

# ORUŽANA BORBA NARODA I STVARANJE PRVIH VAZDUHOPLOVNIH USTANOVA

## 1. PRVI PARTIZANSKI AVIONI

Komunistička Partija, u nastojanju da proširi platformu narodnooslobodilačke borbe i da prihvati sve one koji hoće da se bore, nije zaobišla ni pripadnike vazduhoplovstva NDH. Od samog početka ustanka partijske organizacije u Zagrebu, Sarajevu i Banji Luci uspele su da stupe u kontakt sa nekoliko avijatičara, oficira i podoficira vazduhoplovstva NDH, koji su bili naklonjeni narodnooslobodilačkoj borbi. Oni su prikupljali podatke o namerama i planovima neprijatelja. Pojedinci su izrazili želju da sa svojim avionima prebegnu na oslobođenu teritoriju. Preduzete su mere da im se to omogući. U decembru 1941. godine delegat CK KPJ pri Centralnom komitetu KP Hrvatske Vlado Popović uputio je pismo Centralnom komitetu KPJ u kome ga je obavestio da se u Zagrebu nalazi nekoliko avijatičara koji izražavaju spremnost da se avionima spuste na teritoriju koju su oslobodili partizani. Oni su imali da ateriraju na pomoćni aerodrom Luburić-polje kod Sokolca. Međutim, u to vreme u Sarajevu je došlo do provale rada partijske organizacije, kojom prilikom su ovi avijatičari uhapšeni. Ustaške policijske vlasti preduzele su hitne mere da bi sprečile bekstvo avijatičara sa Rajlovačkog aerodroma. Sredinom decembra uhapšena je jedna grupa osumnjičenih, među kojima su se nalazili i oni koji su bili spremni da prelete na partizansku slobodnu teritoriju. Kasnije, u toku januara i februara, hapšenja su nastavljena. U drugoj

polovini januara 1942. Nemci su zauzeli aerodrom Lubić-polje kod Sokolca.<sup>28</sup>

Događaji u Sarajevu i na Romaniji krajem 1941. i početkom 1942. nisu zaustavili preletanje vazduhoplovaca NDH na oslobođene teritorije. Partijski radnici na terenu su nemorno radili na pridobijanju vazduhoplovaca iz neprijateljskih redova. Partijska organizacija iz Banja Luke je imala stalan kontakt sa naprednim avijatičarima, koji su radili na aerodromu Zalužani: Franjom Kluzom, Milutinom Jazbecom i drugima. Radom partijske organizacije u Banja Luci obuhvaćen je bio i veliki broj pristalica NOP-a, koji su radili u mnogim ustanovama i preduzećima. Naročito se isticala partijska organizacija u Uredu za kolonizaciju, čiji je načelnik bio Rudi Cajavec, rezervni pilot. Preko njih skupljene su velike količine sanitetskog, kancelarijskog i drugog materijala. Za prevoz sakupljenih stvari korišćen je i kamion Ureda gde je Cajavec bio šef. Radi veće bezbednosti i konspiracije u početku Kluz i Cajavec nisu bili međusobno povezani. Oba su izražavali želju da prelete na oslobođenu teritoriju. Partijska organizacija u Banji Luci obavestila je štab 2. krajiškog odreda o želji Kluz i Čajaveca da prelete na oslobođenu teritoriju.<sup>29</sup>

Rukovodstvo 2. krajiškog odreda je odmah preduzelo mere za njihov prihvata. U jedinicama odreda se nalazio borac Ivica Mitračić, vazduhoplovni podoficir, koji je marta 1942. iz Zagreba prebegao na slobodnu teritoriju Kozare. Njemu je dato u zadatak da u rejonu sela Međuvođe uredi poletno-sletnu stazu za prihvata aviona. On se odmah dao na posao i, do početka maja, uz pomoć stanovništva okolnih sela, uspeo je da uredi letelište za spuštanje lakših aviona. Međutim, zbog angažovanosti oko borbi za oslobođenje Prijedora, do spuštanja aviona početkom maja nije došlo. U maju je oslobođen Prijedor, pa je, posle toga, štab za Bosansku krajinu doneo odluku da se pozovu piloti Kluz i Cajavec da prelete na oslobo-

<sup>28</sup> Mišo Leković „Prva partizanska Krila“, „Rad“ — Beograd 1962, str. 5—8; Oslobođilački rat, knj. 1, str. 224—227.

<sup>29</sup> Podaci iz istorije NOB u gradu Banja Luka, k. 2000, reg. br. 1/1—1, 1/14—1, 1/15—1, 1/40—1; Mišo Leković, „Prva partizanska Krila“, stranice 8—11.



đenu teritoriju. Mogućnosti za sletanje aviona su postojale, jer je neprijatelj u blizini grada Prijedora, na utrini zvanj Urije, ostavio uređeno letelište. Stoga je odlučeno da se Kluz i Cajavec spuste na aerodrom Urije.<sup>30</sup>

Partijska organizacija u Banjoj Luci je dobila zadatak da obavesti Kluzu, Cajaveca i Jazbecu da 23. maja prelete na slobodnu teritoriju i da se spuste na letelište Urije kod Prijedora, koje je njima bilo poznato, jer su tamo često sletali dok je bilo u neprijateljskim rukama.

Na aerodromu Zalužani kod Banja Luke tih dana bilo je veoma živo. Vršilo se neprekidno izviđanje da bi se ustanovilo gde se nalaze partizanske snage. Neprijateljski garnizoni u Sanskom Mostu, Ključu i selima u dolini Sannice bili su odsečeni i pretila je opasnost da ih snađe sudbina Prijedora. Zbog toga je opkoljenim garnizonima

<sup>30</sup> *Oslobodilački rat knj. 1, str. 224—227; Mišo Leković, „Prva partizanska Krila, str. 10—13.*

slata pomoć vazdušnim putem. Prema planu letenja, Kluz je 23. maja izvršio jedan let do Sanskog Mosta i preneo opkoljenom domobranskom garnizonu 37 pušaka sa municijom. No, u avionu nije bio sam. Kao kontrola sa njim je leteo ustaški vazduhoplovni poručnik Knez. Predložio je Knezu da ostane u Sanskom Mostu, dok on napravi još jedan let sa većim tovarom, pa će ga prilikom drugog povratka uzeti u avion i vratiti u Banja Luku. Knez se sa tim složio i Kluz je odletao u pravcu Banje-Luke. Kada je nadleteo grad, napravio je tri kruga nad Uredom za kolonizaciju, a potom sleteo na aerodrom Zalužane, gde su vojnici čekali i odmah avion natovarili oružjem i hranom.

Odmah, posle datog ugovorenog znaka od strane Kluz-a, Cajavec je stigao na aerodrom. Po dolasku dobio je zadatak da prenese municiju i hranu opkoljenom domobranskom garnizonu u Gornjoj Sanici. U blizini aviona „brege“, spremnog za poletanje, nalazio se Jazbec. Vojnici su brzo natovarili sanduke sa municijom i vreću soli od 100 kilograma. Ne čekajući, Cajavec i Jazbec su poleteli u pravcu slobodne teritorije i spustili se na letelište Urije kod Prijedora. Nešto pre njih sleteo je Franjo Kluz avionom „potez“.<sup>31</sup>

Po sletanju prva briga posade bila je da se sačuvaju avioni, pošto se pretpostavljalo da će neprijatelj preduzeti sve mere da ih pronade i uništi. Zato je odlučeno da avioni baziraju odvojeno. Prema toj odluci Kluzov „potez“ trebalo je da preleti na letelište Međuvođe, a „brege“ da ostane na aerodromu Urije. Već 23. maja u popodnevnim časovima Kluz zajedno sa Ivicom Mitračićem, koji je sačekao avione, spustili su se u Međuvođe i uz pomoć mesnog stanovništva sklonili avion sa poletno-sletne staze i dobro ga maskirah granjem. Cajavčev avion ostao je na aerodromu Urije. Tu je sklonjen uz ogradu i dobro maskiran granjem.

Radi obmane neprijatelja izradene su makete oba aviona u prirodnoj veličini, koje su postavljene blizu poletno-sletne staze, tako maskirane da su se, kroz granje, iz vazduha mogli nazreti trupovi aviona.

