

Formiranje Prve i Druge eskadrile NOVJ

S obzirom da su se već bili stvorili povoljni uslovi za regulisanje nekih opštih pitanja vojne saradnje sa zapadnim saveznicima, vrhovni komandant NOV i POJ je odlučio da pošalje svog predstavnika u Savezničku vojnu komandu na Srednjem istoku. Međutim, vojna delegacija NOV i POJ. određena još u oktobru 1943, koja je imala zadatak da obavi razgovor sa savezničkim komandantima i da istovremeno zatraži njihova vazduhoplovna dejstva nad Jugoslavijom, nastradala je 27. novembra 1943. na glamočkom aerodromu. Tada je poginuo i šef delegacije Ivo Lola Ribar, a uništen je i naš avion Do-17, kojim je delegacija trebalo da odleti za Kairo.

Trećeg decembra 1943. upućena je druga delegacija, ovog puta američkim transportnim avionom, koji je, uz pratnju britanskih lovaca, sleteo i poleteo sa glamočkog aerodroma. Vojnu delegaciju NOV i POJ predvodio je general-major Vladimir Velebit. Dvanaestog decembra delegaciju je, u Aleksandriji, prvo primio britanski komandant Levant-ske (istočne) flote admiral Džon Kaningem, a 13. decembra i saveznički vrhovni komandant za Srednji istok general ser Henri Majtland Vilson. Dva dana kasnije, 15. decembra, vojnu delegaciju NOV i POJ primio je glavni komandant savezničkih vazduhoplovnih snaga na Srednjem istoku (Middle East, Eastern Air Command) general-pukovnik avijacije Vilijem Šolto Daglas.

Na prvom sastanku raspravljalo se o snabdevanju NOV i POJ pomorskim putem, kao i o povraćaju jugoslovenskih ratnih i trgovačkih brodova koji su posle aprilskog rata zaplenili Italijani, a na drugom o pomoći NOVJ u komandosima i tenkovima. Prema britanskim izvorima na sastanku sa general-pukovnikom Daglasom:

„a) Dogovoreno je da se zahtevi za vazduhoplovnu pomoć šalju direktno iz Titovog štaba u RAF (Royal Air Force, p. a). Sva politička pitanja ako su u vezi sa vazduhoplovstvom, moraju se slati u HQ (Headquarters, Glavni Štab, p.a), RAF, ME (Middle East, Srednji istok. p. a).

b) Glavni komandant vazduhoplovnih snaga je obećao partizanima punu pomoć iz vazduha za njihove ofanzive.

c) Partizanske vazduhoplovne snage. Komandant vazduhoplovstva će podneti predloge A. V. M. Tederu (komandant Sredozemnog savezničkog vazduhoplovstva, MAAF - Mediterranean Allied Air

Force, p. a) za stvaranje vazduhoplovne baze i škole u Italiji, te i isporučiti 12 'harikena'.

d) Snabdevanje avionima.

(1) Treba A. V. M. Tederu sugerisati svake nedelje dnevne letove eskadrila, ali nije verovatno da će to biti moguće zbog poteškoće da se dobije zaštita lovačkih aviona.

(2) Komandant vazduhoplovnih snaga se složio da moli 40 italijanskih transportnih aviona za prevoz materijala.

e) Meteorološke stanice. Partizani su se složili da osnuju deset meteoroloških stanica s vlastitim osobljem. Komandant vazduhoplovnih snaga je pristao da ih snabde potrebnim instrumentima. Komandant će narediti oficiru meteorološke službe da izradi odgovarajući plan!²

Dvanaest aviona tipa „hariken“ spominju se i u izveštaju pukovnika Milentija Popovića, člana Vojne misije NOV i POJ pri Savezničkoj vojnoj komandi za Srednji istok. To je u delu izveštaja sa sastanka članova ove misije sa general-pukovnikom Daglasom, komandantom britanskog vazduhoplovstva na Srednjem istoku:

„Na sastanku sa maršalom vazduhoplovstva¹ Daglasom rečeno nam je da nam odmah predadu 12 lovaca bombardera Hurrricane. Takode su nam pri polasku ponudili ako hoćemo 3 aviona za vezu tipa roda“.⁴

U dokumentima sa sastanka 15. decembra 1943, dakle, nalaze se prvi izvori o formiranju jedne vazduhoplovne baze i škole u Italiji, kao i isporuka navedenih 12 lovaca-bombardera tipa 'hariken'.

Pregovori i sporazum o školovanju kod saveznika

Posle političkih pitanja istaknutih na Drugom zasedanju Avnoja, vrhovni komandant NOV i POJ je najveću pažnju pridavao razvoju i učvršćenju naših oružanih snaga, dakle, i vlastitog vazduhoplovstva i ratne mornarice. Upravo taj zahtev da ima moderno opremljenu vojsku, vazduhoplovstvo i mornaricu nije nailazio na odgovarajuću podršku zapadnih saveznika, kojima nije bilo u interesu da se stvori samostalna l jaka narodnooslobodilačka vojska Jugoslavije.

² FO 371/37619. R 1361)8/143/92. str. 111. Deo dokumenta iz britanskog Državnog arhiva Public Record Office (FO. Foreign Office - Ministarstvo spoljnih poslova Velike Britanije; PREM, premijer Vinston Čerčil; WO. War Office - Ministarstvo rata), koji se odnose na našu zemlju, objavljen je u zborniku dokumenata TITO-ČERČIL. strogo tajno (Arhiv Jugoslavije. Beograd - Globus, Zagreb, 1981). U daljem tekstu britanska dokumenta navode se izvorno.

Prilikom prevođenja britanskih vazduhoplovnih činova na naš jezik dolazilo je do izvesnih zabuna. Engleskom Air Marshal odgovara naš čin general-pukovnik avijacije, a ne maršal vazduhoplovstva; Air Vice Marshal je general-potpukovnik avijacije; Wing Commander je potpukovnik avijacije i komandant vazduhoplovnog puka. Sto su mnogi prevodili kao pukovnik avijacije koji. pak. u engleskom jeziku i vazduhoplovnoj terminologiji ima poseban naziv - Group Captain. Slično je i sa Squadron Leaer koji je komandant skvadrona. i ima čin majora avijacije. Britanci takode imaju i naziv Commanding office 352 Squadron, što znači komandir 352. skvadrona, ali isto tako i Commanding officer 281 Wing - komandant 281. vinga.

⁴ Zbornik dokumenata NOR. tom X, knj, 1, dok. 25.

U to vreme vrhovni komandant NOV i POJ je imao krupne razloge da pitanje vazduhoplovstva postavi upravo iz nastale vojnostrategijske situacije, pa se 28. januara 1944. obratio premijeru britanske vlade napominjući mu. između ostalog, i obaveze NOVJ protiv zajedničkog neprijatelja, te u vezi s tim, ističe:

„Naša je želja da izvršimo maksimalno našu savezničku dužnost u zajedničkim vojnim naporima protiv zajedničkog nam neprijatelja.

Pomoć koju sada dobijamo od Saveznika mnogo nam olakšava situaciju na bojištu. Nadam se da ćemo Vašom pomoći dobiti i teško naoružanje (tenkove i avione) koje nam je, u sadašnjoj fazi rata i u odnosu na bročanu snagu naše narodnooslobodilačke vojske, neophodno!⁵

Iako su neki detalji oko školovanja već bili dobili načelnu potvrdu, saveznici, međutim, još ništa nisu konkretno uradili. U savezničkom Odboru za posebne operacije, o obuci jugoslovenskih kadrova raspravljano je 5. februara 1944. kada je, prema izveštaju britanskog kraljevskog ambasadora pri izbegličkoj vladi, pored ostalog, zaključeno:

„Tito ima dojam da je njegovim predstavnicima za vreme razgovora data obaveza da će, ako on pošalje odgovarajuće osoblje, ono biti obučavano za avijatičarske dužnosti. Komanda Britanskog ratnog vazduhoplovstva kaže da takva obaveza nije data, ali je Tito. postupajući po svom nahođenju, pre nekog vremena poslao u Italiju mali broj osoblja⁶ s gornjom namerom. Dosad ništa nije za njih učinjeno ali Tito sada zahteva da se odmah počne s obukom.

