borbu za slobodu svoje zemlje, bez ustezanja, sa puno iskrenosti i volje za borbu opredelio se za Narodnooslobodilačku vojsku i priključio Prvoj lovačkoj eskadrili.

Kao odličan pilot i dobar organizator postao je prvi komandant Prve lovačke eskadrile. Hrabar, čvrst i smeo komandant uspešno je vodio svoju eskadrilu, prelazio Jadran po nekoliko puta dnevno, da bi više puta doneo na krilima i trupu znake da je bio u vatri protivavionske artiljerije. Sudeći po tim znacima njegova smelost i hrabrost u borbi za slobodu nisu bile spuvane strahom od smrti.

Sećam se jutra, kad sam mu poslednji put namestio pilotske vezove i mahnuo rukom, zaželevši mu srećan povratak. Ali, nije se više vratio. U napadu nad Teslićem u Bosni pao je prvi komandant Prve lovačke eskadrile. Pao je u osvetničkom zanosu i mržnji prema neprijatelju. Iz izveštaja ostalih pilota videlo se da je napad ponovio više puta i da je bio pogođen u vazduhu. Čuo se krik i osvetnička psovka, a zatim se avion sa bombama obrušio pravo na neprijateljske tenkove. Eksplozija bombi uništila je tenkove, ali je nestao i Mileta Protić.

Kad je osetio da je smrtno ranjen, doneo je odluku da se sjuri na neprijateljske tenkove. Herojski gest smionog borca, čoveka koji nije bio član KPJ, ali je zavoleo komuniste jer je u njima našao ljude i drugove kakve je video u viziji svojih mladalačkih snova. Velika je bila njegova ljubav prema otadžbini, za koju je ovako smelo dao svoj život.

Tako je poginuo prvi komandant Prve lovačke eskadrile NOV, čovek širokog srca ali smion i hrabar, zaljubljen u svoju zemlju, stideći se onih koji su je onako bestidno izdali u aprilskim danima 1941. godine.

Franjo LOLIĆ



RATKO JOVANOVIĆ

Nismo dugo bili zajedno, ali mislim da sam ga dobro upoznao. Sećam se da sam odmah stekao utisak da je to pošten, hrabar i dobar čovek i drug. Taj utisak su mi potvrdili Lala Ivković i Đuro Mešterović koji su Ratka Jovanovića duže poznavali.

Još u svojoj mladosti opredelio se za vojničku karijeru. Postao je mornarički oficir, a kasnije i pilot u Pomorskom vazduhoplovstvu. Svoje napredne ideje poneo je još iz đачkih dana i nikad ih nije izneverio. Nikad nije prekidao vezu sa drugovima iz gimnazije. Od svoje prve plate dao je 1000 dinara Crvenoj pomoći.

Suočen sa teškom izdajom i aprilskom katastrofom napustio je zemlju 16. aprila svojim malim hidroavionom. Nije hteo da se preda neprijatelju.

Na srednjem istoku se tukao protiv italijanskih i nemačkih fašista. Daleko od domovine, suočavan sa stalnim krizama u vrhovima emigracije nalazio je utehu u borbi, za razliku od većine emigranata – oficira, koji su u kairskim barovima sanjali o povratku u zemlju i već unapred delili među sobom položaje. Ratko nije skrivao svoj prezir i mržnju prema njima.



Prve vesti o borbama partizana Jugoslavije došle su do njega negde 1942. godine. Četničkom emisaru advokatu Žujeviću, koji je na nekom predavanju govorio emigrantima o borbi četnika, postavio je pitanje: »A šta rade partizani?« Svi su okrenuli glave da vide ko postavlja ovakvo pitanje.

Tu, na Srednjem istoku, sa Acom Markovićem i još nekim drugovima Ratko je ubrzo postao duša pokreta protiv Draže.

Krajem 1943. godine definitivno i javno je prekinuo sa Kraljem i Dražom.

Našli smo ga u Benini kod Bengazija. On, Mileta, Aca Marković, Vučković, Srdanović, Karić i drugi već su leteli »Harikenima« na kojima je bila nacrtana naša zastava sa velikom petokrakom zvezdom. Kada je Karić čuo da sam sa njegovim bratom bio u jednom bataljonu, radovao se kao malo dete. Gutao je naše priče i stalno zapitkivao. Ratko takođe. To su bile obične naše partizanske priče, ali za njih su veoma potresne. Nisu mogli da shvate da se u zemlji bore goloruki radnici, seljaci i napredni intelektualci, deca i žene. Sećam se da je Ratko često bio potišten: »Dok se goloruki narod bori, šta sam ja radio tri godine, ja koga je taj isti narod školovao i podizao da ga brani. Jednostavno sam pobjegao iz zemlje«. Kasnije, prilikom svakog dolaska na Vis mogli smo da ga vidimo kako sa dečakom – kurirom aerodromske čete razgovara. Uvek mu je ponešto donosio. Često je bio inicijator kakve humane akcije. Platu je od srca davao u zajedničku kasu.

Voleo je letenje. I bio odličan i hrabar pilot. Ubrzo je postao komandir odeljenja u našoj prvoj eskadrili. Njemu kao da ništa nije bilo teško. Neumorno se zalagao da se eskadrila što pre oformi, da obuka otpočne i da sve službe funkcionišu kako treba. I danas se sećam njegove brige za tehničku službu. Bio je vrlo uporan u obuci svojih pilota. Međutim, ubrzo je doživeo jedan tužan trenutak – izgubio je svog najboljeg druga Acu Markovića. Teško je preživljavao taj za njega veliki gubitak pa je utehu nalazio u radu.

Najzad mu se ostvarila želja – pošao je na front. Mislim da je on vodio prvu grupu u akciju preko Jadrana. Svaki zadatak bio je za njega novi doživljaj i još jedno olakšanje, jer je, kako je govorio, svakog puta pomalo oduživao dug svom narodu. Taj zanos ga je vodio u grešku. Vršio je i do 7 napada na cilj. To su prihvatili i drugi. Kobna greška. Njegova samouverenost odvela ga je u smrt.

Doživeo je da stoji u stroju na Visu pred drugom Titom. Bio je ponosan i srećan.

Jednog dana sam ga sreo na Visu zabrinutog i zadovoljnog u isti mah. Saopštio mi je da je kandidat Partije, ali da on lično oseća da to nije zaslužio. Rano je još. Bio je to, na žalost, naš zadnji susret.

Negde u rejonu Teslića pronašao je kompoziciju sa oklopnim vozom. Znao je na koga neprijatelj kreće. U mislima su mu naši umorni borci koji treba da se suprotstave ovom čeliku. Ali i on je tu. On, Ratko, koji je »još mnogo dužan svome narodu«. Komandovao je napad i usmerio svoj »Spit-fajer« na neprijatelja. Bombe su pogodile cilj, ali je i Ratko pogoden. Radule ga na to upozorava, ali on odgovara da je sve u redu i ide još u jedan napad. I još jedan, ali kasno. Mašina ne vuče. Ide na prinudno sletanje na maloj visini i brzini i na jednoj livadi prema Tesliću čeka ga smrt. Pored Kluza, bio je to najteži gubitak za eskadrilu. Drugovi to teško preživljavaju.

Njegove reči se nisu razlikovale od dela. Pao je hrabro i časno, kao i mnogi njegovi drugovi iz dačkih klupa.

Oni koji su doživeli slobodu sačuvali su lik Ratka Jovanovića, lik poštenog čoveka, velikog borca i druga. Preboleli su ga, ali ga nikad nisu zaboravili.

Milan SIMOVIĆ



BIO JE TO FRANJO KLUZ



Posle oslobođenja Tuzle uputio se sa nekoliko drugova iz 1. bosanskog korpusa u Livno gde se formirala Prva Vazduhoplovna baza.

Po izgledu mali, punačak i lako odeven, sa opasačem o kome je visio pištolj. O pojasu u kanji mali bosanski nož. Od njega se nikada nije rastajao, mislim čak ni onog kobnog dana kod Omiša.

Po naravi je sasvim odudarao od svog bosanskog naoružanja. Bio je miran i tih, skoro povučen u svoj svet. Sa ljudima jednostavan i neposredan. Umeo je da »pročita« nevolju svog druga i da saoseti sa njim. Svojom jednostavnošću i skromnošću osvajao je ljude. Te njegove osobine su nam kasnije u 1. eskadrili mnogo vredele.

U slobodnim časovima nas nepoliko bismo gađali iz pištolja. Bučno smo se veselili zbog svakog pogotka sve dok ćutljivi Franjo nebi uz jedva primetan, za njega karakterističan osmeh, počeo da gađa. Bio je odličan strelac, ali ne bučan kao mi.

U Italiji je bio među najboljima u učenju. Nervozu zbog dugog čekanja na početak praktične obuke nije ispoljavao kao drugi. Obično bi u razgovoru sa najintimnijim drugovima izražavao zabrinutost zbog dugog čekanja.

U Benini početkom maja 1944. godine prvi put smo ga videli nervoznog. U prvu eskadrilu su išli na obuku iskusniji piloti i oni koji su leteli na savremenim avionima. On je leteo samo »Brege-19« i »Potez-25«. Luidi, koji je malo leteo nekim »Fiatom« nije imao dovoljno iskustva, ali se poslužio lukavstvom. Rekao je da ima veći broj letova i prošao je. Franja je bio ogorčen. »Zar sada da ostanem i dalje čekam dok će 1. eskadrila na front«. Umirivali smo ga, ali uzalud. Najzad smo intervenisali kod komisije sve je bilo u redu. Od tada niko nije video da se Franja ljuti iako je bilo teških trenutaka i dosta nervoze, njegov jedva primetan osmeh nije mu više silazio s lica. Bilo je i kriza, ali ih je ovaj uporni Bosanac savlađivao. Kad je bilo u pitanju letenje, nije bilo prepreka koje bi se suprotstavile njegovoj volji i upornosti.

Po svom sastavu, shvatanju i iskustvu, eskadrila je u početku predstavljala nezreo kolektiv. Nekoliko komunista trudilo se svim silama i ličnim primerom ukazivalo kako treba raditi i kako uspostaviti pravilne, ljudske odnose. I tu je Franja prednjačio. Ljudi su ga zavoleli i rado su slušali njegov savet i prihvatili njegov stav. Sugestivno je delovao na okolinu. Komandir eskadrile Mileta Protić, onako vatren i ponekad brz i nervozan kad bi se zbog nekog nervirao, obično bi govorio: »Kada bi svi bili kao Kluz, lako bi bilo komandovati eskadrilom«. Cenio je Franju mnogo, jer je osećao njegovu vrednost.

Politički život u eskadrili bio je vrlo intenzivan. Ljudi koji su tri godine proveli van domovine rado su slušali drugove koji su se za to vreme borili. Svi su želeli da što pre stignu na front i da oduže dug svome narodu. Naročito su bili nestrpljivi Ratko i Mileta. »Tri godine smo mlatili praznu slamu među kraljevcima uz dobru platu, dok se narod borio. A mi smo se školovali u svoje vreme da ga branimo« – govorili su ponekad obuzeti tugom i nestrpljenjem da se što pre dokopaju fronta.

Franjo je naš prvi pilot. Njegovih nekoliko simboličnih letova 1942. godine u Bosanskoj Krajini značili su dosta. Kao pilot dao je svoj doprinos sa »Spitfajerom«, ali danas posle više od dve decenije čini mi se da je on kao politički radnik u eskadrili mnogo više značio. Kolektiv u maju 1944. godine i taj isti kolektiv posle godinu dana mnogo su se razlikovali. Bio je

to čvrst kolektiv u svakom pogledu. I danas je teško nekoga istaći. Svi su se isticali, Popov i mladi Italijan antifašista Luidi, i Mileta, i Ratko i svi drugi. I oni koji su pali u borbi i oni koji su sa malo sreće doživeli i osetili radost slobode.

Trebalo je dosta da se stvori takav kolektiv.

Franjo Kluz je dao truda i dušu svome kolektivu i ... na kraju sebe.

Milan SIMOVIĆ

Tek je počelo da sviće. Pregledamo avione, koji i ovog dana treba da lete do naše obale i tuku neprijatelja koji se povlači.

Eskadrila od 8 aviona bila je spremna na vreme. Pomažemo pilotima da se smeste u avione. Prethodno proveravamo padobrane. Lično zakopčavam vezove drugu Franji Kluzu. On je veseo i raspoložen. Osećamo svi da se približava kraj rata. A toga jutra Franjo je bio posebno raspoložen, jer prema podacima eskadrila treba da napada jake nemačke snage kod Omiša.

Sve je pregledano i spremno. Skačem sa krila poslednjeg aviona u momentu kada komandir eskadrile daje znak da se upale motori, a zatim jedan po jedan izruļavaju prema startu. Pozdravili smo pilote i zaželeli im uspeh i srećan povratak. Pomalo im zavidimo, ali šta možemo takav nam je posao – da pripremimo, otpratimo i dočekamo.

Avioni poleću. Već su u vazduhu i ubrzo nestaju u pravcu naše obale. Ne smemo da gubimo vreme. Treba da pripremamo ostale avione za sledeći borbeni zadatak, a i vreme će nam tako brže proći do povratka osmorke koju smo ispratili.

Često gledam u časovnik, jer je vreme za izvršenje zadatka prošlo. Svi sa zebnjom upiremo oči u nebo. Najzad je neko uzviknuo: »Eno ih«! Ali, nema osmog. Da nije možda bio motor u kvaru i avion malo zaostao. Avioni već sleću. Ubrzo saznajemo da nedostaje avion Franje Kluz. Avioni su već na stajankama, piloti iskaču. Tužni su i na naša zapitkivanja jedva odgovaraju. Franjin avion je oboren. Oborila ga je neprijateljska protivavionska artiljerija u drugom napadu kod Omiša, pričaju piloti. Pogrešio je, ponovio je više napada nego što je bilo predviđeno. Opominjali su ga iz vazduha. Ali, ...

Da li je pogrešio? Da li je pogrešio čovek koji je toliko voleo svoju Partiju i otadžbinu? Znao je da može da pogine a ipak je ponovio napad da bi što više neprijatelja uništio. Da li je greška ako želiš da što više zla naneseš neprijatelju? Da li je greška da u osvetničkom zanosu izgubiš život, da postaneš primer kako se brani domovina i gine za ideje partije, da postaneš uzor budućim generacijama kako se voli domovina i mrzi neprijatelj?

Nema više Franje, nema Ratka, Ankona, Protića, Popova i drugih. Odlazili su i vraćali se, ali jednom se nisu vratili. Odlazili su sa osmehom na licu. Svima smo mahali i za svima podjednako tugovali. Takav je rat i čovek u njemu.

Franjo LOLIĆ



L U I Đ I R U Đ I



Čini mi se da je kod nas u Livno došao dva dana posle katastrofe u Glamoču – 29. novembra 1943. godine. Posle kapitulacije Italije uspeo je da nekim starijim »Fiatom« preleti iz Gorice na našu teritoriju. Bio je u nekoj jedinici u Hrvatskoj odakle je kao pilot upućen u Prvu vazduhoplovnu bazu.

Razgovarali smo sa njim onoga dana kad je došao u Livno. Mali, miran, suvonjav mladić u pilotskoj bundici izjavio nam je da mrzi fašizam i da želi da se kao pilot bori rame uz rame sa nama. Objasnili smo mu ciljeve naše borbe i zatražili od njega pismenu obavezu da će kod nas ostati do kraja rata a posle može sam da odluči. To ga je naljutilo i uvredilo. Pocrveneo je i ljutito odbrusio: »Dovoljno mia parola«. Nije znao dobro naš jezik. Kasnije je upornim radom savladao jezik toliko da je počeo čak i da se kladi. Za svaku jezičku grešku plaćao bi cigaretu, ili, pak dobijao dve. No, bez obzira na znanje jezika, mi smo se sa njim divno razumevali.

Iz Livna se jedva izvukao. Ubrzo je stekao dosta prijatelja među nama. Pomalo je bio nervozan, ali čvrst i od reči.

U Italiji se ponašao kao i svi jugoslovenski partizani. Samo jednom je molio da ide u Bari da bi kupio udžbenike. Kada smo se uzimajući u zaštitu savezničke vojnike sukobili sa fašistima, bio je ljut i besan: »Zbog čega se Saveznici već ne obračunaju sa fašistima; zbog čega mi to ne uradimo«. Voleo je Italiju, ali je iz dubine duše mrzeo fašizam. U to su se drugovi bezbrojno puta osvedočili po njegovim reakcijama i unutrašnjim preživljavanjima.

Bio je pilot, ali bez iskustva, prevario je komisiju i tako je primljen u 1. eskadrilu. Obuku je teško savlađivao. Nervirao se dosta, često je nervirao i druge, ali je bio uporan. Kad je savladao program, otišao je sa eskadrilom na front.

Onoga dana kad je drug Tito vršio smotru naše 1. eskadrile na Visu, našao sam ga u rano jutro na aerodromu. Potrčao je k meni, zagrlio me i zaplakao. Bio sam zbunjen. Potapšao sam ga po ramenu i upitao šta se desilo.

»Ti si mi najbolji prijatelj. Na smotri neće biti svi piloti eskadrile, a ja ću biti. To je najsrećniji dan u mom životu. Videću druga Tita. U eskadrili ima Jugoslovena koji ga nisu videli, a ostali su na matičnom aerodromu. Znam da si ti to uredio. Hvala ti. Uvek si prema meni bio dobar, a ja sam prema tebi bio neiskren«. Suze su mu tekle. Jedva sam ga umirio i zamolio ga da mi sve ispriča. Iz njegove priče saznao sam da je rođen u Zadru, a ne u Firenci, kako je to u Livnu izjavio. U Zadru mu žive otac i majka. On zna da je Zadar jugoslovenski, kao i čitava njegova okolina. Stideo se da nam to kaže u početku, i to ga je sve više grizlo što se više sa nama saživljavao. Rekao sam mu da je on oficir NOVJ i da mu niko neće zbog ovoga zameriti. Ponudio sam mu da napiše pismo roditeljima, a ja ću im poslati našom partizanskom poštom. Obećao je, ali ga nije napisao, jer ja sam ubrzo napustio Vis. Bio je to naš poslednji susret.

Luidi je savlađivao početne teškoće i kalio se iz jednog zadatka u drugi. Mislim da je izvršio 50 ratnih zadataka. Povratak sa zadnjeg ratnog zadatka očekivali su njegovi drugovi naročito svečano. Trebalo je da mu saopšte da je primljen u SKOJ. Odluka je možda doneta u onim trenucima kada je Luidi upravljao svoj »Spitfajer« na neprijatelja da bi otkao samo jednu od dve bombe. Jedna nije otpala. Svi pokušaji da je odbaci nisu uspeli. Na Visu isto tako. Otpala je pri sletanju i raznela mu avion.

Nije doživeo nekoliko trenutaka da bi saznao da je postao član Saveza komunističke omladine Jugoslavije.

Ne znam da li je majci poslao pismo, ali znam da mu je majka bila živa do pre neku godinu. Saznala je sve o svom sinu. Prenela ga je u Italiju. Ispratili su ga bivši borci naših dalmatinskih brigada. Starica je bila ponosna na svoga sina.

Imala je i razloga. Pao je slavno kao borac i antifašista.

Mi ga nismo zaboravili.

Milan SIMOVIĆ



SAMOSTALNE ESKADRILE

ESKADRILA ZA VEZU VRHOVNOG ŠTABA

18. avgusta 1944. godine formirana je na viškom aerodromu Eskadrila za vezu Vrhovnog štaba NOV i POJ. Imala je devet pilota, četiri aviona »Po-2« koje je dobila od SSSR-a i dva »Sajmana« koji su se od ranije nalazili na aerodromu.

Uskoro, eskadrila je dobila još tri aviona (»Fizeler«, »Rodu« i »Fiat G-51«) i sa ukupno devet aviona izvršavala zadatke sve do 8. novembra 1944. godine. Njeni osnovni zadaci bili su prevoz oficira za vezu i pošte, kao i prelet vojnih starešina do udaljenih štabova i položaja.

Početkom novembra iste godine cela eskadrila vrši prelet do Nikšića, a 12. novembra dolazi na aerodrom »Zemun«, odakle i dalje vrši prevoz oficira za vezu i pošte, kao i prevoz rukovodilaca na pojedine delove fronta, a pored toga vrši i transport težih ranjenika.

Polovinom decembra eskadrila predaje centru za trenažne kurseve (jurišne i lovačke avijacije) četiri aviona »Po-2«, a sa preostalim povremeno izvršava određene zadatke sve do 3. marta 1945. godine, kada po formiranju transportne grupe ulazi u njen sastav.

VAZDUHOPLOVNE ESKADRILE 5. KORPUSA

Jedinice 5. korpusa NOV i POJ u toku septembra 1944. godine oslobodile su teritoriju između Bosanskog Novog, Prijedora i Ljubije. Zauzele su i Banja Luku, osim tvrđave Kaštel. U toku tih operacija zauzet je aerodrom »Zalužani« u neposrednoj blizini Banja Luke.

Likvidacijom aerodroma »Zalužani« uništena je 5. zrakoplovna skupina i 5. lučka bojna vazduhoplovstva NDH, zarobljeno je preko 200 vazduhoplovaca i zaplenjene znatne količine materijala, i to: 8 ispravnih i 25 neispravnih aviona, oko 17.000 avio-bombi, preko 400 t goriva, 9 kamiona, 3 PA topa, jedna pokretna avio-radionica, radio-stanice i drugi materijal.

Već sutradan po zauzimanju aerodroma poletele su naše posade i bombardovale tvrđavu Kaštel, iz koje je neprijatelj i dalje pružao otpor.

U vezi sa organizacijom dejstva sa aerodroma, štab 5. korpusa je izdao naredbu sledeće sadržine:

N A R E D B A

štaba 5. korpusa za 22. septembar 1944. godine

I

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

II

Za komandanta aerodroma postavlja se privremeno potpukovnik drug Zorić Milan.

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

Smrt fašizmu – Sloboda narodu!

Politkomesar pukovnik
Došen

Komandant general-major
Rodić

Komanda aerodroma je dobila zadatak da osposobi što veći broj aviona za borbena dejstva i da izvrši izbor vazduhoplovaca za formiranje eskadrile.

Za komandira eskadrile određen je poručnik Ivica Mitrečić. Ona je brojala 59 vazduhoplovaca (od toga 12 pilota). Osam ispravnih aviona odmah su uključeni u sastav eskadrile, kao i jedan deo tehničkih sredstava (benzinske cisterne, pokretna avio-radionica, jedan kamion i motocikl).

U prvim vazдушnim napadima na tvrđavu Kaštel avioni eskadrile («B-51» i «Kaproni») bacili su zapaljive bombe od 12 kg i avio-bombe od 50 kg. Lovci »Moran-solnijer« povremeno su mitraljirali tvrđavu. Međutim, svi ovi napadi nisu dali očekivane rezultate, jer se nije raspolagalo većim bombama. Zbog toga je eskadrila izvršila interesantan pokušaj izazivanja požara u Kaštelu. Naime, za napunjene benzinske kante vezano je po nekoliko zapaljivih bombi od 2 kg koje su iz »Kapronija« bacane na Kaštel.

Pored angažovanja u dejstvima na tvrđavu, eskadrila je svakodnevno izvršavala i druge borbene zadatke: bombardovanje neprijateljskih kolona koje su dolazile od Gradiške i Gornje Topole, kao i uporišta u Topoli. Isto tako, eskadrila je uspješno ometala snabdevanje iz vazduha opkoljene posade u Kaštelu, a 23. septembra naš lovac »Moran-solnijer« uspeo je da kod Banja Luke obori nemački transportni avion »JU-52«.

Dejstvujući sa aerodroma »Zalužani« Prva eskadrila je za nekoliko dana izvršila 29 ratnih zadataka, od kojih samo na tvrđavu Kaštel 22 (11 bombardovanja i 11 mitraljiranja).

Zbog iznenadnog prodora nemačkih motorizovanih kolona u pravcu Banja Luke, eskadrila je 27. septembra prebazirana na aerodrom kod Sanskog Mosta. Sa aerodroma »Zalužani« nije prevezen sav vazduhoplovni materijal, jer je bio istrošen i skoro neupotrebljiv. Preletela su samo četiri aviona (2 »Moran-solnijera«, 1 »B-51« i 1 »Biker-jungman«), dok su ostali uništeni.

U toku preleta naš lovac »Moren-solnijer« kod Bronzanog Majdana susreo se u vazduhu sa dva neprijateljska lovca »Fiat G-51«. Stupio je sa njima u borbu i uspeo da obori jedan neprijateljski avion, dok je drugi umakao.

Sa aerodroma u Sanskom Mostu eskadrila nije vršila borbena dejstva (sem jednog vazdušnog izviđanja 10. oktobra) te je ovaj zastoј iskorišćen za popravku aviona, trenazu pilota i organizovano sređivanje eskadrile. Kako je na aerodromu bilo dovoljno vazduhoplovaca, štab 5. korpusa naredio je da se izvrši reorganizacija Prve i formira Druga eskadrila.

Druga eskadrila je novembra 1944. godine upućena na preobuku dok je prva eskadrila, sa 4 aviona, ostala i dalje u sastavu 5. korpusa. Kako je uskoro trebalo da počne napad na Travnik, eskadrila je vršila pripreme za predstojeća dejstva. Zbog nedostatka avio-bombi, pokušalo se sa bombardovanjem bacačkim minama kalibra 80 mm. Ovaj način bombardovanja praktično je isproban 17. oktobra u okolini Sanskog Mosta avionom »Biker«. Na školskim avionima su ugrađeni puškomitraljezi, tako da su i oni pored izviđanja mogli da se koriste i za mitraljiranje neprijatelja.

Eskadrila je dejstvovala sa aerodroma pored Bugojna. Bombardovala je neprijateljska uporišta u gradu u toku 21. i 22. oktobra, koristeći pri tome mine od 80 mm. Pored toga, vršeno je izviđanje i mitraljiranje neprijateljskih položaja, kao i osmatranje pokreta i pomeranja neprijateljskih jedinica. Posle pada Travnika eskadrila je usmerila svoja dejstva na izviđanje komunikacija, a naročito puta Kiseljak–Busovača–Travnik.

U operacijama za oslobodjenje Travnika, kao i u banjalučkoj operaciji Prva eskadrila pružila je znatnu pomoć jedinicama 5. korpusa i u potpunosti izvršila sve zadatke. Od 21. septembra do 22. oktobra 1944. godine eskadrila je izvršila 58 borbenih zadataka.

Sve do 22. aprila 1945. godine eskadrila je dejstvovala sa aerodroma kod Sanskog Mosta i Bugojna. Pored izvršenja borbenih zadataka, ona je prevozila poštu, kurire i vojne starešine.

Krajem februara 1945. godine na aerodromu kod Sanskog Mosta sleteo je jedan nemački »JU-87 – Štuka«, koga su naši vazduhoplovci odmah zaplenili. Naime, nemački pilot je izgubio orijentaciju i sleteo na signale misleći da je to aerodrom »Zalužani«. Uskoro je ovim avionom bombardovan neprijatelj kod Busovače (bombama od 250 kg).

Eskadrila je rasformirana 22. aprila 1945. godine, a njeno ljudstvo ušlo je u sastav pilotske škole na aerodromu »Škabrnja« kraj Zadra. U sastavu 5. korpusa ostalo je sve do kraja rata nekoliko pilota sa avionom »FP-2« i »Brege-19«.

Prva eskadrila 5. korpusa NOVJ, formirana u uslovima borbe za Banja Luku, predstavlja još jednu specifičnost u razvoju našeg vazduhoplovstva. I svoje snabdevanje u toku rata bazirala je jedino na zaplenjenom materijalu.

Dok su u isto vreme na sremskom frontu stvarane i stupale u borbu savremene vazduhoplovne jedinice NOVJ, Prva vazduhoplovna eskadrila 5. korpusa dejstvovala je kao partizanska jedinica.

Dejstva eskadrile predstavljala su veliku moralnu podršku našim jedinicama i narodu u Bosanskoj Krajini.

TRANSPORTNA GRUPA

Pripreme za stvaranje naše transportne avijacije počinju polovinom 1944. godine kada je iz sastava Prve vazduhoplovne baze NOVJ upućeno na aerodrom pored Baria deset letaća za obuku na transportnim avionima. Pored jedinica zapadnih saveznika na ovom aerodromu bazirala je i so-

vjetska vazduhoplovna transportna grupa kojom je rukovodio major Jaramazov. Naši vazduhoplovci su bili na obuci u ovoj grupi do 22. avgusta 1944. godine kada su sovjetskim avionima prebačeni na moskovski aerodrom »Vnukovo«. Njihova obuka na transportnim avionima »LI-2« trajala je sve do 27. februara 1945. godine kada se vraćaju u domovinu.

Naredbom Štaba vazduhoplovstva od 2. marta 1945. godine formirana je transportna grupa i postavljeni rukovodioci.

U sastav transportne grupe ušli su letači školovani u SSSR-u, zatim oni koji su završili navigatorski kurs u Zemunu, kao i grupa naših mehaničara koji su došli iz severne Afrike. Isto tako, u sastav grupe ušlo je i svoj ljudstvo eskadrile za vezu Vrhovnog štaba.

Kad je formirana, grupa je od transportnih aviona imala samo jedan »JU-52« koji je zaplenjen na aerodromu »Nikšić«. U aprilu je dobila jedan »Avro-anson«, a mesec dana kasnije još jedan »JU-52«.