<sup>31</sup> " Arhiv VII, kut. 52, reg. br. 38/1—1; Mišo Leković „Prva partizanska Krila“, str. 17—21.

Istog dana po sletanju aviona Operativni štab je uputio Glavnom štabu NOP i DV Bosne i Hercegovine sledeći izveštaj:

„Danas 2. o. m. spustila su se na našu teritoriju dva hrvatska aviona, sa posadom od tri pilota, krcati oružjem i municijom.

Dobro bi bilo da nam Vrhovni štab odmah pošalje mjesto aerodroma sa kojim oni raspolažu i znakove, tako da bismo mogli u bitnim 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, vršimo neke popravke na njemu, izgleda da će biti isto upotrebljiv“.<sup>82</sup>

Za odbeglim avijatičarima tragali su izviđačkim avionima, pomoću službe VOJ i preko ustaške policije. U ovom poduhvatu bile su angažovane sve domobranske i ustaške suvozemne i vazduhoplovne komande na terenu između Sarajeva — Banje Luke — Slavenskog Broda i Zagreba.<sup>33</sup>

Prvo stanje o nestalim avionima saznalo se tek 26. maja. Žandarmerija iz Banje Luke toga dana je obavestila komandu Glavnog žandarmerijskog zapovedništva da su se oba aviona spustila u Prijedor i priključila partizanima. Posle toga naređeno je vazduhoplovnoj bazi na aerodromu Zalužani, da uništi partizanske avione, kojoj to nije uspelo do 5. jula.<sup>34</sup>

Prebegli avijatičari, uz pomoć partizana i mesnog stanovništva, preduzeli su sve da maskiranjem, maketama i manevrima na letelištima Urije, Međuvođe i Lušci Palanka što duže zaštite avione. Zahvaljujući tome „potez“ Franje Kluza je ostao neoštećen 45 dana.<sup>35</sup>

U situaciji stalne borbe za obezbeđenje aviona Kluz i Cajavec su pristupili pripremama za izvršenje borbenih zadataka. Avioni kojima su preleteli na slobodnu teritoriju bili su zastareli. „Potez“ nije imao naoružanja, niti

<sup>82</sup> Arhiv VII, kut. 161, reg. br. 33/2. Treći avion o kome je reč u izveštaju nije popravljen. Takođe nisu bila tri već dva pilota pošto je Milutin Jazbec bio mehaničar, Zbornik dokumenata i podataka o narodnooslobodilačkom ratu jugoslovenskih naroda, tom 10, knj. 1, dok. 1.

<sup>88</sup> Arhiv VII, kut. 10, reg. br. 23/1—4—5, 24/1—3, 25/1—3—10; kut 161, reg. br. 2/7—1.

<sup>84</sup> Arhiv VII, kut. 64, reg. br. 46/5—1; kut. 54, reg. br. 12/1—1.

<sup>85</sup> Arhiv VII, kut. 11, reg. br. 6/1—9.



*Narodni heroj Rudi Čajavec*

uređaj za bacanje bombi, a „brege" je imao samo jedan mitraljez na okretnici u zadnjem sedištu. Da bi se dejstvovalo trebalo ih je nekako osposobiti. Tako je pristupljeno improvizaciji. Na „potez" je ugrađen mitraljez „šarac", a izradu bombi preuzela je radionica u oslobođenoj Ljubiji. Pošto se bombe nisu mogle prilagoditi uređajima za bacače bombi, odlučeno je da ih piloti i izviđači izbacuju rukama. Izrada bombi bila je poverena inženjeru Milu Ljubičiću.<sup>36</sup>

Prvi borbeni let izvršen je 4. juna 1942. Toga dana Čajavec i Jazbec, sa „bregeom" punim bombi i letaka, poleteli su u pravcu Banja Luke. Kada su bili iznad grada izbacili su veću količinu letaka, a potom tukli aerodrom Zalužane bombama i mitraljeskom vatrom. Iznenadene

**\*\* Stenogram izjave ing. Ljubičića nalazi se u Vojnom muzeju u Beogradu. Neke od sačuvanih bombi nalaze se u Vojnom muzeju JNA u Beogradu, u muzejima: Narodne revolucije u Zagrebu i Sarajevu, Narodnom muzeju u Banji Luci i zavičajnom muzeju u Prijedoru.**

neprijateljske straže, posle naleta, snašle su se i otvorile vatru iz pušaka i puškomitraljeza na avion. Jedan metak je pogodio Čajavca u koleno. Ranjen tako da više nije mogao upravljati avionom, rešio je da se spusti kod sela Kadinjana, oko 15 km severoistočno od Banje Luke. Selo je bilo u četničkim rukama. Da ne bi pao živ neprijatelju u ruke Čajavec je izvršio samoubistvo, a Jazbeca su četnici zarobili i predali ustašama. Posle toga je odveden u Zagreb, tamo je zverski mučen i ubijen.<sup>37</sup>

Rano 4. juna poleteo je na prvi borbeni zadatak i Franjo Kluz sa Ivicom Mitračićem. Pošli su u pomoć jedinicama 2. krajiškog partizanskog odreda, koje su vodile borbu sa jedinicama zloglasne „Crne legije”.<sup>38</sup> O toj prvoj akciji Kluz je podneo sledeći izveštaj:

„4. juna. Jutros u 7.45 časova izvršio sam let s bombardovanjem Orahova i ustaških kolona koje su se kretale u pravcu Medede. Bilo ih je oko 800. Tenkove i topove nisam video. Kolona je sva razjurenata, tako da su skakali u vodu i močvare pored Save, jer u Prosaru nisu mogli bježati, pošto su im naši bili za leđima na svega 200 do 300 metara. Sa našima sam uspostavio vezu. Naši su, izgleda, već prihvatili borbu sa neprijateljem. Oko Dubice nije primijećeno nikakvo kretanje neprijateljske vojske.

#### Avijatičar partizan<sup>3</sup>”

Posle su Kluz i Mitračić izvršili još četiri borbena zadatka. Tako su 7. juna bacali letke i bombardovali neprijatelja oko Bosanske Dubice. 14. juna bacali su letke i tukli neprijatelja na Vranovici i oko Bačvana i Knešpolja. Uprkos tome da mogu biti otkriveni i uništeni, Kluz i Mitračić su 1. jula poleteli u pomoć okruženoj Kozari. Poslednji borbeni let Kluz i Mitračića izvršen je 4. jula. Toga dana su pomagali 2. krajiškom odredu u izvlačenju iz okruženja sa Kozare.<sup>40</sup>

<sup>37</sup> Arhiv VII, kut. 70, reg. br. 54/5—1, k. 62, reg. br. 50/5—1, k. 52, reg. br. 39/1—3, k. 54, reg. br. 16/1—20, Zbornik dokumenata o narodnooslobodilačkom ratu jugoslovenskih naroda, tom IV, knj. 5. dok. 62. (u daljem Zbornik, t. IV, knj. 5. dok. 62).

<sup>38</sup> Arhiv VII, kut. 52, reg. br. 38/1—1, 39/1—3, 40/1—8; kut. 11, reg. br. 5/1—3, 1/1—11, 2/1—19, 7/1—4.

<sup>39</sup> Arhiv VII, kut. reg. br. 14/1.

<sup>40</sup> Zbornik, t. X, knj. 1, dok. 3; Arhiv VII, Sk. 88, reg. br. 22/1; k. 12, reg. br. 5/1—5; Oslobođilački rat knj. 1, str. 233—235.