2. SOE (Special Operations Executive - Uprava za specijalne operacije, p. a) oštro podržava mišljenje da je važno ponešto počti u susret Titu koji iskreno, iako pogrešno, smatra da je ta stvar kamen probe naših dobrih namera. Osim toga, oni smatraju da će saznanje da se obučava njihovo vazduhoplovno osoblje na partizane moralno delovati, tako da će ih ohrabriti u borbi protiv Nemaca.

3. Ta je stvar juče stavljena na diskusiju u Odboru za posebne operacije. S obzirom na argumente spomenute u prethodnom paragrafu i na Činjenicu da je naša politika pružati partizanima svu moguću vojnu pomoć, izrazio sam stajalište da to osoblje, ako je moguće, treba obuhvatiti obukom. Vlasti Britanskog ratnog vazduhoplovstva ističu da se to može učiniti samo na Srednjem istoku. Odgovorio sam da mislim da to nije važno, pod uslovom da je RAF odgovoran za disciplinu i da drži to osoblje odvojeno od osoblja jugoslovenske vlade. Ali nisam uvideo da bi se bilo kako moglo naškoditi time ako se dopusti Titovim kandidatima da dobijaju obuku u bazi za obuku jedinica gde se sada nalazi osoblje jugoslovenske vlade koje je optiralo⁷ za Tita.

⁵ PREM 3/511/9, str. 305.

⁶ Misli se na Prvu vazduhoplovnu "bazu NOV i POJ: detaljnije o ovome u glavi III - VAZDUHOPLOVNI KADROVI

⁷ Detaljno o ovom osoblju u glavi III. u međunaslovu: „Vazduhoplovni kadrovi BJV na Srednjem istoku i u Africi“

4. Nadam se da ćete se složiti!"⁸

Vrhovnom komandantu NOV i POJ je, sredinom februara, obećano je da će NOVJ dobiti i avione tipa 'spitfajer', kao i da jugoslovensko osoblje treba da se uključi u RAFVR (Royal Air Force Volunteer Reserve - Dobrovoljačka rezerva Britanskog kraljevskog vazduhoplovstva). Vrhovni komandant je, međutim, 21. februara to odbio, zahtevajući da NOVJ, pod komandom Vrhovnog štaba, ima svoje vazduhoplovne snage za taktičku podršku narodnooslobodilačke vojske, s obzirom da su se i prvi razgovori vojne delegacije NOV i POJ sa glavnim komandantom savezničkog vazduhoplovstva 15. decembra 1943. vodili upravo o tome kakav obim i karakter treba da ima saradnja MAAF sa NOVJ - strategijski ili taktički.

Novi komandant savezničkog vazduhoplovstva na Sredozemlju, general-pukovnik Džon Slesor, bio je protiv toga da NOVJ raspolaze vlastitim taktičkim vazduhoplovstvom. General Slesor je 2. marta 1944. istakao da predmet ratifikacije sporazuma od strane vrhovnog komandanta NOVJ treba da bude sledeći:

..1) Otpadnici na Srednjem istoku i partizani u Bariju treba da se uključe u Dobrovoljačku rezervu RAF i predstavljaće 1. jugoslovenski kontigent unutar Britanskog ratnog vazduhoplovstva.

2) Svi Titovi zahtevi, što se tiče taktičkog vazduhoplovstva, treba da se prosiede RAF, a RAF će vršiti punu administrativnu i operativnu kontrolu nad jugoslovenskim kontigentom.

3) Stvaranje jedne eskadrile bombardera tipa 'hariken' je predmet koji zavisi od sposobnosti Glavnog šaba RAF na Srednjem istoku da izdvoji dovoljno posada za avione, posada za službu na zemlji i za pomoćne formacije. Svaki višak Jugoslovena smatraće se pomoćnim osobljem za eskadriu i služiće u bilo kojoj jedinici RAF. dok ne mogu biti apsorbovani. Osoblje koje od početka nije prikladno ili se naknadno ustanovi da se ne može osposobiti, biće vraćeno u Jugoslaviju.

4) Britanski glavni komandant, oficiri i podoficiri na ključnim položajima koji rade u paru s jugoslovenskim oficirima, kako budu osposobljavani, biće zadržani sve dok RAF ne bude mislio da se mogu povući, a da Jugosloveni mogu preuzeti njihove dužnosti. Jugoslovenski disciplinski službenik delovaće kao savetnik pri komisiji za ateste u odlučivanju o podobnosti određene osobe s Titovog stanovišta. Sve ozbiljne razlike u mišljenju treba da se proslede višoj vlasti na odlučivanje. Dodatna funkcija tog oficira biće savetnik britanskom glavnom komandantu za vreme početnog stadijuma stvaranja eskadrile.

5) Počasni jugoslovenski činovi zadržaće se uz napomenu da nemaju efektivno delovanje i da ih RAF ne priznaje. Minijaturne značke čina kombinovaće se s metalnom pločicom ili specijalnim znakom, čiji dizajn mora odobriti RAF. Atest u nižim činovima RAF,

⁸ Iz izveštaja R.S.C. Stivensona, britanskog ambasadora kod izbegličke vlade i, kasnije, Privremene vlade DFJ, od 6. februara 1944; Op. cit. britanska dokumenta FO, str. 135 (371/44295. R 2018/197/92)

tj. aktivni oficiri, piloti i redovi u RAF. biće kasnije unapređeni prema uspostavljanju funkcije koju obavljaju.

6) Plata će biti prema praksi RAF. Ako se kasnije prede na fond skvadrona. individualne finansijske neprilike pašće na finansijsku odgovornost fonda.

7) Uslovi proklamacije o kojima je u glavnim crtama dogovoreno, kao što je utvrđeno na Srednjem istoku, objaviće se i Titovom osoblju i otpadnicima iz snaga na Srednjem istoku.

8) Prihvaćeni zapisnik je na jeziku Jugoslovena i na engleskom, ali prvom prilikom odneće se Titu radi ratifikacije... Mislim da će ovaj sporazum uveriti Tita u naše poverenje i verovatno vrlo koristiti, ali sada zavisi od nas da se iskreno trudimo da bismo formirali tu eskadrilu i uključili je u operaciju što je pre moguće. Tito verovatno ne sluti koliko takav poduhvat traje. Molim obavestite AMSO (Air Member for Supply and Organisation - član vazduhoplovstva za snabdevanje i organizaciju, p. a) o ovoj maloj dodatnoj obavezi što se tiče 'harikena'!"⁸

Desetog marta saveznički vojni komandanti ponovo stavljaju na dnevni red pitanje formiranja jedne školske eskadrile, odnosno vazduhoplovne školske eskadrile pod pokroviteljstvom RAF, a 12. marta je u Drvaru, u Vrhovnom štabu NOV i POJ, održan sastanak između maršala Tita i brigadnog generala Ficroja Maklejna, šefa Savezničke vojne misije pri Vrhovnom štabu NOV i POJ, u vezi sa obukom jugoslovenskog vazduhoplovnog osoblja u sastavu britanskog vazduhoplovstva.

Protokol sastanka održanog 12. marta 1944. o obuci jugoslovenskih pilota i ostalog vazduhoplovnog osoblja i formiranju jugoslovenskih lovačkih i bombarderskih eskadrila od strane Britanskog kraljevskog vazduhoplovstva, glasi:

..Posle diskusije između maršala Tita i generala Maklejna o načelnim odnosnim pitanjima, potpukovnik avijacije Džon Selbi izložio je program obuke u britanskom RAF. Na osnovu toga došlo se do sledećih odluka:

1) Da potpukovnik Selbi za vreme boravka u Egiptu nastoji da se postojeći program vazd. obuke u RAF. po mogućnosti i u sporazumu sa vrhovnim komandantom RAF, prilagodi specijalnim potrebama jugoslovenskog osoblja i ubrza, tako da bi se što pre mogle formirati jugoslovenske eskadrile.