S obzirom na avione koje je imala, grupa je izvršavala različite zadatke: avioni za vezu služili su za prevoz rukovodilaca, pošte i oficira za vezu; transportnim avionima vršeno je snabdevanje jedinica municijom, opremom i hranom, a korišćeni su i za prevoz ranjenika.

Naročito je značajna njena uloga u snabdevanju jedinica 6. korpusa, koje su dejstvovalе iza linije sremskog fronta u toku aprila 1945. godine, kao i njeno učešće u prebaziranju vazduhoplovnih jedinica i njihovom snabdevanju u završnim operacijama za oslobodjenje zemlje.



I DRUGA VAZDUHOPLOVNA BAZA U BOSANSKOJ KRAJINI

Z istorije NOR-a poznato je da je neprijatelj u Banjaluci imao jedan od najjačih garnizona u Bosanskoj Krajini, i da mu je Banja Luka za sve vreme rata služila kao vrlo pogodna polazna baza za česte ispade i ofanzivne akcije protiv jedinica NOV koje su držale slobodnu teritoriju u Bosanskoj Krajini.

Na aerodromima »Zalužani« i »Topola« koji su bili u neposrednoj blizini Banjaluke, neprijatelj je uvek imao jake snage avijacije.

Okolni visovi, mostovi na Vrbasu, pojedine zgrade i tvrđava Kaštel bili su tako utvrđeni i zaposednuti da su za sve vreme rata bili gotovo neosvojeni. Zbog toga, prva operacija 5. bosanskog korpusa, koja je otpočela 31. decembra 1943. godine, na Banjaluku nije uspela, jer se neprijatelj branio jakim snagama (od oko 10.000 vojnika), mada su neke naše jedinice bile prodrle čak u centar grada. To se dogodilo i krajem 1944. godine (od 18. do 28. septembra) kada su snage 5. bosanskog korpusa osvojile grad sem Kaštela, a potom ga napustile posle 10 dana pod pritiskom jakih neprijateljskih snaga, uglavnom nemačkih.

Za vreme ovog drugog osvajanja Banjaluke jedinice 5. bosanskog korpusa zauzele su i aerodrom »Zalužani« u toku noći 20/21. septembra 1944. godine, tj. posle 48 časova borbe, koliko je trajao i napad na Banjaluku.

Ogorčen otpor nemačkih snaga u dobro utvrđenom Kaštelu, kao i pokreti jačih rezervi od Dervente i Bosanske Gradiške prema Klačnici i Banjaluci, podstakli su štab 5. bosanskog korpusa da donese odluku o formiranju vazduhoplovne baze na aerodromu »Zalužani«.

Već 21. septembra otpočelo se sa pripremama za formiranje vazduhoplovne baze. Za komandanta je postavljen potpukovnik Milan Zorić, dok su u taj improvizovani štab ušli i kapetan Đorđe Maran i poručnik Pero Zdjelar. Od zaplenjenih aviona moglo se koristiti: 3 »Kapronija«, 3 »Morane«, 2 »Beta«, 1 »Biker«, 1 »Potez« i 1 »FL-3«.

ESKADRILA ZA PODRŠKU

Od raspoloživog letaćkog kadra formirano je sedam posada.

Odmah po sređivanju stanja u bazi prišlo se izvršavanju borbenih zadataka. Trebalo je bombardovati i mitraljirati utvrđene neprijateljske položaje u tvrđavi Kaštel gde je bilo oko 300 Nemaca i ustaša, koje je blokirala 16. krajiška brigada.

Od 21. do 27. septembra 1944. godine posade sa »Kapronija« izvršile su 8 borbenih zadataka u osvajanju tvrđave Kaštel. Pored bombi bacana je i benzinska smeša da bi se zapalili objekti u Kaštelu.

Sećam se Korice Milana, Štromara Ivana i Živković Nikole, koji su bili posada na »Kaproniju«, kako su sa posebnim zadovoljstvom ulazili u već pripremljen avion i išli da bombarduju Nemce u tvrđavi Kaštel. Nemci su pružali otpor iz PA oruđa i »Kaproni« je ponekad dolazio sa velikim rupama. 23. septembra 1944. godine izgoreo nam je jedan avion tipa »Morane« na zemlji. Mehaničari su izvlačili metak iz topovske cevi. Nesmotren rad doveo je do paljenja fosfora i avion je planuo. Pošto nije bilo nikakvih protiv požarnih sredstava, avion je vrlo brzo izgoreo.

Posade aviona »Morane« vršile su lovačku zaštitu borbenih dejstava »Kapronija«. Pored toga, jurišnim dejstvima podržavale su snage 16. krajiške brigade koje su napadale Kaštel, kao i izviđanje pokreta nemačko-ustaških rezervi koje su nadirale od Gradiške i Dervente, prema Banjaluci.

U toku sedmodnevnih borbenih dejstava, posade »Morane« izvršile su 20 borbenih zadataka. Pilot Selimbegović Suljo oborio je tih dana jedan nemački transportni avion »JU-52« kod Trapista u blizini Banjaluke. Taj avion je prenosio ratni materijal za nemačke jedinice u Banjaluci.

Tako je avijacija 5. bosanskog korpusa u borbi za oslobođenje Banjaluke u vremenu od 21. do 27. septembra 1944. godine uspela da izvrši ukupno 35 borbenih zadataka.

NA NOVOM AERODROMU

Kada su naše jedinice 27. septembra 1944. godine počele da se povlače iz Banjaluke ispred nadmoćnijih neprijateljskih snaga koje su nadirale od Prnjavora i Bosanske Gradiške, sa aerodroma »Zalužani« počela je evakuacija ljudstva i materijala za Sanski Most. Avioni koji nisu bili sposobni za prelet spaljeni su. Zapaljen je i jedan engleski »Hariken«, kojim je toga dana bio doleteo engleski major radi veze. Njegov avion nije mogao da poleti jer je prilikom rulanja naleteo na meko zemljište i pretrpeo udes. Engleski major se nije mnogo uzbuđivao. Naprotiv, kao da se ništa nije desilo, pridružio se našoj grupi kada smo se odlučili za povlačenje sa aerodroma.

Početkom oktobra vazduhoplovna baza 5. korpusa bazirala je na aerodromu kod Sanskog Mosta. Za komandanta je postavljen kapetan Gojko Rodić, a za političkog komesara Ratko Novaković. Potpukovnik Milan Zorić, komandant vazduhoplovne baze u Zalužanima i kapetan Maran Đorđe, obavestajni oficir vazduhoplovne baze u Zalužanima, vratili su se ponovo na dužnost u štab 39. krajiške divizije.

FORMIRANE SU DVE ESKADRILE

U Sanskom Mostu baza je dobila zadatak da od raspoloživog ljudstva formira dve eskadrile. Za komandira 1. eskadrile postavljen je poručnik-pilot Bukovac Džemal, a za komandira 2. eskadrile poručnik-izviđač Tabaković Viktor. Tada sam raspoređen u 2. eskadrilu. Posle kraćeg zadržavanja u Sanskom Mostu sastav 2. eskadrile je po naređenju 5. korpusa upućen na Vis radi preobuke kod saveznika.

12. novembra krenuli smo iz Bugojna za Glamoč pa Livno, a 14. novembra stigli u Split.

U Splitu smo bili smešteni u neku školu gde smo ostali oko 8 dana. Saobraćaj na moru još nije bio siguran, zbog miniranih prolaza, a pored toga s vremena na vreme Nemci su vršili izviđanje iz vazduha i napadali neke naše brodove i barke.

Umesto na Vis, krenuli smo za Beograd radi formiranja vazduhoplovnih jedinica na frontu u Sremu.

Od Splita do Dubrovnika našu trabakulu neprijateljski i saveznički avioni često su uznemiravali, tako da je morala da plovi više uz obalu. U Veloj Luci smo ostali 3 dana. Hrane gotovo nije bilo, izuzev suve ribe i vina. Svraćali smo još na neka ostrva dok konačno nismo stigli u Gruž.

Marš-ruta nas je dalje vodila preko Nikšića, Sinjajevine za Peć. Teška i snegom zavejana Sinjajevina ostala je mnogima u sećanju.

Međutim, u Peći je već bilo mnogo bolje. Dobili smo dosta hrane i spavali po kućama.

Odatle smo preko Prizrena, Prištine i Niša stigli u Beograd 13. decembra 1944. godine.

17. decembra 1944. godine upućeni smo na trenažne lovačke, jurišne i druge tehničke kurseve.

Avijacija 5. bosanskog korpusa, stvorena je u drugoj banjalučkoj operaciji. Pojava naših aviona, koji su do juče pripadali neprijatelju, veoma je negativno uticala na moral nemačkih i kvislinških formacija. Otuda je i najmanji materijalni efekat i doprinos u ovoj operaciji značio veliki moralni podstrek našim borcima. I dalje, pod vrlo interesantnim okolnostima za hvaljujući inicijativi, snalažljivosti i spremnosti naših ljudi, tako reći, preko noći bila je stvorena još jedna vazduhoplovna baza koja je u istoriji RV odigrala određenu ulogu.



PRVI LET NAD DOMOVINOM

Juna 1944. godine nalazio sam se na aerodromu »Bari«. Tu je bazirala saveznička transportna grupa koja je vršila snabđevanje jedinica NOVJ borbenim i drugim materijalom. Pored toga, vršila je i evakuaciju naših ranjenika, prvenstveno težih, u savezničke bolnice u Italiji. Tu se nalazila i jedna sovjetska transportna jedinica sa avionima »LI-2« koja je po odluci Vrhovnog štaba izvršavala iste zadatke.

Bio sam raspoređen u ovu sovjetsku jedinicu da kao pilot sa sovjetskim drugovima izvršavam zadatke nad našom teritorijom. Nisam nimalo krio svoje oduševljenje što se nalazim baš u toj jedinici, jer sam veoma brzo shvatio sa koliko ljubavi i odgovornosti piloti i ostali sastav ove jedinice pripremaju i izvršavaju zadatke za račun naših jedinica, shvatajući da je to njihov najveći doprinos za bržu pobedu nad zajedničkim neprijateljem.

Zadaci su obično vršeni noću, pošto je još uvek postojala opasnost od neprijateljskih lovaca koji su se povremeno vidali nad našom zemljom, mada sve ređe.

Nije mi trebalo mnogo vremena da se uključim u rad jedinice i da se osećam kao ravnopravan član tog kolektiva, podjednako odgovoran za uspeh svakog zadatka. Već sam bio spreman da kao član posade poletim na izvršenje zadataka i svakog momenta sam očekivao da mi izdaju zadatak.

Jednog junskog prepodneva komandant puka pozvao je u štab sve prve pilote, među njima i mene, i počeo da izdaje zadatke svakoj posadi. Bio sam nestrpljiv da čujem kakav će zadatak dobiti naša posada. Žarko

sam želeo da to bude sletanje na oslobođenu teritoriju, pošto je to za mene bio prvi let nad našom domovinom. Osećao sam neizmernu radost zbog prvih koraka na rodnoj grudi posle nekoliko godina provedenih van domovine. Sanjao sam o susretu i zagrljaju sa našim borcima koji već tri godine nose na svojim ledima teret revolucije. Želeo sam da i sovjetski drugovi lično upoznaju te ljude o kojima su se pričale legende.

Madutim, zadatak koji je dobila naša posada bio je bacanje materijala padobranima našim jedinicama u rejone Mojkovac u vremenu od 23.00 do 24.00 časa. Bio sam duboko razočaran i tužan, jer su mi nadanja iznevena. Ali to je bio samo trenutak. Shvatio sam da ličnim željama nema mesta u ovakvim prilikama.

Zadatak je bio vrlo jasan, naizgled lak, ali, u stvari, veoma odgovoran jer je trebalo sigurno doći u određeni rejon i izbaciti materijal na ograničeni prostor. Noćni let je posebno zahtevao solidnu pripremu i dobro iskustvo. Zbog toga je priprema, posebno navigacijska, vršena vrlo savesno. Izvršili smo poslednju konsultaciju o načinu izlaska u rejon Mojkovac i podsetili se na signale za raspoznavanje i legitimisanje.

Oko 20.00 časova cela posada je bila kod aviona. Dežurni sinoptičar izložio nam je ukratko meteorološku situaciju i prognozu za marš-rutu i u rejonu cilja. Prognoza je glasila »vedro«. Već smo poznavali takve letnje dane bez trunke oblaka, karakteristične za Mediteran.

Život na aerodromu kao da je tek počinjao. Oko svakog aviona se radilo užurbano, jer je veliki broj aviona te noći leteo na slične zadatke. No, uskoro nestaće buke, aerodrom će opusteti i utonuti u mrak.

Oko 22.00 časa poleteli smo i mi. Po izlasku iz zone aerodroma odjavili smo se kontroli letenja i zauzeli kurs u pravcu severoistoka preko mora. Isključili smo sva svetla, bio je potpun mrak, jedino su blago svetleli instrumenti. Što smo se sve više bližili našoj obali, sve smo opreznije osmatrali vazdušni prostor da nas ne bi iznenadio neki neprijateljski avion. Uzbuđenje je raslo. Vreme mi je prolazilo veoma sporo. Mislim da je prošla večnost kada smo, posle jednog časa leta, stigli iznad obale i ustanovili da letimo po zadanoj liniji. Na zemlji su se tu i tamo videle svetleće rakete, eksplozije granata ili bombi, što je pokazivalo da se vode borbe. To naši borci biju fašiste.

Na oko 5 minuta leta do Mojkovca komandir aviona je naredio da se sve pripremi za bacanje materijala. Ekipa određena za ovaj zadatak primakla je pakete vratima, i složila ih prema redosledu bacanja i izvestila da je sve

spremno. U to smo već na domaku zone za bacanje i primećujemo svetla koja je označavaju. Posle izmene ugovorenih signala sa ekipom na zemlji, zauzeli smo pravac prema rejonu i na znak komandira počelo je bacanje materijala. Sav materijal je izbačen u dva naleta i vraćamo se prema moru. Sve je izvedeno brzo i ja sam zažalio što već moramo da se vratimo. Nisam skidao pogled sa svetala na zemlji dok ih nije zaklonio trup aviona, i dugo sam razmišljao o svom prvom letu nad slobodnom teritorijom.

Posle sletanja sakupili smo se u putničkoj kabini i proanalizirali izvršenje zadatka, a zatim podneli izveštaj komandantu puka. Očekivali smo nove zadatke.

Ratko NIKŠIĆ



U ESKADRILI ZA VEZU

Da bi se olakšala i ubrzala kurirska veza sa jedinicama NOV na oslobođenim otocima i oslobođenoj teritoriji Jugoslavije, kao i sa bazama NOVJ u Italiji, formirana je eskadrila za vezu VŠ NOVJ.

Grupa pilota i mehaničara, određena za ovu eskadrilu pre odlaska na Vis, nalazila se u Italiji. Čekajući na prelet za Vis posetili smo jednog dana aerodrom »Bari« koji je bio krcat savezničkim avionima raznih tipova. Tada smo prvi put iz neposredne blizine videli »Spitfajere«, »Lajtninge«, leteće tvrđave, »Liberatore« i sovjetske »Jakove« i nagađali smo na kojima li ćemo mi leteti.

Ujutro 16. avgusta 1944. godine prebačeni smo sovjetskim transportnim avionom »LI-2« iz Barija na Vis. Obezbeđenje našeg aviona vršilo je šest sovjetskih lovačkih aviona »JAK-9«, koji su nad viškim aerodromom izveli pravi miting dok su čekali da »LI-2« ponovo poleti za Italiju. Pala nam je u oči njihova velika pokretljivost i priželjkivali smo da baš na njima letimo.

Na viškom aerodromu, međutim, zatekli smo avione za koje nam rekoše da čekaju na nas. Naše iznenađenje nije bilo malo. Ništa od svega onog o čemu smo maštali. Tu su nas čekala četiri »PO-2« koji su u delovima prebačeni transportnim avionima iz SSSR-a i ovde sastavljeni. Bilo je tu i drugih aviona nemačke i italijanske proizvodnje kojima su pojedinci prebjegli iz neprijateljskih redova. Tu su se nalazila dva školska aviona italijanskog tipa »Sajman«, nemački školski »Biker Bestman«, italijanski lovački avion »Fiat G-51«, a nakon mjesec dana tom šarenilu priključio se i nemački »Fizeler 168«, torpedonosac, avion za sadejstvo s mornaricom, a glavna mu je odlika bila velika nosivost i kratko poletanje i sletanje.

Posle dva dana formirana je eskadrila. Za prvog komandira bio je postavljen potpukovnik Ješo Bjelica, a za komesara kapetan Dragan Malinić. Pored Bjelice, među pilotima, je bilo nekoliko iskusnih pilota-lovaca: kapetan Malnarić Milan, kapetan Božović Dušan i poručnik Arapović Andrija. Pored njih bilo je i nas troje mlađih i neiskusnijih, jer smo do tada leteli uglavnom na školskim avionima. Nešto kasnije stigla su još dva pilota, major Adum Romeo i kapetan Dobnikar Janko.

U tehničkom sastavu bilo je nekoliko vrsnih majstora i dobrih drugova od kojih se pored kapetana Malinića, koji nam je ujedno bio i komesar, dobro sjećam još i poručnika Bogunić Muhameda.

Smjestili smo se u veliki šator u blizini naših aviona na južnoj strani aerodroma.

Dan poslije formiranja eskadrile otpočeli smo sa preobukom i obukom u noćnom letenju na avionu »PO-2«. Iako smo u početku sa nepoverenjem gledali na »PO-2«, postepeno smo došli do zaključka da je baš to avion koji će nam najbolje poslužiti za naše zadatke u uslovima partizanskog ratovanja. Bio je jednostavan i siguran za letenje, a lak za održavanje, pa ga je svaka partizanska radionica mogla popraviti i održavati za letenje. Bio je opremljen za instrumentalno letenje, imao nosače bombi, dok mu je zadnje sedište bilo opremljeno turelom s lakim mitraljezom za samoodbranu.

Obukom našeg letačkog i tehničkog sastava rukovodili su sovjetski instruktori pod rukovodstvom kapetana Antjušina. Bio je to stari i iskusni pilot i nastavnik s velikim borbenim iskustvom. Zahvaljujući njegovoj umješnosti, taktičnosti i nastojanju da svoje borbeno znanje prenese na nas, kao i našoj želji da što pre započnemo s borbenim zadacima, uspjeli smo da za nepunih 14 dana završimo kurs i osposobimo se, kako je kapetan Antjušin isticao, za »prave partizanske pilote«.

Na završetku obuke obišao nas je načelnik Odeljenja za vazduhoplovstvo pri Vrhovnom štabu, pukovnik Pirc. Čestitao nam je na uspehu, a instruktorima se zahvalio na brzoi i uspešnoj obuci.

Posle odlaska instruktora nastavili smo sa trenažom, naročito u noćnom letenju, i obnavljali svoja teoretska znanja iz oblasti navigacije i teorije letenja, očekujući nestrpljivo da otpočnemo sa izvršavanjem zadataka.

Nekako u to vrijeme posetio nas je Vrhovni komandant drug Tito kad je obilazio našu eskadrilu »Spitfajera«. Taj dan je za nas značio mnogo, jer su mnogi od nas tada prvi put videli druga Tita. Naročito duboko su na nas djelovale njegove riječi o značaju formiranja naših prvih vazduhoplovnih jedinica i zadacima što pred nama stoje. To nas je još jače podstaklo da se što bolje pripremimo za izvršavanje zadataka.

S obzirom na njene mogućnosti, naša eskadrila slabo je korištena na Visu, naročito u početku. Bilo je to vjerovatno zbog nepoznavanja njenih mogućnosti, ili zbog nekog nepovjerenja prema tim malim avionima koji su trebali da lete na veće udaljenosti u ratnim uslovima.



Drug Tito u eskadrili za vezu – Vis, avgusta 1944. godine

Tako je i prvi naš zvanični zadatak bio »paradni«, a ne borbeni. Bilo je to na smotri jedinica 26. dalmatinske divizije, koju je vršio drug Tito. Postrojene jedinice nadlijetali smo odeljenjem »PO-2«. Tom prilikom napravljeno je i nekoliko uspješnih aero-foto-snimaka smotre, koji su i danas sačuvani. Bili su to naši prvi aviofoto-snimci.

Češće letenje na zadatke započelo je tek u drugoj polovini septembra. Pored prevoza specijalnih kurira, bacali smo propagandni materijal iznad još neoslobođenih otoka.

Sa Vrhovnim štabom sa Visa su otišli u pravcu još neoslobođenog Beograda i drugovi Bjelica i Malinić koji su dobili nove zadatke. Dužnost komandira preuzeo je kapetan Malnarić Milan, dok je dužnost komesara poverena meni.

Ne samo nama koji smo ga izvršavali već i cijeloj našoj eskadrili ostao je u neizbrisivom sjećanju još jedan zadatak iz tog perioda. Desilo se to 17. oktobra 1944. Dobiven je zadatak da u štab 8. korpusa NOVJ prebacimo hitnu poštu sa Visa, a na Vis da se prebaci general Vlado Četković komandant korpusa kako bi odatle rukovodio desantnim operacijama za oslobodjenje makarskog primorja i Splita. U posadi su bili: navigator major Konte, strijelac potporučnik Najdanović i ja kao pilot. Poleteli smo rano izjutra na velikom »Fizeleru«, kako smo zvali naš »FI-168« za razliku od malog »Fizelera« – »Rode« i sleteli u Tičevo pod planinom Šator u Bosni, gdje se nalazio štab korpusa. Po narednju generala Četkovića na povratku smo se spustili nisko iznad sela Vrdovo, koje se nalazi na južnim padinama Dinare da bismo bacili naredjenje za štab 20. divizije. Za vreme kruženja iznad tog sela s leđa su nas iznenada napala četiri lovca. Nismo ih ni primjetili dok nas nisu pogodili mecima. Prema kasnijoj rekonstrukciji, na osnovu izjava posmatrača sa zemlje, utvrđeno je da nas je pogodio vođa u prvom napadu s prvim rafalom. Motor je odmah planuo, a ja sam bio lakše ranjen. Sve se to desilo na visini od 150 do 200 metara iznad sela u dinarskom kamenjaru. Svi smo imali padobrane i bilo bi najpravičnije da se baš u takvoj situaciji iskoriste. Bio sam, međutim, uvjeren da sa tako male visine general Četković, kome je to bio prvi let, ne bi uspeo da otvori padobran. Zbog toga sam se odlučio na prinudno sletanje. Predamnom su bile padine Dinare s jednom kosom stijenom. Izabrao sam je za mjesto sletanja. Kako su mi dim i plamen s motora zaklanjali pogled naprijed, bacio sam avion u klizanje na lijevo krilo pa je vazдушna struja nosila plamen i dim nadesno, što mi je omogućilo da koliko-toliko osmatram naprijed. Klizao sam tako do podnožja padine, a onda povukao avion uzbrdo. Izvukao sam zakrilca, odbacio točkove (taj avion nije uvlačio točkove), već su odbacivani u slučaju prinudnog sletanja a na kraju i poklopac kabine. U tom momentu video sam stijenu predamnom. Povukao sam palicu do kraja na sebe. Avion se još malo propeo paralelno sa stijenom, čija kosina nije iznosila više od 30 stepeni. Nisam mogao više da gledam, jer mi je plamen počeo da udara u lice. Viknuo sam: »Držite se sad, momci dobro«. U tom momentu snažan udarac zaustavio je let našeg »Fizelera«. Plamen je za trenutak obuhvatio avion.

Dok sam se izvlačio iz aviona i oslobađao padobran, koji je zapeo i otvorio se u sjedištu, opazio sam Kontea i Najdanovića kako iskaču, ali nisam video generala Četkovića. Pozvao sam drugove da mu pomognu pomislivši da je ošamućen od udarca. Razderali smo oplatu na lijevoj strani trupa, jer se zbog plamena nije više moglo u avion, pa smo ga kroz tu

rupu izvukli napolje. Avion je gorio kao baklja. Meci iz Fizelerova mitraljeza praskali su i zujali na sve strane. Odnijeli smo generala iza jedne stijene da se sklonimo od metaka i eventualne eksplozije benzina do koje je ubrzo došlo. Opazili smo da su generalu prsa obilivena krvlju. Lekar je kasnije utvrdio da su mu dva metka prošla kroz prsa od kojih mu je jedan prekinuo srčanu aortu, pa je bio mrtav još prije no što sam sleteo. General je u sjedištu aviona bio vezan, a drugovi nisu ni primjetili u gužvi da je ranjen. Tako je završio svoj život jedan od naših najistaknutijih vojnih rukovodilaca NOB i proslavljeni španski borac.

Slijedećeg dana general Četković je sahranjen u jednoj pećini iznad Vrdova, nedaleko od mesta gde smo pali. Bio je to veličanstveni ispraćaj. Osim boraca i njegovih najbližih saradnika došao je narod iz svih okolnih mjesta oslobođene Dalmatinske zagore. Četković je bio voljen i poštovan u narodu tog kraja. Nije bilo oka iz kojeg nije potekla suza kad se njegov drug i komesar general Boško Šiljegović opraštao s njim u ime pripadnika 8. korpusa.

Na Vis su nas prebacili naši drugovi sa tri aviona i na aerodrom smo sleteli u sumrak. Vis smo izdaleka zapazili po vatrama. Slavilo se. Bio je 21. oktobar, a dan ranije je oslobođen Beograd.

Početak novembra otpočele su pripreme za prebaziranje eskadrile u Beograd. Materijal i veći deo sastava eskadrile prebačen je brodom u Bari u Italiji pa odavde transportnim avionima u Beograd. Na Visu nas je ostalo samo toliko koliko je u našim avionima bilo slobodnih mjesta.

Ranom zorom 8. novembra 1944. godine poletjeli smo poslednji put sa našeg »nosača aviona«, kako smo nazivali Vis, i uputili se prema Crnoj Gori. Jedino je Arapović sa svojim »Fiatom G-51« poleteo direktno za Beograd da bi obezbedio naš nesmetani prelet kod sovjetske PAO.

Nakon dva i po sata letenja spustili smo se na aerodrom u Nikšiću. Tu smo zatekli jedan ispravan »JU-52«, koga su zarobili borci komande aerodroma kad se noću, leteći za Albaniju, greškom spustio na njihov aerodrom. Bio je to neočekivani događaj i za jedne i za druge. Naši su osvijetlili aerodrom očekujući savezničke »DC-3«, a Nijemac je mislio da je stigao u Tiranu. Prvi su se snašli partizani kad su opazili da avion nosi kukasti krst i da ne gasi motore. Kad je počeo da rula naši su pred njega bacali klade i zabijali kolčeve pod točkove, skočili na avion i prisilili njemačkog pilota da ugasi motore izade napolje. Tako je naše vazduhoplovstvo došlo do svog prvog transportnog aviona, koji je uskoro preleteo za Beograd.

Posle dva dana poletjeli smo za Beograd, i to pojedinačno sa razmakom od pet minuta da bismo se lakše provukli kroz neprijateljske garnizone. »Julka« naša prinova poletjela je poslednja, i to dva sata poslije nas da bismo mi stigli prije i najavili njen prelet. Od Durmitora pa do Save letjeli smo u oblacima, a povremeno i iznad njih pa nas njemački »ME-109« iz Sarajeva nisu mogli da zapaze čak i da su u našoj blizini patrolirali. Duž Save letjeli smo u brišućem letu sve do zemunskog aerodroma. Na taj aerodrom koji je bio krcat sovjetskih »Jakova« i »Štormovika«, banuli smo tako iznenada da su svi u čudu gledali otkuda tolika avijacija i odakle dolazi. Njihovo iznenađenje bilo je jošte veće kad su iz sovjetskih »PO-2« počeli da izlaze piloti u engleskim uniformama sa petokrakom na kapama. Ubrzo je došlo do razjašnjenja pa smo već uveče zajednički proslavili prvi susret sovjetske i »jugoslovenske partizanske avijacije«, kako su nas oni nazvali.

U Zemunu su za eskadrilu nastupili dani vrlo intenzivnog letenja. Održavana je veza sa jedinicama na sremskom frontu, sa oslobođenim aerodromima po Vojvodini.

Početak decembra 1944. godine eskadrilu je napustila veća grupa njenih prvih pilota da bi se u Centru za preobuku u Zemunu osposobili za letenje i vršenje borbenih zadataka na lovcima »JAK-1« i jurišnicima »IL-2«.

Miljenko LIPOVŠČAK



NAŠ PRVI TRANSPORTER

Kao pilot imao sam dosta uzbudljivih doživljaja, ali mi je najviše ostao u sećanju let »Junkersom-52« od Nikšića do Beograda 26. oktobra 1944. godine. Bio je to moj najdramatičniji let, i danas posle 21 godine, živo se sećam svakog detalja i svega onoga što sam preživeo.

Oktobra 1944. godine bio sam u Bokeljskoj NO brigadi negde u okolini Cetinja. Kurir mi je predao naređenje da odmah krenem za Nikšić i javim se komandantu Drugog udarnog korpusa.

U Nikšiću mi je saopšteno da je na aerodromu, zaplenjen jedan nemački transportni avion »JU-52« i da bi trebalo da ga uredim i isprobam. Ranije sam leteo višemotornim avionima, međutim, »Junkersa« sam sada prvi put video. Ali već za nekoliko dana, uz pomoć mehaničara, upoznao sam rad komandi i instrumenata, pa sam napravio nekoliko školskih letova iznad Nikšića. Javio sam se štabu Korpusa da sam spreman za let. Najavili su da ćemo najverovatnije prebacivati ranjenike za Italiju.