U momentu kada su se Kluz i Mitračić spremali 6. jula da polete u pomoć jedinicama, koje su jurišale na neprijateljski garnizon u Bosanskom Novom, nad letelištem u Lušci Palanci pojavio se nemački avion tipa „foke vulf“. Čim je otkrio mesto „potez“ počeo je da ga bombarduje i mitraljira, od čega se „potez“ zapalio i eksplodirao. Uništio ga je nemački pilot poručnik Pumb kojega je komandant nemačke 714. divizije general Stai odmah odlikovao.<sup>41</sup>

Vest o uništenju partizanskog aviona brzo je strujala. Glavni generalštab domobranstva obavestio je garnizone i trupe na položajima sledeće: „VRLO HITNO — Poslednji partizanski zrakoplov uništen je“.<sup>42</sup>

Čitavih 45 dana je trebalo snažnom protivniku da se obračuna sa prva dva partizanska aviona. Za ovo vreme prebegli avijatičari su ispoljili izuzetnu aktivnost i hrabrost. Oni su unosili strah i zbunjenost u neprijateljske redove. Njihova pojava je podizala moral kod boraca i stanovništva. Preletanjem na slobodnu teritoriju doprneli su da se, pripadnici domobranstva, a naročito oni iz vazduhoplovnih jedinica, brže opredeljuju za NOP. Kluz, Cajavec i Jazbec, kao Hrvati, primerom su pokazali kako se ostvaruje bratstvo i jedinstvo srpskog i hrvatskog naroda u zajedničkoj borbi protiv okupatora i njihovih pomagača.

## **2. DEJSTVA NEPRIJATELJSKE AVIJACIJE I MERE NOVJ ZA SMANJENJE NJENE EFIKASNOSTI**

Jedinice NOV i POJ su bile izložene svakodnevnim napadima iz vazduha od strane neprijateljske avijacije.

Kada je počeo ustanak neprijatelj je preduzimao sve da ga slomije, pa je uz ostale mere upotrebljavao i avijaciju. Tako su već u julu i avgustu 1941. bombardovali i mitraljirali ustaničke jedinice u svim krajevima naše zemlje i neštedimice civilno stanovništvo u tada oslobođenim varošima: Gacku, Kolašinu, Beranama, Andrijevici, Vlasenici, Sekovićima, Han-Pijesku, Doboju, Maglaju, Rogatici, Ustiprači, Lapcu, Bosanskom Petrovcu, Drvaru i drugim. U septembru je samo bombarderska 3.

<sup>41</sup> Arhiv VII, kut. 12, reg. br. 6'1—12.

<sup>42</sup> Arhiv VII, kut. 113, reg. br. 36/15—3.



vazduhoplovna skupina (grupa) izvršila 277 letova protiv naših jedinica. U pripremama i izvođenju prve neprijateljske ofanzive u Srbiji nemačke jedinice su podržavale dve kompletne eskadrile jurišnih i lovačkih aviona. Avioni iz ovih eskadrila su vršili borbena dejstva kroz Mačvu i Sumadiju, oko Valjeva, Čačka, Kraljeva i Užica. Oni su dosta pomogli da jedinice nemačkog 18. korpusa, četnici i nedićevci lakše savladaju otpor partizanskih snaga u Srbiji.<sup>43</sup>

U toku druge ofanzive neprijateljska avijacija je bila angažovana u borbama oko Olova, Sokolca i Rogatice, iako su u to vreme vladale vrlo nepovoljne vremenske prilike. U ofanzivi na Kozari neprijatelj je raspolagao podrškom od četiri eskadrile. One su upotrebijene za dejstva po našim jedinicama i zbegovima na opkoljenoj Kozari. Treba napomenuti da je neprijateljska avijacija, u to vreme, dejstvovala i na drugim sektorima i krajevima naše zemlje.<sup>44</sup> U četvrtoj i petoj ofanzivi su bile angažovane znatne vazduhoplovne snage Nemačke, Italije i NDH. Prema nepotpunim podacima i procenama neprijatelj je za podršku kopnenih snaga u operacijama „vajš" i „švarc" imao stalno oko 180 aviona. U periodu od 20. januara do 15. juna 1943. neprijateljsko vazduhoplovstvo je, prema nepotpunim podacima, izvršilo više od 6.000 borbenih letova.<sup>45</sup>

Neprijateljska avijacija je svoju brutalnost naročito ispoljila na uskim prostorima kanjona Neretve, Tare, Pive i Sutješke. Na tim mestima svakodnevno je tukla bolnice, kolone tifusara i ranjenika i borce angažovane za njihovo zbrinjavanje i spasavanje. Uzletala je sa najbližih aerodroma Mostara i Sarajeva, gde su razdaljine do ciljeva omogućavale maksimalno naprezanje svakog aviona. Tako je nemačko-bombarderska avijacija od 20. februara do 10. marta 1943. izvršila oko 926 borbenih letova. U periodima pete ofanzive pri prelazu glavnine preko reka Pive i Sutješke, nemačko-domobranska avija-

<sup>43</sup> Zbornik, tom I, knj. 1, dok. 158, 161, 168, 230, 293.

<sup>44</sup> Arhiv VII, kut. 12, reg. "br. 4/1—4; k. 52, reg. br. 38/1—1 — Oslobođilački rat, knj. 1, str. 169—179 i 231—235.

<sup>45</sup> Arhiv VII, kut. 70-A/V, reg. br. 1/1-k. 79, reg. br. 22/6-k. 97, reg. br. 2'2 i 21—2, kut. 158, reg. br. 12/18a, Zbornik, tom I, knj. 9, dok. 14, tom II, knj. 9, dok. 6, tom IV, knj. 9, dok. 223 i 536.

cija je dnevno izvršavala i do 100 borbenih letova. Pored mnogih vazdušnih zadataka neprijateljska avijacija je imala posebnu ulogu da pronade komandno mesto Vrhovnog štaba i da poubija njegove članove. U tom pravcu je i radila, čak i izveštavala o uspesima.<sup>46</sup>

Vrhovni štab, prikupivši dovoljno podataka o koncentraciji neprijateljskog vazduhoplovstva na okolnim aerodromima pred početak pete ofanzive, tražio je preko engleske vojne misije koja se nalazila pri Glavnom štabu Hrvatske, da saveznička avijacija bombarduje te aerodrome i koncentracije kopnene vojske u okolini Berana, Bijelog Polja, Pljevalja, Andrijevice, Podgorice, Nikšića, Mostara, Peći, Trebinja i Kolašina. Englezi su odgovorili slanjem vojne misije u Vrhovni štab i predlogom da njihova avijacija tuče pruge Ogulin — Rijeka, Sisak — Brod, Zagreb — Ljubljana i železnički čvor Zidani Most sve radi sprečavanja prevoza nafte iz Rumunije za Italiju. Kako se vidi saveznici su hteli da rešavaju, u toj teškoj situaciji za nas, sopstveni problem, koji nije mogao uticati na olakšanje našeg položaja.<sup>47</sup>

Jedinice NOV i POJ, radi izbegavanja gubitaka od neprijateljske avijacije i smanjenja njene efikasnosti, preduzimale su raznovrsne mere odbrane i zaštite. Pokreti noću bili su uobičajeni manevri snaga NOV i POJ. Noću su takođe vršeni napadi na garnizone, položaje i utvrđene tačke, probijanje iz obruča i odvajanje od neprijatelja.

Ako je trebalo, iz bilo kojih razloga, pokrete i borbeno dejstva vršiti danju, preduziman je rastresit raspored, pa su se jedinice kretale u više kolona sa većim rastojanjima i odstojanjima, obično na pokrivenom zemljištu. Pri pojavi neprijateljskih aviona pokret je zaustavljan, ljudstvo i stoka se sklanjala u najbliže zaklone od oka, a ako ovih nije bilo jednostavno se legalo na zemlju.

U izbegavanju dejstva neprijateljske avijacije naše jedinice su koristile prirodne i veštačke zaklone. Pećine, jame, zemljišne neravnine, vrtače, stene i debela stabla

<sup>46</sup> Arhiv VII, kut. 9, reg. br. 36/1-k. 14, reg. br. 5/2 i 15/1, kut. 366, reg. br. 29/9a, kut. 812, reg. br. 9—1/1, Zbornik, tom II, knj. 8, dok. br. 166.

<sup>47</sup> Zbornik, tom II, knj. 9, dok. 193 i 207.

služila su kao prirodni zakloni od dejstva iz vazduha. U pećine i jame su se sklanjale i čitave jedinice i narod.