2) Od prikupljenog osoblja odmah izdvojiti najsposobnije pilote i stručno osoblje koje će kao prvi doći u obzir za formiranje lovačke eskadrile, a ostalo osoblje rasporediti na obuku po raznim stručnim školama, prema njihovoj pilotskoj i stručnoj sposobnosti.

a) Sposobni piloti i stručno osoblje, uključujući tu i osoblje bivšeg jugoslovenskog Kraljevskog vazduhoplovstva, koje se već nalazi na Srednjem istoku, treba isto tako uvrstiti u osoblje za formiranje prve

⁸ Iz izveštaja general-pukovnika avijacije Džona Slesora od 2. marta 1944: Op. cit. britanska dokumenta. FO. str. 222-223.

eskadrile, i oni će služiti kao osnovni kadar u eskadrili i kao nastavno osoblje za ostale pilote i pomoćno osoblje.

b) Piloti koji nisu sposobni za pilote-lovce, a sposobni za bombardere, uputiće se u bombardersku školu i sa istim će se, posle završene paralelne obuke ostalog potrebnog stručnog osoblja (izviđača, radio-telegrafista, strelaca), obrazovati kompletne bombarderske ekipe. Ove ekipe biće upućene na dalju borbenu obuku u britanske bombarderske eskadrile prema rasporedu RAF.

Potpukovnik Selbi uzima na sebe da kasnije izdejstvuje kod glavne komande RAF formiranje jugoslovenskih bombarderskih eskadrila, kada za to bude dovoljno osposobljenih ekipa.¹⁰

c) Po zahtevu maršala Tita imaju se oni piloti koji nemaju operativne sposobnosti obući kao piloti u eskadrilama za vezu. za naročite jugoslovenske potrebe i koji će posle završene obuke u te svrhe biti upotrebljeni.

Potpukovnik Selbi je izneo da se obuka ovih pilota može izvršiti, ali da se upotreba istih posle završene obuke na aerodromima u Jugoslaviji ne može ostvariti pod jugoslovenskom upravom, dok se ne osigura potrebna bezbednost i snabdevanje istih, o čemu će se kasnije doneti utanačenja.

d) Pomoćno osoblje biće određeno prema stručnosti i osposobljenosti u britanskim jedinicama i nakon toga uvršteno u novoformirane jugoslovenske eskadrile, kada za to budu osposobljeni.

3) Najbolji piloti-lovci iz eskadrile biće privremeno upućeni na trenazu u britanske eskadrile u cilju sticanja potrebnog borbenog iskustva, da bi posle poslužili kao osnovni komandni i nastavnički kadar u eskadrili za nove pilote koji budu pridolazili. Oni bi u eskadrilama bili vođe pojedinih odeljenja eskadrila. Da se ovaj postupak usvoji, potpukovnik Selbi preduzeće potrebne korake kod vrhovne komande RAF, zajedno sa pukovnikom Pireom, kad stigne u Egipat.

4) Oni piloti, kojima je potrebna duža obuka, biće naknadno raspoređeni u eskadrilu, kao naknadna popuna, čim za to budu osposobljeni.

5) Kada novoformirana eskadrila bude osposobljena za operacije, ona će biti dodeljena u sastav jednog britanskog vinga i uvek će biti raspoređena na jedan takav aerodrom sa kojeg će moći da vrši operativne zadatke u Jugoslaviji. Ona će biti podređena u administrativnom i operativnom pogledu britanskom RAF. ali tako da joj zadaci po mogućnosti uvek budu određivani nad Jugoslavijom.

Operativni zahtevi od strane NOV i POJ biće dostavljani preko komande RAF u čijim je rukama nadležnost određivanja zadataka ovoj eskadrili.

¹⁰ Protokol sastanka 12. marta 1944. objavljen je u Zborniku NOR tom X. knj. 1. dok 30. bez prethodnog pasusa, s ozbirom da je za njegovo objavljivanje korišćen neovereni prepis kopije koja se nalazi u Arhivu Instituta radničkog pokreta Jugoslavije, br. 6967/44. Protokol je objavljen i u tomu II, knj. 12, dok. 232, ali se u oba dokumenta čin potpukovnika Selbija (Wing Commander) prevodi kao pukovnik. Autor koristi primerak engleskog originala. Arhiv VII. k. 17, reg. br. 5/6.

6) Administrativno, tehničko i taktičko osoblje u eskadrili biće privremeno udvostručeno britanskim osobljem, koje će se povući odmah čim se komanda RAF bude uverila da je jugoslovensko osoblje osposobljeno za samostalan život i rad.

7) Osoblje će u početku za vreme školovanja nositi britanske uniforme, sa naročitim oznakama jugoslovenske nacionalnosti, koje će predložiti Vrhovni Štab NOV i POJ u saglasnosti sa RAF.

Kada eskadrila bude formirana, onda će sve osoblje eskadrile nositi propisanu jugoslovensku uniformu.

8) Zahteva se da avioni jugoslovenske eskadrile nose oznake jugoslovenske nacionalnosti, koje su inače slične britanskoj oznaci, sa razlikom što će umesto okruglog polja u sredini, biti crvena petokraka zvezda prema priloženom obrascu.

9) Celokupno tehničko snabdevanje materijalom i ostalim potrebama biće za jugoslovensku eskadrilu isto kao i za skvadrone RAF.

10) Sve pripadajuće plate i prinadležnosti u novcu oficira, podoficira i vojnika ići će u kasu eskadrile, kojom rukuje komandant i odgovorni blagajnik, koji su odgovorni za sva potraživanja, nabavke i dugove osoblja eskadrile.

Ostalo snabdevanje jugoslovenskog vazduhoplovnog osoblja biće isto kao što je to normalno za britanske skvadrone.

11) Zakletvu jugoslovensko osoblje polaže isključivo maršalu Titu i Jugoslaviji i nijednoj drugoj državi, odnosno ličnosti. Saglasnost o ovoj odredbi treba da donese Vrhovna komanda RAF. pošto Saveznička vojna misija za to nije kompetentna."¹¹

Ovom sastanku u Drvaru prisustvovali su i pukovnik France Pire, šef Vazduhoplovnog odseka pri Vrhovnom štabu NOV i POJ, kao i potpukovnik Džon Selbi, vazduhoplovni oficir za vezu u Savezničkoj vojnoj misiji.

U tekstu protokola bitne su sledeće stvari:

- kao osnov za njegovu izradu poslužio je izveštaj general-pukovnika avijacije Džona Slesora;

- premda se u početku govorilo o jednoj jugoslovenskoj eskadrili, rečje, u stvari, o više eskadrila-bombarderskim i eskadrilama za vezu;

- zahtev da se program vazduhoplovne obuke brzo izvodi i prilagodi potrebama jugoslovenskog osoblja;

- selekcija za izbor pilota, odnosno iskusnog letačkog kadra za eskadrilu, kao osnovnog kadra, i nastavnog osoblja;

- zahtev za raspored i u druge centre za obučavanje;

- zahtev za određene specifičnosti iako će eskadrila biti u administrativnoj i operativnoj podređenosti britanskom RAF, kao što su: oznake jugoslovenskih insignija (odnosno crvena petokraka zvezda na avionima u stilizovanoj jugoslovenskoj zastavi na avionima i oznake jugoslovenske nacionalnosti na uniformama), i

- polaganje zakletve maršalu Titu i Jugoslaviji.

" Op. cit. Arhiv VII. k. 17. reg. br. 5/6.

U Komandi RAF za Srednji istok, 29. marta 1944, potpisan je Dopunski protokol o formiranju jugoslovenskog kontigenta u okviru RAF. Ovaj dokument, „Sporazum sklopljen između komande Britanskog kraljevskog vazduhoplovstva na Srednjem istoku i pukovnika Pirea, opunomoćenog predstavnika maršala Tita, da bi stupile na snagu načelne odluke donete u ime maršala Tita i brigadira Maklejna iz Savezničke vojne misije pri narodnooslobodilačkoj vojsci Jugoslavije u cilju formiranja jednog jugoslovenskog kontigenta za obuku i operacije u vazduhoplovstvu", glasi:

„1) Maršal Tito je sporazuman da u RAFVR stupe ona lica koja je on poslao u Bari radi obuke u avijaciji, sa izričitom namjerom da bude osnovan jedan Jugoslovenski kontigent u okviru RAF.

2) Maršal Tito je sporazuman da se mogu priključiti toj jedinici disidenti, ili drugi Jugosloveni na Srednjem istoku, ili iz drugih izvora, koji se dobrovoljno jave i budu primljeni u RAFVR.

