

### Likovi koji se pamte

**D**ošli su iz svih krajeva naše domovine: Aca iz Beograda, Zvonko iz Zagreba, Polde iz Ljubljane, Salih iz Prozora. Franjo iz Dubice, Ratko iz Čačka, Aco iz Mostara i Arkadije - predstavnik bratske Rusije - donski kozak.

Sve naše jedinice su stvorene borbom i žrtvama. Ni avijacija nije bila izuzetak. Teško je osnovana naša prva eskadrila.

Franjo je bio prvi avijatičar - partizan. Još početkom 1942. godine u jednom od najtežih momenata naše borbe. Franjo sa starim Potezom preleće u bosanske šume. u pomoć svom narodu. Ovaj mali, zastareli avion, iz koga su na neprijatelja padale prve partizanske bombe, izrađene u šumskim radionicama, bio je trn u oku narodnim neprijateljima. Raspisali su veliku nagradu ko ga uništi u zraku ili na zemlji. Ali Franjo ga je dobro čuvao, sakrivao i nastavljao da baca bombe na neprijatelja. Ipak. jednog dana bio je otkriven na zemlji i stari Potez je buknuo u plamen. Od toga dana Franjo se borio kao pešak čekajući čas da ponovo poleti na avionu ukrašenom petokrakom zvezdom.

Tri mornara - Aca, Ratko i Polde su bili početkom rata u jednoj eskadrili pomorskog vazduhoplovstva. Razočarani sramnom izdajom i želeći da nastave borbu protiv neprijatelja, preleteli su sa svojim hidroplanima saveznicima. Godinu dana su leteli i vršili operaciju na Sredozemnom moru. Ali ih ni tamo bivša izdajnička vlada nije puštala na miru. nastojeći da ih upotrebi kao oružje svoje međunarodne politike. Oni su je brzo prozreli i započeli borbu protiv nje. Tom borbom su prokrčili put sebi i mnogim drugima u naše narodno vazduhoplovstvo.

Zvonko je došao na Srednji istok preko Grčke; Salih preko Turske; Aco preko Sovjetskog Saveza. Leteli su kroz oluje progonjeni od neprijatelja. Mislili su da ih tamo čeka sloboda, i to takva sloboda koja će im omogućiti nastavak borbe protiv neprijatelja. Oni su u tome uspjeli.

Zadnji od pomenutih drugova - Arkadije, bio je stari borac protiv neprijatelja. Zato su ga izbacili iz bivšeg Jugoslovenskog vazduhoplovstva, te je proveo više od godinu dana u nemačkim i ustaškim tamnicama. Ostao je živ zahvaljujući jedino njegovoj skoro nadprosečnoj fizičkoj i moralnoj snazi. Konačno, jednog dana. proganjan od

Gestapoa. uspio je da otme jedan Brege i da preleti na saveznički aerodrom.

Tako su se skupili u Africi...<sup>47</sup>

### *Pali izvršavajući borbene zadatke*

U toku narodnooslobodilačkog rata jedan broj pilota poginuo je u toku obuke, a najviše prilikom izvršavanja borbenih zadataka:

- za vreme obuke: Aleksandar Marković i Salih Islamović, oba 3. maja 1944. prilikom sudara u vazduhu, i Zvonko Halambek, 1. jula 1944. godine;

- iz 1. eskadrile: Aleksandar Vuković, 31. avgusta 1944; Franjo Kluz, 14. septembra; Leopold Ankon, 25. septembra; Ratko Jovanović, 4. oktobra; Arkadije Popov, 16. oktobra; Mileta Protić, 19. decembra 1944. i Luidi Rudi, 30. marta 1945, i

- iz 2. eskadrile: Stanislav Vouk, 20. oktobra; Jovan Pešić, 9. novembra 1944; Nikola Vemić, 5. aprila i Aleksandar Cenić, 3. maja 1945. godine.

1) *Kapetan-pilot Aleksandar Marković* je rođen u Smederevskoj Palanci, 11. aprila 1915. Leteo je kao hidroizviđač i hidropilot u Pomorskom vazduhoplovstvu BJV. Posle kapitulacije je preleteo u Aleksandriju i priključio se savezničkom vazduhoplovstvu. Zajedno sa Ratkom Jovanovićem napisao je proglas vojnicima na Srednjem istoku apelujući na njih da otkazu poslušnost kralju i stupe u NOVJ:

„Medu prvima koji me je posetio u Četrnaestoj Škotskoj bolnici u Kairu bio je Aleksandar Alek - Marković, poručnik pomorskog vazduhoplovstva, snažan, plav mladić. Od prvog trenutka moglo se videti da je iskren i pošten čovek.

U borbama protiv Nemaca od čitave kraljevske vojske učestvovali su jedino avijatičari, kao i neke jedinice mornarice. Alek Marković pripadao je jednoj eskadrili koja se pune dve godine borila protiv Nemaca u sastavu engleskog vazduhoplovstva u Sredozemlju. Nekoliko Jugoslovena poginulo je nad Kritom, više ih je ranjeno, jedan je oko izgubio. Usled svega ovog demonstrativni nastup Aleka Markovića i njegov zahtev da prede u Narodnooslobodilačku vojsku imao je velikog odjeka u kraljevskoj vojsci u Egiptu...

Alek nije došao do nas svojom inicijativom. Medu njegovim drugovima u pomorskom vazduhoplovstvu bila je veća grupa naših simpatizera. Vodio ih je major Ratko Jovanović"<sup>480</sup>

„Prej ko smo formirali naše eskadrilje, je že usoda zahtevala žrtve: prvi dve žrtvi sta bili kapetan Marković A. in podporučnik Islamović

Major Ladislav Zobundžija: „Osam starih boraca“, u „Listu 1. lovačke eskadrile“, br. 2/1944; dr Ladislav Zobundžija je dopisni član Jugoslavenske akademije znanosti i umjetnosti

V. Dedijer, „Dnevnik“. II izdanje, Beograd 1951.

S. Položili smo jih k večnemu počitku na vojaškem pokopališču v Bengaziju, daleč od domovine. Teško nam je bilo pri srcu ampak v spoznanju da vsaki napredek ali uspeh terja svoje žrtve, mi smo sklenili da bomo še marljivejše in še udanejše delali. da čim prej formirali in izvežbali naše edinice!"<sup>481</sup>

2) *Zastavnik - pilot Salih Islamović* rođen je, 30. marta 1910. u Prozoru. Pilot je postao 1935, pošto je prethodno završio Vazduhoplovnu podoficirsku školu, pilotsku i lovačko-pilotsku. Na Srednji istok je došao iz Turske, pošto je avionom prebegao iz NDH:

„Veliki, dobro opremljeni aerodrom odmah privuče našu pažnju. Na stajankama primetismo nekoliko aviona 'hariken', a na njima - četverokrake crvene zvezde. Bi nam to pomalo čudno, pa upitismo jednog savezničkog oficira, koji je stajao u blizini, čiji su to avioni. Odgovori nam da su avioni bili namenjeni Turskoj, no pošto Turci neće da se bore. dodeljeni su Titu...

Sutradan smo bili na istom mestu. Bili smo prijatno iznenađeni kada ugledasmo one iste avione, ali sada sa crvenim petokrakama, bili smo veoma radosni i ponosni.

Dobro raspoloženje prešlo je u pravo oduševljenje kada su naša prva dva pilota sela u sada već naie avione. Na žalost, naše oduševljenje beše kratkog daha. Piloti Marković i Islamović, iakoiskusni vazdušni borci sa Srednjeg istoka, posle poletanja izveli su nekoliko smelih evolucija, ali su se u jednom trenutku sudarili i stropoštali na zemlju. Bili smo navikli na pogibije naših drugova i svesni činjenice da se u vazduhoplovstvu može poginuti i bez borbe. Ali, ova katastrofa ostavi mučan utisak: nismo još počeli ni da letimo, a već dve teške žrtve.