Poznato je da je neprijateljska avijacija često otkrivala položaje naših jedinica po vatrama. I pored sve predostrožnosti nekada se loženje vatri nije moglo sprečiti, naročito u četvrtoj i petoj ofanzivi. Tada je bilo mnogo jedinica na relativno malom prostoru. Osim ovoga bilo je mnogo bolesnika od pegavog tifusa, pa su teško prihvaćali, a često nisu mogli ni da shvate da vatre olakšavaju neprijateljskim avionima pronalaženje i tučenje naših položaja. No, u mnogim slučajevima, vatre su služile kao obmana. Uvidevši da neprijateljski avioni obavezno tuku ona mesta gde su osmotrene vatre i dim, naše jedinice su, u pojedinim rejonima, namerno ložile vatre, potom se sa tih mesta sklanjale i puštale neprijateljske avione da mitraljiraju i bombarduju prazan prostor. Nije se avijacija obmanjivala samo loženjem vatri. Lažni položaji, objekti, prelazi preko reka, lažna borbena sredstva često su navodila neprijateljsku avijaciju da besciljno troši ubojna sredstva. Zelene grančice na kapama, uniformama i rančevima boraca, na tovarima konja, maskiranje uopšte dovodilo je osmatrača iz vazduha u nedomicu.

Jedinice NOV i POJ su napadale na neprijateljske aerodrome. U oktobru 1941. partizani Kraljevačkog odreda, sa baterijom topova, tukli su avione i postrojenja na aerodromu Kraljevo. Izrazito uspešan primer je napad 1. krajiške brigade, noću 10/11. avgusta 1943, na aerodrom Rajlovac kod Sarajeva. Tom prilikom brigada je uništila 17 aviona i veći broj oštetila. Oštećeni su hangari i instalacije.<sup>48</sup>

U oslobođenim mestima prilazilo se organizaciji PA odbrane za zaštitu od neprijateljske avijacije. Najviše je došla do izražaja puščana i mitraljeska vatra protiv niskoletućih aviona. Kada se raspolagalo artiljerijskim oruđima, prilazilo se organizaciji PA odbrane objekta i rejona. Kao primer za to može se uzeti organizacija PA odbrane u Užiau, Foči, Lapcu, Bihaću, Jajcu i u četvrtoj i petoj ofanzivi.

<sup>48</sup> Oslobođilački rat, knj. 1, str. 532, Zbornik, t. I, knj. 1. dok. 293.

U gađanju ciljeva u vazduhu puščanom, mitraljeskom i topovskom vatrom naše jedinice su imale uspeha. Tako su partizani u Hercegovini jula 1941. oborili kod Avtovca jedan neprijateljski avion, a u okolini Nevesinja tri oštetili. Oktobra 1941. partizanima je uspelo da iznad Olova oštete jedan neprijateljski avion. Jedinice 4. proletherske brigade puščanom i mitraljeskom vatrom oborile su oktobra 1942. kod Vukovskog jedan tromotorni bombarder. Novembra 1942. partizanske jedinice na Kordunu oborile su avion u kojem se nalazio komandant ustaške „crne legije“ Jure Francetić. U drugoj polovini 1943. borci 3. krajiške brigade oborili su dva neprijateljska aviona. Prema podacima iz ratnog dnevnika nemačke vrhovne komande, za vreme operacije „švarc“ naši partizani su oborili pet neprijateljskih aviona, a četiri oštetili. U toku četvrte i pete ofanzive neprijateljski avijatičari su se žalili, u svojim izveštajima, na jaku protivavionsku vatru. Verovatno da nije sve rečeno o oborenim i oštećenim neprijateljskim avionima u prvim godinama rata. Razlog je nedostatak podataka.<sup>49</sup> Pored svih preduzetih mera zaštite i odbrane jedinice NOV i POJ su trpele znatne gubitke od neprijateljske avijacije. Do kraja 1943. godine neprijatelj je imao potpunu prevlast u vazduhu.

Posle kapitulacije Italije, kada je uspostavljen neposredni kontakt sa saveznicima, situacija se počela menjati u našu korist. Od tog vremena prvo saveznička, a potom naša avijacija počinje da preuzima prevlast u vazduhu nad teritorijom Jugoslavije. Već od druge polovine 1944. izvojevana je potpuna prevlast u vazduhu. Neprijateljska avijacija je izbegavala svaki susret sa našom i savezničkom, bila je prinuđena da dejstvuje pojedinačno ili u patrolama i to tamo gde joj nije pretila opasnost. Pri pojavi naših i savezničkih formacija, neprijateljski avioni su bežali, leteli ka bazama i tamo se sklanjali u maskirane stajanke. Tako su naše kopnene i pomorske snage od druge polovine 1944. do kraja rata izvodile borbena dejstva skoro neometane od neprijateljske avijacije.

<sup>49</sup> " Arhiv VII, Ratni dnevnik Vrhovne komande Vermahta, Novosti 6. italijanskog armijskog korpusa od 30. maja 1943.

### 3. VAZDUHOPLOVNO ODELJENJE VRHOVNOG ŠTABA

Pored vojnih uspeha istina o pravom stanju u Jugoslaviji krčila je put i van njenih granica. To su uvideli i zapadni saveznici. Zbog toga je britanska Glavna komanda za Bliski Istok već marta 1943. uspostavila kontakt sa Glavnim štabom Hrvatske a u maju sa Vrhovnim štabom, šaljući tamo svoje vojne misije. Na konferenciji u Kvebeku Anglo-Amerikanci su se 24. avgusta 1943. dogovorili da partizanima na Balkanu doturaju oružje i opremu vazдушnim putem i pomorskim transportom. Radi organizacije slanja ratnog materijala i koordinacije operacija između NOVJ i savezničkih snaga u Italiji u Vrhovni štab je, u septembru 1943, stigao brigadir Ficroj Maklin. On je u početku bio kao politički predstavnik britanske vlade i opunomoćenik generala Vilsona, komandanta savezničkih snaga na Srednjem istoku, a potom šef anglo-američke vojne misije pri Vrhovnom štabu NOV i POJ.<sup>50</sup>

Na konferenciji predstavnika SSSR, SAD i Velike Britanije u Teheranu 1. decembra 1943. tri državnika (Staljin, Ruzvelt i Cerčil) odali su priznanje oslobodilačkom ratu naroda Jugoslavije i odlučili da se operacije jedinica NOV i POJ podrže komandosima i avijacijom i da se dà pomoć u oružju, municiji i opremi. U tom smislu komandantu Sredozemlja dat je nalog da se ta odluka sprovede u delo.<sup>51</sup>

Zbog tako povoljne unutrašnje i spoljne situacije, Vrhovni štab NOV i POJ se odlučio na stvaranje ratnog vazduhoplovstva. Radi realizacije te zamisli preduzeo je niz postupaka kao što su: formiranje vazduhoplovnog odeljenja Vrhovnog štaba; poziv vazduhoplovcima; formiranje prve vazduhoplovne baze; pregovori sa saveznicima o dodeli letaćkog i drugog tehničkog materijala, školovanju vazduhoplovaca, formiranje letaćkih jedinica, angažovanje savezničkog vazduhoplovstva u borbama nad Jugoslavijom, snabdevanje kopnenih jedinica vazдушnim putem.

<sup>50</sup> Oslobodilački rat knj. 1, str. 632—638.

<sup>51</sup> Isto.