Međutim, u to vreme, oslobođen je Beograd i došla je druga naredba da se ranjenici prevoze u Beograd.

Pripremljena je kompletna posada: prvi i drugi pilot, mehaničar i strelac. Za drugog pilota određen je Janko Dobnikar.

Kad je sve bilo spremno, zamalo da zaboravimo na jednu »sitnicu«. Naime, prvi je Dobnikar primetio da na krilima i trupu još uvek stoje nemačke oznake. No, ubrzo su zamenjene crvenim petokrakama.

Sada je »Junkers« bio spreman za let, i ranjenici ukrcani. Bilo ih je težih i lakših. U mojoj letačkoj knjižici ovaj let je upisan 26. oktobra 1944. godine, poletanje sa aerodroma Nikšić u 15 časova i 10 minuta.

Poleteli smo normalno, uzeli kurs prema Beogradu, proverili instrumente i sa puno vedrine leteli prema cilju.

Međutim, negde na pola marš-rute mehaničar Čizmić je počeo da pokazuje nešto u pravcu krila, ali ja u prvom trenutku nisam ništa primetio. Tek na njegove ponovljene uzvike, video sam da se na krilima jasno uočavaju crni nemački krstovi. Odmah mi je bio jasan i razlog. Posna boja, kojom su premazane oznake i ucrtane petokrake, osušila se i zbog strujanja vetra otpadala i nestajala, otkrivajući kukaste krstove.

Sada je »Junkers« bio išaran »dvokapić«, sumnjiv za svaki avion sa kojim bi se susreo, a sigurno i dobar plen za svakoga od njih. Savetovao sam se sa Dobnikarom šta da radimo. Nalazili smo se već u blizini sremskog fronta i susret u vazduhu je neizbežan, a nemamo ni radio-stanicu.

– Neki avion je pred nama! – rekao je neko od ranjenika i svi pogledaše u tom pravcu. Nismo tačno uočili čiji je, ali on se na našu sreću više ne pojavi.

Iako je bio kraj oktobra, u kabini mi je bilo nesnošljivo vruće. Upravio sam pogled po prednjoj polusferi i očekivao. Razmišljao sam kako ću moći da se pojavim nad Beogradom sa nemačkim oznakama. Svako može da me obori, a avion je pun ranjenika, koji od Beograda očekuju spas, izlečenje i oporavak.

– Kada ćemo stići druže? – pita me jedan ranjenik.

– Stići ćemo kada bude vreme! – Odgovorih nervozno i u istom trenutku primetih dva aviona sa leve strane. Jedan od njih se izdvoji i preleti ispod same kabine. Poznao sam da je to »JAK«, a na krilima je imao crvene petokrake.

Ispod nas pružao se Šabac. Nisam ni pogledao u časovnik, već sam napregnuto očekivao tupe udare zrna po trupu i krilima. Ništa se nije dogodilo te dalje letim pravom linijom.

– Evo još dva aviona iza nas! – javi neko od putnika.

Obeshabren držao sam čvrsto palicu ne nalazeći nikakvo rešenje ili izlaz iz ove situacije. Bio sam nemoćan da ma šta preduzmem i verovao sam da nam je kraj blizu.

Iznenada i munjevito ispred kabine primetih »JAK-a«. U jednom delu sekunde videh i lice pilota-lovca i njegovu ruku. Podigao je i usmerio ka zemlji.

– Poziva me na sletanje! – Sinu mi kroz glavu i odmah osetih olakšanje. Brzo sam dao palicu od sebe i pošao u blago poniranje.

Pred nama se pružao Beograd. Osmotrio sam zemunski aerodrom i pripremio se za sletanje.

Odahnuo sam tek kad su počeli da iznose ranjenike iz aviona, tek tada sam bio siguran da sam uspešno izvršio zadatak.

Đorđe GVOZDENOVIĆ

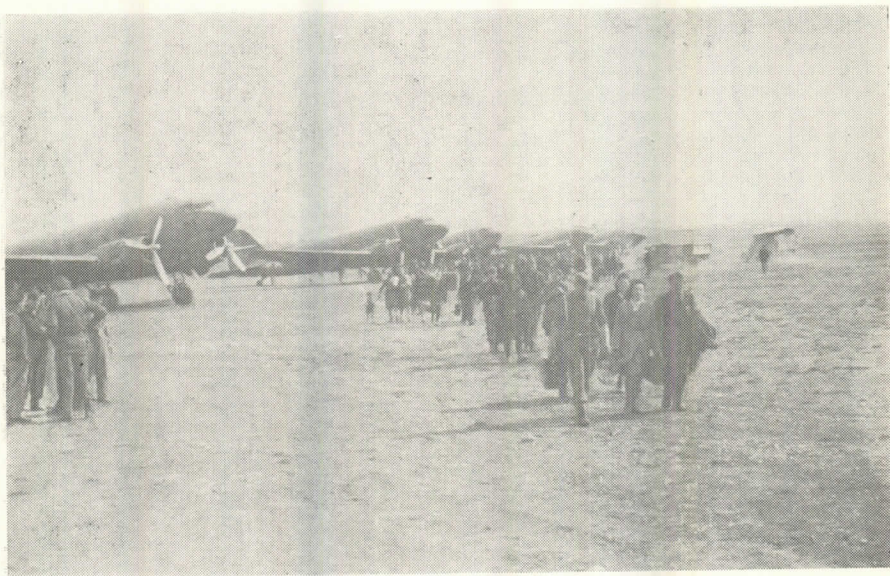


U toku NOR-a, a naročito 1944. godine, kad god je postojala mogućnost vršena je evakuacija težih ranjenika transportnim avionima. Ranjenici su prikupljani na našim aerodromima širom slobodne teritorije i, uglavnom, noću transportovani u Italiju.



Evakuacija ranjenika 1944. godine

Pored drugih, posebnu važnost u ovom zadatku imali su aerodromi »Nikšić«, »Berane« i »Bosanski Petrovac«, jer su po svom položaju bili na najkraćem odstojanju od Baria gde su prevoženi ranjenici. Sa ovih aerodroma evakuisano je u Italiju više hiljada ranjenika.



Prihvat ranjenika – Bari, 1944. godine

Evakuaciju ranjenika sa teritorije Jugoslavije vršila je transportna grupa iz sastava 281. vinga, sovjetska transportna grupa majora Jaramazova, a od polovine marta 1945. godine u tome su učestvovali i avioni naše transportne grupe.



N A P A P U K U

Nalazio sam se na aerodromu »Zemun« u jednoj od dve posade sovjetskih aviona »LI-2« koji su imali našu trobojnicu i petkraku zvezdu. Oba aviona i posade određeni su za zadatke transporta materijala i evakuaciju ranjenika. Leteli su na razne strane oslobođene teritorije.

Naša posada dobila je zadatak da u toku noći 11. aprila 1945. godine preleti na oslobođenu teritoriju u rejonu Papuka radi prevoza materijala i evakuacije ranjenika.

U to vreme na Papuku se nalazio naš 6. korpus koji je dejstvovao na području Slavonije i ugrožavao komunikacije kojima su se okupatorske snage povlačile ka zapadu.

Izvršili smo sve neophodne pripreme i oko 21.00 čas poleteli na zadatak. Po dolasku u rejon južnih ogranaka Papuka, odmah smo uočili improvizoran noćni start i vrlo lako sleteli. Kada smo zaustavili avion, potrčala je prema nama grupa boraca. Odmah je otpočelo iskrcavanje materijala.

U toku iskrcavanja materijala mnogi drugovi su se raspitivali kako je kod nas u slobodnom Beogradu. Međutim, nije bilo dovoljno vremena za razgovor, mada smo imali mnogo toga da ispričamo jedni drugima. Materijal je brzo iskrcan i trebalo je ukrcati ranjenike. Teže ranjenike ukrcali smo na nosilima a lakše smo smestili na sedištima. Bilo ih je ukupno 19. U mraku sam razabrao njihova vedra lica. Prvi put su u avionu. Nije ni čudo, za mnoge od njih ovaj let znači spas. Kada je bilo gotovo sa ukrcavanjem

ranjenika, oprostili smo se od drugova koji su ostali i ukrkali se u avion. Kada sam prolazio kroz putničku kabinu prema pilotskoj, jedan od ranjenika me je zapitao:

– Jel' družę, za koje vreme ćemo biti u Beograd?«

– Za jedan sat« – kažem ja.

– Šta kažeš, za jedan sat, da se ti ne šališ?«

– Zašto bih se šalio, nikome u ovakvim prilikama nije do šale«.

– Pa jel' znaš gde se nalazimo?«

– Kako ne bih znao, kako bih mogao da dodem ovamo kad ne bih znao gde se nalazite. Ovo je avion, on pređe oko 250 km na čas, a do Beograda ima nešto manje«.

– Dobro, dobro, baš ću da pazim da li ćemo tako brzo stići«.

– Za jedan sat će Vam naši drugovi pokazati kako izgleda Beograd iz vazduha noću«.

Pošao sam u pilotsku kabinu. Kada sam seo na svoje mesto, razmišljao sam šta je značio jedan čas za naše ratnike u prošle četiri godine, 4–6 km pređenog puta, često još manje.

Raspoloženje među ranjenicima bilo je dobro. Neki su se nadali da će se brzo izlečiti i ponovo vratiti u svoje jedinice da zajedno sa ratnim drugovima dočekaju kraj rata i slobodu sa oružjem u ruci.

Pred sletanje pozvao sam onog ranjenika u kabinu. Beograd, iako porušen, noću je lepo izgledao.

Moj drug je bio oduševljen letenjem i svim onim što je video. Zaboravio je na rane, hteo je da razgovaramo, sve ga je interesovalo. Ja opet nisam imao vremena za razgovor, bio sam zauzet manevrom za sletanje.

Kad smo se zaustavili na stajanci, postidjen, nije pominjao vreme, samo mi je stegnuo ruku:

– Alal vam vera avijatičari, sa vama je život!«

Nisam stigao da ga upitam ni za ime, jer je sanitetska prihvatna služba odmah preuzela ranjenike i hitno ih prenela u bolnice u Beograd.

Ratko NIKŠIĆ

VAZDUHOPLOVNE DIVIZIJE

Jugoslovensko vazduhoplovstvo stvaralo se i razvijalo kao deo NOV i POJ pod onim istim specifičnim uslovima kao i ostali vidovi i rodovi naših oružanih snaga. Masovnije učešće vazduhoplovnih snaga usledilo je tek pred kraj rata, tek kad su stvoreni izvesni uslovi za donekle normalan rad i dejstvo.

Kod Bele Crkve, 4. oktobra 1944. godine, sovjetske vazduhoplovne jedinice prvi put su učestvovala na našoj teritoriji u borbi protiv zajedničkog neprijatelja. To su bili delovi avio-grupe generala Vitruka, koja je u svom sastavu imala: 10. jurišnu diviziju, 236. lovačku diviziju i RAB (rejonska avijaciona baza).

Prema sporazumu između Nacionalnog komiteta oslobođenja Jugoslavije i sovjetske vlade bilo je predviđeno da ova avio-grupa podržava našu NOVJ u dejstvima za oslobođenje zemlje. Sporazumno je regulisano i preuzimanje vazduhoplovnog materijala od ove avio-grupe.

Avio-grupa generala Vitruka nije prekidala borbenu aktivnost, već su se uz sovjetske formirale i naše vazduhoplovne jedinice, i postepeno se uključivale u borbena dejstva. Proces osamostaljivanja naših vazduhoplovnih pukova i divizija odvijao se postupno, još od februara 1945. godine. Na komandnim mestima i u pripremi letaća primenjen je sistem »dubliranja« kao i u opsluživanju i održavanju vazduhoplovne tehnike.

U pripremnom periodu stvaranja vazduhoplovnih divizija izvršeni su obimni zadaci u okupljanju, razvrstavanju i preobuci vazduhoplovaca na novom vazduhoplovnom materijalu.

Već u decembru formirano je 6 vazduhoplovnih pukova, i to: 111., 112. i 113. lovački, 421., 422. i 423. jurišni puk. Krajem decembra 1944. godine Naredbom Štaba vazduhoplovstva formirane su i dve vazduhoplovne divizije: 11. lovačka (sa 3 lovačka puka) i 42. jurišna divizija (sa 3 jurišna puka). Istovremeno, za snabdevanje ovih jedinica formirana je 9. vazduhoplovna oblasna baza.

Stvaranje ovih dveju divizija i 9. oblasne baze predstavlja jedan od najvećih uspeha u stvaranju našeg vazduhoplovstva. Visoki borbeni moral, želja da se što više doprinese borbi za oslobođenje zemlje, oduševljenje naših vazduhoplovaca da stvore sopstvenu avijaciju – bili su moćna pokretačka snaga u izvršavanju ovih zadataka.

Već od 17. januara 1945. godine naši piloti učestvuju u borbenim dejstvima. U početku lete kao pratioci sovjetskih pilota, ali uskoro lete samostalno kao vođe para, odeljenja i sl. U narednim mesecima broj naših pilota sve više raste, tako da su početkom aprila svi pukovi već bili formacijski popunjeni.

Naša avijacija je učestvovala u nekoliko značajnih operacija.

17. januara nemačke snage su prodrle u pravcu Šida i uspele da privremeno potisnu jedinice 1. armije. U toku teških borbi naše snage su zaustavile napredovanje Nemaca, prešle u napad i uspostavile raniju liniju fronta.

U ovim borbama došla je do punog izražaja efikasnost dejstva naše jurišne i lovačke divizije, koje su nanele osetne gubitke nemačkim motorizovanim kolonama. Za uspešno izvršenje zadataka komandant 1. armije uputio je vazduhoplovnim jedinicama pohvalu:

»19. januara 1945. godine dejstvom naše avijacije neprijatelj je bio paralizovan i zaustavljen na svim sektorima 1. armije NOVJ«.

General-lajtnant Peko Dapčević ocenio je rad avijacije sa »odlično«.

Februara avijacija je dejstvovala protiv opkoljene neprijateljske grupacije na prostoru Vlasenica–Srebrnica–Ljubovija. Naročito je bilo efikasno dejstvo jurišne avijacije protiv motomehanizovanih i tenkovskih kolona.

U borbama od 6. do 21. marta naši vazduhoplovni pukovi dejstvovali su protiv neprijateljskih mostobrana na Dravi kod Valpova i Donjeg Miholjca. Svakodnevnim napadima po mostobranima pružena je snažna podrška kopnenim jedinicama, a dejstvom po prelazima na Dravi i prilaznim komunikacijama onemogućeno je snabdevanje neprijateljskih snaga na mostobranima.

Polovinom marta 1945. godine formiran je Operativni štab vazduhoplovnih divizija sa zadatkom da rukovodi 11. i 42. divizijom radi što efikasnije organizacije sadejstva, kao i korisnije upotrebe avijacijskih snaga na sremskom frontu. Naredba za formiranje ovog štaba glasi:

Ministarstvo narodne odbrane
DEMOKRATSKE FEDERATIVNE JUGOSLAVIJE

Str. pov. br. 46/45.

Po ukazanoj potrebi službe

P O S T A V L J A M:

Operativni štab za Grupu vazduhoplovnih divizija u sledećem sastavu:

- Komandant, pukovnik Lazarević Božo,
- Politički komesar, Momčilović Ljubomir,
- Načelnik štaba, pukovnik Ulepič Zdenko.

Određeni Štab će odmah preuzeti dužnost.

MINISTAR NARODNE ODBRANE,
Maršal Jugoslavije
T I T O

Najuspešnije i najmasovnije učešće avijacije ostvareno je u toku opšte ofanzive JA od 12. aprila 1945. godine. Vazduhoplovne divizije su izvršile solidnu pripremu letачkog i tehničkog sastava. Radi približavanja aerodroma rejonu dejstva, izvršena su prebaziranja pojedinih vazduhoplovnih jedinica. Za uspešno dejstvo avijacije je dobila brojne pohvale komandanta armija.

12. aprila svi vazduhoplovni pukovi izvršili su po dva masovna udara po neprijateljskoj odbrani i tako olakšali proboj 1. i 3. armije. Neprijatelj je bio primoran da se povlači na celom frontu.

Međutim, u daljim borbama učešće avijacije je smanjeno zbog naglog povlačenja neprijatelja, zbog toga što su aerodromi ostali daleko iza linije fronta, kao i zbog nedostatka goriva za avione.

Za pružanje podrške kopnenim snagama odnosno 3. armiji, Štab vazduhoplovstva je naredio da se 112. lovački i 422. jurišni puk prebaziraju na aerodrom »Mađarmečke« u Mađarskoj. Prebaziranje je izvršeno početkom maja, i pukovi su sve do kraja rata dejstvovali sa ovog aerodroma.


I posle završetka rata 421. jurišni puk izvršavao je borbene zadatke sa aerodroma »Rajlovac« protiv četničkih i ustaških bandi u rejonu Kalinovik–Foča i Dumoš planine, kao i južno od Bosanskog Šamca. Tim dejstvima on je potpomagao operacije 3. korpusa sve do 25. maja, kad je izvršen poslednji borbeni let.

**PREGLED ZADATAKA I VAŽNIJIH REZULTATA DEJSTAVA 11. I 42. DIVIZIJE
JANUAR – MAJ 1945. GODINE**

Naprezanje	broj letova	1.038
	časova naleta	1.270
Utrošeno ubojnih sredstava	bombi	17.197
	raketnih zrna	1.202
	topovskih granata	151.436
	mitraljeskih zrna	253.816
Uništeno	tenkova	6
	motornih vozila	462
	topova	42
	zaprežnih vozila	437
	vagona	177
	lokomotiva	15
	pontonskih elemenata	10

Naši gubici u toku dejstava vazduhoplovnih divizija bili su neznatni, s obzirom na broj izvršenih zadataka, uslova pod kojima su vršeni, kao i nedovoljnog ratnog iskustva letaća. Poginulo je 6 pilota i 4 vazdušna strelca a izgubljeno je 12 aviona. Poginuli su letaći: major Milan Malnarić, potporučnik Gojković Vasa, st. vodnik Munjin Kosta, vodnik Janković Aleksandar, vodnik Grabar Josip i vodnik Mihajlović Sima.

FORMIRANJE ŠTABA VAZDUHOPLOVSTVA NOV I POJ

 osle oslobođenja Beograda, dela Srbije i Vojvodine NOVJ je raspolagala sa nekoliko stalnih aerodroma koji su se posle raščišćavanja mogli koristiti.

Sa vladom SSSR postignut je ranije sporazum po kome smo dobili naoružanje i opremu za dve vazduhoplovne divizije sa odgovarajućim pozadinskim i tehničkim jedinicama.

U ovakvim uslovima ukazala se potreba za formiranjem štaba vazduhoplovstva.

Naredba o formiranju štaba Vazduhoplovstva glasi:

VRHOVNI ŠTAB

Narodnooslobodilačke vojske
i partizanskih odreda Jugoslavije
29. oktobra 1944. godine

N A R E D B A

o formiranju Štaba Vazduhoplovstva NOV Jugoslavije

Odlukom ovog Štaba formira se Štab Vazduhoplovstva Narodnooslobodilačke vojske Jugoslavije, sledećeg sastava:

- Komandant, general-major Pirc Franjo,
- Zamenik komandanta, pukovnik Lazarević Božo,
- Načelnik, pukovnik Lozić Miodrag,

- Pomoćnik načelnika, major Zobundžija Ladislav,
 - Načelnik personalnog odelenja, major Simović Milan,
 - Načelnik odelenja za nastavu, pukovnik Ulepić Zdenko,
 - Pomoćnik načelnika, major Jeločnik Hubert,
 - Načelnik tehničkog odelenja, potpukovnik Lučić Dušan,
 - Pomoćnik načelnika, potpukovnik Hubmajer Danilo,
 - Načelnik odelenja aerodromske službe, potpukovnik Bubanj Viktor,
 - Pomoćnik načelnika, potpukovnik Svetlin Janez-Ivan,
 - Načelnik odelenja za vazd. saobraćaj, pukovnik Bjelica Jevrem,
 - Pomoćnik načelnika, major Simić Vladimir,
 - Načelnik odelenja za vezu, potpukovnik Pikel Eduard,
 - Načelnik meteo odelenja, potpukovnik Perhavec Stanislav.
- Imenovani štab primiće dužnost odmah.

Smrt fašizmu – Sloboda narodu!

VRHOVNI KOMANDANT NOV I POJ
 Maršal Jugoslavije
 J. B. Tito

Brigu za razvoj vazduhoplovstva vodio je Vrhovni štab i ranije. U daleko težim i složenijim uslovima Narodnooslobodilačkog rata, 1943. godine formiran je pri Vrhovnom štabu osek za vazduhoplovstvo. Kasnije iste godine, formirana je 1. Vazduhoplovna baza iz čijeg su sastava stvorene prve dve naše eskadrole. Ovaj odsek je kontrolisao obuku ljudstva Prve vazduhoplovne baze kod RAF-a, pripremao, prikupljao i organizovao transport naših omladinaca u SSSR gde su se školovali u raznim vazduhoplovnim školama.

Po oslobođenju Beograda trebalo je mobilisati mnogo više ljudi, obučiti ih i pripremiti u uslovima rata da preuzmu tehniku sovjetskih vazduhoplovnih jedinica koje su se već nalazile u našoj zemlji.

Krajem 1944. godine formirana su dva štaba divizije, šest pukova i osam bataljona, a početkom 1945. godine i štab grupe vazduhoplovnih divizija.

Rat se bližio kraju. Kolone jedinica NOVJ pratilo je u vazduhu 20. borbenih eskadrila do Zagreba i obalom do Trsta.


Ova imponantna vazduhoplovna snaga stvorena za vrlo kratko vreme govori o brizi i naporu Vrhovnog štaba za stvaranje takvog vazduhoplovstva koje bi odgovaralo našoj Armiji.

Tih oktobarskih dana 1944. godine kada se stvarao štab vazduhoplovstva bili smo svesni da je na pomolu rađanje novog vida naših oružanih snaga.



Pregled važnijih aerodroma korišćenih u ratu

VAZDUHOPLOVNA GRUPA PRVOG PROLETERSKOG KORPUSA

 očetkom juna 1944. godine u sremskom selu Subotište, dvadesetak vazduhoplovaca iz sremskih partizanskih odreda i brigada, čekali su da budu upućeni u Bosnu. Međutim, situacija se izmenila, pa se najveći broj ovih drugova našao u Posavskom odredu.

Kada je polovinom septembra Posavski odred prešao u Srbiju, vazduhoplovci su brzo povučeni iz borbenih jedinica i upućeni u Štab 1. proleterskog korpusa u Valjevu. Odmah je formirana vazduhoplovna baza na čelu sa vazduhoplovnim kapetanom – pilotom Popadić Ljubomirom. Pored Popadića u bazi su se nalazili vazduhoplovni poručnik Petrović Dragoljub, potporučnik Nikolić Slavko, potporučnik Marjanović Joca, piloti Daković Radovan, Simić Nikola i drugi.

Ubrzo smo dobili i prvi zadatak da se u roku od 3 dana izvrši u okolini Valjeva izbor i osposobljavanje terena pogodnog za sletanje transportnih aviona. Izbor je pao na bivši školski aerodrom u selu Divci. Da bi se aerodrom osposobio za upotrebu, trebalo je očistiti raniju stazu, popraviti je i produžiti od 700 na 1500 m. Uz učešće inžinjersko-tehničke brigade Prvog korpusa i nekoliko hiljada građana Valjeva i okolnih sela, minimalnim tehničkim sredstvima, aerodrom je već trećeg dana bio sposoban za prihvatanje aviona. Već sledeće noći transportni avion »LI-2«, natovaren raznim materijalom uspešno je sleteo, a već dva sata kasnije poleteo sa grupom naših ranjenika.

Čim je aerodrom u Divcima bio osposobljen, krenuli smo uz štab korpusa prema Beogradu. Broj ljudi se postepeno povećavao a grupa se orga-

nizaciono sređivala. Još se vodila borba za Beograd, a mismo se 16. oktobra smestili u jednu zgradu na Dedinju u neposrednoj blizini štaba korpusa. Međutim, iako nismo uzimali direktnog učešća u borbi, ni za nas nije bilo odmora. Tehnički stručnjaci su radili na osposobljavanju električne centrale u zgradi u kojoj je smešten štab korpusa. Broj vazduhoplovaca se i dalje povećavao – već nas je bilo preko 30. Među novopridošlim nalazili su se poručnik-pilot Kostić Rista i vazduhoplovni inženjer Živanović Nebojša.

AERODROM U ZEMUNU POD RUŠEVINAMA

18. oktobra drug Popadić nam je saopštio da je iz štaba korpusa dobio zadatak da sa prvim borbenim jedinicama pređemo u Zemun da bismo što brže osposobili aerodrom. Pored toga, da obezbedimo vazduhoplovna preduzeća i omogućimo njihov rad. Dobiven je i zadatak da u Zemunu stvorimo uslove za smeštaj štaba vazduhoplovstva. Pošto smo bili snabdeveni potrebnim ovlašćenjem i legitimacijama, 22. oktobra prešli smo u Zemun i smestili se u zgradi bivše mornarice. (Zgrada KRV bila je u toku okupacije pretvorena u vojnu bolnicu, pa je i posle oslobođenja jedno vreme služila za te svrhe).

U grupi je izvršena raspodela dužnosti. Drugovi Popadić, Kostić i Daković sačinjavali su neku vrstu štaba, vršeći opšte poslove i objedinjavajući celokupan rad grupe. Drugovi Petrović, Živanović i Simić upućeni su na zemunski aerodrom. Pošto sam kao tehničar ranije radio u vazduhoplovnoj industriji, dobio sam zadatak da izvršim obezbeđenje vazduhoplovnih fabrika, kao i da organizujem i koordiniram njihov rad. Drug Marjanović Joca postavljen je za komandira prištapske čete, koja je izvršavala zadatke strażarskog i intendantskog obezbeđenja.

Rad na ostvarenju postavljenih zadataka odvijao se brzo. Imali smo pune ruke posla – primali i izdavali razna naređenja, prihvatili i smeštali novopridošle vazduhoplovce iz jedinica i građanstva. Među prvim vazduhoplovnim stručnjacima stigli su: profesor – meteorolog Milosavljević Marko, inženjer Sisojev Vsevolod, profesor – inženjer Stankov Dušan, inženjer Čirić Stevan, dipl. tehn. Bešlin Dragoljub i drugi.

Aerodrom »Zemun« zatekli smo, može se reći, potpuno uništen. Travnja i betonska PSS bile su uništene bombardovanjem iz vazduha i miniranjem, bilo je više od stotinu kratera raznih dimenzija. Hiljade tona izbačene zemlje i betona prekrivale su humkama najvažniji deo aerodroma. Zgrade, vodovodne, kanalizacione, električne i ostale instalacije bile su pot-

puno uništene miniranjem i požarima. Od mnogobrojnih zgrada i prostora ni jedna nije bila sposobna ni za najnužniji smeštaj. Jednom reči, aerodrom »Zemun« odavao je tužnu i jezivu sliku okupatorovog razaranja.

Suočena sa ovakvim stanjem, komanda aerodroma našla se pred vrlo teškim i složenim zadatkom. Raščišćavanje i osposobljavanje aerodroma zahtevalo je ogromne ljudske napore i velika materijalna i tehnička sredstva. Pa, ipak, problem je rešen zahvaljujući svesti i spremnosti naroda, koji je spontano i masovno priskočio u pomoć. Stanovništvo Zemuna i okolnih sela: Bežanije, Jakova, Surčina i drugih, dakle hiljade dobrovoljaca seljaka, radnika, građana i omladine, sa nekoliko stotina zaprežnih kola neumorno je radilo danju i noću na raščišćavanju ruševina. Ogroman entuzijazam stanovništva i dobra organizacija rada omogućili su da je travna PSS već 26. oktobra bila sposobna za upotrebu. Tako su 27. oktobra na zemunski aerodrom uspešno sleteli prvi avioni.

I dalje se intenzivno radilo na osposobljavanju aerodroma. Osposobljene su neophodne aerodromske radionice – najpre stolarska, zatim bravarska, mehaničarska, limarska, kovačka i druge. Četvrtog novembra aerodrom je dobio električnu energiju tako da su radioničke mašine počele rad. Na aerodromu se nalazilo oko 230 stalnih radnika i oko 30 rukovodilaca. Izvišena je raspodela dužnosti tako da je 8. novembra ovo stanje dobilo svoju zvaničnu organizacionu formu kroz naredbu komandanta aerodroma, čiji detalj glasi:

NAREDBA BR. 1

Komandanta aerodroma u Zemunu za 8. novembar 1944. godine
Na osnovu Naredenja Štaba vazduhoplovstva NOVJ, aerodromsko odeljenje – br. 60. od 8. novembra 1944. godine

NAREĐUJEM

1. Da će službu u Komandi aerodroma vršiti sledeći drugovi:
 - a) Protokol, korespondenciju i mobilizacijske poslove obavljaće Ruvarac Ljubomir i Stefanović Aleksandar.
 - b) Meteorološku službu vršiće drugovi Šonc Milan i Đuranec Dragutin
 - v) Tehnički referent biće drug Živanović inž. Nebojša.
 - g) Foto-službu obavljaće drug Golubović Radomir.