Posle dva dana mučan utisak sasvim nesta, kada nas pilote pozvaše da pristupimo izboru za popunu novoformirane Prve eskadrile NOVJ!"<sup>485</sup>

3) *Vodnik - pilot Zvonko Halambek* rođen je, 15. januara 1913, u Zagrebu. Pilotsku obuku je završio 1939. Posle kapitulacije preleteo je na Srednji istok:

„Pilotje so se prav marljivo naprej vežbali na novih letalih. kar je zahtevalo tretjo žrtv. Tedaj je bil pa tovariš vodnik Halambek Z. V zraku se mu je vnelo letalo. on je vešće manevriral da bi se vrnul na letališče kar mu ni uspel. Letalo je pristalo goreče van letelišča, se razbilo in njega pa vrglo iz sedeža. Reševalni avtomobil ga je takoj pripreljal v najbližnje vojaško bolništvu, kjer je čez eno uro umri.

Tovariš Halambek je predno vstopil v naš partizansko eskadriljo, služil pri Kr. Brit. zrakoplovstvu udeževal se je raznih zračnih bojev ter se mu je posrećilo sastreliti dva sovražna letila.

Tudi njega smo pokopali na vojaškem pokopališču v Bengaziju!"<sup>483</sup>

<sup>481)</sup> Iz članka potporučnika F. Podbovšeka „Zgodovina mlade avijacije N. O. V. Jugoslavije" u „Listu 1. lovačke eskadrile" 2/1944.

<sup>482</sup> Dura Ivanišević: „Put za Afriku", „Kрила armije", br. 810. 27. januar 1977.

<sup>4811</sup> Iz članka potporučnika F. Podbovšeka; Op. cit. „List 1. lovačke eskadrile". br. 2/1944.

4) *Zastavnik - pilot Aleksandar Vuković* rođen je. 19. oktobra 1910, u Mostaru gde je i završio pilotsku školu. Kao pilot 7. bombarderskog puka vazduhoplovstva BJV, posle kapitulacije, preleteo je prvo u Grčku, a zatim na Srednji istok, gde se priključio savezničkom vazduhoplovstvu. Pilot Vuković je poginuo 31. avgusta 1944. u taktičkom izviđanju i bombardovanju ciljeva na komunikaciji Gračac - Knin - Drniš, kada je leteo na čelu šestorke 'spitfajera':

„Poslednjeg dana avgusta, u mutnom jutru, grupa je pošla na novi zadatak. Kao i uvek, raspoložen za borbu, Aca povede šestorku sa ubedenjem da će 'napraviti dobar posao'. I zaista, zadatak je obavio kako treba, ali na njemu i izgoreo. Po povratku na aerodrom, vođa drugog para je saopštio:

- Naišli smo kod Drniša na teretnu kompoziciju i odmah je napali. Videći da nema protivavionske vatre ili je mi nismo osmotrili, pošli smo u drugi napad. Najednom se vođa grupe strmoglavio ka zemlji. Za koji trenutak videli smo kako se kraj pruge podiže krupan oblak prašine i dima!

Tako je nestao dobar drug Aca, a toliko je želeo da stigne što pre na front. On je prva ratna žrtva Prve eskadrile!"<sup>484</sup>

5) *Kapetan - pilot Franjo Kluz* rođen je. 18. septembra 1912, u selu Jošika kraj Bosanske Dubice. Pilotazu je završio 1940. u Mostaru, a posle kapitulacije mobilisan je u Zrakoplovstvo NDH odakle je prebegao i prvi let u Partizanskoj avijaciji izvršio 23. maja 1942, a sa 1. vazduhoplovnom bazom dolazi u 1. eskadrilu NOVJ. Franjo Kluz je narodni heroj Jugoslavije (proglašen posmrtno 18. maja 1948). Poginuo je 14. septembra 1944. prilikom bombardovanja neprijateljevih ciljeva u Omišu, na čelu odeljenja 'spitfajera':

„Prošlo je nešto više od tri časa kad na aerodrom sleteše samo tri aviona. Franje Kluz nema. Pitamo šta je s Franjom:

- Nadleteli smo Omiš - sledio je odgovor. - Osmotrili poveću kolonu na izlasku iz grada i napali je iz prvog kruga. Ali, odmah nas je dočekala jaka vatra sa zemlje. Produžili smo napred, i kao u magnovenju. učinilo nam se da vođa nekako dugo i oštro portire. Nismo mogli da ga pratimo, jer smo bili u napadu, ali kada smo se posle napada prikupili, vođe nije bilo.

Osmatrajući cilj i teren oko njega, mogli smo samo da primetimo tu i tamo dim i kratak blesak protivavionskih oruđa!

Drug Franjo je bio oličenje pravog komunista. Uživao je veliki autoritet u jedinici i s lakoćom rešavao i najteži nesporazum među nama, pa je i zbog toga njegov nestanak predstavljao izuzetno težak gubitak za jedinicu!"<sup>485</sup>

„Franjo je bio omiljen, nenametljiv. Voleo je da pomogne drugu u svakoj situaciji. Kada je jednog druga, zbog nepažnje na času, saveznički instruktor kaznio da opterči ceo aerodrom sa padobranom na leđima - što je bila prilično rigorozna kazna - Franjo mu je savetovao:

<sup>484</sup> „Kрила armije", broj 812. od 24. februara 1977.

<sup>485</sup> Ibid.

- Uzmi padobran i otrči do ivice aerodroma, sedi u jarak i čekaj dok se Englez ne ohladi!

I ispalo je po onoj narodnoj: i vuk sit, i ovce na broju.

Mada mu je, po svemu sudeći, više odgovarao politički rad. svoj pilotski poziv je neobično voleo i nastojao da u izvršenju svakog zadatka bude pimer pravog komunista"<sup>486</sup>

6) *Poručnik - pilot Ankon Leopold* rođen je, 15. juna 1911, u Savici kod Ljubljane. Posle kapitulacije Jugoslavije hidroavionom je preleteo na Srednji istok i priključio se savezničkom vazduhoplovstvu. Poginuo je 25. septembra 1944. kod Vrgorca:

„Desetak dana posle Franjine smrti, negde između Vrgorca i Ljubuškog, nestao je temeljiti i mirni Slovenac. Leopold Ankon. pomorski oficir - pilot. Odvažan i veliki rodoljub izvršavao je i ratne zadatke u savezničkom vazduhoplovstvu, a u NOVJ stupio još u januaru 1944. Oduševljen narodnooslobodilačkom borbom nastojao je da se što pre dokaže i svoje zadatke izvršavao je preciznošću veoma iskusnog pilota, kakav je i sam bio.

Na dan njegove pogibije vreme je bilo veoma slabo: velika i niska oblačnost, mestimično sa padavinama. Na zahtev Štaba 281. vinga BAF da jedan par izvidi meteorološku situaciju u Jugoslaviji i, eventualno, usput napadne neki pogodan cilj, javili su se dobrovoljno Ankon i pilot Đuro Tomšić. Na letu prema Ljubuškom. grupa je iznenadno obasuta jakom protivavionskom vatrom od koje je Ankon nastradao. Tako je pao jedan od vrlo iskusnih pilota eskadrile!"<sup>487</sup>

7) *Major - pilot Ratko Jovanović* rođen je, 28. septembra 1912, u Miokovcima kod Čačka. Po preletu iz Jugoslavije na Srednji istok, leteo u savezničkom vazduhoplovstvu, a zatim postavljen za komandira „A" flajta 1. eskadrile. Poginuo je 4. oktobra 1944. na čelu četvorke 'spitfajera', koja je vršila taktičko izvidanje puta i pruge Jablanica - Sarajevo - Maglaj:

„Onoga dana kada je poginuo, vreme je u prepodnevnom časovima bilo veoma loše, prava provala oblaka i izgledi za izvršenje zadataka ništavni. No, u popodnevnom časovima vreme se unekoliko poboljšalo, ali su stajanke i rulne staze bile u dubokom blatu. Ratko je okupio oko sebe svoje odeljenje i zatražio dobrovoljce za jedan slobodni lov. Kao i uvek, za dobrovoljce se javilo celo odeljenje. Ratko je odabrao trojicu.

Mehaničari su izgurali na rukama avione i postavili ih na metalnu poletno-sletnu stazu. Četvorka je, s Ratkom na čelu, poletela bez greške. Na marš-ruti Sarajevo - Doboju grupu je iznenadila jaka protivavionska vatra sa jedne železničke kompozicije, koja je stajala u mestu. Izenađenje nije postignuto i napad je odložen.