Vazduhoplovno odeljenje pri Vrhovnom štabu NOV i POJ formirano je početkom septembra 1943, a počelo je da funkcioniše 16. septembra. Prvi načelnik odeljenja bio je pukovnik Mile Pavičević. Do sada naredba o formiranju odeljenja nije pronađena. Možda takav akt nije ni napisan. Međutim, u hronologiji oslobođilačke borbe naroda Jugoslavije 1941—1945. godine govori se da je „po naredbi Vrhovnog komandanta NOV i POJ Josipa Broza Tita ponovo formirano odeljenje za vazduhoplovstvo". Taj podatak iz hronologije takođe se odnosi na 16. septembar 1943. U hronologiji se takođe govori da je još 3. januara 1943. pri Vrhovnom štabu formiran odsek za vazduhoplovstvo, ali je četvrta ofanziva omela njegovo funkcionisanje.<sup>52</sup> Za načelnika vazduhoplovnog odeljenja postavljen je pukovnik Franjo Pire, koji je na toj dužnosti ostao do 29. oktobra 1944. kada je formiran štab vazduhoplovstva. Nije pronađena naredba ni o postavljenju pukovnika Pirea na dužnost načelnika vazduhoplovnog odeljenja. Ali iz dokumenata, a naročito onih iz pregovora sa saveznicima o pomoći za stvaranje vazduhoplovstva, vidi se da je pukovnik Pire bio načelnik vazduhoplovnog odeljenja VŠ.<sup>53</sup>

Skoro za sve vreme funkcionisanja vazduhoplovno odeljenje Vrhovnog štaba predstavljao je jedan čovek, pa to zapravo i nije bilo odeljenje. U situaciji kada je trebalo: izgrađivati aerodrome, organizovati prihvat savezničkih transportnih aviona, prikupljati vazduhoplovce, školovati kadrove, formirati jedinice i organizovati vazduhoplovne službe pri glavnim štabovima i kod štabova pojedinih korpusa, predlagano je proširenje vazduhoplovnog odeljenja. Ono je, prema tim predlozima, trebalo da ima: aerodromski, obaveštajni, operativni, nastavni i tehnički odsek; meteorološku službu i vezu. Međutim, do realizacije predloga, za proširenje odeljenja, nije došlo. Mesto toga, sa načelnikom je povremeno radio operativac i meteorolog.<sup>64</sup> Sve zamisli Vrhovnog štaba za stvaranje ratnog

" Arhiv VII, kut. 1450, reg. br. 2/5; Zbornik, tom X, knj. 1, dok. 4; Hronologija Oslobođilačke borbe naroda Jugoslavije 1941—1945, str. 401 i 542.

" Zbornik, tom X, knj. 1, dok. 30, 53 i 74.

" Arhiv VII, Zbornik, tom. X, knj. 1, dok. 36.

vazduhoplovstva razrađivalo je vazduhoplovno odeljenje. Tako delikatne poslove mogli su obavljati samo iskusni vazduhoplovci, pa je rad odeljenja dosta doprineo naročito u pregovorima sa saveznicima i prilikom uređenja teritorije u vazduhoplovnom smislu.

#### 4. POZIV VAZDUHOPLOVCIMA

Bilo je jasno da se tako delikatan vid oružane sile, kao što je vazduhoplovstvo, ne može brzo formirati bez stručnih kadrova, a školovanje takvog kadra traje dugo i veoma skupo. Zato je Vrhovni štab odlučio da se, preventivno, prikupe vazduhoplovni stručnjaci letači, tehničko osoblje i ostali specijalisti, koji su se za te dužnosti spremali u vazduhoplovstvu predratne Jugoslavije, a koji su se, kao borci i rukovodioci, nalazili u jedinicama NOV i POJ, pa je naredio glavnim štabovima korpusa i samostalnih divizija da sakupe vazduhoplovne stručnjake i da ih pošalju u Livno, gde je formirana 1. vazduhoplovna baza. Vrhovni štab je posebno naredio 8. udarnom korpusu da pruži bazi svu moguću pomoć u prihvatu, smeštaju i ishrani vazduhoplovaca.<sup>65</sup>

Vrhovni štab NOV i POJ je uputio poziv i avijatičarima koji su se nalazili u Pavelićevoj vojsci, četnicima Draže Mihailovića, kraljevskim vazduhoplovcima na Srednjem istoku i onima koji su izbegavali prilaz kvasilinškim formacijama, a još se nisu odlučivali da stupe u redove naših jedinica. Jedan takav poziv, upućen je preko radio-stanice „Slobodna Jugoslavija“ 9. novembra 1943.

Vazduhoplovci u jedinicama NOV i POJ su brzo prikupljeni. Ali njihov dolazak u Livno bio je otežan. U 1. vazduhoplovnu bazu brzo su pristigli avijatičari iz jedinica sa teritorije zapadne i centralne Bosne, Korduna, Banije, Like i Dalmacije. Sa područja Srbije, istočne Bosne, Vojvodine, Makedonije, Crne Gore i Slovenije, prikupljanje i upućivanje avijatičara išlo je teže zbog velike udaljenosti. Osim ovoga, zbog stalnih napada neprijateljskih aviona na aerodrome Livno i Glamoč i dru-

<sup>65</sup> Arhiv VII, kut. 7a, reg. br. 54/1; kut. 371, reg. br. 4/34—9; knj. 1, dok. 9, 10, 11.

ga letelišta i zbog početka šeste ofanzive od strane neprijatelja, opstanak prve vazduhoplovne baze je, već krajem novembra i u decembru 1943, doveden u pitanje.<sup>50</sup>

Izmenjena situacija i ugroženost centara za sakupljanje vazduhoplovaca od neprijatelja bili su povod da Vrhovni štab privremeno obustavi slanje avijatičara u zapadnu Bosnu. U tom smislu je poslao naređenja glavnim štabovima i štabovima korpusa. Vazduhoplovcima su čekali „do daljeg naređenja”. Na primer grupa vazduhoplovaca, oko 250, sa teritorije Srbije, Vojvodine, Kosmeta, Sandžaka i Crne Gore čekala je do marta 1944, pa je na ponovni poziv Vrhovnog štaba stigla tek u aprilu na teritoriju Ključa, Ribnika i Bosanskog Petrovca.

Odziv avijatičara iz vazduhoplovstva NDH išao je sporije. Komanda domobranskog vazduhoplovstva, posle poziva avijatičarima, pooštrila je mere kontrole i, između ostalog, na avionima dvosedima i višesedima se, pored posade, nalazio po jedan ustaški oficir. Tako su sprečavani preleti na oslobođene teritorije. I pored ovoga, odmah posle upućenog poziva vazduhoplovcima, iz NDH su preletela tri aviona na slobodnu teritoriju — dva školska i jedan bombarderski. Još u junu 1943. oko 60 avijatičara sa aerodroma NDH oko Zagreba su se prebacili na slobodnu teritoriju. Oni takođe ni do decembra nisu uspeali da dođu do prve vazduhoplovne baze.<sup>57</sup>

Poziv vazduhoplovcima stigao je na Srednji istok. Tamo, među kraljevskim avijatičarima, nastala je pometnja. Krajem 1943. počeli su da odriču poslušnost kralju, a početkom 1944. da se opredeljuju za NOB.<sup>58</sup>

Poziv Vrhovnog štaba imao je snažan efekat na vazduhoplovce van jedinica NOV i POJ, kako u zemlji tako i van nje. On je prokrčio put da se masovnije opredeljuju za narodnooslobodilačku borbu.

Pre poziva vazduhoplovcima, odmah posle kapitulacije Italije, zaplenjen je jedan broj aviona na aerodromima i hidrobazama. Tako je 9. septembra 1943. u Divu-

<sup>50</sup> Arhiv VII, Zbornik, tom X, knj. 1, dok. 18, „Oslobodilački rat”, knj. 2, str. 27—33.

<sup>67</sup> Arhiv VII, kut. 106 A, reg. br. 18/4, Zbornik, t. H, knj. 1, dok. 15 i 16.