- d) Sanitetsku službu obavljaće drug Grujičić Milutin.
- đ) Startersku službu obavljaće drug Studić Miroslav.
- e) Kuriri biće drugovi Godevac Života i Stojčić Đorđe.

2. Da će se tehničko odeljenje deliti, i to:

- a) Na tehnički biro u kome će raditi

Već 14. novembra završena je betonska PSS sa noćnim startom, a 15. novembra na aerodrom je sletela eskadrila za vezu Vrhovnog štaba.

RADNICI U PRVIM REDOVIMA

Vazduhoplovna preduzeća u Zemunu, Beogradu i Pančevu bila su sačuvana, izuzev fabrike »Ikarus« koja je bila gotovo uništena. Izvestan broj specijalnih mašina bio je odnešen, ali su ih radnici ubrzo pronašli i vratili.

Sa preduzećima je odmah uspostavljen kontakt tako da smo već 24. oktobra održali sastanak sa predstavnicima fabrike »Zmaj«, »Ikarus«, »Teleoptik«, »Rogožarski«, »Mikron« i auto-radionice »Paušak«. Data su potrebna uputstva i pomoć u pogledu obezbeđenja, poslovanja preduzeća i prikupljanja rasturenog vazduhoplovnog materijala. Najveći broj vazduhoplovnih radnika okupljen je oko fabrike »Zmaj«, koja je u tom periodu izvršavala i najkrupnije zadatke. Rad se obavljao na dobrovoljnoj osnovi u svim preduzećima. Organizovana je kolektivna ishrana radnika.

Radnici ovih preduzeća koriste se za sve vrste tehničkih poslova na teritoriji Beograda. Oni osposobljavaju veliki broj javnih zgrada, pružaju organizovanu i tehničku pomoć jedinicama NOV, osposobljavaju električne i vodovodne instalacije u gradu i na aerodromu.

Da bi se obezbedio što efikasniji rad, u nekim preduzećima formirane su uprave, birane iz redova radnika. Tako, na primer, u preduzeću »Zmaj« ovu su upravu sačinjavali radnici, dobro poznati kao stručnjaci i aktivisti narodnooslobodilačkog pokreta, i to: Miškelić Milivoj, Cigić Radovan, Krizmanić Eugen, Mohorović Franja i drugi. Kako su ovi drugovi imali svestranu podršku radnika, znatno se povećala efikasnost rada.

Sećam se da su radnici vazduhoplovnih preduzeća, u prvim danima oslobođenja i još niz meseci posle toga, dali ogroman dobrovoljni doprinos na tehničkom osposobljavanju sredstava Armije, posebno vazduhoplovstva, živeći poluvojničkim životom i radeći 10–12 časova dnevno.

Početak novembra stigli su u Zemun vazduhoplovci koji su se nalazili pri Vrhovnom štabu, kao i u nekim drugim jedinicama. Dolaskom generala Pirca, pukovnika Lazarevića, potpukovnika Simovića i drugih, uspostavlja se Štab vazduhoplovstva NOVJ. Petog novembra, pod rukovodstvom potpukovnika Milana Simovića Zeke, formirana je i otpočela rad partijska organizacija štaba Komande JRV.

Slavko NIKOLIĆ



FORMIRAMO VAZDUHOPLOVNE DIVIZIJE

Sa grupom drugova preleteo sam iz Italije avionom u Rumuniju. Sleteli smo na aerodrom kod Krajova u zoru 17. oktobra 1944. godine.

Bio sam vrlo uzbuđen i srećan kad sam na aerodromu ugledao sovjetske oficire, borce, mehaničare i avione. Posle uobičajenog upoznavanja sa komandantom aerodroma, čaja i doručka, krenuo sam kamionom prema Vršcu, dok su ostali drugovi upućeni u Belu Crkvu.

Putovanje od Krajova do Vršca bilo je veoma sporo, jer su se u oba pravca neprestano kretali operativni i pozadinski delovi sovjetskih jedinica. No, to mi nije smetalo. Naprotiv, svaki metar bliže domovini budio je u meni posebna osećanja i radost. U to vreme vodila se operacija za oslobodjenje Beograda. Sovjetske jedinice su baš tih dana forsirale Tisu i nezadrživo nadirale kroz Bačku i Banat. Fašisti su bežali. To me je uzbuđivalo i oduševljavalo tako da sam celim putem pevušio.

Stigao sam u Vršac. Nisam znao da se tu nalazi deo Vrhovnog štaba na čelu sa drugom Titom. Još manje mi je bilo poznato da je postignut sporazum sa Sovjetskim Savezom da nam daju avione i opremu za dve kompletne vazduhoplovne divizije i odgovarajuće pozadinske jedinice za materijalno i tehničko obezbeđenje tih divizija. To mi je rekao drug Mitar Bakić i prijatno me iznenadio.

U Vršcu sam sreo dosta vazduhoplovaca. Za smeštaj i ishranu nije bilo problema, jer je svaka porodica raširenih ruku primala pripadnike naše

i sovjetske armije. Osim toga, tamo su već bile organizovane menze, klubovi i domovi. Na vršačkom aerodromu bazirale su jedinice sovjetske avijacije.

Najzad, Beograd je slobodan. Našoj sreći nije bilo kraja. U moja sećanja duboko se urezao lik Ivana Milutinovića, koga sam sreo u Vršcu pred njegov odlazak za Beograd. Presrećan žurio je da što pre stigne u drugi, tek oslobođeni Beograd. Sećam se i kada je krenuo automobilom. Ali, nije imao sreće da ga vidi. Poginuo je u njegovoj neposrednoj blizini.

Drug Tito, danonoćno zauzet državnim i vojnim poslovima, našao je vremena i za nas vazduhoplovce. Primio nas je u svom radnom kabinetu, ako se ne varam, 25. oktobra 1944. godine. Objasnio nam je da smo od SSSR-a dobili sredstva i opremu za formiranje vazduhoplovnih jedinica. »Na vama je, rekao nam je, velika odgovornost da se preduzmu potrebne mere za postepeno uključivanje naših vazduhoplovaca u borbu, da ovladaju modernom tehnikom i uzmu učešća u oslobađanju naše zemlje«. Naredio nam je da se povežemo sa komandom 17. vazdušne armije Trećeg ukrajinskog fronta, u čijem su se sastavu nalazile jedinice čija sredstva i opremu preuzimamo. Pored toga, drug Tito nam je preporučio sistem dubliranja sa sovjetskim drugovima po komandama, štabovima i jedinicama da bi smo što brže savladali tehniku i njenu primenu u borbi.

Iz Vršca smo preleteli avionom u Zemun. Vazduhoplovci iz jedinica koje su se borile za oslobođenje Beograda osposobili su aerodrom za sletanje aviona. Tu sam našao svog starog prijatelja Ljubu Popadića i mnogo drugih koje sam poznao još iz predratnih dana. Zgrada Komande vazduhoplovstva u Zemunu bila je neoštećena. U njoj se za vreme rata nalazila bolnica. Brzi prodor naših jedinica i građani¹⁾ sačuvali su ovu lepu zgradu da je Nemci i ustaše ne dignu u vazduh pri povlačenju.

Već 29. oktobra 1944. godine Vrhovni komandant, drug Tito doneo je odluku da se formira Štab vazduhoplovstva JA sa sedištem u Zemunu.

Vazduhoplovno osoblje je prema ranijem naređenju VŠ pristizalo iz operativnih jedinica i sa terena, naročito posle oslobođenja Makedonije, Srbije i Vojvodine.

¹⁾ Zgrada je sačuvana zahvaljujući jednom nemačkom pukovniku koji je godinama posle rata živeo u Zemunu.

Negde prvih dana novembra 1944. godine u Komandi vazduhoplovstva sreo sam se sa drugovima Arsom Boljevićem i Savom Poljancem. Susret sa starim drugovima i prijateljima bio je zaista dirljiv. Oni su pričali o patnjama u zarobljeništvu, bekstvima iz logora pod najtežim okolnostima i najzad spasavanju i prilaženju slovačkim partizanima, put za Moskvu i dolazak u Jugoslaviju. U najkraćim crtama upoznao sam ih sa situacijom kod nas, sa rezultatima postignutim u toku NOR-a i sa mnogim drugim elementima koji su ih interesovali. Iskuse vazduhoplovce i odane pripadnike NOP-a odmah smo primili u svoje redove. Moja sećanja na te dane nisu mogla da ih mimoidu. To su markantne figure po svom životu i radu do rata, u ratu i posle rata. Naročito njihov otpor okupatoru u zarobljeničkim logorima bekstva iz logora o kojima mogu da se pišu romani i snimaju filmovi. Uspeh su da se spasu ropstva pod najtežim i gotovo neverovatnim okolnostima.

U to vreme Komanda vazduhoplovstva preduzela je niz mera za rešavanje gorućih problema, bez čijeg se ostvarenja nije moglo dalje raditi.

Ljudi su pristizali sa svih strana, sakupljali se oko Komande vazduhoplovstva i zemunskog aerodroma. Trebalo je naći smeštaj i organizovati rad sa njima. Zato je doneto rešenje da se obrazuju sabirni centri na aerodromima u Zemunu, Pančevu i Beloj Crkvi. Njihov zadatak je bio da se organizuje smeštaj, ishrana i politička nastava. Zatim, vršena je delimična selekcija kadra pre upućivanja u novoformirane jedinice. Zapravo, nisu primani oni ljudi za koje se znalo da su u toku NOR-a sarađivali sa okupatorom. A bilo je takvih koji su mislili da će se nekako prošvercovati i pored toga što su bili svesni da su se kao pripadnici raznih neprijateljskih organizacija i formacija ogrešili prema NOP-u i našoj Armiji. Selekcija nije bila stručna, već uglavnom politička, ali ni ona nije bila potpuna, jer za to nije bilo ni vremena ni podataka, niti pak elemenata da se svaki pojedinac svestrano sagleda. Tako je za relativno kratko vreme u tim centrima prikupljen veći broj vazduhoplovaca svih specijalnosti.

Formirana je stručna komisija koja je razvrstavala ljude prema specijalnostima i vršila popunu novoformiranih divizija i pozadinskih jedinica i ustanova. Pored toga, komisija je imala zadatak da sve pilote i one kadrove vazduhoplovnotehničke službe koji nisu imali dovoljno iskustva i teoretskog znanja uputi na razne kurseve koji su bili organizovani u Novom Sadu. Pored naših stručnjaka, u komisiji su bili i sovjetski oficiri čije nam je iskustvo bilo od velike koristi.

U Novi Sad smo stigli 9. novembra 1944. godine i stupili u kontakt sa štabom 10. gardijske jurišne divizije. Tu smo se upoznali sa komandantom generalom Vitrukom. Bio je to veliki čovek, iskusni ratnik, komunista, drug i prijatelj. Primio nas je i upoznao sa svojim štabom i pomoćnicima.

Već 11. novembra 1944. godine komisija je otpočela sa radom. Štab JRV je po grupama upućivao vazduhoplovce iz sabirnih centara iz Zemuna, Pančeva i Bele Crkve.

Za 12 dana napornog rada komisija je uspela da izvrši zadatak. Istovremeno pripremane su učionice, učila, kabineti, avioni za preobuku, smeštajne prostorije, menze itd. Po naređenju generala Vitruka za nastavnike na kursovima bili su određeni sovjetski oficiri i podoficiri.

Tako izvršene pripreme omogućile su da već 28. novembra 1944. godine otpočinu sa radom kursevi motorista, oružara, strelaca, fotografa, meteorologa, minera i vezista, a 10. decembra otvorena su i dva školska centra za preobuku pilota-lovacu u Rumi i jurišnika u Zemunu.

Sovjetski instruktori su bili dobri pedagozi, vešti u radu, nesebični i do kraja spremni da pomognu našim ljudima. Nastavnički posao su obavljali umešno, bili su pravi majstori. Slušaoci su bili podeljeni u grupe po specijalnostima. Svaka grupa imala je prevodioca, a instruktori su bili uvek sa slušaocima, spremni da im pomognu.

O zalaganju naših ljudi na ovim kursovima može se samo pohvalno govoriti. Do maksimuma su se zalagali u učenju. Pored toga, to nisu bili laici u poznavanju vazduhoplovne i druge tehnike – većina je pripadala predratnom vazduhoplovstvu Jugoslavije. Nastavnici su sa njima bili oduševljeni, jer su brzo shvatili suštinu stvari, brzo se uključivali u nastavu, intenzivno učili, a ubrzo su mogli da prate nastavu i bez prevodioca.

Trebalo je savladati obiman program nastave i na kraju polagati ispite po svim propisima i pred određenom komisijom. Na kraju, zalaganje i trud slušalaca i nesebično angažovanje nastavnika dali su vanredne rezultate.

Na kurseve za preobuku pilota upućivani su prvenstveno oni koji su ranije leteli kao piloti i kojima je bila potrebna kratka preobuka na novim avionima. Zapravo, težilo se da to budu oni koji će sačinjavati jezgro rukovodećeg letaćkog sastava i pilota po pukovima i eskadrilama.

Plan i program centara za preobuku pilota predviđao je borbeno osposobljavanje. To znači ovladavanje tehnikom pilotiranja, a potom osposobljavanje svakog pojedinca za borbu u vazduhu i dejstvo po ciljevima na

zemlji. Izučavanje teorije i temeljita priprema za svaki let bili su osnovni elementi programa obuke za pilote. Pored toga, održavana je intenzivna politička nastava, organizovan kulturno-prosvetni život i dr.

Lovci su počeli sa letenjem na »Po-2«, potom na »UT-2«, i na kraju na »JAK-1« i »JAK-7«. Iskusni nastavnici su već posle prvih letova videli ko je za dalje školovanje, a koga treba odbaciti ili ostaviti na osnovnom tipu kao pilota za vezu. U selekciji ko može da bude borac na savremenom avionu nisu imali sažaljenja. Ali su bili spremni da pomognu, da nauče i da ponove one elemente koji su za učenika predstavljali neku prepreku.

Sa prvom grupom pilota za preobuku u Rumi nije bilo nikakvih problema. Njih je bilo oko 25. To su bili iskusni piloti našeg predratnog vazduhoplovstva, ili oni poštenu rodoljubi koji su na poziv Vrhovnog štaba napuštali oružane snage NDH i prilazili našoj Armiji. Prosek je bio 3 leta sa nastavnikom na dvosedu, a posle toga samostalno letenje, osim na avionu »JAK-u« gde je prosek letova sa dvojnomo komandom bio nešto veći. Ako se uzme i obuka u borbenoj pripremi, onda je jasno da se na »JAK-u« najduže ostalo.

Prva grupa pilota-lovaca ostala je na preobuci oko 35 dana, a zatim je upućena u pukove i eskadrile da prvo kao pratiodci, a zatim samostalno izvršavaju borbene zadatke na frontu.

Preobuka pilota-lovaca je i dalje nastavljena. Radilo se tako da kad prva grupa oslobodi osnovni i prelazni tip aviona i pređe na borbeni, druga grupa počinje rad na osnovnom tipu. Tako se održavao kontinuitet i dobijalo u vremenu. No, u ovom je rasporedu bilo izuzetaka, žurili smo. Na primer, četvrta grupa je počela sa radom samo četiri dana kasnije od prethodne.

Sve u svemu od 10. decembra 1944. do 15. aprila 1945. godine sa četiri kursa za preobuku i obuku pilota-lovaca naše Ratno vazduhoplovstvo dobilo je oko 140 pilota. Kurseve je pohađalo više ljudi, ali 45 je moralo da otpadne usled bolesti, slabe predspreme, kratkoće vremena za preobuku i odsustva psihofizičkih osobina koje su neophodni jednom pilotu.

U isto vreme kad je počela preobuka pilota-lovaca u Rumi, otpočela je i preobuka jurišnika u Zemunu. Do 5. aprila 1945. godine na tri kursa za preobuku u Zemunu osposobljeno je oko 145 pilota. Letelo se na avionima »Po-2« i »IL-2«. Na prvom kursu, koji je trajao najkraće oko 35 dana, osposobljeno je 23 pilota većinom rukovodećeg letačkog sastava. I ja sam

bio slušalac ovog prvog kursa. Ali za kratko vreme. Sećam se da sam posle trećeg leta na »UIL-2« leteo samostalno na poligonu i tamo gađao i bombardovao. Za jurišnike je karakteristično da su njihovi poligoni za gađanje i bombardovanje bili objekti na neprijateljskoj teritoriji.

Učenje i rad su bili veoma naporni i skoro bez odmora. Kratkoća vremena nije dozvoljavala da se ulazi u detalje teorije gađanja, bombardovanja, navigacije. Posebna pažnja je poklanjana elementima letenja i temeljnom upoznavanju aviona kojim se letelo.

Kasnije se pristupilo obuci iskusnijih pilota za nastavnike letenja tako da je do aprila 1945. godine bilo već oko 30 sposobnih nastavnika.

Oni drugovi koji nisu bili uključeni u kurseve letaća ili specijalista raspoređivani su direktno u jedinice gde su izvesno vreme bili dubleri uz odgovarajuće sovjetske specijaliste i starešine da bi stekli iskustvo u radu. Štabni oficiri su upućeni u lovačke i jurišne pukove i divizije koje je Štab vazduhoplovstva formirao 29. decembra 1944. godine. Upravo tada su formirane komande i štabovi 42. jurišne, 11. lovačke i 9. oblasne baze. Tako su se stvarala jezgra za prihvat i popunu štabova i jedinica ljudstvom koje je stizalo sa kurseva. Oficiri pozadine upućeni su u pozadinske bataljone, auto-bataljone u RAB (rejonska avijaciona baza), inžinjerijske bataljone, radionice, skladišta i dr. Naše nastojanje da se i ovi drugovi provedu kroz organizovane kurseve, gde bi teoretski a ne samo praktično upoznali svoj deo lokrug rada, nije realizovano, jer za to nisu postojali realni uslovi, s obzirom na činjenicu da su komande i štabovi radili danonoćno da se obezbede borbena dejstva pukova i eskadrila, da se reše mnogi problemi koje je donosio svakodnevni život na frontu, a posebno problemi oko formiranja jedinica i ustanova.

Uz komandu i štab 10. gardijske jurišne divizije nalazila se naša 42., uz sovjetsku 236. lovačku diviziju naša 11. i uz sovjetski RAB naša 9. vazduhoplovna oblasna baza.

Krajem decembra 1944. godine specijalisti na kursovima u Novom Sadu i Rumi završili su školovanje. Njih smo raspoređivali po pukovima, bataljonima i radionicama da tamo, zajedno sa sovjetskim specijalistima rade one poslove za koje su školovani. To je zapravo bilo njihovo dalje školovanje na praksi u jedinici.

U isto vreme iz savezničkih radionica iz Alžira stigla je grupa od oko 1400 vazduhoplovnih specijalista koji su direktno iz Beograda raspoređeni za popunu vazduhoplovnih jedinica i ustanova.

Drug Tito je to blagovremeno predvideo.

BRITANSKOJ VOJNOJ MISIJI KOD NOV I POJ

Radi velike potrebe za mehaničarskim osobljem u zemlji za formiranje vazduhoplovnih jedinica odmah posle oslobođenja celokupne jugoslovenske teritorije koje neposredno predstoji, molim da se sa 15. X 1944. ispiše iz RAF-a celokupno osoblje svih činova jugoslovenskog kontigenta koje se sada nalazi u RAF-u na radu u 144. Maintenant Unit u Maison Blanche kod Alžira i što pre uputi najkraćim putem u domovinu.

Do toga datuma, to jest do 15. X ove godine, celokupno ovo ljudstvo ostaje na radu u pomenutoj radionici 144. MU Maison Blanche odnosno Bonfariku.

Molim da se već unapred osigura transport za ovo osoblje u domovinu, kako se posle 15. oktobra, čekanjem na transport, ne bi gubilo u vremenu. Brojno stanje ovog osoblja iznosi sada oko 1650 ljudi.

KOMANDANT NOV I POJ

Maršal Jugoslavije

Josip Broz Tito

4. IX 1944. god.

To je bila veoma značajna popuna naših letaćkih i pozadinskih jedinica raznovrsnim specijalistima koji su dobili solidno obrazovanje i završili praktičnu obuku na savremenim sredstvima i opremi.

16. januara 1945. godine završile su sa preobukom prve grupe pilota u centrima Ruma i Zemun. Tada smo mogli da u jurišne i lovačke pukove rasporedimo po 24 pilota, koliko ih je na prvim kursevima završilo obuku. To je bio kvalitetan skok u popuni kadrova. Među pilotima su bili komandanti pukova, komandiri eskadrila i odeljenja. I letaćki sastav – piloti i vazdušni strelci odmah su raspoređivani u jedinice.

Svi smo mislili da će ulaženje u posao kraće trajati. Nismo bili svesni koliko nam je nedostajalo u poznavanju tehnike i taktike. A znali smo da se bez poznavanja tih elemenata ne mogu uspešno izvoditi borbena dejstva. Ono što smo na kursevima učili bilo je nedovoljno za rad u operativnoj jedinici. Poslovi kao što je, na primer, organizacija sadejstva avijacije sa kopnenom vojskom za nas su bili manje poznati. Detalji pripreme pilota za izvršenje borbenog zadatka su nas pomalo i zbunjivali.

Inžinjerijsko obezbeđenje aerodroma izvođeno je do detalja. Mnogi od nas su smatrali da je to suvišno, jer protivničke avijacije nije bilo, a aerodromi su bili van dometa artiljerije. Zašto praviti stajanke, zemunice, kopati rovove i gubiti vreme oko tih stvari kada može i bez toga, itd.

Divili smo se besprekornoj disciplini i redu koji je vladao u sovjetskim jedinicama. Naređenje starešine bilo je svetinja, koju niko nije smeo skrnaviti.

Mislim da neću preterati ako kažem da smo zahvaljujući entuzijazmu naših ljudi za relativno kratko vreme postigli mnogo, kako na organizacijskom učvršćenju jedinica, tako i na planovima obuke kadrova, i uspešnom izvršavanju dobivenih ratnih zadataka i dr.

Razume se da to nije bio lak posao. Trebalo je mnogo napora da se na širokom frontu bez zastoja obavi masa zadataka, a naročito onih koji su bili vezani za organizaciju i pripremu borbenih dejstava, za izvršenje borbenih zadataka, za organizaciju i izvođenje čestih prebaziranja, za uređenje aerodroma i sl.

Kako se rad praktično odvijao? Naše komande i štabovi su obezbedili veze sa potčinjenim jedinicama, pretpostavljenim komandama i kopnenim snagama sa kojima smo sadejstvovali. Direktno veze je grupa divizija imala sa našom 1., 2. i 3. armijom za čiji je račun radila. Tamo smo imali vazduhoplovne oficire za vezu i navođenje. Sovjetskih vazduhoplovnih predstavnika u štabovima naših armija nije bilo sem u 2. armiji. Ako je sovjetsko rukovodstvo grupe divizija želelo kontakt sa komandantima naših armija ono je to najčešće ostvarivalo preko štaba naše grupe divizija, ili preko Generalštaba JA.



Štabovi grupe vazduhoplovnih divizija

U komandovanju i rukovođenju vazduhoplovnim jedinicama i ustanovama bilo je poteškoća. Upravo komanda i štab jurišne divizije nije bila u mogućnosti da istovremeno rešava i svoje probleme i da objedinjava upotrebu lovačke divizije i pozadine. Zato je VK u martu 1945. godine formirala novu komandu, tj. Operativni štab za Grupu vazd. divizija, koji je objedinjavao upotrebu obe divizije i pozadinske komande do kraja rata.

Naređenja, direktive, zapovesti i zahtevi dolazili su od Generalštaba JA, naših armija i 17. sovjetske vazdušne armije. Naređenja Generalštaba dolazila su direktno na Komandu Grupe divizija, dok su rede upućivana generalu Vitruku. Mi smo ta naređenja i zahteve odmah prenosili komandi sovjetske jurišne divizije i generalu Vitruku, koji je bio kompetentan da odlučuje. Zahtevi naših armija su takode upućivani grupi divizija, a mi smo ih prenosili generalu Vitruku. Naređenja 17. vazdušne armije upućivana su sovjetskim jedinicama. Mi sa njom nismo imali neposredne veze. Ako nam je što trebalo, tražili smo preko sovjetske jurišne divizije. 17. vazdušna armija je rešavala sve probleme izuzev upotrebe vazduhoplovnih divizija u izvršenju borbenih zadataka. Snabdevanje grupe divizija letaćkim i drugim tehničkim materijalom, pogonskim i ubojnim sredstvima rešavala je KRV preko GŠ JA i 17. vazdušne armije. Intendantske potrebe obezbeđivali smo sami, izuzev logorske opreme.

Direktive i zapovesti pretpostavljenih komandi i zahtevi naših armija razrađivani su u štabu sovjetske jurišne divizije i u štabu naše Grupe divizija. Posle zajedničkih dogovora šta da se radi po konkretnom zadatku donešene su odgovarajuće odluke koje su dalje razrađivali naši i sovjetski štabovi. Centralna ličnost u odlučivanju bio je general Vitruk, sve do kraja aprila 1945. godine kada je tu funkciju preuzela komanda Grupe vazd. divizija.

Oformljene zapovesti, naređenja i uputstva u štabu Grupe divizija upućivani su u divizije i organe pozadine. Naše jedinice su po njima radile. Komanda sovjetske jurišne divizije je slično radila u odnosu na svoje jedinice. Tako su naše i sovjetske jedinice i ustanove dobijale jednovremeno iste zadatke, bilo da se radi o borbenim zadacima, prebaziraju, materijalnom obezbeđenju ili ma kom drugom. Pri daljoj razradi svih poslova na izvršenju dobijenih zadataka potčinjene jedinice i ustanove radile su na sličan način. Samo, naravno, svako na svom nivou i u okvirima kompetencije delokruga rada. Valja napomenuti da je konkretizacija bila veća u nižim jedinicama. Na primer, bataljoni i eskadrile su određivali poimenično

ko šta i kada treba da radi. Čak su i pukovi, u dnevnim planovima letenja, poimenično vodili pilote koji su bili određeni da lete i da izvršavaju borbene zadatke.

Celokupni život, smeštaj, stanovanje, ishrana (sem letača), kao i društveno-politički rad u jedinicama Grupe vazduhoplovnih divizija odvijao se nezavisno od sadržaja i načina rada u sovjetskim jedinicama. Korisne sugestije iz njihovog iskustva prihvatili smo i u praksi prilagođavali našim prilikama i uslovima. Na primer, oni su imali veliko iskustvo u moralno-političkoj pripremi letača i tehničkog sastava u izvršavanju zadataka letenja i pripremi materijala. Politička aktivnost je bila najintenzivnija u periodima pripreme i izvođenja operacija, kada su vazduhoplovne jedinice morale napregnuto da rade a piloti vrše dnevno po nekoliko zadataka. Pored redovnih partijskih sastanaka, u takvim situacijama partijski rukovodioci su lično razgovarali sa grupama i pojedincima. Brinuli su se za ishranu, odmor i spavanje letača i tehničkog sastava.

Brzo smo usvojili sovjetska iskustva u radu sa letačima i tehničkim sastavom i uz to ih obogatili našom praksom iz rata. Politički komesari zajedno sa ostalim komunistima iz komandi i štabova odigrali su veoma značajnu ulogu u novim uslovima, koristeći se bogatim ratnim iskustvima iz oblasti političkog vaspitanja koje su stekli u kopnenim jedinicama odakle su dolazili. Osim toga, predano su radili na savlađivanju nove tehnike kako bi što autoritativnije i sadržajnije mogli da obavljaju funkcionalnu dužnost. Mnogi od njih su istovremeno bili letači-borci, tehnički rukovodioci i mehaničari. Tako su, pored redovne političko-partijske dužnosti leteli i izvršavali borbene zadatke.

Već 17. januara 1945. godine naši lovci i jurišnici poleteli su na izvršenje prvih borbenih zadataka. Radost je bila neopisiva. Svi su bili ponosni, naročito oni koji su imali sreću da prvi polete na borbene zadatke. Živnule su komande i štabovi. Sada i ratujemo. Naređenja i zapovesti dobijaju drugi sadržaj. One se lakše razumevaju i shvataju jer se odnose na one koje tuku okupatore i njihove sluge bombama, topovima i mitraljezima.

Drugačije se osećamo i u odnosu na sovjetske drugove. Do tada su samo oni vršili borbene zadatke. Sada to činimo i mi. Osećaj manje vrednosti se smanjio. Nekako energičnije i smelije postavljamo zahteve. Tražimo ravnopravno učešće u odlučivanju i usmeravanju akcija vazduhoplovnih jedinica.

Istina, u januaru 1945. godine još smo imali malo pilota. Kada su prve grupe stigle, bilo ih je po 8 u svakom puku. Ali su tu. Oni lete i bore se. Perspektive za popunu pilota su nam upravo sjajne. Na kursevima se užurbano radi. Novi piloti pristižu iz trenažnih letačkih centara.

Uspeli smo da do aprila 1945. godine popunimo formacijska mesta pilota. To je bio ogroman uspeh, to je značilo kompletiranje pukova lovaca i jurišnika kadrom svih specijalnosti, to je našim ljudima obezbeđivalo mogućnost preuzimanja i samostalnog rukovođenja svim jedinicama i ustanovama.