Ratko se u novom naletu strogo pridržavao taktičkih principa. Nedaleko od Doboja grupa je osmotrila kompoziciju u pokretu. Ovoga puta protivnik je bio iznenađen i dobio je žestoki udarac

<sup>^</sup> Iz članka „Moji ratni drugovi". „Glasnik RV i PVO", 3/1982.

<sup>w</sup> Ibid

U drugom naletu, međutim, pogođen je u motor. Pokušaj da se spase prinudnim sletanjem nije uspeo, jer je teren bio neravan i kratak, a visina mala!"<sup>488</sup>

8) *Major - pilot Arkadije Popov* rođen je 17. novembra 1906, u Rusiji, a u Jugoslaviju je došao posle oktobarske revolucije, kao dečak. Završio je u Dubrovniku Vojnu pomorsku akademiju, kao i Školu za pilote pomorskog vazduhoplovstva. Posle kapitulacije, prebegao je u Grčku, pao u nemačko zarobljeništvo, bio pilot u vazduhoplovstvu NDH. povezao se s partizanima i došao u 1. vazduhoplovnu bazu. Poginuo je 16. oktobra 1944. kao komandir „B" flajta 1. eskadrile NOVJ:

„Jedanaest dana posle Ratkove smrti pao je i drugi komandir odeljenja. Arkadije Popov, Arkaška. Iako poreklom donski kozak, bio je i ostao iskreni Jugosloven... Voleo je i svoje zemljake Ruse, ali će se prilično razočarati u prvom susretu s njima. Naime, pri susretu s grupom sovjetskih avijatičara u Bariju, oni su odbili svaki razgovor s njime, a i s nama kada su čuli da je. eto, Arkadije Rus - emigrant...

U jednom napadu na neprijateljevu kolonu na putu Gospić - Otočac u prisustvu savezničkog visokog oficira - koji je hteo da vidi kako se borimo i zašto često ginemo - Arkadije je izvršio četiti naleta, iako je kolona bila dobro branjena.

Nepun mesec dana posle ovoga, pilot Arkadije Popov, vođa odeljenja 'spitfajera', je smrtno pogođen i pao u more!"<sup>489</sup>

9) *Potporučnik - pilot Stanislav Vouk* rođen je, 22. septembra 1911. u Divači kraj Sežane. Lovačku školu je završio 1936. u Nišu. Poginuo je na četvrtom ratnom zadatku. 20. oktobra 1944, na čelu odeljenja 'harikena', prilikom napada na neprijateljevu kolonu na komunikaciji Slano - Rudine:

„Vođa nas je vodio u četiri naleta. Ispod nas su bili topovi, tenkovi, automobili. Nekoliko tenkova bilo je blizu Rudina.

- Moj je prvi tenk! - čuli su pratioci naređenje potporučnika Vouka!

Pratioci su raketirali deo kolone, koji je stajao. Sve bombe su pale u rejon cilja. Jedan veliki 5-tonski kamion je eksplodirao. Pobijeno je mnogo neprijateljevih vojnika. Vođa je hteo da izvede još jedan napad, ali je kod zadnjeg bio pogođen od PAA!"<sup>490</sup>

10) *Zastavnik - pilot Jovan Pešić* rođen je, 28. aprila 1923, u Beogradu. Neposredno pred rat završio je pilotažu. Posle kapitulacije bio je na Srednjem istoku, jedno vreme leteo u jugoslovenskom detašmanu pri 376. bombarderskoj grupi 15. američke vazduhoplovne armije, odakle je došao u 2. eskadrilu NOVJ. Poginuo je na svom prvom ratnom zadatku u toj eskadrili, 9. novembra 1944:

„Odeljenje 'harikena'. u kome je Pešić leteo kao vođa drugog para, poletelo je sa aerodroma Kana u 11.50 časova. Vreme je bilo veoma loše, ali cilj - dragocen: zloupotrebljavajući oznake Crvenog krsta Nemci su bolnicu u Risnu pretvorili u jako utvrđenje.

- Oblaci na 11.000 stopa! - čuo se glas vode četvorke kapetana Franje Ježa.

Leteli su još dalje, ali se nisu mogli probiti do cilja. Bilo je prošlo tačno šezdeset minuta od poletanja kada je voda formacije naredio povratak.

Grupa je bila razbijena, pilot Pešić je upao u gustu masu oblaka, koji su prekrili visove negostoljubive planine Orjen"<sup>491</sup>

11) Major - pilot Mileta Protić rođen je, 2. juna 1913, u Tovariševu kod Bačke Palanke. Posle Pomorske vojne akademije završio je 1939. u Pančevu Pilotsku školu, a neposredno po kapitulaciji, zajedno sa ostalima, preleteo hidroavionom u Aleksandriju. Posle ratnih akcija u savezničkom vazduhoplovstvu. pristupio je 1. eskadrili, u kojoj je postavljen za komandira. Poginuo je 19. decembra 1944. vodeći četvorku 'spitfajera' na taktičko izviđanje puta Sarajevo - Doboj:

„Oko podne, toga dana, očekivali smo njegov povratak. Ovi časovi iščekivanja su uvijek veoma dugi. Mnoge misli nam prolaze kroz glavu. Treba dva puta preleteti more, preći mnoge planine, probijati se kroz sniježne zimske oblake, da bi se došlo do cilja. I tada dolazi onih nekoliko minuta borbe, nekoliko minuta vatre, koje zahtjevaju krajnje naprezanje i pilota i mašine.

I u toku iščekivanja sjećali smo se riječi koje je naš komandant, drug Mileta, rekao jednom američkom novinaru:

- Ja uopšte ne nastojim da povećam borbenost mojih pilota. Moja najveća briga je baš obratna, da tu borbenost obuzdam. Mržnja prema neprijatelju i želja za borbom i osvetom kod njih je tolika da se oni često zaborave i napadaju na neprijatelja bez obzira na opasnost!..."

Devetnaestog decembra, u predviđeno vrijeme povratka, u 12.30 časova, vratila su se sa zadatka samo tri aviona. Sletili su i približavali se k nama. Po začađenim topovskim cijevima videli smo da je bilo borbe. Iz prvog aviona je izašao drug potporučnik Šoić i na naše upitne poglede - kratko je odgovorio:

- Poginuo!

Sutradan, primajući komandu eskadrile. novi komandant Šoić, rekao je:

- Drugovi, vidio sam druga majora Protića kako obrušava na neprijatelja, i vidio sam eksploziju usred neprijateljske kolone. Teško je sada kazati šta se je zapravo desilo, ali nije isključeno da je drug Mileta. možda sa oštećenim avionom, možda ranjen, hotimično uletio u neprijatelja"<sup>492</sup>

12) Potporučnik - pilot Luidi Rudi rođen je, 30. marta 1921, u Zadru. Kao pilot, sa završenom Vazduhoplovnom akademijom u Kazerti. leteo je u italijanskom vazduhoplovstvu, ali je posle kapitulacije Italije preleteo avionom i prešao NOVJ, odnosno stupio u 1. vazduhoplovnu bazu. Poginuo je 1944. istog dana kada je i rođen.

<sup>4.1</sup> Ib.d

Članak: „Junačka smrt našeg komandanta“, u „Listu 1. lovačke eskadrile“, br. 2/1944.

„Dok jedemo zabruji nad nama svima dobro poznat reski zvuk 'spitfajera'. Izlazim na terasu da vidim ko su. Poznata četvorka: zvijezde se isuviše jasno vide, dakle naši su i kliknem: - idu na sletanje!

- Bomba jednom nije otpala! - odjeknu trpezarijom jak glas poručnika Mladenovića.

Sa terase posmatram kako jedan od četvorice naših obrušava nad morem, želeći da se riješi neugodnog tereta. Nosač bombe je krut, čvrsto drži svoj opasan teret... Bomba kao da je srasla s krilima i sudbinom našeg mladog skojevca. Luidija.