” Arhiv CK SKJ, reg. br. 19413/IV — 5—1/43.



ljama zaplenjen hidroavion „fiat“. Na Grobničkom polju kod Rijeke zaplenjena su dva aviona, a na aerodromu kod Gorice više aviona, od kojih je bio samo jedan ispravan. Pri zapleni aviona zarobljeno je i nekoliko vazduhoplovaca. Radi preuzimanja, održavanja i eksploatacije zaplenjenih aviona, na aerodrome i hidrobaze su upućeni vazduhoplovci iz jedinica NOV i POJ. Oni su odmah pristupili opravkama neispravnih aviona i sa njima izvršavali borbene zadatke i održavali veze. Tako su se vazduhoplovci u nekim krajevima, i pre poziva Vrhovnog štaba, počeli prikupljati i raditi.<sup>59</sup>

## 5. PRVA VAZDUHOPLOVNA BAZA

U težnji da se što uspješnije ostvaruje zadaci stvaranja vazduhoplovstva Vrhovni štab je 14. oktobra 1943. izdao naredbu za formiranje 1. vazduhoplovne baze. Zadatak baze je bio da pronalazi i uređuje letelišta, da prihvata, smešta i snabdeva pridošle vazduhoplovce i da organizuje i izvodi obuku letaća, tehničkog sastava i ostalih specijalista. Baza je bila neposredno potčinjena Vrhovnom štabu. Za komandanta baze bio je određen pukovnik Mile Pavičić, a za komesara Savo Kerković.<sup>60</sup>

Komanda je preduzela mere da se baza popuni, organizuje i osposobi za izvršenje postavljenih zadataka. Međutim, događaji su se brzo i nepovoljno odvijali što se negativno odražavalo na uspešan rad baze. Tako je do 14. novembra u bazu stiglo samo 20 pilota, 7 izviđača, 22 mehaničara, 2 radio-telegrafista, 2 meteorologa i 1 tehničar. Na slobodnu teritoriju zapadne Bosne spustio se 29. oktobra jedan školski avion tipa „FL-3“, a 13. novembra jedan avion bombarder tipa „dornijer“ — „Do-17“. Avioni i posade su pripadali vazduhoplovstvu NDH.<sup>61</sup>

Sa pridošlim ljudstvom i prebeglim avionima rukovodstvo baze otpočelo je teorijsku nastavu i trenazu u letenju na avionima. Teorijska nastava se izvodila po metodi referenta od strane određenog nastavnika i kratkog

<sup>59</sup> Vazduhoplovstvo u Narodnooslobodilačkom ratu, KRV 1965, str. 18—23. (u datom tekstu Vazduhoplovstvo u NOR).

<sup>60</sup> Zbornik, tom X, knj. 1, dok. 6.

<sup>61</sup> Zbornik, tom X, knj. 1, dok. 15 i 16.



*Grupa avijatičara 1. vazduhoplovne baze oko maskiranog „Do-17” na aerodromu Livno, novembra 1943.*

razjašnjavanja pojedinih pitanja. Trenaža u letenju vršena je na školskom avionu „FL-3” sa onim pilotima kojima je trebalo veoma malo da samostalno lete. No, usled nedostatka goriva, školskim avionom izvršeno je samo nekoliko letova, a bombarder i rezerva goriva je čuvana po naređenju Vrhovnog štaba za prebacivanje delegacije NOVJ u Italiju. Baza je za svoje potrebe i potrebe saveznika uređivala, održavala i koristila letelišta kod Livna i Glamoča.<sup>62</sup>

Kada je 1. vazduhoplovna baza počela uspešno raditi počele su prve nezgode. Već 28. novembra 1943. letelište kod Glamoča bilo je izloženo napadima neprijateljske avijacije. Toga dana nemački avion tipa „henšel” izviđačke verzije, za ovu svrhu natovaren sa četiri bombe od 50 kg, izvršio je napad na naš avion „Do-17” u momentu kada se nalazio na startu da bi poleteo za Italiju. Sa njim je trebalo da se prebaci delegacija Vrhovnog štaba, koju

<sup>62</sup> Zbornik, tom X, knj. 1, dok. 15.

su sačinjavali: Ivo Lola Ribar, Milentije Popović, Vladimir Velebit i Miloje Milojević. Sa njima su bila tri britanska oficira iz sastava Vojne misije pri VŠ. Delegacija je imala zadatak da pregovara sa savezničkom komandom na Srednjem istoku o slanju pomoći NOVJ. Od bombi i mitraljeskih zrna izbačenih iz neprijateljskog aviona poginuli su: član CK SKJ i sekretar SKOJ-a Ivo Lola Ribar, komesar 1. baze Sava Kerković desetar Petar Hercigonja, borci Božo Uršić i Petar Kuzmić, britanski major Robin Uederli i kapetan Donald Najf, a ranjen je bio pukovnik Miloje Milojević. Naš avion „Do-17“, namenjen za prebacivanje delegacije, izgoreo je.<sup>63</sup>

Događaj u Glamoču bolno je odjeknuo u svim jedinicama NOV i POJ. Obezbeđenje letelišta kod Glamoča je potpuno zatajilo. Služba osmatranja i javljanja nije funkcionisala. PA odbrane nije bilo, niti je rukovodstvo 1. baze uspeo da je postavi. Doletanje nemačkog aviona, sa aerodroma Zalužani kod Banja Luke, tempirano je da se poklopi sa vremenom rada motora na našem avionu. To je učinilo da se nije čuo zvuk neprijateljskog aviona. Tako se nije uspeo ni ono poslednje — da putnici i posada napuste avion i izbegnu ubitačnu vatru. Docnije se saznalo da je neprijatelj bio obavešten kada će naš avion sa delegacijom poleteti. Od Gestapoa su bili zavrbovani špijuni u nekoliko katoličkih samostana oko Livna koji su bili snabdeveni radio-stanicama, zato su mogli lako i sigurno obavestiti neprijatelja na aerodromu Zalužani. Špijunaža, nebudnost i neorganizovanost su imale tragične posledice.<sup>64</sup>

Posle napada na letelište kod Glamoča i teških posledica od toga, rukovodstvo baze je uvidelo da se sužavaju i pogoršavaju uslovi za uspešan rad. Naročito se to odnosilo na avione koje je bilo veoma teško sačuvati, a još teže eksploatisati. Osim ovoga nije bilo nikakvih izvora za snabdevanje ubojnim i pogonskim materijalom i rezervnim delovima a nije bilo čak ni primitivnih radionica za opravku materijala. Iz tih razloga je hitno traženo od Vrhovnog štaba da se omogući rad baze na savezničkoj

<sup>63</sup> Zbornik, t. X, knj. 1, dok. 18.

<sup>64</sup> Arhiv VII, kut. 1450, f. 2, dok. 8; kut. 13, f. 2, dok. 12, V. Dedijer, Dnevnik, III deo, str. 28.

"teritoriji u oslobođenom delu Italije. U tu svrhu predloženo je da se ljudstvo baze prebaci savezničkim transportnim avionima. Istovremeno je predloženo da na letelištima u zemlji ostane potreban broj ljudi za prihvata vazduhoplovaca i organizaciju njihovog prebacivanja na aerodrome u Italiji.<sup>65</sup>

Teški dani za 1. vazduhoplovnu bazu su se nastavili kada je okupator počeo da izvodi ofanzivne operacije zimi 1943/44. U sklopu tih poduhvata nemački 15. brdski korpus imao je zadatak da pomoću motomehanizovanih i oklopnih snaga sa pravca Knina i Sinja izbije na prostoriju Duvno — Livno, razbije snage 8. korpusa i produži nadiranje ka Kupresu i Bugojnu. Brzim prodorima neprijatelj je 6. decembra zauzeo Livno i približavao se Glamoču.<sup>66</sup>

U Livnu nisu očekivali tako brzi prodor neprijatelja. Bili su potpuno iznenađeni, pa se snalazio kako je ko znao i umeo. U tom metežu iz stroja baze izbačeno je 23 čoveka — poginula, ranjena, zarobljena i nestala. Štab baze i veći broj njenog sastava odstupio je u pravcu Glamoča. Sakupljali su se u selu Šekerovci, a posle u Glamoču i tu ostali do 21. decembra. Vod vazduhoplovaca upućen je 5. decembra u sela Guber i Smričane, odstupio je i 15. decembra dospeo u Rogoznicu na morskoj obali. Raznim plovnim sredstvima vod je preko ostrva Brača i Hvara stigao na Vis. Usput im se priključilo oko 12 vazduhoplovaca, sakupljenih u mornarici, pa su skupa, engleskim brodom za prevoz trupa 31. decembra, prevezeni u Bari.<sup>67</sup>

Avion F. L. 3 prebačen je iz Livna na dan 5. decembra popodne i kamufliran je u neposrednoj blizini Glamoča. Aerodromsko odeljenje u Glamoču u eri opšte panike koja je tada vladala nije evakuisalo skoro ništa, već je benzin, avion F. L. 3, stvari svoje, kao i stvari koje su transportovane iz Livna noću 4/5. i 5/6. jednostavno upalili.

Vazduhoplovci koji su doneli odluku za paljenje aviona, pogonskog i ubojnog materijala, posle saslušavanja,

<sup>65</sup> Zbornik, t. X, knj. 1, dok. dok. 19.