3) Maršal Tito je sporazuman da će ova jedinica stajati pod operativnom i administrativnom kontrolom RAF sve dok zainteresovani personal bude u redovima RAFVR i dok jedinica bude jedan kontigent u sastavu RAF.

4) Maršal Tito treba prihvatiti da jedino RAF može odlučivati kada i gdje će jedinica biti operativno upotrebljena, pošto potreba jedinice mora biti posmatrana sa stanovišta plana opštih operacija. Maršal Tito neka bude uvjeren da će RAF u ovakvim odlukama potpuno voditi računa i da će uticati na sve da bi došli u susret maršalovim strategijskim i taktičkim planovima i zahtjevima, onako kako on to bude tražio od RAF. Svako privremeno prenošenje baza na jugoslovenskoj teritoriji treba da se spriječi i ako bi ovo bilo poželjno sa političkog stanovišta da bi se spriječili nepotrebni gubici koji bi značili, s obzirom na vrlo ograničen sastav te jedinice, njeno uništenje te gubitak njene korisnosti. Čim RAF prema postojećoj situaciji bude našao da se mogu stvoriti vazd. baze u Jugoslaviji, RAF će razmotriti mogućnost prebacivanja jugoslovenskog vazd. kontigenta na ove baze. Maršal Tito može biti siguran da će RAF dati ovoj eskadrili moderna sredstva za taktičku kontrolu, u koja spadaju i sredstva za vezu aviona sa trupama na zemlji, ukoliko snabdjevanje bude ovo dozvolilo.

5) Svo zainteresovano osoblje biće poslano na Srednji istok za pregled, kategorisanje i upisivanje u jedinicu. Kandidati će biti pridodijeljeni jedinici prema njihovoj općoj sposobnosti, a nije nužno pridržavati se granice starosti, koje su predviđene za RAF. Jugosl. oficir koji će biti određen kao disciplinski savjetodavac brit. komandantu za vrijeme početnog stadija formiranja grupe, biće i savjetodavac u komisiji za prijem avijatičara po pitanju stanovišta maršala Tita. U slučaju ozbiljnjih razmimoilaženja između komisije i toga oficira, predmet će biti upućen u arbitražu višoj komandi. Na osnovu brojnog stanja letećih posada, posada na zemlji i sastava jedinice, kako će se pokazati posle

pregleda i kategorisanja vojnika, neposredan cilj će biti osnivanje jedne Eskadrile Huri bombardera.

RAF je sporazuman da Eskadrila bude stalno naoružana Hurikanimima od dana osnivanja, ukoliko bude na raspolaganju dovoljno izvježbanog personala i ukoliko normalni procenti gubitaka ne budu prekoračeni.

6) Ona lica koja budu primljena u RAFVR, a iz bilo kojeg razloga ne mogu dobiti mjesto u Eskadrili, biće upotrebljena kao RAFVR u bilo kojem svojstvu prema odluci komande RAF sve dok ne budu mogli biti priključeni Eskadrili ili dok ne svrši njihova služba u RAFVR. Komandant jugoslovenskog kontigenta biće uvek obaveštavan o rasporedu i kretanju jugosl. osoblja na službi u okviru RAF prema postojećoj mogućnosti.

Ovaj personal biće jedna rezerva iz koje će se eskadrila popunjavati i rezerva za formiranje jedne dodatne ili više eskadrila. ukoliko bi došle kasnije u obzir.

7) Postoji namjera da se stvori jedan potpuno jugoslovenski kontigent, koji će biti pod komandom i vodstvom Jugoslavena, ali ovo zavisi od formiranja jednog kadra odgovarajućih oficira i podoficira, koji moraju biti izvježbani. U tu svrhu u prvo doba ovakvi jugoslovenski oficiri i podoficiri biće u svakom slučaju pridodati britanskim oficirima i kao takvi biti će pod obukom dok ne bude odlučeno da su spremni da preuzmu dužnost i da zamjene britanski personal. Iz tog razloga imaće komandu jedan britanski oficir sve dok ne bude odlučeno da se jedinica može predati jednom jugoslovenskom komandantu.

8) Ukoliko maršal Tito želi da osoblje koje ima čin NOV ili koje će ga kasnije dobiti po njegovom naređenju, taj čin zadrži, neće biti nikakve prepreke sa strane RAF, pod uslovom da za vreme službe u redovima RAF ovakav čin bude samo honoraran i ne bude povlačio nikakve eksekutivne vlasti i da neće nikako biti upotrebljen u suprotnosti sa disciplinom i upravom RAF.

9) Dobrovoljci će stupiti u RAF sa najnižim činom, te će kasnije biti unapređeni prema položaju i potrebama jedinice, tj. oficiri će biti primljeni kao A/P/O¹², a ostalo osoblje kao A.C.2.¹³

10) Oni koji za vrijeme pregleda i kvalificiranja budu proglašeni nesposobnim, kao i oni koji se pokažu nesposobni za vreme obuke, biće vraćeni u Jugoslaviju.

11) Usvaja se traženje maršala Tita o uvođenju specijalne trake ili oznake. Oblik ove oznake, koja će u sebi imati i oznaku počasnog (tj. jugoslavenskog) čina, kao i način nošenja, biće naknadno usvojen, zavisno od materijala koji će biti na raspolaganju a da ova traka ili značka ne stvori konfuziju sa ostalim specijalnim značkama u RAF-u.

12) Sav personal će dobiti platu kako je to u praksi RAF i na isti način kao svi oni koji služe u britanskim snagama. Što se tiče RAF

¹⁵ Acting Pilot Officer, potpomocnik
Borac

nema nikakve prepreke da pojedinci predaju svoje prinadležnosti u fond eskadrile, pod uslovom da fond primi punu finansijsku odgovornost za pomenuti personal. Ovo mora biti čisto jugoslovensko unutrašnje uređenje, za koje RAF nije ni zainteresovan, niti snosi odgovornost.

13) Sprovesti u život gornje odluke i složiti se da neće biti razlike u uslovima primanja vojnika iz Barija i disidenata na Srednjem istoku, kao i u tumačenju tih uslova. Proglas neka bude onaj koji je bio sastavljen na konferenciji.

Proglas mora biti najpre rastumačen a onda mora biti predata svakom dobrovoljcu jedna kopija na engl, i jugoslavenskom jeziku da bi je prije prihvaćanja pročitao i razumeo.

14) RAF ne može službeno priznati nikakovu političku pripadnost ili podređenost eskadrila ili pojedinaca, isto tako ne može dozvoliti nikakove političke aktivnosti, kolektivne ili pojedinačne, koje bi bile suprotne Air Force Act. Saglasiti se, nadalje, da u proglasu neće biti spomenuta nikakova politička pripadnost ili podređenost".¹⁴

Ovaj sporazum, odnosno dopunske odbredbe potpisali su u Kairu, u ime maršala Tita, pukovnik Pire, a u ime RAF, general-pukovnik avijacije ser Keit Park, komandant britanskih vazduhoplovnih snaga na Srednjem istoku (Commanding in Chief Royal Air Force, Middle East).

Na kraju ovog akta dodata je i sledeća rečenica:

..Ne isključuje se normalni kulturni i prosvetni rad koji bi se preduzimao u sporazumu sa nadležnim faktorima eskadrile"!

Dopunske odredbe od 29. marta sadrže sve bitne elemente, među kojima se nalaze i neki koji su odmah privukli pažnju vrhovnog komandanta NOV i POJ:

- prvo, nadležnost RAF u operativnom i disciplinskom smislu, ali upotreba eskadrile u skladu sa zahtevima Vrhovnog štaba;

- drugo, stvaranje osnovnog kadra i kasnije formiranje drugih eskadrila, kao i raspolaganje odnosno raspoređivanje u druge jedinice RAFVR onog ljudstva koje, zbog selekcije, nije primljeno;

- treće, polaganje zakletve vrhovnom komandantu NOV i POJ,

- četvrto, dobijanje specijalnih oznaka jugoslovenske pripadnosti i oznaka jugoslovenskih (počasnih) činova, ali razvrstavanje u najniže britanske činove, i

- peto, zabrana kolektivne, ili pojedinačne političke aktivnosti.