Kroz dalekozor pratim, dok mi srce jače bije, poslednji krug četvrtog druga. I ostali oko mene prate uzbuđeni, silazak. Ne prilazi k zemlji kao obično, 'visok' je, a već treba da 'sjedne', naglo propada sa 5-6 metara, desetinu sekunde ga još vidim...

Ogroman stub crvene prašine, a zatim nas potrese jaka eksplozija... 115 kg teška bomba, nakon udara aviona u zemlju, otpala je, zakotrljala se..."<sup>493</sup>

13) *Potporučnik - pilot Nikola Vemić* rođen je, 9. maja 1912, u Bukovici kod Šavnika. Pilotsku i lovačku školu završio je pre rata. Poginuo je 5. aprila 1945. prilikom napada šestorke 'harikena' na neprijateljeve ciljeve u Babinom Potoku:

„Šestorka 'harikena' koju je predvodio komandir eskadrile, kapetan Aleksandar Cenić poletela je u 09.05 časova sa aerodroma Zemunik. Bojevi komplet formacije bio je vrlo impresivan: 40 raketa po 40 kg, i puni šaržeri mitraljeskih zrna. Vemić je bio treći pratilac.

Već posle dvadesetak minuta vođa formacije je naredio napad. Zadnji u formaciji, zastavnik Vlahov mogao je da osmotri kako rakete padaju tačno u cilj...

Vemić je uveo u napad. Kao na dlanu - neprijateljski vojnici! Jedna raketa je odhujala pravo u njih. Ali, u zanosu borbe Vemić nije opazio brdo ispred sebe. Udario je svom silinom i avion je, s velikom eksplozijom trenutno iščeznuo u plamenu"<sup>494</sup>

14) *Kapetan - pilot Aleksandar Cenić* rođen je 22. septembra 1917. u Lukavici kod Dimitrovgrada. Lovачku školu završio je u Kraljevu 1940. U njegovoj letačkoj knjižici upisano je da je leteo mnoge tipove aviona - 'meseršmit 109'; 'hariken' (IId, IIb, Ile, IV RP), 'spitfajer' (I, Ve, IX), a za vreme obuke, kao instruktor u 2. eskadrili, u kojoj je bio i komandir, i avion 'harvard'. Kapetan Cenić je nestao prilikom preleta od Zemuna do Zemunika 3. maja 1945:

„Cenić je već bio završio jedan ciklus ratnih zadataka u RAF-u i moram da mu opet odam priznanje što je nesebično i umešno prenosio svoje bogato iskustvo na nas.

Brzo smo uvideli da je komandir Cenić bio u pravu. Zato smo se za svaki zadatak pripremali...

Iz članka poručnika Mirka Dvornika: „Deseti“, u „Listu 1. lovačke eskadrile“ br. 5/1945.

<sup>494</sup> „Kрила armije“ broj 358, od 21. maja 1958.



Znam da su mnogi veoma cenili rezultate koje smo postizali za vreme rata. Leteći na čelu četvorke u izvidanje brodovlja u severnom Jadranu, komandir Cenić je, u blizini ulaza u Bakarski zaliv, napao neprijateljev konvoj u brišućem letu. Protivavionski flak je bio veoma aktivan i avioni su leteli veoma nisko. Pilot Antončić je u tom niskom napadu zakačio za drvo, koje mu je odseklo pola krakova elise. Antončić je pokušao da iskoči iz aviona, ali ga je Cenić bodrio da nastavi i sa napola odsečenim elisama. I, zaista, uspešno je sleteo na aerodrom. Tom prilikom je Tugomiru Prebegu oštećen rep i komande.

Sećam se da su Englezi uvek snimali naše oštećene avione, kao kuriozitet, ne mogavši da sakriju čuđenje da se i tako može boriti za slobodu svoje zemlje.

Takva je bila 2. eskadrila, kojom je komandovao kapetan Cenić!<sup>495</sup>

Povodom 25-godišnjice stvaranja i razvoja RV i PVO, posmrtno, dodeljene su Diplome instruktora letenja sa zlatnim letačkim znakom sledećim pilotima: Aleksandru Vukoviću, Franji Kluzu, Leopoldu Ankonu, Ratku Jovanoviću, Arkadiju Popovu, Stanislavu Vouku, Jovanu Pešiću, Mileti Protiću, Rudiju Luidiju i Nikoli Vemiću.

Ratne tradicije 1. eskadrile NOVJ nastavlja vazduhoplovna jedinica u Divuljama, a 2. eskadrile - u Cerklju.

Spomen-obeležja podignuta su sledećim pilotima:

- Franjo Kluz, u Omišu, u vidu avionskog krila i spomen-biste, postavljene 1984; Franjo Kluz ima spomen-biste i u Meduvodama negde zajedno sa Rudijem Cajevecom, takode prvim partizanskim pilotima, a negde samo biste, kao u vazduhoplovnom garnizonu u Somboru i u krugu RO „Kluz“ (padobranska industrija);

- Mileta Protić, u Žepču, 1957. u vidu avionskog krila;

- Ratko Jovanović, u vidu avionskog krila, u Tesliću, takode postavljeno 1957;

- Arkadije Popov, u vidu avionskog krila, Ston, 1957. i

4 - Aleksandar Vuković, u vidu stilizovane elise na betonskom postolju, u Drnišu, postavljene 1970.

Podignuta su i spomen-obeležja na mnogim aerodromima i drugim mestima koja obeležavaju mesta baziranja jedinice:

- pilotima 1. i 2. eskadrile na aerodromu na Visu u vidu avionskog krila, postavljenog 1984. i mermerna ploča, takode na Visu, iz 1957;

- pilotima 2. eskadrile, na aerodromu Cerklje;

- 1. vazduhoplovnom lovačkom puku, takode u vidu avionskog krila; na aerodromu Škabrnja, 1957;

- poginulim pilotima RAF, u vidu kamene piramide, takode na Visu, postavljene 1951.

- britansko groblje u Beogradu, na kome su sahranjeni posmrtni ostaci britanskih vojnika i oficira, među kojima i piloti RAF koji su izgubili živote nad teritorijom Jugoslavije. Na britanskom groblju u

<sup>m</sup> Iz sećanja Branivoja Majcena, komandira „B“ flajta 2. eskadrile NOVJ na simpozijumu „Jugoslovensko ratno vazduhoplovstvo u narodnooslobodilačkom ratu“. Zemun, 1982.

Beogradu sahranjena su i tri jugoslovenska pilota Franjo Kluz, Jovan Pešić i Nikola Vemić.

U raznim mestima u zemlji sahranjeni su posmrtni ostaci pilota 1. i 2. eskadrile NOVJ na gradskim grobljima.

U spomen hrabrim pilotima 1. eskadrile svake godine se, na Dan jedinice koja neguje ratne tradicije - 22. aprila, bira najbolji pilot koji dobija zvanje „Kluzov pilot“, i najbolji avio-mehaničar-zvanje „Kluzov mehaničar“. Ove jedinice koje nastavljaju ratne tradicije 1. i 2. eskadrile imaju spomen-sobe u kojima se nalaze eksponati od istorijske vrednosti. pokloni njenih ranijih pilota i avio-mehaničara. Svake godine se, za 22. april, odnosno za 1. jul. u tim jedinicama okupljaju veterani. Njihova kazivanja i susreti u jedinicama nadahnjuju mlade pilote, avio-mehaničare i brojne generacije mladih vojnika.

### *Akteri ratnih događaja*

U uvodniku u „Listu 1. lovačke eskadrile“ broj 4, u kome se pripadnici eskadrile pozivaju da pišu članke iz svog svakodnevnog života, pilotima se nalaže da daju priloge o izvršenim ratnim zadacima, iz borbe, o problemima i uspesima...

Piloti i 1. i 2. eskadrile svesredno su se odazivali pozivu i počeli da pišu priloge o svojim letovima. Bila su to istinska kazivanja, bez ulepšavanja, pisana upravo onako kako su ih doživljavali. Bilo je to i prenošenje dragocenih iskustava. Među njima je bilo i takvih kazivanja koja su plenila Čitaoce.

\*

„Četiri druga pravili su krugove iznad letelišta i uzimali pravac gubeći se iz očiju onih koji ostaju na zemlji i strepe za svakog od nas - jer su svesni šta znači svako uzletanje i odlazak u pravcu 'Ostrva slobode' - otoka Visa.