<sup>66</sup> „Oslobodilački rat“, knj. 2, str. 7, 8, 9, 10, 27, 28, 29 i 30.

<sup>67</sup> Zbornik, t. X, knj. 1, dok. 20. Arhiv VII, kut. 13, reg. br. 8/2.

nisu kažnjeni, jer se ustanovilo da su to radili sa name-rom da taj materijal ne padne neprijatelju u ruke, pošto su uporno tada nemačke divizije nadirale i približavale se Glamoču. Istina, nije bio zauzet, jer je protivnapadima jedinica 1. i 8. korpusa neprijatelj zaustavljen. Ali vazduhoplovci na glamočkom letelištu to nisu mogli predvideti i očekivati, jer je vladala opšta pometnja, naročito kod pozadinskih jedinica 8. korpusa.<sup>68</sup>

Težak položaj baze, u kojem se našla posle neprijateljskog napada, iziskivao je intenzivan partijsko-politički rad sa njenim sastavom. Zbog toga je Vrhovni štab, na mesto poginulog Save Kerkovića 10. decembra naime-novao novog komesara baze Prvoslava Vasiljevića. Akt o naimenovanju potpisao je drug Tito — prvi te vrste kao Maršal Jugoslavije.<sup>69</sup>

Pošto je kapetan Milan Simović vršio dužnost za-menika komandanta baze, major Krešimir Boras dužnost načelnika štaba, a nisu bili za te dužnosti naimenovani, štab baze je 15. decembra predložio Vrhovnom štabu da se i formalno postave. U dokumentima postoji akt o predlogu za postavljenje na formacijska mesta, ali nema po-dataka da je predlog baze prihvaćen.<sup>70</sup>

Stab baze, čije je sedište, posle napuštanja Livna, bilo u Glamoču, iako u neizvesnosti šta će dalje biti i de fakto ostavljen bez sredstava za praktičan rad, nije sedeo skrštenih ruku. U nadi da će saveznici pomoći rad na stvaranju vazduhoplovstva štab baze je intenzivno radio na novoj formaciji baze, škola, radionica, vazduho-plovnih letaćkih jedinica, protivavionske odbrane, aerodromskih četa, na organizaciji meteorološke službe. Posle razrade takvih dokumenata kompletan materijal u vidu predloga dostavljen je Vrhovnom štabu.<sup>71</sup>

Naravno, situacija je bila takva, da se, o realizaciji predložene formacije u zemlji nije moglo govoriti. Nije bilo ni najosnovnijih potreba za život, rad i borbena dej-

<sup>68</sup> „Oslobodilački rat naroda“, knj. 2, str. 33; Zbornik, t. X, knj. 1, dok. 23.

<sup>68</sup> Fotokopija akta se nalazi u knjizi „Letalci prekomorci“ na str. 20.

<sup>70</sup> Arhiv VII, kut. 13, reg. br. 9/2.

<sup>71</sup> Arhiv VII, Zbornik, t. X, knj. 1, dok. 20.

stva vazduhoplovnih jedinica. Pre svega nije bilo aviona, rezervnih delova, radionica, pogonskog i ubojnog materijala. Letelišta nisu mogla biti obezbeđena od napada sa zemlje i iz vazduha, a time ni približna garancija za normalan rad borbenih eskadrila i škola za osposobljavanje letaća. Štab baze nije ni računao, u to vreme, za ostvarenje formacija na oslobođenim teritorijama u zemlji. Ali je predviđao da se ona realizuju uz pomoć saveznika negde na njihovoj teritoriji. Pre dostavljanja predloga za formaciju jedinica i ustanova vazduhoplovstva, štab baze je nekoliko puta tražio od VS da se avijatičari prebace u Italiju.

U očekivanju prebaziranja u Italiju, štab baze je poklonio osobitu pažnju dužnostima i formaciji aerodromske čete u Glamoču. Tendencija je bila da ona može samostalno raditi i izvršavati zadatke bez naslona na neku drugu vazduhoplovnu jedinicu.

Kako se docnije pokazalo letelište kod Glamoča imalo je značajnu ulogu. Dimenzije letelišta omogućavale su sletanje i poletanje transportnih borbenih aviona. Moglo se obezbediti sa zemlje lakše od ostalih letelišta lociranih bliže železničkim i suhoputnim komunikacijama. Komandno mesto Vrhovnog štaba se nalazilo u blizini, tako je bila omogućena avionska veza sa saveznicima radi brzih dogovora, razmene mišljenja, komuniciranja savezničkih vojnih misija sa svojim vladama i vojnim komandama i doturanje materijala vazdušnim putem. Specijalno, za dalji razvoj vazduhoplovstva, letelišta kod Glamoča i Bosanskog Petrovca imala su posebnu ulogu. Tamo su se sakupljali avijatičari iz jedinica i sa terena i omladinci određeni za buduće vazduhoplovce i odatle su, avionima ili drugim prevoznim sredstvima, slati u razne savezničke centre radi preobuke i školovanja. Zbog ovog značaja letelišta kod Glamoča, aerodromska četa je u aprilu 1944. prerasla u vazduhoplovnu bazu.<sup>72</sup>

Vojno-politička situacija stvorena za vreme zimskih ofanzivnih operacija neprijatelja dovela je Vrhovni štab do zaključka da je opstanak 1. vazduhoplovne baze u zemlji necelishodan. Zbog toga ubrzava pregovore sa za-

<sup>73</sup> Zbornik, t. X, knj. 1, dok. 20.

padnim saveznicima o prebacivanju vazduhoplovaca u Italiju i školovanju u Africi.<sup>73</sup>

Nakon uspešnih pregovora sa zapadnim saveznicima Vrhovni štab je poslao 28. decembra depešu štabu mornarice sledeće sadržine: „Hitno prebacite sve avijatičare, tenkiste i šofere u Bari, gde će posle kursa primiti najmodernije aparate. Za ovo vas činimo odgovornim". Vrhovni štab je poslao depešu iste sadržine Glavnom štabu Hrvatske. Depeše su upućene u vreme kada se ljudstvo 1. vazduhoplovne baze već nalazilo na putu za Italiju. Ono je po naređenju Vrhovnog štaba od Glamoča do Trogira i preko ostrva Hvara 30. decembra stiglo na Vis; a odatle 5. januara 1944. brodom „Bakar" prevezeno u Bari.<sup>74</sup>

## 6. PRVA VAZDUHOPLOVNA BAZA U ITALIJI I SEVERNOJ AFRICI<sup>76</sup>

Po uspešno završenim pregovorima naše vojne misije u Kairu i Alžiru decembra 1943. 1. vazduhoplovna baza je prebačena u Italiju. U Savaletriju blizu Barija u bazu se, tokom januara 1944, prikupilo oko 200 avijatičara. Već 7. januara posle dugog i napornog marša, stigli su vazduhoplovci iz Slovenije. Sa njima su doputovali vazduhoplovni specijalisti sakupljeni u jedinicama mornarice. U bazu su pristizali pojedinci i grupe avijatičara bivše jugoslovenske vojske iz zarobljeničkih i logora interniraca, a takođe i bivši italijanski avijatičari rodnom iz Istre i Slovenačkog primorja. Ovako sakupljeni ostali su u Savaletriju do kraja januara.

Iz Savaletrija baza je 30. januara prebačena u Karovinjo blizu Bengazija i tu ostala do 20. aprila 1944.

<sup>73</sup> Zbornik, t. X, knj. 1, dok. 25 i 30.

" Zbornik, t. X, knj. 1, dok. 26.

<sup>75</sup> Arhiv VII, kut. 7, reg. br. 54/1; kut. 13, reg. br. 2/2; kut. 731, reg. br. 4/34; kut. 1466A, reg. br. 8/4; kut. 1466B, reg. br. 20/2; kut. 2091, reg. br. 7/8; Zbornik, t. X, knj. 1, dok. 26—Rafael Perhauč — Letalci Prekomorci, Nova Gorica 1968. — str. 35—44. Vazduhoplovstvo u NORJ 1965, str. 42—50; Arhiv CK SKJ, reg. br. 6104/V-2-123/44.