^M Autor raspolaže sa tri primerka pomenutog sporazuma od 29. marta 1944, od kojih u celosti objavljuje primerak iz Muzeja RV i PVO, k. VII-3. f-1, dok-2. Ovaj primerak je na srpskohrvatskom jeziku, s potpisima pukovnika Pirea i generala Parka. Drugi primerak je, takođe, u Muzeju RV i PVO. k. VII-3. f-1, dok-23. To je kopija prevoda, overena pečatom vazduhoplovnog oficira za vezu VŠ NOVJ (Liason Officer G.H.Q. NYAJ - National Yugoslav Army of Liberation - with BAF). Treći primerak je u Arhivi VII k. 17. reg. br. 5/3: 5/4; 5/5. na engleskom jeziku, a prevod objavljen u Zborniku NOR, tom II, knj. 12, dok. 206. Sva tri primerka razlikuju se u stilu prevodenja, odnosno sastavljanja, što u suštini ne menja smisao dokumenta.

Pitanje polaganja zakletve vrhovni komandant NOV i POJ je regulisao tačkom 11. Protokola zapisnika od 12. marta iz Drvara, a Dopunskim odredbama od 29. marta iz Kaira - uopštenim stavom. Pukovnik Pire je u „Proglasu drugovima borcima vazduhoplovstva NOVJ na Srednjem istoku“ naglasio da će i oni, kao borci NOVJ pridodati na službu RAF. polagati zakletvu vernosti isključivo maršalu Titu, što je kasnije..dogovorom usvojeno.

Osnovni problem koji je nastao u realizaciji sporazuma proistekao je iz klauzule tačke 2. pod c), II stav Protokola sastanka od 12. marta, i tačke 3. Dopunskog sporazuma od 29. marta, s obzirom da se ne pruža mogućnost da jugoslovenske eskadrile budu operativno potčinjene Vrhovnom štabu NOV i POJ. Zato, isprva, vrhovni komandant NOV i POJ nije hteo da prizna nikakve modifikacije ugovora koji je on potpisao 12. marta, te je odmah intervenisao.

Pukovnik Pire je jedan dan po potpisivanju Dopunskog sporazuma, tj. 30. marta, obavestio vrhovnog komandanta savezničkog vazduhoplovstva na Srednjem istoku o intervenciji maršala Tita. tj. da jugoslovenski vazduplovci mogu da stupe u Dobrovoljačku rezervu RAF. odnosno da potpišu predviđenu obaveznu - atestat. Ali, pod sledećim ograničenjem:

„Gornje obaveze važiće sve dok Vrhovni komandant narodnooslobodilačke vojske i partizanskih odreda Jugoslavije ne odredi da potpisnik ostane u RAFVR. pa sve dok ne naredi da dođe ponovo pod njegovu neposredu komandu“!¹⁵

U nastavku obaveštenja pukovnika Pirea stoji dalje:

„Na osnovu ovih Činjenica se mogu gornje odredbe dopuna ugovora koje sam imao čast potpisati s Vama, gospodine Maršale¹⁶, tumačiti i razumeti samo u duhu pomenutog ugovora od 12. marta ove godine i u okviru gore iznetih ograničenja obaveza koju svaki jugoslovenski vazduhoplovac pri stupanju u RAF mora potpisati. Svako drugo tumačenje i razumevanje dopunskih odredaba bilo bi van granica mojih punomoćja koja mi je dao moj komandant maršal Tito, i kao takvo nevažeće“!¹⁷

S obzirom da to obaveštenje. jedan dan posle zvanično potpisanih Dopunskih odredaba soprazuma, lišava pravo RAF da nad jugoslovenskim eskadrilama ima operativnu i administrativnu komandu - dok to vrhovni komandant NOV i POJ ne odobri - izazvala je veoma različite komentare kod savezničkih komandanata:

„Iako je partizanski predstavnik potpisao 29. marta sporazum, on sada pravi poteškoće zbog pojedinosti. Glavna stvar kojoj se prigovara jeste zahtev da svi oni koji pristupe Dobrovoljačkoj rezervi RAF,

¹⁵ Pre.vod originala sa engleskog jezika: Arhiv VII. k. 1449, reg. br. 1-7.

¹⁶ Odnosi se na general-pukovnika avijacije Kila Parka (Air Marshal)

¹⁷ Op. rit. k. 1449. reg. br. 1-7.

moraju pojedinačno da potpišu atestat, kao što se radi u slučaju drugog savezničkog osoblja koje se obučava u Britanskom ratnom vazduhoplovstvu. Partizanski predstavnik je dostavio tu tačku Titu, koji je odgovorio da neće dopustiti da se pojedinačno potpisuje. Uput za predstavnika sadrži sledeće:

'Pripremite cijelu grupu za odlazak u Sovjetski Savez, ako se sporazum ovdje potpisan, ne prihvati u cjelosti!...

Nadam se da se ta poteškoća može otkloniti kada Tito pažljivo pročita dokument atestata i tačno vidi šta je tu uključeno. Slažem se s Maklejom da bi bilo vrlo neugodno kada bi propali dogovori o obuci koje će vršiti RAF i kada bi, u zadnjem trenutku, Tito umesto toga prešao Rusima!"¹⁸

Postupajući po instrukcijama vrhovnog komandanta NOV i POJ, pukovnik Pire je uputio potpukovniku Selbiju, predstavniku Komande RAF na Srednjem istoku, obaveštenje o regulisanju kompetencija koje će imati predstavnici vrhovnog komandanta NOV i POJ u odnosu na jugoslovensko osoblje koje se školuje u RAF. u kome se u tač. 4. i 5. navode dve ključne stvari:

„4) Nacionalno i kulturno vaspitanje jug. osoblja smatra se kao interno jug. pitanje i vlasti RAF-a će svim grupama jug. osoblja, ma gde se one u RAF-u nalazile, omogućiti ovu nastavu u pogledu određivanja potrebnih učionica i potrebnog vremena. Načelno se ovo vaspitanje ima vršiti van normalnog radnog vremena.

5) Svo jug. osoblje dobiće od komandanta I Jug. vazd. baze jugoslovenske legitimacije sa jugoslovenskim i engleskim tekstom. Ove legitimacije služe jug. osoblju kao dokaz pripadnosti NOV Jugoslavije. Od strane RAF-a izdaće se celokupnom osoblju normalne lične legitimacije, propisane za RAF!"¹⁹

Sedmog aprila pukovnik Pire je dostavio još neke zahteve Glavnom štabu RAF na Srednjem istoku radi regulisanja nekih pitanja u vezi sa formiranjem jugoslovenske eskadrile, odakle je stigao sledeći odgovor, koji je, zapravo, aneks ugovoru potpisanom u Kairu:

..2) Jugoslovenske oznake narodnosti. Sve dok jugoslovenske oznake, prema mišljenju RAF. ne prouzrokuju zabunu pri raspoznavanju u zraku, potvrđuje se da ✕ jugoslovenske oznake, kako su bile pokazane Air Marshalu Parku, mogu: upotrebiti na avionima koji pripadaju prvoj jugoslovenskoj eskadrili. a da se nikakve druge oznake narodnosti ne stavljaju.

3) Jugoslovenske uniforme.

¹⁸ Iz obaveštenja R.S.C. Slivensona britanskoj vladi. 4. aprila. 1944; FO 371/44295 R 5400/197/92. str. 353.

¹⁹ Arhiv VII, k. 1449. reg. br. 1-7.

Autor, takođe, raspolaže sa tri primerka ovog dokumenta, od kojih citira iz Arhive VII, k. 78, reg. br. 19-2. U aneksu ugovora od 29. marta, kopija prevoda, stoji: Jugoslovensko osoblje nosiće titovku-kapu. propisanog jugoslovenskog kroja partizanskog..." - izvor: Muzej RV i PVO. k. VII-3. f-1, dok. 24.

a/ Jugoslovensko osoblje nosiće šajkaću propisanog partizanskog kroja s RAF amblemima sa strane i crvenom zvezdom spreda.

b/ Na batlle dress" bluzi nosiće se jugoslovenske oznake čina na rukavu, a RAF na ramenima. Dozvoljeno je nošenje reći „NOV Jugoslavije" na rukavu ispod gornjeg ruba.

d Na plavoj (zimskoj) odeći nosiće se RAF oznake Čina kako je to propisano po britanskim pravilima o odeći. a jugoslovenske iznad ovih.

d/ Kada je eskadrila kompletna i ako se jugoslovenska formacija poklapa s onom RAF tačno, rang za rang, onda se ne moraju nositi RAF oznake. To će se dozvoliti samo onda ako nema iznimaka ovom pravilu u eskadrili. Neophodno je važno da postoji jednoobraznost.

e/ Oficiri i vojnici koji služe u britanskim jedinicama, moraju nositi RAF oznake za sve vreme služenja u ovim jedinicama.

f/ Na košuljama s kratkim rukavima nosiće oficiri RAF oznake na ramenu, a druge na levom džepu.