Vazduh bruji. Drugovi se odazivaju i sporazumevaju. Nastaje tišina. Pesma motora i violinski zvuk elisa odjekuje i kao da zamiru negde daleko u dubinama plavog i tihog Jadrana.

Pred nama se ukazuje malo ostrvo - deo zemlje čiji smo sinovi. Nekoliko krugova oko njega i već smo na letelištu. Oko nas su grupice nasmejanih lica.

Naši uobičajeni pozdravi su kratki, ali srdačni. Mi smo već stari znanci i nemamo šta da kažemo jedni drugima. Ali ima i novih.

- Ko su ovi? - pitaju nasmejane drugarice.
- To su naši raketaši. svi mladi i lepi momci
- Drugovi!, a ne momci - popravlja me jedna drugarica.

Ali i ona. i ostale, prilaze bliže i sada se malo više interesuju. Hoće li doći ovde i gde će biti njihovi avioni...

Raketaše je vodio njihov komandir - poručnik Stanko. Pre poletanja dugo smo razgovarali. Stanko mi je pričao o svojim bolnim uspomenama u internaciji. Govorio mi je kako je sada srećan što može da se sveti onima koji su ga dugo kinjili. Bio je ozbiljan i zamišljen. Nikada pre mi nije izgledalo tako setan.

Poleteli su. Dva do tri kruga iznad otoka i oni su otplovili ka svome cilju. Mi smo čekali. Vratila su se samo trojica.

- Šta je sa Stankom? - upitali smo drugove po izlasku.

- On se nije javljao kad smo zvali! - usledio je odgovor. - Vatra sa zemlje bila je jaka. On je jurišao na protivnika... U trećem naletu nismo videli da je 'izvukao' mašinu...

Sutradan stigle su vesti. Komandir, poručnik Stanislav Vouk nađen je mrtav u svom avionu. Dete lepe Slovenije i sin jugoslovenskih naroda ostao je da počiva večni san u svom 'harikenu' na liticama golog dalmatinskog krša, koga je voleo isto toliko koliko i lepe pejzaže Slovenije...

Sledećeg dana opet smo na zadatku.. Na čelu odeljenja je poručnik Miloš. On leti nisko i privlači se svome cilju kao senka. Za njim su Danilo i Bogomil. Mi smo iznad njih. Počinje vatreni uragan. Vatra kao da bljuje iz zemlje. Vatra odozdo, iz usijanih švapskih cevi zasipa orlove... Četrdesetogodišnji stari orao, drug Radul proleće kao zmaj kroz kišu kuršuma i zasipa protivnika uz osmeh. koji odjekuje preko interfona, popraćen rečima: - Ala im je vruće.

Bitka je završena i mi se vraćamo. Poručnik Miloš je pogođen u motor i njegov se avion ruši. Poručnik Danilo javlja da mu je sedište puno ulja i da skoro ništa ne vidi... Avion poručnika Miloša imao je 15 'rana', dok je Danilov nosio 11...

Britanci posmatraju kako ovi piloti iz 'Eskadrile smrti' sleću kao da im nije - ništa!"<sup>496</sup>

\*

„Letimo u zaštiti 'harikena' i mitraljiranje neprijateljskih kolona na putu Drniš - Bihać.

Poleteli smo u dva sata poslije podne. Vrijeme nije bilo najbolje - oblaci su bili niski i djelimično kiša.

Kod Drniša nas je tukla protivavionska artiljerija, tako da smo morali zaobići grad. Malo kasnije, opet smo bili na putu. Ja sam pratio zadnjeg 'harikena'... Bio sam na visini od 2000 metara i vidio kako se jedan kamion kreće po putu. Odmah sam upalio nišan, otkaočio topove i mitraljeze i obrušio se na njega... Naglo izvlačim mašinu i zaokrećem za slijedeći napad, no vidim da netko bježi: još dva kamiona i jedan luksuzni automobil. Izvršim još tri uzastopna napada na onaj kamion samo da nitko živ ne izmakne...

Poručnik Nedeljko Pajić: Nekoliko sličica sa Visa. „List I. lovačke eskadrile“. br. 2/1944.

Kada sam izvlačio iz četvrtog napada na visini od nekih 20 metara iznad brda. pojavi mi se na instrumentu crveno svijetlo za benzin. Naglo uključim glavni rezervoar i čekam na čas kada će prekinuti motor, jer sam imao malu visinu i računao kako ću aterirati. Ali gdje, kada su tamo sama brda. Ne mogu ni napred. ni natrag od samih brda, ali - imao sam sreće. Motor nije prekinuo-znači da sam na vrijeme uključio. To mi se dogodilo zato što prije napada nisam uključio glavni rezervoar...

Vidim opet ona dva kamiona i luksuzni auto... Zovem drugove... Dajem im poziciju neprijateljskih kamiona i letim u susret njima. Oni odgovaraju da dolaze i sastajemo se između Knina i Sučevića. te tako okrećem i ja nazad... Svuda oko mene proljeteli su svijetleći meci svih kalibara i eksplodirati negde iznad mene...

Još nisam pogođen, ali mi puno ne fali, jer eksplozije svijetlećih metaka sve mi se više približavaju.

Napravim nagli zaokret, na levo krug, motor zaurla kao vuk od punog gasa. malo poniranje, naglo izvlačenje i već sam izvan domašaja.

Pogledam instrumente: sve je u redu. Nema više opasnosti. Svi se opet vraćamo!"<sup>497</sup>

\*

„In ko tako letimo nad našim ozemljem nas obhajajo misli na vse to kar se je v naši zemlji dogajalo. Letimo čez Neretve, pričo strašnih bojev v 4 ofenzivi, letimo nad planino Vranico. gnezdrom im obejnem čuvarjem naših prvih partizanov. Priletimo nad Kiseljak. Vse do tukaj je naše ozemlje osvobojeno. Sovražnik drži v svojih rokah le cesto in prog Mostar - Sarajevo - Brod.

Iščemo ga. Tu nekje mora biti. In res našli smo ga. Kot ogromna kača se vije njegova motorizirana kolona po beli bosanski cesti ki vodi proti severu. Sledi hitra odločitev. Navpično strmoglavimo proti cilju, kratek pritisek na vzmet in bombe že padajo v sovražnikovo kolono. Drugi pritisek - naslednji vzmet, in že bruhajo naši topovi ter strojice smrtonosen ogenj. Nato se zopet navpično vspnemo, ogledujemo si rezultate, letalo nekoliko obrnemo in že smo zopet nad osvobojenom ozemljem.

Naše bombe so padale, naši topovi in strojnice so peli svojo smrtonosno pesem. Maščevali smo vsaj nekaj žrtev strašnih pokoljev iz 1941 leta. Naše bombe bodo še padale, naši topovi in strojnice bodo še bruhale ogenj.

Naša naloga je konačna, letimo nazaj. Krila letala nas nose nad našim ozemljem. čez naše reke. naše planine, ter čez naši vasi in mesta. Kot pravljичno pisana preproga tako je lepa naša zemlja. Preletimo Vraniče s svojimi krasnimi gozdovi, z lepim jezercem na vrhu. Tam

<sup>49</sup> Potporučnik Živorud Gavrilovič: „Na zadatku“, „List I. lovačke eskadrile“. br. 3/1944.

mogoćna planina Prenj, ki s svojimi vrhovi sili visoko pod nebo. Na podnožju ga po obvija svetlomodra Neretva kot kasna biserna ogrlica!<sup>498</sup>^

\*

„Pred šatorom se zaustavio mali automobil. Iz njega je iskoćio komandant, kapetan Mileta i poput vihora uletio u šator. Znali smo da je nešto važno. Komandant je bio ozbiljan i zamišljen. Pohitali smo da vidimo šta je.

- Traže se ćetiri najbolja medu najboljim - rekao je komandant i dodao da je zadatak vrlo važno i više nego teško.

Mi smo se pogledali. Komandiri eskadrila kapetani Ratko i Arkaška već su zurili u karte. Ratko se smeškao.