Kako je i ranije napomenuto, mi nismo očekivali da popunimo formaciju pa posle toga da ratujemo i da budemo aktivni. Naprotiv, čim bi grupa stigla u pukove, odlazila je na borbene zadatke. Može se reći da smo krajem februara 1945. godine imali dovoljan broj sposobnih pilota da obezbedimo intenzitet borbenih zadataka prema zahtevima fronta. Međutim, činjenica je, da su tu u istim jedinicama bili i sovjetski piloti i to u punom formacijskom sastavu. Svi su želeli da lete. Uvreda je bila za naše i za njihove pilote kada nisu sebe nalazili u svakodnevnim planovima letenja.

Naši piloti su u početku borbene zadatke izvršavali kao pratioci sovjetskih drugova, ali su ubrzo leteli kao vođe odeljenja i eskadrila.

Od 17. januara 1945. godine do završetka rata jedinice Grupe vazduhoplovnih divizija su izvršile 1445 borbenih letova. Za to vreme su uništile ili oštetile 17 topova, 368 motornih vozila, 445 kola sa konjskom zapregom, 19 vagona, 10 pontona, 5 lokomotiva, 6 tenkova, izazvali 180 požara i 17 eksplozija, ubile 2429 neprijateljskih oficira i vojnika. Ovi podaci, iako nepotpuni, rečito govore da su letači izašli iz rata sa određenim borbenim iskustvom koje je davalo čvrstu osnovu za dalji pravilan i konstruktivan rad.

Borbena dejstva Grupe vazduhoplovnih divizija izvođena su za račun i u sadejstvu sa 1., 2. i 3. armijom. U pripremi armija za ofanzivu i u ofanzivnim operacijama naši letači su izvršavali brojne i raznovrsne zadatke. Može se reći da su prošli kroz sve borbene zadatke koji dolaze do izražaja u sadejstvu kopnene vojske i avijacije.

Treba istaći da su naše vazduhoplovne jedinice svojim dejstvima u podršci snaga armija znatno doprinele bržem i uspešnijem izvršavanju njihovih zadataka. One su nanosile velike gubitke neprijatelju i smanjivale gubitke sopstvenih trupa. Pored materijalnog efekta, naše vazduhoplovstvo imalo je i veoma jak moralni uticaj na kopnene jedinice, samim tim što

su naši jurišnici ispred boraca u prvim linijama uništavali neprijateljske tenkove, topove, mitraljeska gnezda, otporne tačke i sve ono što im je smetalo u brzem i efikasnijem napredovanju.

Važno je napomenuti i to da su kopnene i vazduhoplovne jedinice počele da saraduju i da se zajednički bore. Starešine kopnenih jedinica nisu do tada imale iskustva u održavanju veze sa avionima u vazduhu, u traženju njihove pomoći, u navođenju na ciljeve itd. Naši letaći, takode, nisu imali iskustva u sadejstvu sa kopnenim jedinicama. Međutim, kasnije su jedinice vazduhoplovnih divizija vrlo intenzivno dejsstvovalе, naročito u pripremi za ofanzivu, u probou odbrane neprijatelja i dalje u operacijama za konačno oslobođenje zemlje.

Pored toga, više komande naših kopnenih jedinica naučile su da pravilno upotrebljavaju avijaciju i da cene njene napore.

Sa gledišta iskustva, borbena upotreba vazduhoplovnih pukova i divizija imala je poseban značaj za naše letaće i tehničko osoblje, za vazduhoplovne komande i štabove, za pozadinske organe, kao i za dalji razvoj našeg vazduhoplovstva. U relativno kratkom periodu naše tehničko osoblje naučilo je ne samo da pravilno rukuje i održava povereni mu materijal nego i da u nuždi improvizuje da bi potpuno i brzo zadovoljilo potrebe koje je nametala situacija. Letaći su sticali iz dana u dan borbenu iskustvo i učili se na samom frontu – tamo gde se moglo najviše naučiti. Komande i štabovi vazduhoplovnih jedinica, koji do tada nisu imali nikakvog iskustva u borbenoj upotrebi avijacije, naučili su da pravilno daju predloge komandama kopnenih jedinica za upotrebu avijacije, da pravilno cene kopnenu i vazduhoplovnu situaciju i da pripremaju jedinice za borbena dejstva. Oni su shvatili ulogu i značaj prebaziranja, uređenja aerodroma, kao i značaj i teškoće materijalnog snabdevanja u ratnim uslovima.

Neprijateljske vazduhoplovne snage već su bile tako slabe da nisu ispoljile gotovo nikakvo dejstvo na naše kopnene jedinice, dok je prisustvo naših vazduhoplovnih divizija onemogućavalo bilo kakvu njihovu akciju. To rečito govori koliko su sa time dobile u moralu, borbenom elanu i sigurnosti jedinice 1., 2. i 3. armije. S druge strane, naša avijacija je ostala bez borbenog iskustva u vazdušnim borbama, jer nije imala prilike da se susretne sa neprijateljskom avijacijom u vazduhu. Tako su lovački pukovi bili nepotpuno iskorišćeni i morali su da se preorijentišu na lovačko-bombarderska dejstva. Tako su naši piloti-lovci izašli iz rata bez iskustva u najvažnijem borbenom elementu lovačke avijacije.

Na kraju, nužno je osvrnuti se na još neke momente. Naime, kroz časopise, literaturu, članke, predavanja u školama i kroz druge publikacije nekako i nehотиčno ispada da su naše vazduhoplovne jedinice bile jedine koje su vršile borbene zadatke u sadejstvu sa 1., 2. i 3. armijom. U pisanju članaka često ispuštamo iz vida učešće sovjetskih letaća, komandi i štabova u vršenju borbenih zadataka baš u tom periodu. To činimo možda zbog toga što ne raspoložemo podacima koliko su i kakve sve zadatke izvršavali sovjetski letaći i posade.

Inače, kada se govori o borbenim dejstvima naših vazduhoplovnih divizija, bilo bi sasvim nužno i normalno govoriti o učešću sovjetskih jedinica. Njihovi letaći su, u sadejstvu sa našim armijama, izvršili znatno više borbenih zadataka nego naši. To je potpuno razumljivo kada se zna da su bili brojno popunjeni po formaciji i potpuno obučeni.

Krajem aprila 1945. godine, kada su naše jedinice već bile dobro popunjene i kada su štabovi osposobljeni za samostalno rukovođenje, sovjetske jedinice su nam predale materijalna sredstva i povukle se na pripremu za povratak u SSSR.

Međutim, činjenica je da smo već 15. marta 1945. godine mogli da izvršimo primopredaju materijalnih sredstava i da se osamostalimo, kako je bilo i ugovorom regulisano. Ali, pošto se kraj rata približavao, sovjetski drugovi su sa tim usporavali.

Sovjetske jedinice bile su potčinjene 17. vazdušnoj armiji a samo operativno uključene u operacije naše armije. To dvovlašće imalo je velikog uticaja na stalno odlaganje predaje jedinica i na to da nam omoguće samostalan rad. Osim toga, sovjetski drugovi su nastojali da budu bliže 17. vazdušnoj armiji, a mi smo težili da se što više i efikasnije pomogne našim kopnenim jedinicama. To je imalo odraza na baziranje i prebaziranje vazduhoplovnih jedinica. Sovjeti su stalno isticali potrebu baziranja na teritoriji Bačke i Mađarske. Mi smo, naprotiv, isticali potrebu baziranja u Sremu, Slavoniji i Bosni. Težnja nam je bila da lovačke i jurišne jedinice budu bazirane što bliže frontu, naročito za vreme ofanzivnih operacija armija. Nismo uspeli da se sporazumemo. Tako su naše armije za vreme gonjenja neprijatelja u završnim operacijama bile bez pomoći avijacije kakva je mogla da bude da smo bazirali bliže frontu. Na primer, naša 2. armija izvodila je ofanzivu bez pomoći avijacije, jer su se aerodromi nalazili u Bačkoj, Mađarskoj i Sremu. Naša nastojanja da se pukovi prebaziraju kod Slavanskog Broda, Daruvara, Banjaluke i Zagreba nisu urodili plodom. Dok su se naše armije približavale Varaždinu, Zagrebu, Banjaluci i Karlovcu i nastupale dalje,

gro naših vazduhoplovnih jedinica bazirao je oko Sombora, Novog Sada i Bečeja. 3. armija koja je nastupala u pravcu Osijeka, Varaždina, Maribora mogla je da dobije veću podršku avijacije nego ostale dve.

Okolnost da je bilo poteškoća u snabdevanju ubojnim i pogonskim materijalom donekle opravdava težnju da se vazduhoplovne jedinice ne udaljavaju od baza snabdevanja, odnosno da budu sve bliže jedinicama 17. vazdušne armije, mada stvarno ne bi moglo doći do toga da jedinice na novim aerodromima ostanu bez pogonskog i ubojnog materijala. Mi smo, uz pomoć kopnenih jedinica, garantovali prebacivanje materijala do novih letelišta suhoputnim, željezničkim i vodenim komunikacijama.

Na taj način moglo je da se obezbedi i na teritoriji naše zemlje da vazduhoplovne jedinice u stopu prate naše kopnene snage. Desilo se obratno, efikasnost podrške splasnula je baš u završnim operacijama za oslobodenje Jugoslavije.

Tako su borbeno dejstva naše avijacije, u stvari, svedena na jednu trećinu mogućnosti koje bi inače imala da smo ostvarili povoljnije baziranje avijacije.

No, i pored svega toga možemo konstatovati da su jedinice Grupe vazduhoplovnih divizija dale ogroman doprinos da se neprijatelj slomi i što pre oslobodi zemlja. Iz rata smo izašli sa borbenim iskustvom i solidnom osnovom za dalji razvoj jedinica Ratnog vazduhoplovstva.

Božo LAZAREVIĆ



OD ALŽIRA DO BEOGRADA

Az Alžira smo pošli brodom 15. novembra 1944. godine. Posle kraćeg zadržavanja u Italiji, nastavili smo put za Dubrovnik, odakle smo početkom decembra 1944. godine sa četiri kompletna bataljona vazduhoplovnih specijalista krenuli za Beograd.

Četvrti bataljon, kojim je komandovao drug Mile Rodić, ostao je na italijanskoj obali zbog nedostatka brodova za prevoz, pa je iz Dubrovnika krenuo nekoliko dana kasnije.

Bili smo svesni teškoća na koje ćemo neminovno nailaziti na marš-ruti dugoj više od 900 kilometara. O svemu smo bili dobro obavešteni u partizanskoj komandi u Dubrovniku. Naime, u Hercegovini i Crnoj Gori vodene su žestoke borbe sa nemačkim snagama koje su se izvlačile prema centralnom delu naše zemlje. Zima je već uveliko pritisla. Sela opustošena i osiromašena. Nas mnogo, preko 1500 vojnika, a uslovi za ishranu, smeštaj i prenoćište vrlo teški. Uz to, želeli smo da što pre stignemo da bismo popunili naše vazduhoplovne jedinice, koje su se u to vreme formirale u Sremu. Prema podacima koje smo dobili u Dubrovniku trebalo je zaobilaziti neka mesta u kojima je bio neprijatelj.

Put od Dubrovnika do Boana, malog crnogorskog mesta u podnožju Snjajevine, bio je naporan. Prešli smo ga za 8 dana pešačeći prosečno po 25 kilometara dnevno. Hercegovci su nam pomogli koliko su mogli, s obzirom na pustoš kakvu ne pamtim da sam video u toku rata. Osiromašen narod jedva je održavao goli život. U selima pored puta gotovo i da nije bilo života. Sve je u vojsci, u akcijama čišćenja zaostalih četničkih grupica,

u snabdevanju i opsluživanju partizanskih jedinica na frontu. Stideli smo se da potražimo komadić hleba, jer smo i sami videli da ga nema. A nas mnogo, samo sa po kojom sačuvanom konzervom ili bez nje.

Išli smo usiljenim maršom. Na to nas je nagonila situacija na frontu, i težnja da što pre stignemo u oslobođeni Beograd. Pored toga, pratila nas je opasnost da nam se zatvori prolaz na prostoru Kolašin–Mojkovac. Međutim, neprekidno pešačenje prvih 8 dana mnoge je iscrpilo. Dobar deo vojnika nije mogao da krene na put posle prenoćišta. Još je gora slika bila posle odmora ili zastanka na maršu. Vojnici nisu imali snage da se pokrenu sa mesta što nas je posebno zabrinjavalo. Ali nije se imalo kuda nego napred, po cenu najvećih napora.

NA SINJAJEVINI

Narod Crne Gore nas je veoma toplo primio gde god smo došli. I ovde je najteži problem bio kako nahraniti vojsku. Situacija gotovo ništa bolja od one u Hercegovini. Te zime vodile su se borbe na većem delu naše marš-rute, pa je narod morao da hrani vojne jedinice i razne grupe prolaznika što je bilo veliko opterećenje za inače siromašna crnogorska sela, a naročito ona oko glavnih puteva i u blizini većih naselja.

Zbog velikog zamora boraca predviđali smo odmor na što manjem prostoru i u neposrednoj blizini marš-rute. I baš zbog toga, kao i zbog predusretljivosti i spremnosti naroda da nam pruži sve što ima i što može dati, bili smo prinuđeni na neprekidno kretanje, zadržavajući se samo radi prenoćišta.

Tako smo već u ranu zoru krenuli iz Boana prema Kolašinu. Besnela je mećava, ona prava decembarska kakva samo može da bude na vrljetima Sinjajevine. Nikom se nije izlazilo iz tople sobe. Zato su vojnici sporo izlazili iz kuće kao da su očekivali izmenu naređenja da se odmor produži. Ali, na tako nešto nismo smeli ni da pomislimo.

Komandanti bataljona su predočavali tešku situaciju kod velikog broja vojnika. Zbog slabe kondicije i nenaviknutosti na pešačenje ljudi su došli u takvu krizu da je trebalo bar za dan-dva prekinuti svako kretanje. U svakoj četi bilo je toga jutra oko 40 do 50 »invalida«. Stopala izranjavljena, plikovi popucali, mišići upaljeni, a mnogi i promrzli. Sem toga, u Italiji nam se pri-

ključila jedna grupa rekonvalescenata koji su pripadali vojvodanskim brigadama. Jednom reči, situacija je stvarno bila teška.

Međutim, nismo imali vremena za kolebanje. Odluka je pala da se pokret ubrza. Razloga za to bilo je mnogo. Presudan je bio da su jake nemačke snage prodirale od Titograda prema Pljevljima i već su se nalazile pred Kolašinom. I kod Mojkovca su se vodile jake borbe, jer je neprijatelj nastojao da se spoji da bi izvukao snage od Titograda. Pretila je opasnost da nam preseku put prema Ivanogradu. O tome su svi vojnici obavješteni. Ako budemo odsečeni na Sinjajevini, pitanje je kako ćemo proći, s obzirom na jaku zimu i nedostatak ishrane. Tako smo uz potpun rizik krenuli preko Sinjajevine u pravcu Krnje Jele i sela Lipova za Kolašin.

Naročito nas je zabrinjavao bataljon Mila Rodića koga smo tog jutra sigurno očekivali u Boani a on nije stigao ni do našeg polaska.

Put je bio suviše naporan i težak. Na Sinjajevini, na visini od preko 2200 metara, besnela je nezapamćena mećava. Teško smo se kretali. U Krnjoj Jeli smo se malo odmorili. Trebalo je nahraniti jedinice a potom produžiti put. Seljaci su nam dali koliko je ko mogao da odvoji od svoje porodice, svesni da će iza nas naići drugi sa istim zahtevima. Iako je pomoć bila mala, znali smo da je daju od srca i bili smo zadovoljni.

Zatražili smo i vodića. Dobrovoljno se javila jedna devojka, jer muškaraca nije ni bilo – sve je u ratu. Kod kuće su ostale uglavnom starije žene, po koji starac i deca.

Tek što smo krenuli, sreli smo grupu partizana koja je dolazila od Kolašina. Bili smo veoma zadovoljni što nam se pružila prilika da bar nešto doznamo o situaciji na frontu, tj. tamo kuda krećemo.



Težak i naporan put vodi vazduhoplovce preko Sinjajevine

Zaustavili smo čelo kolone. Pred nas je došao komandant mesta iz Kolašina. Čim smo čuli ko je, nije trebalo ni da ga pitamo ništa više – bilo nam je jasno u kakvoj smo se situaciji našli.

Komandant je ukratko rekao:

– Šta da vam govorim. Naši se izvlače. Nemci su pred Kolašinom. Ja se povlačim sa komandom mesta. I od Mojkovca nastupaju Nemci i Četnici. Toliko o tome, a vi se odlučite šta ćete da radite.

I dok su kolašinci prolazili pored nas, naša kolona je zastala. Nije bilo mnogo vremena za razmišljanje. Jasno je da nemamo kud da se vraćamo, a još je neizvesnije ići napred. Vetar je bezpoštedno duvao a sitne snežne pahuljice su se kao iglice zabijale u lice. Samo neznatan broj vojnika bio je naoružan. Bili smo bespomoćni, nismo znali šta da radimo, kuda da idemo. Ipak smo rešili da probamo sreću. Komandovao sam – napred!

Borci, koji su slušali razgovor sa komandantom mesta, čudno su me gledali. Bilo mi je potpuno jasno zbog čega, ali tog momenta mi se činilo da drugog izlaza nema.

Naš vodić, snažna gorostasa devojka, gazila je kao od šale na čelu kolone, birajući najpovoljniji pravac prema selu Lipovu.

– Pogledaj, druže, onu veliku kosu lijevo. Ono ti je Jablanov vrh, a ono desno Babin zub. E, između njih, u onoj velikoj uvali tamo ti je Lipovo. I četnički Draža je boravio tamo. Tamo je bilo crnije četnika. Možda je i sada ostao đe koji.

Bilo joj je drago kad sam joj ispričao nekoliko doživljaja iz perioda 1943. godine kada je moja brigada, 3. krajiška, nekoliko puta prokrstarila Sinjajevinom. Tu na Mojkovcu potukli smo prvu nemačku jedinicu koja je otpočela petu ofanzivu. Taj teren sam prilično poznavao pa sam se zbog toga osećao kao u svom kraju. Ali, ipak, ono su bila druga vremena. Jedno je kada neprijatelj ulazi u ofanzivu, a drugo kada spašava glavu pa je spreman na sve. A mi? Bez iskustva i slabo naoružani. Računamo da će se neprijatelj zaplašiti od mase ljudi u nepregledno dugoj koloni koja se sasvim dobro ocrtava u toku dana na snežnom pokrivaču.

Noć nas je uhvatila već u Donjem Lipovu, a Kolašin je još daleko. Devojka nam ne dozvoljava da tražimo novog vodiča. Razloge ne navodi, ali kaže:

– Do ceste Mojkovac–Kolašin vi ste moja briga, a posle kako god hoćete.

Bilo mi je žao što se zamara, tim pre što nas vodi pola dana, a noć je. Kako će se vratiti čak u Krnju Jelu. Sem toga, slabo je obučena i polubosa. Ali, ona je otvoreno i kroz smeh odgovorila da za nju to ne predstavlja nikakav teret, jer je i na gore navikla.

Iznad sela Babijaka, pred sam izlaz na put Mojkovac–Kolašin dali smo prvi odmor posle Lipova.

Devojka – vodič, pružila mi je ruku i poželela srećan put, dodajući:

»Eto, odavde vam je lako. Do Kolašina nije daleko. Ne znam koliko ima kilometara, ali to je blizu. Pre rata gospoda su dovde dolazila u šetnju, pa onda možete pretpostaviti koliko je Kolašin udaljen«.

Toplo smo joj zahvalili i zažalili što nije htela da primi nove cipele koje su joj drugovi ponudili, sažaljevajući je onako slabo obuvenu.

– To bi značilo da mi plaćate za ono što sam dužna učiniti našoj vojsci. Ja to neću, jer biste me time zaista uvredili, rekla nam je na rastanku.

PUCANJ NA MOSTU

Produžili smo prema Kolašinu. Sa dva vojnika otišao sam daleko napred u prethodnicu.

Približavali smo se mostu na Tari. Neko je iz mraka uzviknuo »stoj«, a zatim opalio metak iz puške.

Na moj odgovor niko se nije javljao.

Na pitanje ko puca, odgovora nije bilo.

Oprezno smo krenuli napred. Na mostu nikoga nije bilo. Krenuli smo još opreznije.

Bilo je oko 20.00 časova kada smo se privlačili prvim kućama u gradu. Dobijao se utisak da je grad pust. Čak ni svetla niti kakvih znakova života. Stigli smo do u sam centar grada a da nikog nismo primetili. Tek kada se vojska počela gomilati u centru grada, iza ćoška jedne kuće pojavio se čovek sa fenjerom.

– Ko je tamo? – pitali smo.

– Veza, odgovori čovek sa fenjerom u ruci.

– Pa, kad si veza, dođi ovamo da te nešto pitamo, rekoh mu i uputismo se prema njemu.

Bio je to jedan starac, borac komande grada, meštаниn, koji je ostao za vezu jedinicama koje se povlače ispred Nemaca.

Starac je bio srećan, i prosto mu bi drago što mu naš dolazak razbi dosadu koja ga je okruživala u napuštenom gradu.

Brzo je razveo bataljone na prenočište po gradu i došao u komandu mesta da nam ispriča šta zna o situaciji.

Vrlo prijatan, duhovit i razborit čovek. Znao je sve što se desilo u toku dana u trouglu Titograd–Ivangrad–Mojkovac.

– Dobro je što ste krenuli noćas ovamo. Švabe su ostale tamo gde ih je zatekla noć. To je tu blizu, ali ne daju im naši da kroče. Samo ovaj četnički gad vrzma se tuda po selima između linija. Na njih morate dobro pripaziti.

Na ulazima u grad postavili smo patrole. Ljudi su spavali u odelu, tako da se svakog momenta mogao produžiti pokret. Pred zoru je trebalo krenuti preko Bjelasice u pravcu Ivangrada (Berana). Ako bi u toku noći došlo do kakve gužve, pokazali smo starešinama u kom pravcu treba da izvlače jedinice.

Noć, decembarska, duža od mnogih koje sam doživeo. Više sam proveo u obilasku jedinica i patrola nego na odmoru. Vojnici su premoreni, neiskusni, nenaoružani. To mi ni za trenutak ne silazi sa uma i neprestano me muči. Kad smo se spuštali niz Sinjajevinu, četnici su nas posmatrali iz daljine. Kolona se oteglala u nedogled. Nije šala, preko hiljadu vojnika u koloni po jedan.

– Neka nas gledaju četnici – govorio sam drugovima, to im može samo uterati strah u kosti.

Ali, šta ako doznaju kako smo naoružani, nastavio sam da razmišljam u sebi. Bićemo im ne samo mamci već i poslastica. To je ono zbog čega nisam mogao tako premoren da zaspim.

BJELASICA

U ranu zoru kolona se već istezala uz planinu Bjelasicu. Nemamo vodiča. Idemo potpuno sami. Dubok, a uz to i vlažan sneg otežavao je kretanje. Na okolnim brdima primećujemo kretanje nekih crnih silueta. Ne

znamo ko je, ali najverovatnije je da su četnici. Izviruju, nestaju i opet se javljaju. Mile nas nije stigao sa svojim 4. bataljonom ni u Kolašinu. To nas je posebno mučilo.

Preko veze prenosili smo kratke i stroge komande. Upozoravamo na ozbiljnost situacije i na mogućnost da nas neprijatelj napadne. Tražimo da se jave imena onih koji ne mogu da idu. To je psihičko zastrašivanje, ali i potsticaj. Sa začelja brzo stiže negativan odgovor. Ali, sve je to uzalud. Vreme brzo prolazi a kolona sporo odmiče. Snaga vojnika je pri kraju. Teško je pronaći bilo kakvo rešenje koje bi ubrzalo pokret.

Bili smo prinuđeni da se poslužimo neuobičajenim sredstvima da bi smo bar koliko-toliko ubrzali kretanje kolone. Bojeći se da će nas noć uhvatiti u najopasnijem delu terena bez vodiča, a posmatrajući kako se četnici prebacuju preko obližnjih kosa, opalili smo nekoliko metaka. Potom je preko veze prenesena vest da se pokret ubrza jer su četnici blizu.

Kasnije smo saznali da se time poslužio i 4. bataljon koji je vodio drug Mile Rodić. On je zanoćio u selu Lipovu a u zoru krenuo preko Kolašina za nama. Našavši se u sličnoj situaciji na planini Bjelasici gde je kolona gotovo stala zbog zamora boraca, morao je da imitira napad četnika da bi koliko-toliko ubrzao kretanje kolone.

Jaka volja i borba za samoodržanjem davala je posebnu snagu vojnicima. Na izranjavljene noge, umor i glad zaboravljalo se za izvesno vreme. Sve misli bile su usmerene na to kako doći do Ivangrada gde se očekivao veći predah i udoban odmor.

Bilo je teško gledati pojedine prizore u koloni, pogotovo kad je čovek svestan da je gotovo bespomoćan. A oni su bili svakodnevna pojava, u početku retka a kasnije, kada su umor, nesаница, zima i glad dobijali sve oštrije forme, oni su postali stalni pratilac.

Nikad neću zaboraviti jednu drugaricu iz Srema. Ne sećam se njenog imena. Vraćala se sa lečenja iz Italije. Imala je teške rane po telu. Nije se čestito ni zalećila a želja za brigadom, Sremom i drugovima bila je jača od bolova. Bili smo pažljivi prema njoj. Pomagali joj da prati kolonu, da ne izostane. Međutim, zima, mećava i umor savladavali su i one zdravije i mlade. A ona je s noge na nogu išla napred, ulažući poslednju snagu. Išla je, padala i zaglavljivala se u dubok sneg po vrletnoj Sinjajevini, Bjelasici i drugim, ubedena da će njeno prisustvo u Sremu pomoći borbu za oslobođenje koja je skoro pri kraju. Mogla je da ostane još koji mesec na lečenju duboko u pozadini i na sigurnom mestu, ali to nije htela.

– Zar ležati i jesti beli hleb u Italiji, a u Sremu se bije poslednji boj? To je nemoguće! – govorila je ispaćena žena – partizanka.

Starali smo se da joj nademo konja. Negde smo to uspeli a negde nismo, pa je uglavnom išla peške.

U koloni je išao i teško ranjeni komandant bataljona iz neke od vojvodanskih brigada. Vrlo snažan i otresit mladić. Jedva je imao oko dvadesetak godina. Imao je oboljenje srčanih mišića, a to mu je, pored posledica od ranjavanja, veoma mnogo smetalo u pešačenju. Kad bi se zamorio padao je u sneg, što je bio znak da je dobio srčani napad. Sećam se kako se četiri do pet drugova tog momenta svaljivalo na njega, da ga drže, jer je bio u stanju da za tili čas pocepa sve na sebi, hvata se za pištolj, viče, juriša i preti Nmcima. Strašno se ljutio na drugove što ga muče, jer je svakog puta, pošto dođe k svesti, tvrdio kako sve čuje i razume što se oko njega dešava, ali je nemoćan da se uzdrži.

Kada mladić, komandant, padne na sneg, kao po komandi, u koloni nastane gužva, padanje, urlik, juriši, komešanje. Skoro cela četa boraca rekonvalescenata pada kao snoplje. Veza se prekida i kolona stane. Kada dođe k'sebi, onda, razume se, izmoreni ljudi posle takvih napada nesposobni su za dalje kretanje bar pola sata. To ih iscrpi. I ono malo snage i energije istroši se za vreme tog čudnog napada. To je mučilo i nas zdrave jer nismo bili u stanju da im pomognemo.

* * *

Taj teški put – put napora, odricanja, nespavanja i straha ostao nam je svima u sećanju. Ljudi nisu bili naviknuti ni psihički pripremljeni na ovako surove uslove neprekidnog marša. Ali, u svesti i srcu ljudi bilo je nešto jače što ih je nadahnjivalo – slobodna domovina i radost pobede. Na tom teškom putu nije ostao ni jedan borac.

I tako punih 25 dana marš-ruti dugoj 900 kilometara prepešačili smo oko 500 kilometara. Tek 25. decembra 1944. godine stigli smo na određeni cilj, izmoreni i ispaćeni, ali zadovoljni i srećni što smo prodefilovali ulicama slobodnog Beograda.

Ljubiša ČURĀUS

11. DIVIZIJA

U toku je formiranje 11. vazduhoplovne divizije u koju sam raspoređen. U Novom Sadu našao sam Arsu Boljevića i Slobodana Kručićanina. Trebalo je da zajedno krenemo za Rumu u našu diviziju.

Arsu nisam ranije poznavao. O njemu sam čuo dok sam boravio u Zemunu. Zatekao sam ga baš onakvog kako mi ga je »Zeka« dočaravao. Raspoloženog, dobrodušnog, veoma pristupačnog druga i starešinu. Inženjer Kručićanin bio je postavljen za inženjera naše divizije.

Razmišljao sam o susretima sa ostalim drugovima koji su raspoređeni u našu diviziju. Drug »Zeko« me je podrobno upoznao sa kadrovskom situacijom. Bio sam iznenađen koliko je poznavao ljude i našao dovoljno ubedljivih obrazloženja o sposobnosti i podesnosti svakoga za obavljanje predviđenih dužnosti. A nije se radilo samo o jedinicama i kadrovima lovačke divizije. Tu je i jurišna divizija, RAB sa 8–10 bataljona, škole, centri, štab RV, industrija i druge jedinice i ustanove. Razmišljao sam o tome koliko je trebalo savesnog i samopregornog rada i napora da bi se za veoma kratko vreme upoznao kadar, sredili najnužniji podaci i drugo. Bilo je smelih kadrovskih rešenja koja su u većini slučajeva u praksi potpuno opravdala njihova predviđanja.