Na košuljama s kratkim rukavima nosiće podoficiri oznake čina na rukavu, kako je to propisano britanskim pravilima o odeći. a ostale oznake čina na levom džepu.

g/ Na kaki-tunikama nosiće se RAF oznake na ramenu, a ostale na nikavu.

S pitanjem uniformi Glavni štab RAF Srednji istok samo se privremeno saglasio. a može da to potvrdi samo po odobrenju NJ. V. Kralja preko Vazduhoplovnog saveta.

4) Zakletva vernosti. Ne postoji zakletva vernosti za sirano osoblje u RAF-u. Stoga imate punu slobodu da postupite po vlastitom nahođenju u pogledu polaganja zakletve vernosti maršalu Titu.

5) Jugoslovenska vazduhoplovna baza. Komandant Jugoslovenske vazduhoplovne baze (jedinica u kojoj se nalaze Jugosloveni) biće britanski oficir postavljen od RAF-a. Pitanje komandi u eskadrili već je raspravljeno u Protokolu.

6) Predstavniku delegata maršala Tita biće pružena sva olakšanja u Protokolu. Pitanje kancelarije je u razmatranju.

7) Kretanje predstavnika maršala Tita među članovima jedinice, bez obzira gde se oni nalaze, biće ograničeno samo normalnim transportnim i operacijskim ograničenjima na snazi u pojedinom predelu u to vreme, a mora da se uredi kroz Štab za vezu sa saveznicima.

8) Kulturna aktivnost. Ukoliko se to odnosi na uređaj i prostorije, sve je poduzeto da se dobije zasebna kantina. ali to ne može da se obeća za vreme operacijskih pokreta"!²¹

Uniforma

Arhiv VII. k. 78, reg. br. 19-2. Osim citiranog, autor raspolaze dokumentom aneksa ugovora od 29. marta, u Muzeju RV i PVO. k. VII-3, f-1, dok-24. koji se razlikuje od citiranog po stilu i nešto izmenjenog prevoda, kao i sa još jednim primerkom ovoc aneksa, takode iz arhive Muzeja RV i PVO, koji ie. isto tako. ali kao fusnota objavljen uz pismo pukovnika Pirea od 3. aprila u Zborniku NOR. lom II, knj. 12, dok. 234.

Umetanje dodatne klauzule u dokumenta atesta: „Gornja obaveza je važeća sve dok Vrhovni komandant NOV i POJ ne odredi da osoba o kojoj se radi ostaje u Dobrovoljačkoj rezervi RAF i ne opozove je na službu pod svojom neposrednom komandom" - koju je pukovnik Pire predočio Glavnoj komandi RAF na Srednjem istoku 30. marta, a koja se, međutim, ne spominje u citiranom obaveštenju od 9. aprila - istog dana izazvala je sledeći komentar Komande RAF:

„Komanda RAF ovde smatra da je taj ustupak neprikladan sa stajališta vojne službe, jer bi ovlastio Tita da u kratkom roku pozove nekog ili celo osoblje, ako se događaji razvijaju tako da ih on ne odobrava. Ali su predložili AFHQ (Allied Forces Headquarters - Glavni štab savezničkih snaga, p.a) Alžiru, da se u ovim okolnostima taj uslov prihvati i da se osloni na Titovu dobru volju da neće zloupotrebiti taj ustupak"!²²

Saveznici su, dakle, rukovodeći se trenutnim političkim i vojnim prilikama, smatrali da treba pristati na dodatnu klauzulu. bez obzira što će Ministarstvo vazduhoplovstva, kome je Glavni štab savezničkih snaga poslao zahtev vrhovnog komandanta NOV i POJ za umetanje u dokumenta atesta, postaviti ovo pitanje. Na to su uticala dva stava: prvi, da bi u protivnom to uticalo na međusavezničke vojne odnose i, drugi, da će se vrhovni komandant NOV i POJ, ipak, „okrenuti Rusima, umesto nama"!

Vrhovni komandant NOV i POJ je pitanje te dodatne klauzule postavio i na sednici Nacionalnog komiteta oslobođenja Jugoslavije, tako da su saveznici očekivali da će već 10. aprila pukovnik Pire imati nove instrukcije svog vrhovnog komandanta. Iz tih razloga je Glavna komanda RAF na Srednjem istoku 10. aprila, prihvatila predloženu klauzulu, bez dalje diskusije:

„Mislim da uprkos očitim prigovorima, moramo da prihvatimo poslednju Titovu klauzulu onako kako je navedena. Preuzeli smo tu obavezu otvorenih očiju, znajući da će predstavljati smetnju, a da će vojna vrednost te eskadrile, s užeg stajališta, biti zanemariva. Početni cilj je bio pomoći Titu da se i dalje bori protiv Nemaca, a tome je cilju od onda pridavana potreba da se zadrži britanski uticaj, nasuprot ruskom. Ovaj najnoviji uslov je pomalo ucenjiivački i sadrži neugodne mogućnosti, ali događaji na Balkanu brzo promiču i. s najboljom voljom na svetu, biće potrebno neko vreme da se eskadrila obuči.

Zapravo je vrlo neverovatno da bi Tito povukao osoblje dok je ono na obuci. Ne bi bilo svrhe da to napravi, jer ćemo mi vršiti kontrolu nad avionima, opremom, gorivom, itd. U svakom slučaju, da želi povući pilote, mogao bi to uvek učiniti, bez obzira na njihove uslove službovanja, rekavši im jednostavno da odlete, a mi ne bismo mogli napraviti ništa drugo, već izjaviti da su dezerteri. Zapravo, ceo plan zavisi od dobre volje. Ali, ako to napravimo, biće to presedan za druge

²² Iz izveštaja F. Maklejna za Forinj ofis. 9. aprila 1944. FO 371/44295. R 5731/197/92. str. 372.

narodnosti koje služe u RAF. važnost koju ne mogu prosuditi. Stoga, uprkos lošoj strani odlaganja, mislim da moram preneti odluku na Vas."!¹¹

General-pukovnik avijacije Džon Slesor, komandant RAF na Srednjem istoku, delio je mišljenje koje mu je predočeno, sasvim iskreno smatrajući da RAF ima isti cilj kao i NOVJ - poraziti Nemce:

„Tito želi da što pre stvori delotvornu jugoslovensku eskadrilu, koja će se boriti nad Jugoslavijom... Tito neće opozvati osoblje koje služi u Dobrovoljačkoj rezervi RAF. osim ih hitnih operativnih razloga!"²⁴

Ovo je, na određeni način, potvrđeno i obaveštenjem koje je potpukovnik Selbi, u ime Glavne komande RAF na Srednjem istoku, poslao pukovniku Pireu, opunomoćenom predstavniku vrhovnog komandanta NOV i POJ u savezničkoj komandi, 22. aprila, upravo na dan kada je formiran No. 352 (Yugoslav) Squadron, odnosno 1. eskadrila NOVJ:

„U odgovoru na moju poruku od 19. aprila 1944. dobio sam instrukcije da Vas informišem o Vašim pitanjima o postavljanju vojnih oznaka i nacionalnih obeležja na avionima, na koje se odnosi, i dozvolu koju dobijate od najvišeg autoriteta za Vaše potrebe postavljene u pismu!"²⁵

Istog dana pukovnik Pire je poslao vrhovnom komandantu NOV i POJ „Izvod glavnih tačaka iz ugovora, dopune ugovora i pisama uručenih od strane komandanta RAF i maršala Jugoslavije Tita":

„1/ Jugoslovensko osoblje stupa u RAF sa ciljem da se osposobi za formiranje jugoslovenskih eskadrila.

2/ Ovo osoblje potčinjeno je RAF-u u disciplinskom, administrativnom i operativnom pogledu.