Komandant je slagao sekcije, ućvrćivao jednu za drugu i povlaćio linije crvenom olovkom. Kapetan Ratko cupkao je nogom i ispod oka pogledao na nas. On je hteo da proćita sa naših lica kakav je utisak napravio u našoj sredini komandantovo izlaganje o važnoći zadatka.

Linije na sekcijama bile su dugaćke i vijugave kao korito kakvog lepo uređenog kanala. Put: Canne - Brindizi. preko jadranskog najšireg dela, preko Albanije do u srce Makedonije nije bio nimalo lak, a najmanje šaljiv.

- Koja je eskadrila na redu? - upitao je komandant.

- Moja! - odgovorio je kapetan Ratko.

- Dobro, onda odredi najbolje pilote! - insistirao je komandant.

Ratko se mršćtio, grickao donju usnu. cupkao opet levom nogom i gledao u nas.

- Kod mene nema najboljih, niti pak najlošćijih, a nema ni srednjih. Kod mene su svi odlični! Ko je na redu za zadatak?...

Komandir je proćitao: voda formacije zastavnik Šoić, pratioci: kapetn Kraus, vodnik Radulović i vodnik Lošić. Bili smo zadovoljni - komandir je bio pravićan!<sup>499</sup>

\*

„Svakodnevno ubijanje i napadanje švapskih kolona - to je obićna stvar. Dan 19. mart osvanuo je lep. tih i miran. Komandant se vratio iz operativne sale sa zadatkom koji glasi: bombardovanje i mitraljiranje neprijateljske kolone između Iliđe i Jasenice. Komandant, kao voda formacije, odredio je još tri pratioca, medu koje sam spadao i ja...

Došli smo iznad cilja. Komandantovo naređenje je dalje sledilo:

- Idem u napad!

Mi smo ga sledili. Bombe su pale između kolone i u neposrednu blizinu. Usledilo je dalje naređenje:

Zastavnik-Mirko Kovaćić: Dve uri nad osvojenim ozemliem. „List 1. lovaćke eskadrile“, br. 3/1944.

<sup>w</sup> Porućnik Nedeljko Pajić: Jedan od najtežioh zadataka izvršenih u našoj grupi: Op. cit. br. 3/1944.

- Idemo izvidati put do Trnova!

Ne našavši ništa na putu, komandant je naredio da ponovo napadnemo kolonu koju, izgleda, još nismo potpuno uništili. Ponovo se čuo komandantov glas:

- Neprijateljski avion ispod nas! Idem u napad! Sledite me!

Topovi i mitraljezi vođinog aviona praštali su po švapskom avionu. Posle prvog njegovog napada išli smo i mi žureći se da opalimo i mi koji rafal u njega, misleći stalno da će biti oboren, a da nećemo moći ispaliti ni jedan metak u njega. Došao sam blizu njega i video na njemu kukasti krst. Zavikao sam punim glasom:

- Švapski 'henkel'!

- Broj 3. iz formacije video je izvidača ubijenog u kabini. Opet se čuo vođin glas:

- Idemo opet u napad!

- Kada sam drugi put uveo u napad, neprijatelj je stalno ponirao na niže da se sakrije, ali naši topovi i mitraljezi nisu mu dali da pobjegne.

U tom momentu Švaba je bio u plamenu. Leteo je par sekundi pravo, a posle se obrušio i goreći udario u brdo.

Začu se uzbuđljiv i radostan glas druga komandanta:

- Bravo, drugovi, oborili smo prvog Švabu. Idemo na kolonu koju nismo dovršili!<sup>500</sup>

\*

..Bio je lep proletni dan, nigde oblačka, sunce se tek pojavljivalo na horizontu. Nas 8 uznemirili smo tu jutarnju tišinu, poleteli smo iz naše baze i spustili se na jedan aerodrom, gde smo dopunili benzin i nakon uobičajenog izdavanja zadatka - opet smo poleteli.

Zadatak je bio zaštita transportnih aviona od neprijateljskih lovaca. Transportni avioni su evakuisali i ranjenike i stanovništvo iz jednog mesta u Sloveniji.

Put je bio dug i duboko na oslobođenoj teritoriji, a postojala je i mogućnost susreta sa neprijateljskim lovcima. Transportni avioni su poleteli sa jednog aerodroma u neposrednoj blizini našeg, a mi odmah za njima i formirali se na određenom mestu. Mi smo leteli po parovima, tako da su sa svake strane bila po dvojica iznad i ispod za oko 200-400 metara. Naravno, ovo nije bilo utvrđeno, već smo pravili ..S" a više puta i ceo krug radi osmatranja neba i brzine, jer mi nismo mogli leteti putnom brzinom 'daglasa'. pošto su naši 'spitfajeri' bili mnogo brži.

Do mesta opredeljenja stigli smo bez ikakvih smetnji i iznad aerodroma kružili oko 1 čas dok je materijal bio iskrcan, a ranjenici i stanovništvo ukrcani. Vreme se pogoršavalo, pojavile su se krpe oblaka - povoljni uslovi za lovce neprijatelja, te je komandant odmah izdao potrebne zadatke, te osmatrati najviše stranu moguće pojave protivnika.

Kada su 'daglasi' poleteli, opet je svako zauzeo svoje formacijsko mesto. Nakon letenja od oko 5 - 10 minuta primetio sam jedan avion s leve strane, ali dosta daleko i pozadi. Izvestio sam preko radija:

- Nepoznat avion levo od formacije, 8 sati. u istoj visini!

Komandant mi je naredio da izvidim i ako je neprijateljski - da ga napadnem.

Pričekao sam da mi se približi, a za to vreme sam upalio nišan, otkočio topove i mitraljeze i uključio glavni rezervoar. Bio je u neposrednoj blizini, da sam ga mogao raspoznati:

- Tocker-Wulf!

Naglim zaokretom na levo krug našli smo se skoro glavu uz glavu; neprijatelj se zbunio, pošao je u levi zaokret, ali mi smo ga sledili. Ja sam pokušao da odbacim rezervoare, ali mi nije uspelo naravno, celo vreme stežući ga u krug...

Neprijatelj, se zatim, naglim manevrom obrušio ka zemlji. Ja sam ga takode sledio, ali kada sam video da izbegava borbu, a bio je i dosta daleko, nisam otvarao vatru, već sam se vratio u formaciju. Moj broj 2. je pustio za njim jedan kratak rafal.

U isto vreme komandant je opazio još jedan neprijateljski avion i odmah ga napao, ali je i ovaj takode izbegao borbu obrušivši se ka zemlji. Naš par ga je pratio u stopu... I drug Deliće, koji je sa svojim pratiocem leteo iza jednog 'daglasa', koji je zaostao u formaciji, u momentu kada sam izveštavao, opazio je takode jednog neprijateljskog lovca koji je otvorio vatru, ali sa vrlo velike daljine. Bio je napadnut, ali je i ovaj obrušio ka zemlji, bežeći koristeći sa svojom velikom brzinom.

Borba je bila kratka. Videlo se da je neprijatelj neiskusna, neborben... Nekada slavna Luftwaffe bila je sada samo senka svoje moći!"<sup>501</sup>

\*

„Aerodrom Prkos je oživeo zvukom naših aeroplana. Odavde smo počeli napadati neprijateljske štabove na Krku i goniti njegovo brodogradilište daleko na sever. Pag je bio na redu. Po ceo dan leteći nad ovim ostrvom, gonili smo neprijatelja da se sakriva, a našim jedinicama, koje su se iskrcale - omogućavali brze pokrete. Počeli smo da čistimo neprijatelja i da ga tražimo u njegovim zaklonima.

Dvadeset i osmog februara napadnuta su tri hotela u Malinskoj, koji su služili neprijatelju kao stambene zgrade i uporišta: od ovih. dva smo potpuno uništili, dok je treći bio oštećen.

Naša krila su se u ovom mesecu pojavila i nad Istrom i Arsa kanalom, gdje su potopljena dva broda...