U Rumi nas je dočekaio major Poučki, koga sam poznavao još iz Italije.

Na mene je Poučki ostavio posebno dubok utisak. Skroman, tihe naravi, nenametljiv, pa ipak je skretao pažnju na sebe. Prijatno sam se iznenadio kad sam ga sada ponovo sreo u mojoj diviziji.

Bio sam posebno zadovoljan što je jedan naš puk dobio tako dobrog i vrednog starešinu. Na žalost, posle mesec dana Poučki je nastradao nesretnim slučajem.

Već sutra uveče, štabovi naše 11. i sovjetske 236. lovačke divizije, našeg 113. i sovjetskog 268. lovačkog puka zajedno sa pilotima i rukovodećim kadrom eskadrila proslavili su u letačkoj menzi doček Nove 1945. godine.

Prvi put sam se našao u društvu sa sovjetskim oficirima. Bio sam iznenađen bogatstvom dekora, sadržinom zajedničkog programa i dr. Za vreme večere bilo je više govornika, a još više ispijenih čaša. Salom se jednog momenta prolomio uzvik »Kudrašjev da peva«, – skandiranje, aplauz.

Pukovnik Kudrašjev, pilot-lovac, komandant sovjetske divizije na zahtev prisutnih otpevao je jednu od poznatih operskih arija, a potom drugu pa treću. Bili smo iznenađeni. Pomislio sam što će on u diviziji kada mu je pravo mesto u operi bez obzira što ratuje.



Kudrašjev i Boljević po povratku sa zadatka – aerodrom Ruma, marta 1945. godine

I ako se priredeno slavlje završilo u svitanje, dan nas je zatekao na radnim mestima. Prvi januar 1945. godine, četvrta nova godina u ratu donela je nova prijatna iznenađenja i nove uspehe. Imali smo dve vazduhoplovne divizije i niz drugih novoformiranih jedinica. Samo za koji dan one će dejstvovati na frontu.

U štabu divizije izvršen je i prvi dogovor o radu na zadacima koji su stajali pred nama. A bilo ih je mnogo. To je i razumljivo kada se ima u vidu da smo se našli u fazi formiranja i pripreme jedinica za borbena dejstva.

Sa drugovima iz sovjetske divizije imali smo prisne odnose od samog početka. Na aerodromu, u štabovima, na priredbama, mitinzima i proslavama uvek i svugde topli i drugarski odnosi dolazili su do punog izražaja.

Posebno je Kudrašjev ostavljao na nas veoma duboke utiske. Sposoban komandant, strog i pravičan starešina, hrabar pilot-lovac, dobar političar, drug i prijatelj, iskusan ratnik i vazduhoplovni stručnjak. U njegovoj diviziji vladao je besprekoran red, disciplina, zdravi drugarski odnosi, visok borbeni moral i svest. Bili smo srećni što smo u takvoj sredini sticali prava iskustva, obučavali kadrove i kalili ih u borbi. Kudrašjev je posebnu brigu posvećivao komandnom, letačkom i tehničkom kadru. Od tehničara je tražio ispravnost aviona, od pilota visok stepen borbenosti a od komandnog kadra vojnički i ljudski odnos prema potčinjenim. Nije nikome praštao površnost i neodgovornost.

U načelniku štaba Hamjecu, pomoćniku za politički rad Ivanovu, zamenu Arilovu, inženjeru Tolstoju i drugima imao je snažnu i sigurnu podršku u svim merama koje je sprovodio. Sve je to na nas ostavljalo duboke utiske organizovanosti, umešnosti u komandovanju i rukovanju i vaspitanju ljudi. Zato smo bez rezerve nastojali da iskoristimo sve što nam je bilo pristupačno, nužno, korisno i potrebno.

Obuka pilota za nas je predstavljala poseban problem. Od organizovanosti rada, brzine i kvaliteta obuke u letenju zavisila je i dinamika popune jedinica. Kosta Lekić, pomoćnik komandanta divizije i potpukovnik Arilov bili su glavni organizatori i nosioci ovog veoma složenog zadatka.

Na trenažnom lovačkom kursu, na primer, period obuke pilota trajao je od 8 do 80 dana (najveći broj završio je kurs za 50 dana) što je zavisilo od dužine trajanja prekida u letenju, ranijeg naleta, iskustva, kao i meteoroloških uslova.

Meteorološki uslovi u decembru, januaru i februaru bili su veoma nepovoljni za izvođenje obuke. Međutim, potrebe fronta zahtevale su ubrzan

tempo rada pa su povoljni meteorološki uslovi korišćeni za letenje, dok je teorijska obuka izvođena onda kad se nije moglo leteti.

Jačina grupa na obuci kretala se od 25 do 90 pilota, što je veoma komplikovalo obuku.

Odnos između teorijske i praktične obuke iznosio je 1:2 u korist praktične. Upravo, na teorijsku nastavu utrošeno je 1.037 časova a na obuku u letenju 2.037 časova.

U praktičnoj obuci nalet po pilotu iznosio je prosečno 15–20 časova.

Sa kvalitetom i brzinom preobuke i obuke pilota bili smo zadovoljni. Nosioći ovog zadatka dobili su i zaslužena priznanja.

U ličnim beleškama našao sam jedan kraći referat komandanta tre-nažnog lovačkog kursa majora Koste Lekića u kome se između ostalog kaže:

»Na 3. kurs je stupilo 89 slušalaca. Oko 60 ima uslove da uspešno završi obuku, jer su pokazali zadovoljavajući uspeh ne samo u letenju već i iz teorijskih predmeta. Ostali, o njima ne mogu dati svoj sud sve dotle dok ne izvršimo sve provere.

Meni je stalo, nastavlja Kosta, da u svaki puk uputim bar po 20 lovaca.

Na kraju krajeva ne moraju svi da budu lovci. Neki kao što su, na primer, Ajvaz, Prohoska, Hranuel i drugi ispoljavaju želju da idu u jedriličarski centar u Vršac. Moj je predlog da im se to i udovolji«.

A Marija Draženović, šta je sa njom – pitali smo Kostu?

»I Mariji ćemo uskratiti letenje na »JAK-u«. Ona dobro leti »PO-2«. Uzmite je u eskadrilu za vezu divizije. Ona je žena. Jedina žena-pilot. Da bi je dobro osposobili treba nam vremena a vi i sami znate da je vremena malo«.

I pored velike želje Marija Draženović nije postala pilot-lovac. Nisu joj dali. Ona je bila jedina žena-pilot u našoj avijaciji. Kraj rata je dočekala u eskadrili za vezu.

Kada se rat završio, Marija je svojim »Polikarcera« preletela slobodnu Jugoslaviju.

Jednog proletnog dana 1946. godine opraštala se sa svojom divizijom. Tužnih očiju opraštala se sa drugovima i avionima.

Na aerodromu Novi Sad, V. Radinci i Ruma pukovi su bazirali sve do polovine marta 1945. godine kada su zbog izmenjene situacije na frontu prebazirali u Sombor, Nadalj i Bački Brestovac a kasnije Klenak i Mađar-mečke (112. puk), gde ih je zatekao kraj rata.

Interesantno je ukazati na činjenicu da je bez obzira na teške uslove života i rada stanje i borbeni moral u jedinicama bio na zavidnoj visini. Pravilan izbor komandnog kadra i metod njihovog osposobljavanja omogućio je normalan rad i rukovođenje jedinicama.

Smelo uzdizanje sposobnih mladih kadrova na veoma visoke i odgovorne komandne funkcije (komandiri eskadrila posebno), bilo je ne samo nužno već i potpuno opravdano što je kasnije praksa i potvrdila. Oni su unosili duh borbenosti, svežine, radnog elana i sva druga svojstva mladih ljudi. Bilo je problema koji su nastajali ne samo iz uslova snabdevanja, stanovanja, rada u zimskom periodu itd., već i zbog subjektivnih ljudskih slabosti.

Ono što svakako zaslužuje veliku pažnju bila je disciplina i odgovornost članova partije i SKOJ-a u ispunjavanju dobijenih zadataka i obaveza. Tu nije bilo razlike između starih i mladih boraca i komunista vojnika i starešina. Svak je nosio svoj deo tereta, deo obaveza pred organizacijom, ispomagao jedan drugoga, kritikovao njegove slabosti i isticao uspešan rad i rezultate.

I kada danas, nakon više od dvadeset godina prelistavam ratne beležnice, a naročito one sa raznih konferencija i sastanaka, kada se podsećam na karakter, težinu i složenost problematike i uslova pod kojima smo je sa velikim uspehom rešavali, onda mogu da podvučem činjenicu da smo zaista imali ljude, svesne svoje uloge, snage i moći, svesne odgovornosti zadataka koje su izvršavali.

Miće Marjanović, Josip Križaj, Andrija Brajević i mnogi drugi komandiri bili su primer kakav se samo može poželeti. Oni su bili prvi u vazduhu kada je trebalo izvideti meteorološke uslove na neprijateljskoj teritoriji, na čelu grupe mladih pilota koji su išli na vatreno krštenje, u zaštiti jurišnika, u složenim borbenim situacijama itd. Gledali smo ih u pevačkom horu puka, na stajanci među mehaničarima i oružarima, na vojničkim konferencijama i svugde gde su osećali da bi njihovo prisustvo bilo korisno.

Jednoga dana nekoliko vojnika i podoficira bez odobrenja starešine napustili su jedinice. Vratili su se tek posle nekoliko dana. Njihov prestup je veoma ozbiljno razmatran. Stalo se na stanovište da će raport kod komandanta divizije i stroga vojnička kazna učiniti kraj ovoj pojavi. Arso je zaista bio veoma ljut. Nestrpljivo je očekivao raport. Čak smo se dogovorili o vrsti i visini kazne. Negde oko 8 časova vinovnici su stajali u stroju. Arso je izašao pred stroj i povišenim tonom upitao:

– Kratko iznesi razloge dezerterstva«.



Izviđač daje podatke o neprijatelju

Vojnik je ćutao. Arso je u još oštrijem tonu ponovio pitanje. Vojnik je tihim glasom i uzbuđeno razvezao žalovitu priču:

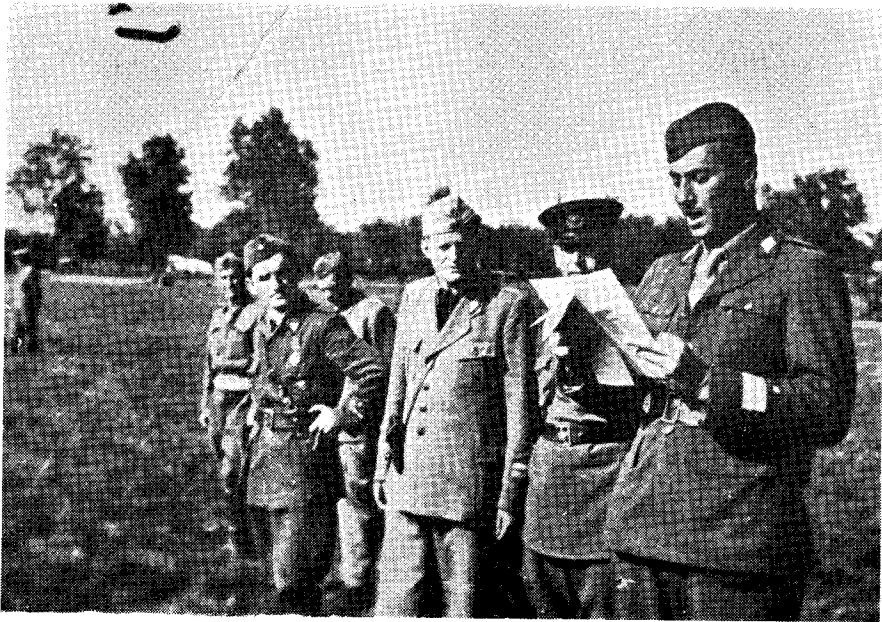
– Deca mala, žena bolesna, u kući nigde ništa. Zima, glad, deca plaču. Eto, to je osnovni razlog za ovakav korak ako znate šta su suze izgadnale nejake dečice«.

Arso je postepeno popuštao, okretao se tražeći pogledom saglasnost za odstupanje od već ranije zauzetih stavova. I, zbilja, nije izdržao do kraja. Nije ni saslušao sve krivce, prekinuo je raport uz napomenu da takvi prestupi ne dolikuju vojniku JA tim pre što se oni prave u uslovima rata. Okrenuo se, a oči su mu treptale od uzbuđenja. Bio je nemoćan da se odluči za bilo kakvu kaznu izuzev kritike i ubeđivanja u nepravilnost postupaka.

Arsina najveća slabost bili su piloti. Nad njima je, ako se tako može reći, svakodnevno bdio. Bio je svestan njihove vrednosti, posebno njihovog doprinosa u ratu. Ne znam da li bi se našao i jedan od onih 138 a da ga

Arso nije makar i površno upoznao i sa njim porazgovarao. To su bili uglavnom mladi ljudi – od 20 do 24 godine. Mladi neiskusni letaći, neizživljeni, puni poleta i volje za borbu. Arso ih je u svemu razumevao pa i onda kada je bilo potpuno jasno da je prestup trebalo kazniti. Čak i onda kada je pilot Obuljen na ledima brisao iznad aerodroma s namerom da pokaže šta zna, razume se, samovoljno, Arso je u tome nalazio više pozitivnih elemenata nego negativnih.

Teško je preživljavao gubitke na frontu. Imali smo takvu nesreću da smo gubili najbolje i veoma perspektivne pilote. Lovro Martinčić, Josip Novavek, Josip Grabar, Kosta Munjin i drugi, bili su nenadoknadive žrtve, tim pre što su suviše prerano istrgnuti iz kolektiva u kome su bili primer, svojim radom i držanjem. Kada smo 24. januara saznali da se Sava Mogin nije vratio sa zadatka, to je bio vrhunac Arsine uznemirenosti i psihičkog preživljavanja. Sava je završavao preobuku u centru koji se nalazio neposredno iza linije fronta. Napustio je zonu i bez odobrenja odleteo na slobodan lov iza linije fronta. Doznali smo da je oboren. Kada je stigla vest da je prinudnim sletanjem ostao u životu i zarobljen od Nemaca, svima nam je laknulo, tuga je ublažena ali ne i iščezla. Jer, Nemci su zarobili čoveka, pilota JA kome



Čitanje poslednje ratne naredbe

neće lako ~~oprostiti~~ za prve mitraljeske rafale posute po koloni kamiona. Kada vide da od celokupne opreme na sebi ima kombinezon na golom telu i papuče na nogama, ko zna kakve će sve zaključke izvlačiti za i protiv ovog hrabrog protivničkog borca.


Poslednji dan rata dočekaao sam na aerodromu pored Mađarmečke na teritoriji Mađarske, severno od Podravske slatine. Avioni 112. lovačkog i 422. jurišnog puka bili su raštrkani svuda naokolo ivicom aerodroma. Tehničko osoblje nalazilo se oko aviona, piloti na stajankama. Svaki je nešto radio. Iz štaba divizije neko od oficira trčao je prema aerodromu. Iz sveg glasa je vikao. Oko aviona nastade gužva. U prvi mah pomislih nešto se ozbiljno događa. Ni Arso nije znao šta se događa. Mehaničari uskaču u avione. Nas obuže jeza. Biće da se pogoršala situacija na frontu pa su valjda naredili hitna dejstva – reče Arso. Odjednom prolomi se snažna mitraljesko-topovska vatra sa svih aviona. Aerodrom se pretvorio u pravi pakao. Mehaničari, piloti i drugi koji su se zatekli u blizini aviona uskakivali su u kabine i pritiskivali okidače. Tek kada su kape počele da lete u vazduh, Arso uzviknu koliko mu je glas mogao podneti: »Nemačka kapitulirala«! Povadismo pištolje i pridružismo se opštem veselju dok se šanžeri ne isprazniše.

Nekoliko časova kasnije postrojenim jedinicama na aerodromu pročitana je poslednja ratna naredba. Slavili smo dan pobeđe.

Ljubiša CURGUS



PRVI KORACI

 godina 1944. Beograd je slobodan! Neprijatelj se povlači prema zapadu pred našom NOV. Treba ga još jače tući. Sremski front. Formira se grupa vazduhoplovnih divizija. Iz nje će se razviti glavne snage našeg ratnog vazduhoplovstva.

Počinje prikupljanje ljudi koji su bilo čime vezani za avijaciju, a redovi se popunjavaju i omladincima – dobrovoljcima. Ide se preko bespuća, kroz muke i tegobe da bi se na vreme stiglo na mesto određeno za centar obuke novih kadrova – avijatičara.

U tim danima centar obuke postao je stecište ljudi raznih godina, izgleda, osobina pa i shvatanja ali svaki je u sebi nosio istu misao koja nas je zbližavala i činila jednom čvrstom zajednicom, gotovo porodicom. Jelo se iz zajedničke porcije, spavalo u zajedničkoj postelji i stremilo zajedničkom cilju – pobedi! Lične potrebe svedene su na minimum, ustupile su mesto zadatku koji se morao savladati. Moralo se žrtvovati da bi se postojalo...

Biografije su proverene.

Miljuš Dušan Uča snažan Ličanin, vedar, zdrav intelektualac, ratnik sa ranom iz 1941. godine.

Popović Slobodan Popac predratni student, komunista, napušta studije u Parizu, završava pilotažu u Rodeziji, vraća se u otadžbinu da u odsudnim trenucima da svoj doprinos u pobedi nad fašistima.

Godec Franjo Čapa bivši vazduhoplovac, oboren i ranjen 1941. godine kod Mostara u vazdušnoj borbi sa Italijanima. Posle bolnice primorali su ga u domobrane odakle beži u partizanske redove.

Čurlin Željko, Dubrovčanin, medicinar, u toku dačkog roka u NDH završava pilotažu i prelazi partizanima.

Nović Josip Švaba, radnik kao omladinac pre rata završio pilotažu u aeroklubu, prvoborac Druge proleterske.

Radenković Miodrag. Zvali smo ga Dete zbog poznate uzrečice »dete mu...« svojstvene Šumadincima. Mali kovač iz šumadijskog sela završio je pilotažu na kursu predvojničke obuke. Kada je došao trenutak, odvojio se od nakovnja i vinuo se u novi život. On je upravo ličnost iz moje grupe, koja me je pobudila da napišem ovu crticu, jer u mnoštvu podviga ratnih drugova, jedan veseli trenutak ostao mi je kao inkarnacija onih velikih i malih odricanja koja su poznata svima nama u periodu stvaranja naših vazduhoplovnih jedinica u Sremu.

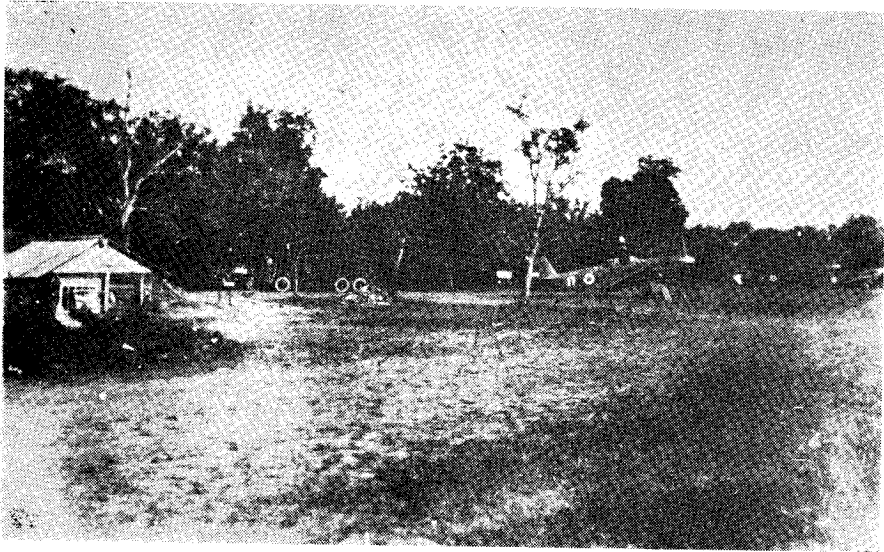
Uprkos teških uslova elan je rastao, osećanje pilotske časti, upornost, bili su tako snažni u svakom pojedincu da je to iz današnje perspektive gotovo nesvatljivo.

Teorijski kurs za obuku letaća slušali smo na ruskom jeziku a niko od nas nije znao ruski. Beleške smo hvatali kako smo umeli, a u slobodnim časovima do kasno u noć prevodili – bolje reći dešifrovali. Na osnovu tog teksta pravili smo skripte za svakog pojedinca. Uspех je iznenađivao naše sovjetske nastavnike. I oni i mi sa radošću smo shvatili da je neznanje jezika upravo sitnica kad smo zajedno pred velikim zadacima. Uspех je bio unapred osiguran, jer su naša volja i htenja prelazila sve barijere.

Sa teorijske, u rekordnom vremenu prešli smo na praktičnu obuku – letenje.

Sprema i odeća skrpljena od ratnih trofeja nisu odgovarale zimskom periodu u kome se obuka izvodila. Ilustracije radi da spomenem da smo na jednom avionu »UIL-2« imali samo jednu haubu – šlemofon kojom se služila cela grupa obučavana na tom avionu.

Ne preterujem ako kažem da za nas nije bilo prepreka. U vrlo kratkom vremenu, sa 8–9 letova sa dvojnomo komandom, osposobljeni smo za samostalno letenje, da bi posle desetinu takvih letova bili upućeni na front u borbene jedinice.



Aerodrom »Mađarmečke«, maja 1945. godine

Pripadali smo 422. jurišnom puku koji je dejstvovao na sremskom frontu, Bosni, dravskom mostobranu i u završnim operacijama za oslobodjenje zemlje.

Sa aerodroma »Mađarmečke« prilikom dejstva jedne od naših šestorki, vodio nas je drug Godec a poslednji pratilac u grupi bio je Radenković Dete. U pripremi smo upozoreni da u rejonu cilja možemo da očekujemo dejstvo PAA i neprijateljskih lovaca. Tokom celog leta poslednji pratilac stalno se izdvajao od formacije sa većim rastojanjem. Radio-putem vođa ga je opominjao, ali uzalud. Srećom, zadatak je obavljen uspešno i bez gubitaka.

U zemunici za vreme analize i kritike obavljenog zadatka, vođa je oštro osudio postupak druga Radenkovića.

Sabran i miran Radenković je objašnjavao svoje muke i nedisciplinu. Nešto sa avionom nije bilo u redu. U dilemi, tražio je uzrok nenormalnog zagrevanja svoje mašine, koje je naročito osećao dodirom nogu na pedale. Instrumenti su, međutim, pokazivali normalnu temperaturu i pritisak.

Dok je Radenković objašnjavao sedeli smo na slami. Pokazivao je kako je morao da stavlja pete na pedale, jer je toplota bila neizdržljiva.

Odjednom, u zemunici se zaorio smeh. Shvatili smo odakle je dolazila nenormalna temperatura – Dete je na nogama nosio cipele bez donova... Možda ih je zadržao tako dugo što su mu bile prvi ratni trofeji.

Milan AČIMOVIĆ

BOJIŠTE JE ZAMENILO ŠKOLU

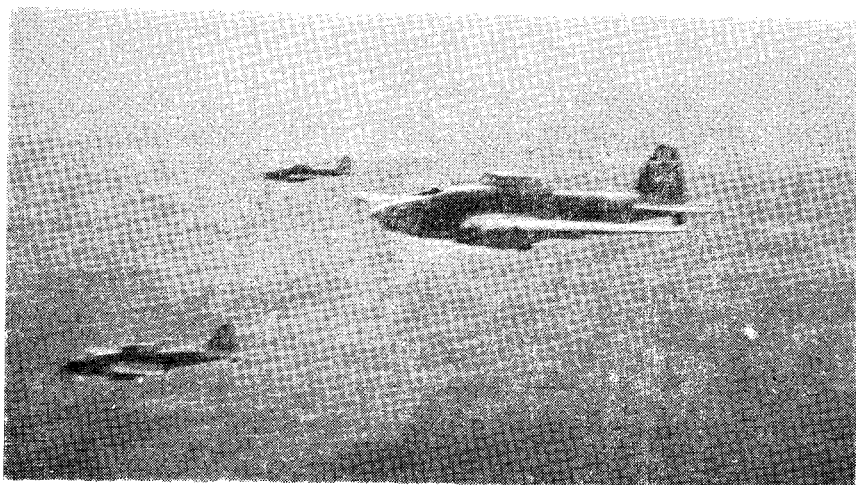
U decembru 1944. godine na aerodromu kod Rume formiran je 423. jurišni puk, sa tri eskadrile i štabnim odeljenjem.

Uskoro su u Zemunu i Novom Sadu organizovani kratki kursevi u centru za preobuku. Puk je najpre popunjen tehničkim sastavom, a u januaru i prvim pilotima koji su pristizali i raspoređivani po eskadrilama. Bila je velika želja i pilota i mehaničara da svaki da svoj doprinos oslobodjenju zemlje. I niko nije štedeo sebe na poslu. Vrlo brzo smo ovladali veštinom primene jurišnog aviona. Već početkom januara započela su i borbena dejstva na frontu. A evo u kakvim uslovima:

Puk je formiran kad je front u Sremu i na Dravi bio stabilizovan. Zemljište je već dva meseca bilo pod snežnim pokrivačem. Uslovi za obuku letaća su bili uglavnom povoljni. Mnogi od njih su svoje prvo bombardovanje i gađanje izvršili na bojištu. Pronalaženje ciljeva i orijentacija bili su olakšani samim tim što se Sremski front nalazio u međurečju Save i Dunava. Letovi na dravskom delu fronta nisu u pogledu navigacije i orijentacije predstavljali neku naročitu teškoću. Zemljište pokriveno snegom onemogućilo je neprijatelju da primeni maskiranja, pa čak ni u predelima sa listopadnom šumom. Rovovi kako naši tako i neprijateljski bili su u snegu uočljivi sa svih visina (čak i kasnije kada se sneg otopio). Ovakva situacija je omogućila da piloti veoma brzo i lako upoznaju liniju fronta i fizionomiju bojišta što je omogućilo da se lako pređe i na složenije borbene zadatke.

Letački sastav je bio bez ikakvog ratnog iskustva i sa oskudnim poznavanjem taktike, ali ih je većina bila sa dobrom tehnikom pilotiranja, bar oni letaći koji su među prvima pristizali u puk. Međutim, tehnika pilotiranja letaća koji su kasnije završavali preobuku bila je dosta nesolidna, te je u puku nastavljeno sa njihovom obukom kad god je to situacija na frontu omogućavala.

Mladi piloti teže su savladivali grupno letenje. Nije se imalo za to vremena, jer front je tražio neprekidna dejstva. Problem je rešavan na taj način što su mladi i novopridošli piloti upućivani na zadatke izviđanja i slobodan lov kao pratioci iskusnijih voda. Pored grupnog letenja na ovakvim zadacima uvežbavalo se i bombardovanje i gađanje ciljeva na zemlji, primena manevra protiv vatre PAA, uočavanje ciljeva, izučavanje bojišta i kontrola navigacije na povratnoj marš-ruti. Praksa je pokazala da je u uslovima u kojima smo dejstvovali ovaj metod dao veoma dobre rezultate. Međutim, bilo je i šablonizma. On je dolazio kao posledica pomanjkanja ratnog iskustva. Tako, na primer:



Jurišnici na zadatku

– visina leta, bez obzira na udaljenost cilja od linije fronta bila je uvek približno ista, a napad po usvojenoj školskoj šemi, kao: prilaz cilju na visini 850 do 1050 m u desnom stepenu, napad iz borbenog kruga sa 2 do 4, pa i više naleta. Ovakav način napada primenjivan je i u uslovima kada je cilj branjen sa PAA.

Samo u jednom slučaju primenjen je napad sa šest jurišnika jednovremenim obrušavanjem i otkačivanjem ubojnih sredstava po naređenju vođe. Radilo se o napadu na željezničku raskrnicu koja je bila branjena jakom PAA. Primena ovakvog načina dejstva imala je za cilj da se grupa što kraće vreme zadržava u zoni jake PAA vatre, jer napadu nije prethodilo neutralisanje PAA, za šta bi inače bile potrebne daleko veće snage.

Međutim, ovako smo dejstvovali vrlo retko zbog karaktera ciljeva na bojištu. Ukoliko su tačkasti ciljevi bili branjeni jačom PAA, određivana je posebna grupa, čelno odeljenje ili par, koja je imala zadatak da dejstvuje po PAA radi neutralisanja. Dešavalo se da tek po izvršenom zadatku otkrijemo položaje oruđa PAA. Zbog toga je dolazilo do oštećenja ili čak gubitka posade i aviona. Takav je slučaj bio pri napadu na prelaze preko reka (kod Valpova, D. Miholjac i Županje). Posledice su bile teže ukoliko je bila veća grupa ili ako je vršila 3 ili više naleta.

Dejstva po neprijateljskim trupama na maršu, bez obzira na jačinu PAA, veličinu jurišne grupe i broj naleta, bila su veoma uspešna i bez gubitaka što se objašnjava time da su posade vrlo lako otkrivale platforme i vozila sa kojih su dejstvovala PA sredstva. PA vatra je često još u prvom naletu neutralisana.