3/ Obaveza služenja u RAF-u traje sve dok to komandant NOV odredi i dok ga ne pozove pod svoju komandu.

4/ Na službi u RAF-u svo osoblje uživa ista prava kao i pripadnici RAF-a.

5/ Ovo osoblje ima pravo da nosi jugoslovenske partizanske uniforme sa pripadajućim činovima, a osim toga nosi i položajne činove RAF-a sve dok eskadrila ne postane samostalna.

6/ Avioni jugoslovenskih eskadrila nosiće samo jugoslovenske oznake narodnosti (partizanske).

7/ Svo osoblje polaže zakletvu samo maršalu Titu i narodima Jugoslavije.

SI Dok ne dobiju određene položaje na službi u RAF-u, u pogledu plate, oficiri se stavljaju na najniži oficirski čin. a podoficiri na najniži

Iz izveštaja F. Maklejna general-pukovniku Džonu Slesoru od 9. aprila 1944. Op. cit. britanska dokumenta, str. 373-374.

Poruka generala Slesora podnačelniku Štaba vazduhoplovstva od 10. aprila 1944; Ibid
²⁵ Arhiv Muzeja RV i PVO. k. VII-3. f.l. dok. 25.

vojnički čin. Docnije, čim pojedinci dobiju svoj raspored u RAF-u, dobijaju čin i prinadležnosti prema položaju na koji su postavljeni.

9/ Do mogućnosti rasporeda osoblja u jugoslavensku eskadrilu, isto će biti zaposleno u jedinicama RAF-a, ukoliko neće biti na školovanju.

10/ Po zahtjevu maršala Tita ovo ljudstvo neće biti raspoređivano na službu van Sredozemlja.

11/ Pravo na raspored ovog ljudstva na razne službe pripada RAF-u.

12/ O cjelokupnom ljudstvu koje je pridodato RAF-u vodiće stalnu evidenciju određeni zastupnik NOV. koji će se nalaziti pri RAF-u u svrhu regulisanja svih pitanja obuke i formiranja jugoslavenskih jedinica"!²⁶

Nesporazumi nastali između Vrhovnog štaba NOV i POJ. odnosno njegovih vazduhoplovnih predstavnika, i Glavnog štaba RAF na Srednjem istoku proizilazili su iz britanskih stručno-tehničkih i vojnoadministrativnih shvatanja o mestu i ulozi RAF, odnosno njegove Dobrovoljačke rezerve.

RAF je predstavljao visokoorganizovani stručno-tehnički vid oružanih snaga Velike Britanije, u kome je organizacija rada funkcionisala u savršenom redu. Pored visokostruknog osoblja, vladalo je mišljenje da pripadnik RAF može biti samo iz određenog, ekskluzivnog kruga ljudi.

RAF je, zapravo, imao dve vrste kadra - stalni sastav i novoprimitjeno osoblje. Obe kategorije lica morale su da raspolazu visokostruknim i tehničkim kvalitetima. ali Dobrovoljačka rezerva bila je kategorija ljudi iz savezničkih zemalja, koje Britanci uvršćuju u svoje ratno vazduhoplovstvo.

U okviru RAF-a Britanci su imali Italijane. Čehoslovake, Grke, Poljake i druge narode. No, svi su morali da potpišu atestat o pristupanju RAF-u i da budu disciplinski, administrativno i operativno podređeni Komandi RAF. Operativna potčinjenost predstavljala je pravo Komande RAF da budu upotrebljeni zavisno od trenutnih potreba Britanskog ratnog vazduhoplovstva, jer su se nalazili u njihovim operativnim jedinicama." RAF je. naime, imao više dobrovoljaca, nego pripadnika stalnog sastava:

..Mala grupa jugoslovenskih avijatičara. koju smo zatekli u Kairu, a slovila je kao formacija Kraljevskog jugoslovenskog vazduhoplovstva, bila je takode uključena u RAF sa dodatkom „Voluntary Reserve". Takvu konstrukciju imalo je britansko vazduhoplovstvo u vidu i za eskadrilu koja je trebala biti postavljena uz njihovu pomoć prema Titovom zahtevu, a na osnovu razgovora što ih je vodila vojna misija

* Arhiv VII. k. 78. reg. br. 7/1.

²¹ U RAF-u ie bilo skvadrona sastavljenih isključivo od pripadnika drugih narodnosti. Sličan je slučaj bio i sa avijacijskom jedinicom 'Normanaija-Njemen' koju su činili francuski piloti. Ova jedinica je dejstvovala u okviru sovjetskog ratnog vazduhoplovstva, u naoružanju ie imala sovjetske avione i bila na vazduhoplovnotehničkom i pozadinskom obezbeđenju u sovjetskom RV. 'Normandija - Njemen je dejstvovala u skladu sa taktičkim potrebama nadležne sovjetske vazduhoplovne komande.

sredinom decembra sa komandantom britanskog vazduhoplovstva na Bliskom istoku ser Šolton Daglasom. To je vrlo lep primer kako mogu nastati nesuglasice koje ozbiljno remete savezničke odnose, a da u suštini niko nije kriv. U naizgled jasan sporazum unete su sa obe strane postavke koje nisu odgovarale volji stranaka. Kada je ser Šolt pristao na formiranje jugoslovenskih eskadrila lovaca-bombardera, mislio je pri tome na jedinicu uključenu u kraljevsko vazduhoplovstvo kao RAF(VR). Nije ništa drugo mogao misliti, jer je to bila jedina uobičajena forma, a verovao je da je to poznato i Vojnoj misiji NOVJ. Ali, ni Tito ni njegova vojna misija nisu ništa znali o toj formuli. Budući da je bio komandant vojske, smatrao je prirodnim da bude i vrhovni komandant vazduhoplovstva. Želeo je da ima vazdušne sile koje bi bile isključivo pod njegovom kontrolom i koje bi mogao upućivati na borbene zadatke po svojoj oceni i nahođenju. Vojna misija, za vreme boravka u Aleksandriji, nije ništa znala o britanskoj praksi. Prema tome, za vreme pregovora svako je imao svoju valstitu predstavu o predmetu razgovora i sporazuma. Svaka strana je zastupala svoje, odnosno različite stavove, pa je, normalno, moralo doći do neslaganja i sukoba. Trebalo je više strpljenja, dobre volje i napora da se nesporazumi izgode, nego što je na početku trebalo da se postignu prvi dogovori. Osim pitanja da li će nove jugoslovenske eskadrile ući u sastav RAF kao Voluntary Reserve, pojavilo se još mnogo pitanja, u većoj ili manjoj meri zavisnih od tog glavnog. Tako se još postavilo pitanje polaganja zakletve. Činova, plate i uniformi. Britanci su insistirali da eskadrila bude pod njihovom operativnom komandom, a radi očuvanja i održavanja discipline, tražili su da svi avijatičari polažu zakletvu koja je bila propisana za osoblje RAF. S tim zahtevom Tito se nije mogao saglasiti, pa je trebalo vremena dok je nađeno rešenje. Manje važno od toga, ali ipak dosta složeno bilo je pitanje činova. Mnogi jugoslovenski avijatičari u toku narodnooslobodilačke borbe stekli su činove prema pokazanoj sposobnosti u vođenju jedinica. Ti činovi nisu bili u skladu sa funkcijama koje je trebalo da obavljaju u novouspostavljenoj eskadrili. Britanci su tražili ovlašćenje da određuju Činove prema položaju što ga je pojedini avijatičar imao u novoj jedinici, dok je Tito, sasvim razumljivo, tražio da se poštuju stečeni činovi.