Petog aprila pošli su u napad 6 aviona 'hariken' na Babin Potok. Ovog puta vratilo se 5 pilota, izuzev Vemića, koji je poginuo. Sećam

<sup>501</sup> Potporučnik Živorad Gavrilović: Borba sa neprijateljskim lovcima; Op. cit. br. 5/1945.

se dobro, bio sam voda druge trojke, a ispred mene leteo je drug Vemić. Krenuli smo u napad i za celo vreme pratio sam ga, ali u vreme kad je trebalo da izvrši uobičajeni zaokret, produžio je pravo i već u sledećem minutu našao se na vrhu proplanka u plamenu. Kružili smo nad njim. kao da smo želeli da mu pomognemo, misleći u sebi:

- Ne, Vemiću, ti nisi mrtav! Ti ćeš uvek živeti i podstrekavati nas na osvetu!"<sup>502</sup>

..Nalazili smo se u Škabrnji kod Zadra: 24. marta 1945., rano ujutru, budi me iz sna glas dežurnog:

- Diži se, vreme je da se ide, već je 4.15. Mehaničari već probaju motore!

- Skačem iz kreveta, navlačim kombinezon i izlazeći iz sobe stavljam kartu u saru od čizme. Ostala trojica me već čekaju.

Voda izdaje zadatak:

- Patrolirati severnim delom jadranske obale i napasti sve neprijateljske brodove koji tuda plove. Leteće se u četvorci!

Bio sam određen za pratioca br. 4. Na brzinu popijemo toplu kafu i sedamo u avione. Palimo motore 'harikena' i kroz mrak se vide užarene izduvne cevi. Pošto smo proverili radio-vezu izrulavamo na stazu za poletanje i polećemo pojedinačno, mitraljezi su puni, a ispod krila podvešeno po osam raketa...

Daleko napred uz obalu vide se siluete brodova. Voda naređuje da uključimo rakete i mitraljeze. U tom momentu svuda oko nas zabelasali se beli krugovi dima: pozdravlja nas neprijateljska PAA od 80 mm.

Četiri broda od po 6000 tona plove u koloni po jedan uz obalu ka Crikvenici. Pade komanda za napad. Strmo obrušavamo sa 2000 metara i skrećući u desno iza jednog brega, uspevamo da se prikriveno dovučemo u brišućem letu i iznenadno izvršimo napad. Napad smo izvršili s boka.

Neprijatelj se brzo snalazi i zasipa nas vatrom svih kalibara. Da bi izbegli vatru napad vršimo sasvim nisko od Crikvenice, tako da neprijatelj nije mogao da nas gađa.

U tom trenutku osetih kako mi se avion zaljulja. I ne sluša više kako treba. Oštećen mi je repni stabilizator. Na povratak se ne može misliti. Gledam kroz nišan u cilj. Preda mnom je strašna slika: celo je nebo išarano od vatre neprijateljske brodske odbrane. Jedan brod gori i već je do pola potonuo. Drugi je u plamenu i oko njega gori more. Nišanim treći brod. Prilazim sasvim blizu, pritiskam na obarač: uspeo

Nikola Vlahov: Borba naše lovačke grupe u narodnooslobodilačkom ratu, „List 2. lovačke eskadrile“, br. 5/1945



sam da osmotrim veliku eksploziju. Letim uz samu površinu mora. kako bi se što pre udaljio iz smrtonosne vatre.

Zadatak je izvršen. Kod pregleda aviona mehaničari su ustanovili 17 rupa i razmrskanu jednu stranu trupa"<sup>503</sup>

\*

„Zadatak: napasti neprijateljsku kolonu koja se nalazi na putu Ošlje - Metković.

Broj aviona: 4 'harikena 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, vođa se odlučio za jedan napad na istu kolonu. 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 četiri 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 i šeste divizije, te je kolona potpuno razbijena, a sva motorizacija zarobljena!"

Suvoparni jezik ovih redova u Operacijskom dnevniku Druge lovačke eskadrole NOV teško može da dočara ono što smo doživeli kasno po podne 21. oktobra 1944. godine...

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! Zborno mesto iza ovog ćuvika levo!

U sledećem trenutku, sa udaljenosti oko 350 metara od cilja, salva od četiri rakete sa bojevom glavom od 30 kilograma, popraćena mitraljeskom vatrom iz četiri mitraljeza, pojurila je prema cilju. Istog časa usledio 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 oruđa 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. Divno osećanje olakšanja.

Rebula javlja da je pogoden, ali da mu motor radi, i pored dima koji se za trenutak pojavio. Na sreću, pogodak u motor nije bio opasan.

<sup>505</sup> Poručnik Tugomir Prebeg: Lov na neprijateljske brodove: op. cit. br. 5/1944.

Odmah dobija naređenje da zauzme 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 smo opet na Visu, gde su nas očekivali drugovi da čuju izveštaj i rezultate dejstava"<sup>514</sup>

\*

„Nije bilo rijetko da se sa borbenih zadataka avioni vraćaju pogođeni sa više pogodaka iz lakih i srednjih protivavionskih oružja. Mnogi su se, sa teškim oštećenjima na trupu, krilima i repnim površinama, oštećenim motorom, elisom, hladnjakom, stajnim trapom i instalacijama, jedva dovlučili do aerodroma. Posle sletanja i pregleda aviona, utvrđivalo se stvarno stanje oštećenja, a bilo je aviona koji zbog težih oštećenja više nisu poleteli...

Pri pregledu aviona, često su u trupu, krilima i benzinskim rezervoarima pronalazeni dijelovi šrapnela i probojnih zrna. Trebalo je uložiti mnogo truda da bi se takav avion ponovo osposobio za poletanje i izvršenje borbenog zadatka. Zamjenjivani su motori, elise, krila, repne površine, stajni trap, hladnjak, radio-oprema i razni drugi dijelovi. Nije bilo dijela koji se nije mogao zamijeniti, ni rada koji se nije mogao izvršiti. Sve to je zahtijevalo dobro poznavanje materijala, vrijeme, radnu snagu i volju, a to je bilo stalno prisutno. Bilo je tu drugova sa radnim stažem u vazduhoplovstvu po 5, 10 i više godina koji su poznavali više tipova aviona i motora, njihovu konstrukciju i rad. Zbog svega toga nije bilo problema koji se nije mogao riješiti...

Za vrijeme se nije pitalo. Kad je trebalo bilo ga je i po 24 časa na dan, ljudi su sa puno volje i elana obavljali svoj posao. Trebalo je što više aviona pripremiti za letenje kako bi se što više bombi bacilo na neprijatelja i ispalilo što više raketa i mitraljeske municije. Piloti su to mogli postići samo sa što više ispravnih aviona. Zato je tehnički sastav neprekidno vodio brigu za što veću ispravnost aviona i punu borbenost skvadrona."<sup>515</sup>

<sup>^</sup> Poručnik Miloš Marinović: Operacija broj 4/Vis; Op. cit. br. 5/1945.

<sup>515</sup> Duje Bulj: 319 dana Druge eskadrile NOVJ", rukopis u Muzeju JRV i PVO.

## Avioni u naoružanju 1. i 2. eskadrile

U naoružanju 1. i 2. eskadrile NOVJ bila su tri tipa aviona: 'harvard' (The North American AT-16 Harvard IIb Trainer), 'spitfajer' (Supermarine Spitfire Mark IIe i Supermarine Spitfire Mark EX<sup>\*16</sup>), i 'hariken' (Hawker Hurricane MK IIe i Hawker Hurricane MK IV R.P. - Rocket Projecting).

*Harvard*' je avion američkog porekla, a u RAF-u se koristio za obuku i trenazu pilota. To je dvosedi niskokrilac. zatvorene kabine i uvlačeceg stajnog trapa. Imao je savremenu navigacijsku i ostalu opremu. Kad je reč o pilotima 1. i 2. eskadrile, služio je za selekciju, obuku i trenazu. U formaciji 1. eskadrile nalazilo se četiri aviona tipa "harvard" na aerodromu Lite, a kada je počelo da se i leti avionima 'spitfajer', ta četiri aviona su prebačena u Beninu u operativnu školu za obuku pilota 2. eskadrile NOVJ. Neposredno po formiranju Prve pilotske Škole u Zemuniku, saveznici su nam isporučili deset novih aviona tog tipa.