Puk je izvršavao zadatke u uslovima apsolutne prevlasti u vazduhu što je znatno uprošćavalo organizaciju i izvođenje borbenih zadataka. Samim tim, organizacija sadejstva sa lovcima bila je jednostavna i svodila se na određivanje vremena poletanja i načina zaštite. Najčešće su i lovci i jurišnici bazirali na jednom aerodromu. Zaštita jurišnih grupa lovačkom avijacijom vršena je neposrednim praćenjem na marš-ruti i u rejonu cilja.

Luka POPOV



N A S R E M S K O M F R O N T U

Krajem 1944. godine raspoređen sam u 112. lovački puk 11. lovačke divizije.

Tek što sam posle dugog i napornog puta stigao iz Dubrovnika u Beograd, morao sam da krenem dalje. Puk se nalazio u fazi formiranja u Velikim Radincima nedaleko od Rume. Dobar deo tehničkog kadra već se nalazio u puku, a očekivala se i prva grupa pilota koja je završavala preobuku na »Jak-u« u lovačkom trenažnom centru u Rumi.

Sovjetski puk, čije je avione trebalo da preuzmemo, bio je razmešten u selu u našoj blizini, i naše tehničko osoblje već je radilo sa sovjetskim na opsluživanju aviona.

Aerodrom je bio pripremljen na brzu ruku. To je, upravo, bila ledina neravna i talasasta. Nije se imalo vremena a ni materijalnih mogućnosti da se nešto više uradi na njegovom uređenju.

Bilo je preko 40 aviona tipa »Jak-1«, 3 i 9, »Ujak«, »Po-2« i jedan »Biker-jungman« na kome je Poljanac često izvodio veoma složene akrobacije iznad aerodroma. Bili su već dugo u upotrebi, gotovo dotrajali.

Čim je stigla prva grupa pilota, ratni dnevnik puka zabeležio je i prve borbene zadatke koje su sa uspehom izvršili Poljanac, Petrović, Križaj, Perdan, Mihajlović, Kovačević, Kostić, Grabar i dr. Uskoro su počele da stižu i druge nove grupe pilota.

Sećanje na te prve dane vatrenog krštenja ostaće mi u nezaboravnoj uspomeni. Piloti su uglavnom bili mladi ljudi. Većina ih je koji su nepo-

sredno pred rat završili letenje u aeroklubovima, pilotskim školama i dr. Među njima je bilo i jedriličara, kao i onih koje su kvislinške vlasti otškolovale u toku rata pa su na razne načine dospeli u redove NOV. Svi su bili bez ratnog iskustva, ali su i pored toga uspešno izvršavali zadatke.

Drug Poljanac je davao ton raspoloženju u čitavom puku. Stizao je svuda – često je na čelu para, odeljenja na frontu; na startu sa zastavicama u rukama kada je mladog, neiskusnog i uzbuđenog pilota trebalo spustiti na PSS pri povratku sa zadatka; on je na pripremi za zadatak, na kritici, na nastavi, u menzi, dakle, svuda gde je njegovo prisustvo korisno. Od pilota se malo kad odvajao što je mnogo značilo za te mladiće.

Komandir eskadrije Križaj, po rečima generala Koste Nada i nekih drugih naših rukovodilaca, u španskom ratu se isticao hrabrošću i majstorstvom kao lovac u vazdušnoj borbi. Kad god je trebalo izvideti meteorološke uslove na teritoriji neprijatelja, ili povesti grupu u složenim meteorološkim uslovima na borbeni zadatak, najčešće je to bio Križaj. On nije mogao da bude neprimećen u svojoj okolini. Voleli smo ga zbog njegove hrabrosti, i zbog njegove skromnosti, i drugih ljudskih vrлина.

Svetozar Petrović, Boško Mihajlović, Vasilije Kovačević, Risto Kostić i još neki piloti u puku bili su po godinama i pilotskom stažu stariji i iskusniji. Naravno, njihovo iskustvo je mnogo korišćeno u relativno brzom osposobljavanju mladih pilota za sve vrste borbenih zadataka koje je naš puk izvršavao na frontu.

Puk je imao veći broj iskusnih inženjera, tehničara, mehaničara i drugih specijalista. Stigla je i grupa specijalista iz škole u severnoj Africi. Kursevi u Novom Sadu, kao i zajednički rad sa sovjetskim tehničarima, bar u početku, omogućio je brzo osvajanje dotle nepoznate tehnike i ulaženje u probleme koji su se javljali.

Teške vremenske prilike, povremena intenzivna dejstva, zamoren i preforsiran materijal usled duže upotrebe na bojištu, nedostatak rezervnih delova, potrošnog materijala i dr. sve je to otežavalo rad. Od tehničkog kadra zahtevalo se često i više od onog što je moglo da se uradi u takvim uslovima. Skromno odeveni i neredovno hranjeni ljudi su ostajali na mrazu i vetru i do kasno u noć da bi pripremili avione za predstojeća dejstva.

Većina vojnika i starešina sve do kraja rata nosila je civilno odelo i slabu obuču; spavalo se po malim seoskim sobama i do 15 ljudi u jednoj. No, bez obzira na sve to, moral je bio na zavidnoj visini.



Poletanje »JAK-a« na ratni zadatak, januara 1945. godine

Početak februara partijska organizacija je imala svega 5 članova i 2 kandidata, a skojevska 17 članova. Imali smo samo jednu partijsku ćeliju i 3 skojevska aktiva. Već u maju broj članova KPJ porastao je na 11, kandidata na 3, a članova SKOJ-a na 32. Formirane su 3 partijske ćelije. Uticaj komunista na rad i život u puku postajao je sve veći.

Pukovski kulturno-prosvetni odbor brojao je 15 članova i radio je veoma aktivno. Hor, pozorišna grupa, muzička, šahovska, sportska i druge sekcije radile su vrlo intenzivno.

Izdavačka aktivnost pomogla nam je u rešavanju mnogih problema. Zidne novine (15–17 brojeva mesečno) obrađivale su svakodnevnu problematiku u puku, podsticale na rad, na razvijanje drugarskih odnosa i dr., a i šibale po ljudskim slabostima ne štedeći nikoga. I pukovski list koji je izlazio svakog meseca imao je sličnu namenu.

Promene na frontu zahtevale su da se već u drugoj polovini januara izvrši prebaziranje puka na aerodrom »Zemun«. Neprijatelj je izvršio prodor ka Šidu pa je naše baziranje u Radencima bilo ugroženo. No, pošto je Zemun uskoro postao suviše udaljen od fronta, izvršili smo u martu i treće

prebaziranje na aerodrom »Nadalj«. Odatle smo intenzivno dejstvovali zajedno sa jurišnicima u rejonu Valpova i Donjeg Miholjca. Sadejstvovali smo i sa Crvenom armijom kod Blatnog jezera.

Ubrzo smo se ponovo prebazirali u Klenak kod Šapca.



Prva eskadrila 112. lovačkog vazduhoplovnog puka u Klenku, aprila 1945. godine

Ta česta prebaziranja nisu najpovoljnije uticala na stanje u jedinicama. Remećen je celokupni život – trebalo je svakog puta ponovo misliti o uslovima stanovanja, ishrane i svega drugog. Intendanti, politički radnici i rukovodioci VTS snosili su uvek glavni teret oko organizacije rada i života na novom aerodromu. Ali, tako je moralo da bude, jer su to zahtevali zadaci fronta.

Posebno teška naprezanja puk je podneo 12., 13. i 14. aprila pri proboju sremskog fronta. Pored samostalnih dejstava, obezbeđivana su i dejstva 422. jurišnog puka, koji je bazirao na istom aerodromu. U ove dane na aerodromu je od svitanja do sumraka sve bilo na nogama, vrilo je kao u košnici. Avioni su stalno sletali i ponovo uzletali, naizmenično lovci i jurišnici, a često i istovremeno.

Opterećenje tehničkog sastava bilo je maksimalno, jer kod njih nije bilo smene kao kod pilota. Morali su da prihvate svaki avion, da ga savesno pregledaju i spreme za ponovni let u što kraćem vremenu. Za tri dana dejstva u podršci proboja fronta u puku se nije dogodio nijedan otkaz na materijalu. Svi smo bili zadovoljni, a puk je pismeno pohvaljen od štaba divizije.

GRABAR SE NIJE VRATIO

Osvanuo je 6. april. Uslovi za dejstva na frontu bili su dosta nepovoljni. Zbog slojaste oblačnosti i mestimične kiše nije se smelo ni pomišljati da se neiskusni mladi piloti šalju na zadatak južno od Save, pogotovo dublje u bosanske planine.

Naš puk je pored neposredne zaštite dejstava 422. jurišnog puka vršio i samostalna jurišna dejstva ili je kombinovao zadatke. Tih dana pružali smo podršku jedinicama 1. armije koje su sprečavale izvlačenje nemačkih snaga dolinom reke Bosne na sever. Dobijen je zadatak da se zaštite dejstva grupe jurišnika a potom i jurišna dejstva po otkrivenim ciljevima na zemlji. Grupu lovaca vodio je komandir eskadrile Perdan Franc. Njegov pratilac bio je Grabar Josip. Bio je mlad, ali je ubrzo postao jedan od najboljih pilota u puku. I ranije je dobijao komplikovanije zadatke pa je i ovog puta određen tim pre što je to i sam želeo.



Grupa je uskoro poletela. Sve je bilo u redu. U rejonu Doboja primećena je veća grupacija neprijateljskih snaga. Perdan je komandovao – u napad!

U razmaknutom borbenom postroju svaki je obrušavao na svoj cilj. Grabar je nestao u gustim niskim oblacima. U zauzimanju visine za po-

novni napad grupa se rasturila. Vremenske nepogode onemogućile su dalja dejstva. Perdan je pozivao pratioce i davao kurs za povratak. Međutim, Grabar se nije javljao. Uzalud je Perdan ponavljao pozive i tražio potvrdu prijema naređenja. Izvestio je startnu radio-stanicu da je sa Grabarom izgubio vezu i da ga ne vidi. Poljanca obuzima nervoza. Uzalud pokušava da uspostavi vezu. Na vidiku je jedan a potom još dva aviona. Dah nam je stao.

Perdan neveseo, skrušen podnosi raport. Oči su nam pune suza, ali se uzdržavamo osluškujući neće li se odnekud pojaviti poznati zvonki glas jak-ovog motora. Ali uzalud, četvrtog nema. Savo se jedva savlađuje. Traži od Perdana da ponovi manevar, visinu, oblačnost i dr.

Vreme je poodmaklo. Nade da će se Grabar iznenada pojaviti na horizontu sve su manje. Povlačimo se u sumrak svaki u svom pravcu. Na stajanci su još dugo ostali drugovi koji su opsluživali Grabarov avion očekujući zvuk motora koji im se s vremena na vreme pričinjavao. Grabara zaista više nema. To čovek nikako ne može da shvati, stim niko ne može da se pomiri.

Samo šest dana ranije osnovna organizacija KPJ imala je svečani sastanak na kome je bio primljen za njenog člana prvi pilot. To je bio pilot, vodnik Josip Grabar, dotadašnji skojevac, jedan od najboljih i najaktivnijih u puku.

Svi smo ga mnogo voleli i cenili, jer je to i zasluživao svojim radom, ponašanjem i hrabrošću u borbi. Negujući ratne tradicije na pukovskoj proslavi svake godine u pilotskom stroju ostaje jedno prazno mesto, počasno mesto za pilota Josipa Grabara, a najbolje odeljenje u puku dobija na toj svečanosti naziv »Odeljenje Josipa Grabara«. Tu pažnju drugova Grabar je zaslužio kao čovek, borac – pilot i komunista.

Mile RODIĆ



NEDOSTAJAO JE JEDAN FELJTON

U prvim martovskim danima na dravskom frontu primećene su nove neprijateljske snage, a pojava nekoliko artiljerijskih baterija u rejonu Donji Miholjac nagoveštavala je da neprijatelj nešto ozbiljnije priprema. Jedinice Treće armije utvrđivale su svoje položaje na levoj obali, koja je tih dana zbog susnežice bila pretvorena u pravu močvaru. Pored toga, i neprijateljska artiljerija je danonočno ometala radove našim borcima. U ovakvoj situaciji bila je neophodna pomoć jurišne avijacije, ali je ona zbog raskvašenosti terena, neprekidnih padavina i niske oblačnosti bila prikovana za stajanke na aerodromu. I najzad prvi sunčani dan izvukao je naše jurišnike iz kaponira. Dejstva su opet otpočela.

Jednog dana u predahu prišao mi je omladinski rukovodilac koji je u isto vreme bio i glavni urednik našeg časopisa¹⁾ i odgovoran za naše literarno uzdizanje i stvaranje.

– Druže komandire, – otpočeo je omladinski rukovodilac prateći me u stopu, – ti znaš u kakvoj je situaciji naš časopis. Trebalo je da izađe danas, a nedostaje nam jedan feljton, feljton... Pošto si i ti u redakcijskom kolegijumu, ne bi bilo loše da nešto napišeš.

Kao za nesreću ne pristižu novi piloti jer bi o njihovim utiscima sa prvog borbenog leta moglo da se piše. Doduše i to je već postalo dosadno,

¹⁾ Naš jurišni puk je jedno vreme izdavao samo zidne novine. Međutim, kad su otpočela borbena dejstva rađali su se i novi doživljaji i mnoga uzbuđenja naših pilota i strelaca o kojima je trebalo pisati, pa su zidne novine pružale nedovoljno prostora. Zbog toga je omladinska organizacija, uz saglasnost komande puka, odlučila da izdaje časopis »Štormovik«. Zamišljeno je da se časopis bavi političkim i kulturno-prosvetnim pitanjima, zatim pitanjima aerodinamike, vazduhoplovne i radio-tehnike, a obavezno je morao da ima jedan do dva feljtona. Sa izlaskom prva dva broja nismo imali poteškoća, ali kasnije pored tehničkih teškoća nastupila je i »malaksalost« naših saradnika.

jer čitaoci već unapred znaju kako pilot opisuje svoje utiske sa prvog borbenog leta: prilazimo liniji fronta, granate neprijateljske PAA rasprskavaju se ispred moje grupe. Ulećemo u eksplozije obavijeni dimom. Obrušavamo na neprijateljsku kolonu. Uzeo sam u nišan jedan kamion i kaćuše su poletele pravo u cilj ostavljajući za sobom svetli trag kao meteor u vedroj zvezdanoj noći. Lete u vazduh parčici kamiona, topova, šlemova, itd. itd... Toga je dosta i ja bih hteo nešto novo, nešto uzbudljivo. Eto, na primer: u drugom jurišnom puku jedan pilot je oštećenim avionom sleteo na neprijateljsku teritoriju, pa je posle nekoliko dana uspeo da sa svojim strelcem pređe liniju fronta i da se vrati u svoju jedinicu. U jednom lovačkom puku pre dva dana vršeći zaštitu jurišnika pri dejstvu na bojištu jedan par lovaca bio je napadnut od nemačkih »Meseršmita«. Naš avion je bio oštećen, a pilot, iako ranjen uspeo je da se vrati na svoj aerodrom. Sve ovo može da posluži kao motiv za jedan feljton, ali šteta što ne znam detalje, jer o stvarnom događaju ne mogu da pišem neistinite pojedinosti.

Čutao sam i dalje, jer sam se stvarno uneo u probleme naše »izdavačke kuće«. Glavni urednik je nastavio.

– Ne daj bože, ne želim ja zlo, ali treba nešto doživeti, nešto neobično, a ne kada se vraćate sa zadatka uvek svi neoštećeni, uvek dajete



Priprema pilota – završne operacije, Madarmečke, maja 1945. godine

kratke izjave kako je sve bilo u redu, a ništa neobičnog. Zbog ovih izdavačkih problema dođe čoveku da nešto loše poželi!

– Šta bi ti hteo, – povikao sam, – da danas za ljubav tvog feljtona uletim u topovsku cev!...

– Ne, ne to, na tako nešto i slično nisam mislio – brzo, pokajničkim glasom počeo je glavni urednik da me ubeđuje – hteo sam samo da te zamolim, ili da te zadužim za jedan feljton. Eto, na primer, ono što sam ti ispričao moglo bi da ti posluži kao motiv, pa da ga ti obradiš jezikom ratnika – pilota. Recimo, evo ja sam mu već i dao naslov »Jedan avion se nije vratio«. A i vreme je da vi piloti već kada ne znate da unesete dovoljno taktike u te vaše borbene letove, da unesete malo poezije i lirike.

– Taktiku ostavi meni i to je moja stvar – rekao sam uvredeno. – Naslov ti je dobar, materijala imaš, a mašte i na pretek, pa se uhvati pera. Sve to poveži sa ljubavlju neke djevojke koja čeka da se pilot vrati. Uostalom, možda će biti materijala i sa naših današnjih borbenih letova, rekao sam mu ulazeći u avion.

Uveče, kad se sastao redakcijski kolegijum, pričao mi je urednik:

– Znaš, nikada mi nije bilo teže nego danas. Gledao sam izrulavanje šestorke, a u grlu mi se nešto stezalo. Svaki vaš raniji odlazak bio je i moja radost. A danas sam se malo čudno osećao kao da će se nešto dogoditi. Mislio sam pogotovo da nisam pobudio neko sujeverje kod tebe, koje bi te psihički opterećivalo pri izvršenju zadatka. Znao sam da je dovoljna i najmanja dekoncentracija. Postajao sam gotovo sujeveran. Stalno sam mislio kako postavljeni naslov feljtona može naći sadržaj u današnjem danu. Pomisao na tako nešto svaljivala se na mene težinom ogromnog tereta. Kad sam izgubio avione na horizontu, bilo mi je teško kao da sam vas sve zauvek izgubio. Minuti su se pretvarali u časove. Nikad mi vaš povratak nije tako dugo trajao...«.

Tako je mislio urednik, ali ja sam, međutim, vinuvši se u visine ostavio na zemlji i časopis i sujeverje. U tri naleta izvršili smo udar po neprijateljskoj bateriji, koju je PAA jako branila. To me je prinudilo da posle trećeg naleta sakupim grupu u brišućem letu, što inače nismo činili, da se što brže udaljimo. Grupu sam sakupio u rejonu brda Haršanj na baranjskoj strani. Primetio sam da se mojoj šestorki približava jedan avion. Strelac koji je uvek bio zadužen da me izveštava o sakupljanju grupe, ovom prilikom me je upozorio da nam jedan avion prilazi straga i odozgo. Pogledao sam u lovačku zaštitu. Oba para su na mestu. Primećujem i jednog »jurišnika« koji je pokušavao da zauzme mesto u postroju. Pokušaj da uspo-

stavim vezu sa njim nije uspeo. Mislio sam da je svakako neko iz komande puka poleteo za nama da bi kontrolisao rezultate borbenih dejstava. Učinilo mi se da se u strelčevoj kabini nalazi odgovorni urednik našeg lista, pa mi je bilo milo što će mu bog Mars pomoći da dode do željenih inspiracija. Međutim, prevario sam se. Naš urednik bio je na zemlji kraj aerodromske radio-stanice, pa je brojeći avione pri povratku moje grupe, posumnjao u svoje duševno stanje. Očekivao je manje a nabrojao je jedan avion više. Međutim, desilo se da je neka grupa jurišnika iz drugog puka naše divizije dejstvovala u blizini našeg cilja, pa je jedan pilot zabunom prišao mojoj grupi, a da to nije ni primetio.



Podnošenje borbenog izveštaja

Približavajući se aerodromu zaključio sam da su avioni našeg puka, osim naše šestorke, svi u kaponirima. Ipak sam se malo kolebao. Lovci zaštite su išli već na sletanje. Setio sam se priča sovjetskih pilota kako su zaplenjenim nemačkim avionima neprimetno ulazili u neprijateljske formacije, a zatim neometano izvršavali napad pri sletanju i na stajankama. Ušao sam u školski krug, ali sam na četvrtom zaokretu produžio i našao se uz rep nepozvanom pratiocu, koji je normalno išao na sletanje i tek kada je sleteo, stvar mi je postala jasna. Doručao sam na svoju stajanku gde me je ozarena lica čekao urednik sa dva člana redakcije i beležnicom u ruci.

– »Molim jednu izjavu za štampu, odnosno da za naš časopis odgovoriš na sledeće pitanje: Borbena praksa je pokazala da grupa aviona može da se vrati sa zadatka kompletna ili bez jednog ili više aviona. Kako je tebi uspelo da se sa zadatka vratiš sa jednim avionom više? Ako ovako nastaviš, tvoja eskadrila će brzo prerasti u puk«.

– »Biće bar grade za tvoje feljtone« – rekao sam smejući se. – Samo ovom prilikom ćeš morati da izmeniš pripremljeni naslov«.

Luka POPOV



»POMUŽENA« GOTTA

Štab 11. lovačke divizije imao je nemački avion »Gotta«, koji je služio za vezu.

Jednog dana drugovi Arso Boljević i Ljubiša Čurgus poleteli su iz Rume za Zemun. Po sletanju predali su avion, kao i obično, dežurnom mehaničaru i zamolili ga da pripazi na »Gottu«.

– Biće sve u redu, – ljubazno je rekao mehaničar.

Obilazio je oko »Gotte«, merkao je, zavirivao oko motora i na kraju počeo da briše ostatke ulja i blata sa krila.

– Pravi mehaničar, reče Arso. – Pazi ga, molim te, koliko je pažljiv iako mu ništa nismo rekli. Vidi kako čisti i gladi avion.

– Da, fini su naši ljudi, reče Ljubiša i tek što podoše ka gradu, dosetljivi mehaničar ih upita:

»Da li treba dosipati benzina«?

To ih iznenadi jer su znali da je ovaj aerodrom oskudevao u benzinu.

– Hvala, ne treba, rezervoar je pun, – odgovori mu Arso.

– U redu, – reče mehaničar i produži da doteruje avion.

Predveče avion je čekao spreman, a pored njega nepoznati vojnik. Mehaničara nije bilo.

Poleteli su i Ljubiša je preuzeo komandu. Odjednom, naglo opadanje obrtaja – motor je otkazao poslušnost.

Arso se okreće. Viče. Gubeći naglo visinu okrenuše prema aerodromu u blagom levom zaokretu. Dohvatiše početak aerodroma i avion se zaglubi u blato. Arso, još uvek u nedoumici, pogleda Ljubišu.

– Nije nesporazum, reče Ljubiša. Sve je u redu, ali motor je otkazao.

Gledaju po kabini. Slavina za benzin otvorena. Odjednom, Ljubiša se priseti:


– Slušaj, Arso, »Gottu« je izgleda, »pomuzao« onaj dobri mehaničar, sto mu gromova!

– Ama, nije moguće, – zabezeknu se Arso.

– Moguće, moguće – to im nije prvi put. Ona je već jednom plivala po kuku-ruzu zbog toga.

Udesi nas onaj fini mehaničar – osmehnu se Arso.

PRVI BORBENI LET

 o prozorskom staklu prskaju kapi, spajaju se, krivudaju i slivaju u nepravilnim mlazevima proletnje kiše.

Daleke uspomene iskravaju čas po čas, pomeraju se, ustupaju mesto jedna drugoj, oživljavaju događaje meni tako bliske i drage. Pa, ipak, od svih izdvajam jedan – moj prvi borbeni zadatak.

Neprijateljska artiljerija u selu Nijemci. To je objekat našeg dejstva, mog prvog vatrenog krštenja.

Sećam se, zadatak je izdao komandir eskadrile, kapetan I klase Staradubcev. Određen sam za pratioca šturmana eskadrile koji je izvršio pripremu. Bila je to vrlo detaljna priprema za sve elemente leta. Vođa je posebno podvukao značaj kompaktnosti grupe i održavanja propisnog odstojanja u borbenom krugu.

Noć pred poletanje proveo sam u nekom čudnom uzbuđenju. Nestrljivo sam očekivao jutro. Neodoljivo sam želeo da opravdam ocenu svog komandira »očenj harašo« i da ovaj prvi i pravi ispit položim i pred samim sobom. Skoncentrisao sam svoje snage i znanja koja su mi za ono kratko vreme predaliiskusni sovjetski instruktori. Osećao sam se ponosnim i snažnim što se borim uz hrabre sovjetske pilote.

Razmišljao sam te noći o svom dolasku u 166. gardijski puk na aerodromu kod Novog Sada. Sa drugovima Godecom, Popovićem, Novićem i drugima stigao sam jednog jutra iz centra za preobuku i javio se komandantu puka.

Komandant major Vajtekajtes ostavio je na nas snažan utisak kao čovek, a pre svega kao iskusan starešina proslavljenog puka koji je prošao slavni put pobjeda od Volgograda do Beograda.

Uvek se prijatno sećam tog plavokosog Letonca i njegovog ljupkog strelca – njegove supruge, koja je na svom avionu uspešno beležila znake svojih pobjeda.

Osvanuo je hladan februarski dan. Nebo prekriveno niskim oblacima. Poleteli smo. Let do linije fronta protekao je normalno, vođa je radio-vezom odobravao moj pravilan let u grupi.



Posle prvog ratnog zadatka, januara 1945. godine

Po preletu linije fronta neprijatelj je otvorio vatru iz PAA oruđa i vođa je komandovao i otpočeo protivavionski manevar. Svuda oko nas rasprskavajuće granate u vidu crno-belih buketa.

Prodirući u dubinu neprijateljske teritorije, preleteli smo zonu PAA vatre. Nastojao sam da, pored održavanja svog mesta u grupi, uočim neke ciljeve na zemlji. Međutim, sem rovova, prilikom preleta linije fronta, nisam

video nikakav drugi cilj, pa čak ni pri povratku. U jednom momentu obuze me uzbuđenje. Prepoznao sam karakterističnu okuku reke Bosut. Tu je negde naš cilj – artiljerija koju ćemo napasti. Vođa je napravio manevar u rejonu cilja komandujući »atak na artiljeriju« koja se nalazila na ivici šume. Zanemario sam i manevar i PA vatru i usredsredio se na cilj, ali ga nikako nisam video. Stoga sam besprekorno sledio vođu. Tek pri eksploziji njegovih bombi, dok sam se nalazio gotovo na visini bezbednog otkačivanja bombi, ugledao sam cilj, ali daleko ispred moje tačke nišanja. Odlučio sam da primenim metod bombardovanja na vađenju iz poniranja, koji mi je jednom u centru pokazao major Pestrov. Bombe sam otkačio sasvim nisko – ispod dozvoljene visine. Preopterećenje u momentu vađenja iz napada bilo je pojačano i eksplozijom mojih bombi, tako da sam u momentu obnevideo. Zahvaljujući čeličnoj konstrukciji »Iljušina« prošlo je sve bez posledica. Kad sam se povratio od šoka, preveo sam avion u oštar penjući zaokret da bih osmotrio rezultat svog prvog bombardovanja. Sa velikim zadovoljstvom sam opazio da su bombe pale nešto ispred vodinih i to po delovima baterije koje on nije zahvatio.

Ponesen ovim uspehom energično sam napravio manevar, sekući borbeni krug i postavio se na propisno odstojanje.

Drugi napad izvršen je raketama. Pošto je cilj već bio obeležen, primenio sam sve elemente za napad, onako kako je prema razigravanju bilo predviđeno. Neočekivano, dok sam se nalazio u fazi nišanja, primetih crvenu raketu koju je ispalio vođin strelac. Pošto je vođa izišao iz napada u borbeni krug, izvršio sam raketiranje po bateriji. Začuo sam nerazumljive reči i psovke radio-vezom upućene upravo meni. Misleći da sam suviše zaostao, još više sam skratio odstojanje.

Pošli smo u treći napad topovima i mitraljezima. Ponovo signal crvene rakete. Bio sam u nedoumici, jer nisam znao šta je u pitanju. Posle vođinog odlaska sa cilja, moj rafal bio je kratak. Žurio sam da se pristojim. Upozoren raketom pojačao sam budnost u osmatranju, ali ništa nisam mogao da primetim.

Vraćajući se na aerodrom, očekivao sam bilo kakvo objašnjenje od vođe. Međutim, on je ćutao a ja sam razbijao glavu o kakvoj se to opasnosti radilo.

Objašnjenje sam dobio tek posle sletanja, pri raportiranju komandantu.

Razlog za alarm bio je zbog toga što je moje odstojanje u napadu bilo suviše malo, pa je vođin strelac imao osećaj i opravdanu strepnju da nišanim u njihov avion. Preživljavao sam taj trenutak i shvatio šta znači kad se nema iskustva.

Posle iscrpne analize ispostavilo se da je moj prvi borbeni let obećavao da se svrstam u pionire našeg novoformiranog 422. vazduhoplovnog jurišnog puka.

Milan AČIMOVIC



VATRENO KRŠTENJE

Prvi borbeni let za mlade pilote znači poseban događaj i zato se njihov povratak uvek sa nestrpljenjem očekivao.

Običaj je bio da ih dočekuju sa buketima cveća, a kad nije bilo cveća, onda su to bile pregršti suvog granja ili lišća.

Mladi su obično bili uzbuđeni, a naročito pri prvom raportu, odmah posle sletanja. I tada su se događale razne zgrade i nezgode, koje su se posle dugo pričavale u jedinici.