*Prevoženje 1. vazduhoplovne baze preko Jadrana u Italiju.*

Vazduhoplovni stručnjaci su i dalje pristizali tako da je baza, krajem februara, imala oko 250 ljudi, od kojih 60 pilota, 28 izviđača, 62 mehaničara, 31 vazdušnog strelca i oko 69 drugova ostalih specijalnosti i opštih službi. Među sastavom baze bilo je 60 članova SKJ, 30 kandidata i oko 40 članova SKOJ-a. Ovakav sastav predstavljao je ozbiljnu snagu, koja je garantovala uspeh predstojećih akcija 1. vazduhoplovne baze. Treba dodati i to da su se u bazi nalazili starešine i borci raznih nacionalnosti, raznih profesija, različitog nivoa kulture i obrazovanja. Takvu heterogenost trebalo je idejno i politički vezati i učiniti sposobnom za one svrhe za koje je baza bila namenjena. Iz tih razloga i iz potrebe da se ne gubi vreme u dugom čekanju za okončanje pregovora sa saveznicima za odlazak na školovanje, štab baze je formirao štab škola sa kursovima za: pilote, izviđače i tehnički sastav, na kojima se izvodila teorijsko-stručna nastava. Takođe je organizovan kurs ideološko-političkog vaspitanja.

Ideološko-političkom uzdizanju kadrova poklonjena je posebna pažnja. Pored redovne političke nastave, kon-



ferencija i teoretskog rada, organizovan je partijski kurs za izučavanje marksističke teorije. Između ostalog proučavale su se sledeće teme: razvoj društva, razvoj radničkog pokreta, učenje o Partiji, organizacijska pitanja KPJ, o strategiji i taktici, nacionalno pitanje, seljačko pitanje, fašizam, socijalistička država, narodnooslobodilački rat, antifašistički front žena, o narodnooslobodilačkoj vojsci, organizacija SKOJ-a. Program kursa je bio sličan onima koji su se održavali u Jajcu pri CKJ u leto 1943. Kursom su rukovodili Prvoslav Vasiljević i Ljubiša Curgus.

Na pilotskom kursu izučavano je 10 predmeta: politička nastava, teorija letenja, teorija gađanja i bombardovanja, navigacija, vazduhoplovna geografija, taktika vazduhoplovstva, fotografisanje iz vazduha, meteorologija, poznavanje stranih aviona i higijena. Izviđači su imali 8 predmeta. Sa izuzetkom teorije letenja i taktike vazduhoplovstva, na izviđačkom kursu su se izučavali isti predmeti kao i na pilotskom.

Tehnički sastav, pored političke nastave, izučavao je: motoristiku, pogonski materijal, specijalnu opremu i tehnologiju vazduhoplovnog materijala.



*Slušaoci kurseva 1. baze u Italiji marta 1944.*

Nastavnici za sve predmete na kursevima su bili iz sastava baze. Udžbenici i ostali materijal je sakupljan iz savezničkih vazduhoplovnih jedinica, pretežno engleskih. Nastavnog materijala je bilo malo. Pored malog broja udžbenika i drugog nastavnog materijala, teškoću je činilo nepoznavanje engleskog jezika. I za ovaj predmet su bili određeni naši nastavnici iz sastava baze. Neki su ranije znali engleski jezik, a neki su u bazu došli iz engleskog vazduhoplovstva.

U martu 1944. godine komandant i komesar 1. vazduhoplovne baze pukovnik Mile Pavičić i Prvoslav Vasiljević su premešteni na druge dužnosti. Mesto njih, za komandanta baze bio je određen kapetan Milan Simović, a partijskom organizacijom je rukovodio kapetan Ljubiša Curgus do njenog rasformiranja krajem maja 1944. godine.

Posle uspešno završenih pregovora u martu 1944. za školovanje u severnoj Africi u vazduhoplovnim centrima i potpisivanja zvaničnog akta o tome u Vrhovnom štabu NOV i POJ, ljudstvo prve baze je 20. aprila kamionima iz Karovinja prevezeno do italijanske luke Taranto, a ovde istog dana ukrcano na engleski brod i otplovalo je u pravcu Aleksandrije. Brod je u luku Aleksandrija uplovio 25. aprila. Posle iskrcavanja oficiri, podoficiri i borci kamionima su prevezeni u Abukir. Oficiri su već 26. aprila ukrcani u četiri kamiona i preko El Alameina, Marsa Matruha, Tobruka i Bengazija 28. aprila 1944. stigli na aerodrom Benina. Ostalo ljudstvo baze čekalo je u Abukiru na transportna sredstva do 4. maja. Tu je bilo 9 oficira, 83 podoficira i 103 borca. Najzad im je uspelo da 5. maja doputuju železnicom do Tobruka, a odavde kamionima preko Bengazija da stignu 6. maja na aerodrom Benina.

Prva vazduhoplovna baza stigla je na aerodrom Benina posle odluke o formiranju prve eskadrile. Svi poslovi za njeno formiranje obavljani su 22. aprila 1944. Zato su pripadnici baze, po dolasku na aerodrom Benina, sa velikom radošću mogli posmatrati naše trobojke i crvene petokrake na avionima i kamionima određenim za popunu 1. eskadrile. Oni su se srdačno i drugarski sretali i pozdravljali sa avijatičarima, koji su se na Srednjem



*Deo štaba 1. vazduhoplovne baze*

istoku opredelili za NOB i već se nalazili u 1. eskadrili ili van nje i čekali drugove iz zemlje da im se pridruže.

Do 7. maja 1944. na aerodromu Benina skupilo se oko 600 raznih vazduhoplovnih specijalista letaća i za pomoćne službe. Od njih oko 255 bilo je iz sastava 1. baze, a većina ostalih iz kraljevskog jugoslovenskog vazduhoplovstva, koji su se na poziv VŠ opredelili za NOB. Po pristizanju baze odmah je započelo razvrstavanje ljudstva po specijalnostima. Od svih prikupljenih vazduhoplovaca, lekarskom i stručnom selekcijom odabrano je ljudstvo za popunu 1. i 2. eskadrile. Grupa od 12 oficira inženjera, tehničara i drugih upućena je u Alžir, gde je organizovala prikupljanje i školovanje ljudstva jugoslovenskog porekla, većinom rodnom iz Istre i Slovenačkog primorja, koji su ranije pripadali italijanskoj vojsci, a u kampanji za Siciliju i Sardiniju su bili zarobljeni od strane saveznika. Četiri oficira upućena su 12. juna u transportnu komandu RAF blizu Kaira na izviđački kurs.

Preostalo ljudstvo 1. vazduhoplovne baze (29 pilota, 20 izviđača i 22 radio-telegrafista) smešteno je u logor „22 PTC“ kod Kasfarita, blizu grada Sueca u Egiptu.

Prema obećanju engleskih vojnih vlasti grupa od 71 vazduhoplovca je trebalo, posle kraćeg zadržavanja u logoru, da produži za južnu Afriku i Rodeziju na školovanje. Ali do toga nije došlo. Oni su uzalud čekali od kraja maja do 21. septembra 1944. Napokon im se ukazala prilika da 21. septembra otputuju na školovanje, ne u južnu Afriku, nego u Sovjetski Savez.

Za rasformiranje 1. vazduhoplovne baze nije dat nikakav zvaničan akt. Ali prelaskom u Afriku njen sastav je raspoređen na druge dužnosti, čime je praktično prestala i njena funkcija. Poslednji sastanak partijskog biroa održan je noću 23/24. maja u Benini. Razmatrana su pitanja rada u novim uslovima i reorganizacija partijske i skojevske organizacije.

Prva vazduhoplovna baza, u svojem postojanju od oktobra 1942, do kraja maja 1944, predstavljala je jedinstvenu organizaciju za prikupljanje vazduhoplovnih stručnjaka u zemlji i inostranstvu. Organizovala je stručne kurseve na kojima je mesecima izvođena nastava. Od posebnog je značaja njena uloga u vaspitanju i izgradnji lika čoveka, odnosu među ljudima i oformljavanju lika vazduhoplovaca boraca. Zato se sa pravom može tvrditi da su početni temelji stvaranja ratnog vazduhoplovstva postavljeni u 1. bazi.