*'Spitfajer Vc'* je lovačko-bombarderski avion koji je u naoružanju 1. eskadrile bio do kraja rata, a kasnije prelazi i u naoružanje Jugoslovenskog ratnog vazduhoplovstva. Prvi tip 'spitfajera' pojavio se marta 1936. godine. U 1942. u upotrebi je 'spitfajer V- varijante a. b. i c. Tropska verzija prvi put je upotrebljena za vreme bitke za Maltu, ali je isto tako korišćen i na Srednjem istoku, u severnoj Africi, na Siciliji i u Italiji, zatim u Australiji, Indiji i Burmi. Prema taktičko-tehničkim karakteristikama, 'spitfajer V' je pripadao klasi lovaca, u koje se svrstava i nemački 'meseršmit' (Messerschmitt 109 BF). U 1944. Britanci su obustavili proizvodnju 'spitfajera V' premda se nalazio u naoružanju mnogih jedinica, pa i naše 1. eskadrile. Međutim, oni su intenzivirali proizvodnju savršenijih tipova. Tako se, na primer, u proleće 1945. pojavio poslednji iz familije - 'spitfajer XXI (Grifon 61), koji je, između ostalog, imao impozantno naoružanje: četiri topa kalibra 20 mm, smeštenih u krila, te je u punom smislu opravdao svoje ime - 'bljuvač vatre'.

Na avionima koji su bili u naoružanju 1. eskadrile NOVJ. ucrtane su oznake jugoslovenske nacionalne pripadnosti, ali s nešto izmenjenim elementima. Preko britanskog kruga, sličnog našim nacionalnim bojama, ucrtana je crvena petokraka zvezda, zapravo u RAF-ovom uvećanom belom polju petokraka je bila ucrtana u plavo polje. To su bile

Prva eskadrila je imala u naoružanju, od 17. aprila 1945. samo 4 aviona tipa "spitfajer IX". Piloti nisu na tom tipu izvršavali ratne zadatke.

oznake na trupu, dok su na krilima bile različito ucrtavane. Za vreme obuke, a posebno u prvim ratnim zadacima takve oznake su zadržane. Međutim, posle oštećenja aviona u borbenim zadacima i dobijanjem novih radi zanavljanja, ucrtavanje je, zapravo, bilo u dve varijante: u prvoj - petokraka je ucrtavana u belo polje, a u drugoj - u plavo polje, s tim što su pet krakova zvezde bili nešto deblji. Druga oznaka jugoslovenske insignije - trobojka, ucrtavana je na vertikalni stabilizator, ali je redosled boja bio, obrnut od RAF-ovog, tj. od napadne ivice ka repu: plava, bela, crvena. Na nekim avionima, pak, bio je ucrtavan i obrnuti redosled boja/' s tim što je u oba slučajeva, petokraka uvek bila u belom polju. Inače, avioni su imali kamuflažne boje u tzv. tropskoj šemi bojenja: tamno i svetlosmeđa i svetloplava, kojom je, obično, bojena donja površina aviona. Na novodobijenim, zanovljenim avionima, primenjivana je evropska kamuflažna šema: tamnosmeđa i tamnozeleno - kojom su bojene gornje površine aviona, kao i svetlo zeleno-plava, za donje površine aviona. Kroz 1. eskadrilu je prošlo - premda je formacija bila 16 - ukupno 82 aviona tipa 'spitfajer Ve'.

*Hariken'* (uragan) lovac-bombarder u naoružanju 2. eskadrile NOVJ, takođe je britanskog porekla, sa motorom Rolls Royce Merlin. Prvi tip tog aviona pojavio se novembra 1935. To je niskokrilac, uvlačećeg stajnog trapa, imponantnog naoružanja - osam mitraljeza kalibra 7,7 mm. Prva vazдушna pobeda u RAF-u u drugom svetskom ratu zebeležena je, upravo, avionom tipa 'hariken I', kada je britanski pilot iz sastava No. 1 Squadron R.A.F, 30. oktobra 1939, oborio nemački avion Do-17 iznad Francuske. Početkom 1940. 'harikeni' se masovno upotrebljavaju za odbranu Francuske, ali takođe glavni teret podnose i u bici za Britaniju. Kao i 'spitfajer'. tako je i ovaj avion bio upotrebljavan na raznim vojištima.

U naoružanju 2. eskadrile NOVJ nalazio se 'hariken IIe', a od 11. septembra 1944, tj. početka raketnog kursa u Šalufi, i "hariken IV R.P.' koji je zamenio prethodnu varijantu. Hariken IV R. P." je korišćen kao lovac-bombarder i jurišni protivtenkovski avion. Slično 'spitfajeru', i na 'harikenu' je primenjivana evropska šema bojenja, s tom razlikom što nije imao žute napadne ivice krila. Jugoslovenske insignije-zastava, veoma se razlikovala od prethodnih britanskih oznaka na vertikalnom stabilizatoru, jer je i redosled jugoslovenskih boja bio različit. Ali, skoro svi avioni su imali petokraku na belom polju: jer su petokrake bile uokvirene žutim rubom. Bilo je, međutim, nekoliko aviona, ali samo dok je 2. eskadrila bila na obuci u Benini. koji su na donjim površinama krila imali petokrake koje u britanskom krugu boja nisu imale belu boju. a zvezde - žuti okvir.

U 1944, kada su naše jedinice bile na obuci, pojavilo se nekoliko tipova novih aviona, kao 'tajfun' (Typhoon), 'tempest', \*barakuda" (Barracuda), 'fajerflaj' (Firefly), 'moskito XVIII'. zatim američki 'kingkobra', 'blekvidou' (Black widow), itd.

U Muzeju RV i PVO, u Surčinu, nalazi se spitfajer' oznake B. JK 80. koji upravo ima takav nepravilan redosled boja: crvena, bela i plava: crvena petokraka na trupu ima okolo žuti krug. koji oivičava petokraku.

Taktičko-tehničke karakteristike	Harvard IIb	Spitfajer Vc	Spitfajer IX	Harikcn lie	Harikcn IV RP
Oznaka/naziv	North American AT-16 Harvard lib Trainer	Supermarine Spitfire Vc	Supermarine Spitfire IX	Hawker Hurricane MK lie	Hawker Hurricane MK IV RP
Namena	Za obuku i trenazu	Lovac-bombarder	Lovac-bombarder	Lovac-bombarder	Lovac-bombarder
Broj članova posade	2	1	1	1	1
Proizvođač	SAD	Velika Britanija	Velika Britanija	Velika Britanija	Velika Britanija
Pogonska grupa	Pratt and Whitney «XI KS	Rolls Roycc Merlin-45 1440 KS	Rolls Roycc Merlin-66 1720 KS	Rolls Roycc Merlin-20 1280 KS	Rolls Roycc Merlin-27 1620 KS
Dimenzije razmah krila visina dužina	12,80 m 3,02 8,83	11,23m 3,06 9,12	11,23 m 3,48 9,93	12,20 m 4,00 9,84	12,19m 4,00 9,84
Masa praznog aviona u letu	1886 kg 2404	2297 kg 3060	2306 kg 3780	2900 kg VJOO	2680 kg 3860
Brzine $V_{m^*}$ $V_{krz}$	335 km/h	594 km/h 518	620 km/h 510	520 km/h 410	540 km/h 450
Ostale karakteristike $D_{m^*}$ plafon leta autonomija leta	16<)km 7300 m	1827 km 11.280m oko 4 h	1800 km 13.000 m oko 4 h	1500 km 11.000 m oko 4 h	676 km" 9748 m ^ oko 4 h"
Naoružanje mitraljezi bombe rakete topovi	2:7,7 mm	4; 7,7 mm 2x250 lbs  2; 20 mm	2-4; 7,7 mm 2x250 lbs  2; 20 mm	2; 7,7 mm	2; 7,7 mm  8x27.2 kg. ili 8x11,3 kg
Oprema aviona	Navigacijska, moiorska, itd.	Navigacijska motorska, itd.	Navigacijska motorska. ite.	Navigacijska, motorska, itd.	Navigacijska motorska, itd.*"

Napomena:

\* bez dopunskih rezervoara

\*\* zavisno od broja odbacivih rezervoara

\*\*\* Izvor: JANE'S all the World Aircraft 1943-44