Mladi pilot Ajdić sleteo je srečno. Izvršio je prvi ratni zadatak i uzbuđen prišao komandantu da raportira:

»Druže komandante, bombe sam odbacio na cilj«.

Odmah iza pilota stajao je mehaničar i na pitanje komandanta o stanju aviona, raportirao je:

»Druže komandante, avion je ispravan i sve bombe nalaze se na svom mestu«.

U jedinici su se dugo zbivale šale povodom ovog raporta. Pilot je u uzbuđenju zaboravio da povuče ručicu za aktiviranje, a kad je nad ciljem pritisnuo dugme za odbacivanje bombi, bio je uveren da je sve bombe odbacio i pogodio cilj.

ČETVRTI JE OBOREN

Čudni su i gotovo neverovatni obrti ljudskih sudbina u ratu. Neki događaji ostaju trajno u sećanju, daju životu draž i čudesno su lepi čak i ako su mogli da budu kobni. Sačuvao sam jednu uspomenu koja mi uvek osvežava sećanje na ratne dane.

Preda mnom je izveštaj štaba 421. jurišnog puka od 15. marta 1945. godine koji je upućen Komandi grada Beograda.

»Na dan 12. marta 1945. godine, oko 16.00 časova vršeci svoju dužnost prema otadžbini i svome narodu, poginuo je drug pilot-lovac Jović R. Nikola, rođen 23. novembra 1912. godine.

Familija poginulog druga Nikole nalazi se sa stanom u Braničevskoj ulici broj 15 Beograd.

Izveštaj se dostavlja radi obaveštenja porodice poginulog«.

I danas, posle toliko godina, čudno se osećam čitajući pismo drugova iz puka upućeno mojoj porodici.

»... herojski je položio svoj život na bojnopolju, boreći se za slobodu svog napaćenog naroda. Izveštavamo porodicu o njegovoj smrti i ujedno je umoljavamo da mnogo ne tuguje, jer je on junački poginuo... Ali njegovi saborci ovog puka osvetiće dragog nam druga Nikolu, a njegova smrt daće nam još više poleta i čvrstine za još odlučniju konačnu borbu...«.

Sećam se sedeli smo na okupu i razgovarali o zgodama i nezgodama iz ranijih borbenih zadataka kad stiže kurir iz štaba puka i prozva četiri pilota da se odmah jave u štab. Među njima bio sam i ja.

Blizu Valpova na Dravi neprijatelj je podigao pontonski most kojim neprekidno prelaze motorizovane i pešadijske kolone. Naše jedinice daju ogorčen otpor. Neprijatelj ubacuje nova pojačanja. Situacija je kritična. Trebalo je hitno porušiti most.

Saslušali smo zadatak. Prve reči komandanta puka bile su dovoljne da shvatimo ozbiljnost situacije na ovom delu fronta i da ocenimo važnost zadatka.

»Most je branjen snažnom PA odbranom i u rejonu cilja treba vešto manevrisati« – završio je komandant.

Pripremu je izvršio kapetan Pavlov, dvostruki heroj Sovjetskog Saveza, vođa našeg odeljenja. Rekao je da će Nemci braniti most svim raspoloživim sredstvima.

Bio sam četvrti u grupi, a ispred mene Utornik Jovan, staložen i hrabar pilot.

Bilo nam je jasno kakav ćemo udar naneti neprijatelju ako nam uspe da srušimo most.

Kad smo poleteli, po nebu su kružile krpe oblaka, a zraci martovskog sunca s mukom se probijali kroz njih, milujući svojim vrhovima izbrazdana vojvođanska polja. Vazduh je bio zasićen vlagom i dan je bio tmuran.

Izbili smo iznad oblaka i zauzeli besprekoran postroj. S vremena na vreme ugledali bismo vijugavi Dunav i njive ponegde pokrivenne snegom. Cilj je bio pokriven oblacima. Nemci su bili iznenađeni, jer nisu očekivali napad po ovakvom vremenu. Tačno iznad cilja vođa četvorke naređuje izbijanje iz oblaka i zauzimanje borbenog postroja.

Tek sam opazio most na Dravi a vođa je već dao znak za napad i prvi počeo da obrušava. Protivavionska artiljerija počinje da dejstvuje. Baterije otvaraju paklenu vatru. Granate se rasprskavaju na sve strane, oko mene su crni i beli oblačići. Ne mislim na opasnost, nemam ni vremena za to. Pred očima mi je samo most. Uništiti ga po svaku cenu. Obuzet sam tim osećanjem i prelazim u napad. Primećujem sa leve strane mosta nekoliko »flakova« koji nas besomučno biju. Oko mosta pravi pakao. Eksplozije bombi, stubovi izbačene vode, vatra iz avionskih oruđa, rasprskavanje granata. U obrušavanju sam. Hoću da bacim bombe, ali kao da mi neko govori:

»Idi niže, pogodak je sigurniji, niže, još niže, sad!«.

Bacam bombe, a malo zatim čujem glas, strelca:

»Pogodili smo most!«

Nemam vremena da se radujem. Povlačim palicu i u istom momentu osetih strahovitu trešnju – avion je uzdrhtao kao u groznici. Pravim zaokret ulevo. Trešnje su sve jače. Da li sam nastradao od sopstvenih bombi? Izgleda, pogrešno sam bacio bombe kada sam bio suviše blizu mosta. Da, kriv sam, ali mržnja prema neprijatelju bila je jača. Avion i dalje drhti, a palica se otima iz ruku kao da hoće da kaže:

»Nemoj više u napad. Idi na našu teritoriju«.

Ne! Moram ponovo u napad. Zar da vratim rakete, pune topove i mitraljeze? Strelac mi nešto govori, ali ga ne razumem. Docnije mi je objasnio da je govorio kako su vertikalni i horizontalni stabilizatori izrešetani i samo što nisu otpali. Potpuno se rascvetali. Ulazim u drugi napad i s mržnjom posmatram kako baterije izbacuju vatru. Uzimam ih na nišan. Zaboravljam na avion. Nema lepše slike za pilota nego kad posmatra let raketa, pogotovo kad pogode cilj. Osetih ponovo udar i na desnom krilu ugledam poveću rupu kod zakrilca. Obuzima me još veći bes protiv baterija i donosim odluku da idem u treći napad. Ustremim se na najbližu bateriju da joj se osvetim za drskost. Zemlja mi se naglo približava, ali ja i dalje pritiskam na dugme. Snop granata i mitraljeskih zrna sručuje se na topove. Energično izvlačim avion iz obrušavanja i van sebe sam od radosti zbog potpunog uspeha. Međutim, oko aviona ponovo zagrme eksplozija. Oblaci dima obaviješavaju mašinu. Avion se zaljulja još jače. Ne reaguje više na pokrete palice, nagnuo se na levu stranu i pod blagim uglom počeo da pada. Strelac predlaže da iskačemo padobranom. Nisam dozvolio, jer sam bio siguran da bi nas Nemci ubili još u vazduhu. Ovako postoji nada da se spasemo. Pad je blag, samo što dalje od neprijatelja. Zemlja se približava, a preda mnom se redaju uspomene iz mladosti. Setih se svog teškog detinjstva, setih se majke, banjičkog logora, ubijanja mojih drugova. I bi mi žao da umrem. Obuze me tuga. Dolazi sloboda, nov i lepši život, a ja...

Avion je već blizu zemlje. Instiktivno i naglo povukoh palicu. I, gle čuda – avion kao da podskoči. Krilom zapara zemlju i naglo se zaustavi.

Izvukosmo se iz kabine. Sa čela, iz nosa i usta tekla mi je krv. Udario sam glavom o pribornu dasku, ali povreda nije bila teška. Strelac nije bio povređen. Potrčasmo prema šumi, jer ona je siguran zaklon. Iznad mesta gde je avion pao moji drugovi napraviše jedan krug, a zatim nastaviše prema aerodromu. Tužnim pogledom otpratismo trojku jurišnika. Opazili smo grupu Nemaca koji su pošli za nama. Bio sam nekako siguran da neće smeti da ulaze dublje u šumu pa smo mirno nastavili put. Blato i sneg koji je počeo da kopni lepili su se za obuću. Kao da nismo osećali umor. Putovali

smo skoro celu noć. Pred zoru rešismo da se malo odmorimo. Seli smo jedan pored drugog i prvi put se nasmešili. No ubrzo nas je umor savladao i mismo zaspali. Probudili su nas sunčevi zraci. Glad nas je morila. Već 24 časa nismo ništa jeli. Oprezno smo se približavali ivici šume, pažljivo osmatrajući ne bi li negde ugledali kakvu usamljenu kuću. U blizini spazismo pognute stabljike kukuruzovine. Možda nisu obrane – sinu mi misao. Izabrali smo najkraći put i pognuti potrčali prema kukuruzovini. Na našu radost na stabljikama su visili klipovi kukuruza. Seljaci nisu uspeli da sakupe letinu. Ubrali smo po dva klipa da utolimo glad i nastavismo put. Dva dana nismo izlazili iz šume. Skoro smo neprekidno pešačili. Četvrtu noć pred nama se ukaza nešto crno i glomazno. Nismo mogli da razaberemo šta je. Činilo nam se da se škripanje smrznutog snega daleko čuje, pa smo hodali što je moguće opreznije. Ugledasmo neki salaš. Odlučili smo da se odmorimo i prespavamo malo dalje od salaša i da tek ujutru iz zaklona utvrdimo ima li ko živ u njemu. Legli smo u poveći plast sena i tako umorni ubrzo zaspali. Prvi sam se probudio i kroz mali otvor iz plasta posmatrao salaš.

»Ustani! – povikao sam strelcu. Nalazimo se kod nekog salaša, izgleda da je pust«.

Strelac protrlja sanjive oči. Kada smo utvrdili da nema nikoga, pošli smo pored ograde do prve kuće. Bila je prazna i u neredu. Dok smo razmišljali šta da radimo, ugledasmo čoveka sa puškom kako se približava salašu. Pritajili smo se i bez daha promatrali neznanca koji polako otvori vrata i uđe u sobu. Skočio sam na njega i zgrabio mu pušku. Iznenaden, čovek nije progovorio ni jedne reči. Međutim, neznanac je bio naš čovek, zvao se Marko Župan. Bio je kurir u pozadini. Brzo smo se sporazumeli. Primitio nas je dok smo prilazili salašu i po haubama zaključio da to mora biti posada oborenog aviona, jer su pozadinci obavешteni o obaranju aviona i pretražuju šumu ne bi li nas našli.

Po našim bledim i iscrpljenim licima Župan je zaključio da već nekoliko dana nismo jeli. Izvadio je iz torbe sve što je imao. Kad smo se okrepili, odveo nas je na sigurno mesto, upoznao nas sa pozadincima i kroz nekoliko dana bili smo ponovo sa našim drugovima i ponovo zajedno leteli na borbene zadatke.

Nikola JOVIĆ

U P R O B O J U

Došao je i taj dugoočekivani dan. Mrak je još pritiskao selo u kome smo se nalazili, a ulice su već oživele i razdragani glasovi i doziivanje pilota remetili su uobičajenu jutarnju tišinu. Izgledalo je da i inače pusto selo saučestvuje sa nama, da se i ono sprema za nešto novo. Svi smo se okupili na doručku. I dok su se za stolovima vodili bučni razgovori pobuđeni interesovanjem i nagađanjima kakvi nas borbeni zadaci danas očekuju, napolju se razlegao zvuk motora naših »Štormovika« i »Jakova« kao da nas pozivaju, kao da i oni sa nestrpljenjem očekuju svoj prvi let u predstojećoj ofanzivi. Sa aerodroma su dopirali i glasovi tehničkog sastava, koji je obavljao poslednje pripreme. Aerodrom je ličio na uzavrelu košnicu.

Zatišje pred ofanzivu već je svima bilo dosadilo. Iako smo bili angažovani preko čitavog dana, i bili svesni da su nam solidne pripreme potrebne, ipak nam je bilo dosadno, jer se letelo vrlo malo. Održavana je tre-naža mladih pilota koji su dolazili sa preobuke, povremeno su vršene provere starijih pilota, a samo bi ponekad poletelo odeljenje ili, parovi radi izviđanja ili dejstva na dravskom frontu u likvidaciji mostobrana kod Valpova. Jedino su ti letovi unosili malo vedrine u monotoniju pripremnog perioda. Pored pripreme materijala, detaljno su proučavani reioni dejstava, taktika i dr. Održavani su razni sastanci, da bi se puk mobilisao za što savesnije izvršavanje zadataka. Na sastanku komandira eskadrila upoznali smo se detaljnije o zamisli dejstva KoV i avijacije.

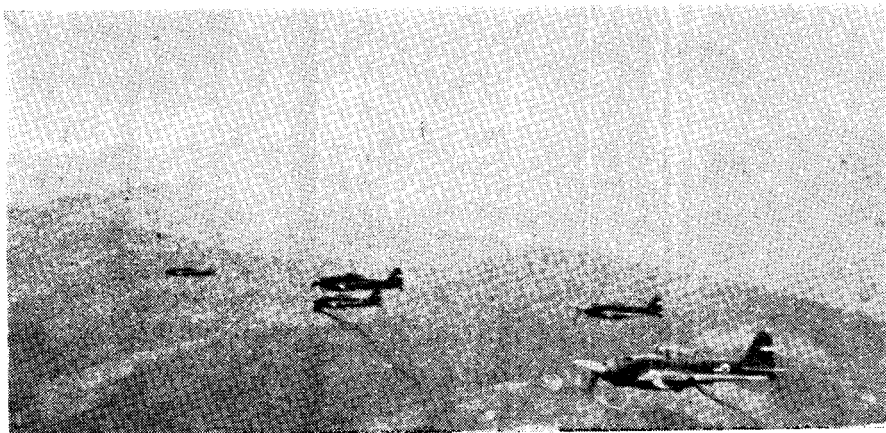
Najzad, borbena zapovest je bila izdata – dve eskadrile su dobile zadatak da dejstvuju u avijacijskoj podršci juriša KoV, dok je moja eskadrila trebala da vrši podršku dejstvom po pozivu. I stvarno, nije prošao ni jedan sat od poletanja prvih grupa, a moja grupa je dobila zadatak: udar po



U susret neprijatelju – sremski front

neprijateljskoj bateriji u selu Š. Banovci. Prilazeći liniji fronta, oficir za navođenje dao nam je tačne podatke tako da smo odmah pronašli cilj. Na zapadnoj ivici sela otkrili smo položaje baterije i već u prvom napadu izbio je požar od eksplozija naših bombi. Od dima i prašine više nije mogao da se raspozna položaj pojedinih oruđa. Čim sam izašao iz napada, dobio sam naređenje da dejstvo prenesem na neprijateljsku živu silu severoistočno od sela. Nisam mogao odmah da uočim cilj, ali približujući se zapazio sam na oranicama između rovova i u rovovima neprijateljske vojnice koji su nepomično ležali. Moji pratioci su pošli za mnom i topovsko-mitraljeskom vatrom u dva naleta omogućili smo našoj pešadiji da uspešno savlada prvi neprijateljski položaj. Na sve strane buktinje eksplodiranih granata i mina, dim i prašina zaklanja vidik, pod nama tutnji. To više nije

onaj sremski front koji nam je u sećanju ostao kao neprekidni sistem rovova od Save do Dunava. Sada je sve postalo živo, pokretno, razbuktano. Posle trećeg napada, preneo sam dejstvo na selo Lovas, koje je, iako opkoljeno, davalo žilav otpor. Iz vazduha je moglo da se vidi kako je obruč oko sela stegnut. Na zapadnoj ivici sela nalazilo se nekoliko automobila i kolskih zaprega, pa sam ih odmah izabrao za cilj. Verujem da je ovo dejstvo bilo uspešno, jer posle prvog naleta naredeno je da se vratimo na aerodrom. Povratak na aerodrom u brišućem letu bio je znak našim drugovima na aerodromu da smo zadatak, bar po našem mišljenju, izvršili vrlo uspešno.



Za vreme proboja

U toku dana poletelo je još nekoliko grupa koje su vršile podršku uvođenja u proboj naših oklopljenih snaga. Moja eskadrila je bila u pripravnosti. Stalno sam se nalazio u blizini komande puka očekujući da ću ponovo poleteti. Sudeći po pomeranju linije fronta mogao sam sa žaljenjem da zaključim da naša intervencija možda i neće biti potrebna.

Nas ne pozivaju, a posade iz drugih eskadrila već su više puta u toku dana išle na borbeni zadatak. I kada je neposredno pred sumrak već izgubljena svaka nada, dobio sam zadatak da sa jednom grupom izvršim napad na kolonu koja iz sela Šarengrada ide prema Vukovaru. Zadatak sam izdavao idući prema stajankama, nije bilo vremena za detaljnije pripreme jer je kolonu trebalo napasti pre ulaska u Vukovar. Bili smo udaljeni za oko 10–15


minuta leta. Približavajući se Dunavu ugledao sam kolonu od desetak automobila koja je ulazila u Vukovar. Izvršili smo dva napada. Posle drugog naleta primetio sam jugoistočno od Vukovara nekoliko zamaskiranih kamiona na ivici šume, a zatim u jednom kanalu grupe ljudi. Mada sam u niskom letu pokušavao da ih raspoznam nisam nikako uspevaao, a informacije sa aerodroma zbog slabe radio-veze nisam mogao da primim. Kad sam se vratio na aerodrom i podneo izveštaj, video sam novoprimitljene podatke o liniji fronta i bilo mi je jasno da su to bile neprijateljske snage. Moj zahtev da se makar sa jednim parom vratim i da nadoknadim propuštenu šansu nije usvojen. Crveno nebo na zapadu nagoveštavalo je da se dan bliži kraju i da je neophodan odmor, jer je podrška u fazi gonjenja neprijatelja tek predstojala.

Luka POPOV



Doček Nove 1945. godine

NAŠA ČETVORKA JE DOBILA ZADATAK

 relistavam letačku knjižicu koju sam dobio u 113. lovačkom puku, iz vremena kada je on sa ostalim našim vazduhoplovnim pukovima sadejstvovao s jedinicama 1. i 3. armije na sremskom frontu u Baranji i Podravini i teško mi je da se odlučim o čemu da pišem, koja bi epizoda bila karakteristična za rad i borbena dejstva tog puka.

Redaju se mnoge slike iz onog vremena.

Za nepuna četiri meseca ratovanja 113. puka bilo je dosta interesantnih ratnih zadataka i događaja. Svi smo tada učili – i tehnički sastav i mi, piloti. Malo je ko od tehničkog sastava bio osposobljen za opsluživanje aviona na kojima je trebalo da letimo. Jedan broj drugova nije prije rata ni služio u avijaciji. Poslije kratkih kurseva trebalo je opsluživati, u to vrijeme, naj-savršenije avione.

Isto je bilo s pilotima. Neki od nas letjeli su prije rata samo na školskim avionima, vrlo je malo bilo onih koji su završili lovačku školu, tako da smo se mnogi prvi put sreli sa borbenim mašinama tek na preobuci u Zemunu, decembra 1944.

Analizirajući danas te dane i događaje, treba priznati da mnogo dugujemo sovjetskim instruktorima – pilotima, majstorima ratovanja u vazduhu.

Svoj zanat znali su odlično. Kako i ne bi. Većina komandira imala je za sobom oko 100 vazdušnih borbi, pa još toliko izviđačkih i jurišnih dejstava. Učestvovali su u svim bitkama, počev od Kubana do sremskog fronta.

Komandant 267. lovačkog puka (naš 113. puk), heroj Sovjetskog Saveza Sergej Sergejevič Ščirov imao je priznatu 21 vazdušnu pobjedu, a ne mnogo manje i njegovi drugovi.

Mi smo prve ratne zadatke izvršavali kao pratiodci u paru, dok su nam vođe bili najiskusniji sovjetski piloti. Slijedeća etapa je bila: po trojica naših pilota u odeljenju, od kojih je jedan bio vođa para, a dvojica pratiodci, dok je komandir odeljenja bio sovjetski pilot. Treća etapa: samostalno letenje naših parova, a poslednja – kompletna naša odeljenja. Međutim, vrlo brzo smo stekli toliko ratnog iskustva da smo mogli sami u odeljenjima da izvršavamo zadatke.

Bili smo nestrpljivi i po malo neskromni. Neosporno je da je većina bila hrabra i smela, mnogi su imali i partizanskog iskustva u ratovanju, no moram priznati da smo u svakom letu s našim instruktorima naučili nešto novo. Što smo i pored velikog broja ratnih zadataka imali minimalne gubitke, treba svakako zahvaliti sistematskom načinu obuke.

Dani kada smo samostalno počeli da izvršavamo zadatke bili su za naš puk velika prekretnica. Ne samo zato što su nam time naši instruktori priznali da smo sposobni za samostalni rad već i zbog toga što je od tog momenta puk živnuo, svi smo osjetili potpunu odgovornost za svoj posao. Tehnički sastav je bez naređenja radio dan i noć da bi svi avioni – njih 42 bili ispravni. A piloti su jedva čekali da dođu na red za izvršavanje zadataka. Mislim da će raspoloženje i borbenu sposobnost puka najbolje osvijetliti prikaz jednog od ratnih zadataka iz tog vremena.

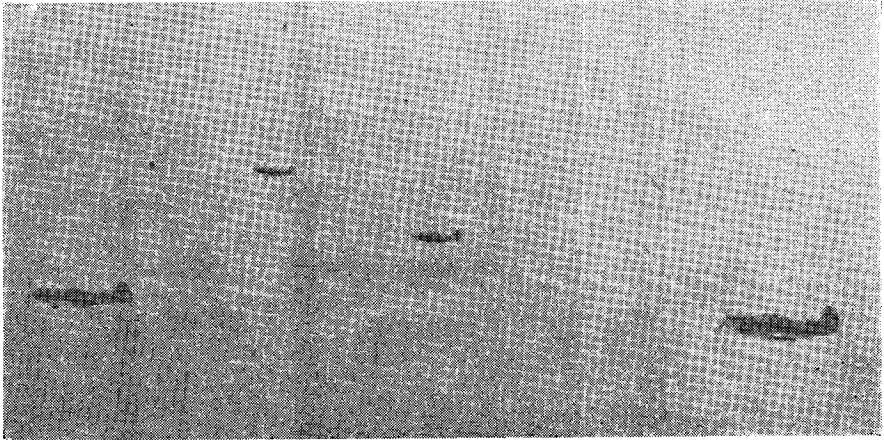
Bilo je to 15. IV 1945. Lijep aprilski sunčani dan. Baza našeg puka bila je tada u Bačkom Brestovcu. Tri dana ranije probijen je sremski front. Nijemci su užurbano izvlačili svoje jedinice iz rejona Vinkovci i Sl. Brod i slali ih željezničkim ešelonima na zapad. Naš puk je tog dana dobio zadatak da vrši izvidanje rejona iskrcavanje neprijatelja i da dejstvima po ešelonima na željezničkim i drugim komunikacijama, onemogućava neprijatelju izvlačenje ratne tehnike i ljudstva.

Naši izviđači su javili da neprijatelj na željezničkoj stanici u Slavonском Brodu ukrcava svoje jedinice i da ih upućuje u pravcu zapada.

Donijeta je odluka: odmah poslati jednu četvorku da onespobavi lokomotive neprijatelja i tako zaustavi pokrete neprijateljskih ešelona, i našim jurišnim pukovima omogućiti da poslije toga napadnu ljudstvo i tehniku.

S obzirom da je to bio prvi samostalni zadatak odeljenja u puku, zamolio sam i dobio dozvolu od komandanta divizije da lično povedem odeljenje na zadatak.

Pratili su me: kao vođa drugog para kapetan Arapović, moj pratilac bio je zastavnik Stanko Forkapić, a Arapovićev zastavnik Aca Stefanović.



Patroliranje iznad sremskog fronta, februara 1945. godine

Poslije kratke pripreme poletjeli smo po parovima praćeni dobrim željama svih koji su ostali na zemlji.

Meteorološki uslovi su bili vrlo povoljni. Vidljivost dobra, a nebo pokriveno kumulusima na visini od oko 800 do 1000 metara.

Formirali smo četvorku i krenuli prema zapadu. Penjemo se na visinu od 2500 metara. Uskoro je za nama ostao Dunav koji smo preletjeli kod sela Erdut.

Evo nas nad još neoslobodenom teritorijom. Obilazimo naseljena mjesta. Uzimamo kurs tako da nam Đakovo ostaje s južne strane. Poslije Đakova snizili smo se na visinu 200–300 metara. Koristimo sjeverne padine Dilj-planine da se neopaženo privučemo u rejon cilja. Letimo u razvučenom desnom stepenu duž puta Đakovo–Pleternica. Kod sela Ruševa pravimo zaokret ulijevo i uzimamo kurs tačno na jug. Preskačemo sljeme Dilj-planine i po njenim padinama približavamo se u brišućem letu Sl. Brodu. Okrećemo malo ulijevo i pravo na željezničku stanicu, koju nazirem još iz daljine.

Prelećući brodske vinograde, na oko dva kilometra od stanice ugledam lokomotivu iz koje su se povremeno dizali bijeli oblaci pare. Iza nje, veliki broj vagona. Odlučih se da odmah pređemo u napad.

Naređujem borbeni zaokret udesno. Penjem se paralelno s prugom i javljam pratiocima cilj napada. Neprijateljska PAA još ne otvara vatru. Mora da nam je uspjelo iznenađenje. Obrušavam u pravcu lokomotive.

Nigde još ni jednog oblačića od flaka. Bacam pogled na pratioce, vidim dvojicu gde penju treći mora da je već iza mene. Visina se naglo smanjuje – 600–500 metara. Lokomotiva se već lijepo ocrtava u nišanu. Na 300 metara otvaram topovsku vatru, a odmah i mitraljesku. Jedan, dva, tri kratka rafala i već prekidam. Povlačim avion i brišem preko lokomotive. Vidim kako sa lokomotive i iz prvih vagona iskaču ljudi i bježe od voza. Evo i prvih oblačića flaka, ali oni ostaju lijevo od mene. Penjem se na 900 metara.

Osmatram dejstva svojih drugova. Stanko već izvlači za mnom, Arap upravo briše preko lokomotive, a Aca idući za njim tuče vatrom po njoj. Nijemci su se snašli i otvorili baražnu vatru ispred i iza lokomotive. Ja sam prošao jeftino, ali su moji drugovi naišli na vrlo jako protivdejstvo neprijatelja. Arap izbjegava oblačiće flaka leteći u niskom letu. Međutim, Aca poslije napada povlači avion nagore i eno, uleće u liniju oblačića. Njegov avion se jedan trenutak gotovo ne vidi. Ali, eno ga, ljuljajući se s krila na krilo, prolazi tu zonu i penje se za nama.

Izgleda da lokomotiva nije još ozbiljno oštećena, zato se odlučujem za ponovni napad. Ovog puta ja ću sa Stankom napasti platformu s flakom, koju smo otkrili odmah do lokomotive kako bi smo omogućili Arapu i Aci da što lakše napadnu lokomotivu. Saopštavam svoju odluku ostalima i upozoravam ih da izbegavaju vatru. Prelazim u napad.

Napadamo u niskom letu da bi izbjegli zone rasprskavanja PAA granata.

Stanko i ja već iz daljine otvaramo vatru da bismo izazvali što veći metež kod neprijatelja. Izgleda da smo uspjeli, jer on prekida baražnu vatru i počinje da gađa direktno. U jednom trenutku osjetio sam jak udar, avion se zatresao, pa sam pomislio – sve je gotovo. Međutim, avion sluša i dalje komande, i ja produžavam. Naša vatra unijela je takvu pometnju među posadu PAA da joj je gađanje neprecizno.

Pošto smo preleteli PAA platformu gubimo se u niskom vijugavom letu u pravcu brodskih vinograda, a zatim počinjemo da se penjemo u desnom zaokretu. Osvrćem se, vidim da iz lokomotive na više mjesta izbijaju plamenovi – znači pogodena je. Bravo, Arape i Aco! – vičem u mikrofon. Ne vidim sve avione iz moje grupe – pozivam ih, javljaju se.

Naređujem formiranje četvorke u front, i vraćamo se.

Prelazeći stanicu Vrpolje primećujem na zapadnom dijelu stanice lokomotivu pod parom. Naređujem napad i napadamo jedan za drugim. Lokomotiva je već u prvom naletu bila pogodena, pa napad i ne ponavljamo.

Penjemo se ponovo na visinu 2000 metara, formiramo borbeni poredak.

Negdje u blizini Vinkovaca opazio sam iznad nas dvije crne tačke kako nam se približavaju. Istog trenutka čujem Arapa gde javlja preko radija: »Meseri iznad nas«. U tom momentu već su iznad nas s nadvišavanjem oko 500 do 600 metara, lijepo se raspoznaju crni krstovi.

Izgleda da nas nisu primjetili. Naređujem borbeni zaokret. U momentu kada smo se okrenuli i povukli za njima, oba »Meseršmita« prešla su u obrušavanje i izgubila nam se u brišućem letu u pravcu Sl. Broda. Njihove teže metalne mašine dobile su veću brzinu pri obrušavanju i uspeli su da nam umaknu. Odustajemo od dalje potjere i vraćamo se.

Prelećući Dunav javljam komandnoj radio-stanici na aerodromu o rezultatima našeg zadatka. Čujem u slušalici glas potpukovnika Širova, koji kaže: »Hajde, Miša, pravo na sletanje, predugo ste se zadržali, ostaćete bez goriva«.

Miljenko LIPOVŠČAK