Pored tih nesuglasica, koje se mogu svrstati u vojno-administrativnu kategoriju, najteža je bila stručno-tehnička. Britanci nisu nikako verovali da će NOVJ biti u stanju da pruži dovoljan broj kvalifikovanih tehničara za održavanje eskadrile na potrebnom nivou tehničke spremnosti i za izvršenje borbenih zadataka. Gledajući sa kasnije vremenske distance, sve sam više sklon verovanju da su britanski komandanti RAF, verovatno, bili u pravu što se tiče tehničke strane. No, oni nisu hteli a, verovatno, nisu ni mogli, da uzmu u obzir političku stranu tog pitanja. Narodnooslobodilačkoj vojsci bilo je potrebno sopstveno vazduhoplov-

stvo. Nije bilo toliko važno da li će biti na visokom tehničkom nivou na kojem je bio RAF. NOVJ je bila spremna da prihvati niže tehničke standarde kako bi mogla utemeljiti svoje sopstveno vazduhoplovstvo!"²⁸

Formiranje 352. (Yugoslav) Squadron

Prva eskadrila NOVJ formirana je 22. aprila 1944. na aerodromu Benina u Libiji (šema 1), na osnovu naređenja Komande Mediteranskog savezničkog vazduhoplovstva (Headquarters, Medierranean Allied Air Force - MAAF) br. 6300. od 1. februara 1944. kao NO. 352 (Yugoslav) Squadron. Tom naredbom eskadrila je bila organizovana i opremljena po britanskoj ratnoj formaciji za pokretni Iovačko-bombarderski skvadron.

U RAF-u skvadron je samostalna operativna jedinica, a sačinjavaju ga komanda skvadrona, dva flajta (svaki ima po osam aviona), pomoćne službe - avio-radionica, sekcija kontrole letenja, sanitetska sekcija, protivpožarna sekcija, padobranska sekcija, sekcija veze, transportna sekcija, sekcija za snabdevanje i kuhinja. Od opreme, pored 16 aviona, skvadron ima džip, kombi, tri poluteretna kamiona, 21 teretni kamion, vozilo-platformu, vozilo-oružarnicu. pet raznih vozila za službu veze (radio, goniometar itd.), požarna kola, ambulanta kola, kamion za sanitetski materijal, vozilo-kancelariju, vozilo-magacin. kola KL (svetionik, dozivač). vozilo-električnu centralu od 7KV. vozilo grejač za motore, četiri cisterne za benzin od 4.000 litara, dve cisterne za vodu. dva motocikla i četiri bicikla. Ukupan broj ljudstva je 230-250 oficira, podoficira i vojnika.

Datum formiranja 1. eskadrile NOVJ izvesni autori vezuju isključivo za sporazum između pukovnika Franca Pirea, predstavnika Vrhovnog štaba NOV i POJ u Kairu, i general-pukovnika Kita Parka, komandanta RAF na Srednjem istoku, postignutog 29. marta 1944. i kasnije aneksima od 19. aprila²⁹. Ovim sporazumom se, naime, definitivno pristupilo formiranju jugoslovenskih eskadrila u okviru Dobrovoľjačke rezerve RAF.

Formiranjem 352. skvadrona saveznici su, u stvari, realizovali odluke početnog sporazuma između vrhovnog komandanta NOV i POJ i Savezničke misije u Drvaru, 12. marta 1944.

²⁸ Vladimir Velebit. SEČANJA. Globus. Zagreb, 1983. U stvari, britanski komandan' RAF, pa ni Velebit, nisu bili u pravu, jer je tehnički sastav naših eskadrila. kao što se pokazalo u praksi, bio potpuno dorastao zadatku i po znanju i umeću, bio rav'n osoblju RAF-a.

Velebit ima ovakvo viđenje Franca Pirea (str. 173):

„Radi uspostavljanja vazduhoplovne Škole u kojoj su trebali da budu školovani budući avijatičari. Tito je uputio u Afriku pukovnika Pirea, iskusnog vazduhoplovnog oficira, školovanog u kraljevskom vazduhoplovstvu koji je za vreme rata dao puno dokaza svog čvrstog opredeljenja za NOP. Nisam u mogućnosti da prosudim razloge zbog kojih on nije uspeo da ostvari dobru saradnju sa britanskim vazduhoplovstvom. Činjenica što niic uspevao da nade zajednički jezik sa saveznicima prouzrokovala nam je mnogo glavobolje, a stalne razmirice povećale su još više uzajamno nepoverenje"! Istovetna formulacija u vezi sa formiranjem 1. eskadrile NOVJ nalazi se u izveštaju 2. eskadrile NOVJ: Zbornik dokumenata NOR tom X, knj. 1. dok. 197. i 206.

Osnovni letački i tehnički sastav 352. skvadrona činili su iskusni piloti i vazduhoplovnotehničke- osoblje jugoslovenskog flajta 94. lovačko-bombarderskog skvadrona RAF. koji je pripadao 212. grupi pod komandom Glavnog štaba vazdušne odbrane istočnog Mediterana (Headquarters, Air Defense, Eastern Mediterranean).³⁰

Dopuna do pune formacije završena je dolaskom 255 pripadnika 1. vazduhoplovne baze NOV i POJ. odnosno grupe koja je iz Karovinja došla u Beninu šest dana kasnije, tj. 28. aprila, kao i grupe od 30 vazduhoplovaca iz Mezon Blanja, koja je stigla 16. maja.

Od 255 pripadnika 1. vazduhoplovne baze za 1. eskadrilu NOVJ, na osnovu selekcije, odabran je samo 51 vazduhoplovac.³¹

U 1. eskadrilu NOVJ ušli su:

Piloti koji su pristupili NOVJ iz Jugoslovenskog kraljevskog vazduhoplovstva. ili su se nalazili na Srednjem istoku: poručnik Leopold Ankon. zastavnik Milan Delie, vodnik Živorad Gavrilović, zastavnik Salih Islamović, vodnik Zvonko Halambek. kapetan Ratko Jovanović, kapetan Aleksandar Marković, vodnik Husein Okanović, kapetan Mileta Protić, potporučnik Milan Srdanović, zastavnik Hinko Šoić, potporučnik Janko Vujaklija i zastavnik Aleksandar Vuković. ili ukupno 13 pilota.³²

Piloti koji su došli iz Karovinja, odnosno iz sastava 1. vazduhoplovne baze NOV i POJ: kapetan Đuro Ivanišević, kapetan Franjo Kluz, zastavnik Mirko Kovačić, kapetan Branko Kraus, kapetan Arkadije Popov, zastavnik Radovan Radulović, potporučnik Luidi Rudi. vodnik Marjan Semolić i zastavnik Ciril Vrabić, odnosno, ukupno devet pilota.³³

Piloti koji su prebegli iz zrakoplovstva NDH u Italiju, gde su ih saveznici zatvorili, a potom upućeni u 1. vazduhoplovnu bazu u Karovinjo: potporučnik Šime Fabjanović, vodnik Mehmedalija Lošić i zastavnik Đuro Tomšić.

Piloti koji su takođe upućeni u bazu u Karovinju, a u nju došli iz detašmana u Ratnom vazduhoplovstvu SAD (376. bombarderska grupa, 512. skvadron): poručnik Nedeljko Pajić, odnosno bilo je ukupno 26 pilota za 1. eskadrilu NOVJ.

Komandni sastav 352. skvadrona činili su:
komandant skvadrona - kapetan Mileta Protić
komandir „A“ flajta - kapetan Ratko Jovanović

U sastavu 212. grupe bili su: 94, 123, 134, 237. i 41. skvadron (naoružani avionima hariken): 80. skvadron (spitfajeri); ICS. skvadron noćnih lovaca (bofajteri) i dva flajta - 1563. i 1564. (naoružani avionima ghdijator za meteorološka izvidanja). Pod Glavnim Štabom vazdušne odbrane istočnog Mediterana bile su. pored 212. grupe, još i 209. grupa (sa dva skvadrona), 210 (sa pet) i 219. grupa (sa šest skvadrona).

U 2. eskadrilu NOVJ raspoređen je iz 1. vazduhoplovne baze 71. vazduhoplovac; u Mezon Blanj i Bufarik - 12, u ostale jedinice RAF- 17, a ostatak od 104 uvršten je za odlazak u SSSR, povratak u zemlju, ili za obuku u raznim centrima RAF.

Prema Spisku ljudstva 1. eskadrile NOVJ. Arhiva Vn. k. 1451. f. 12. reg. br. 1/1 - 1/12
Prema Spisku vazduhoplovnog osoblja u Africi, autora kapetana Milana Simovića. Arhiv vri. k. 1450, br. reg. 19/1, f. f.

komandir „B" flajta - kapetan Arkadije Popov
 adutant eskadrile - major Hubert Najbauer
 tehnički oficir - poručnik Franjo Lolić
 obaveštajno-operativni oficir - kapetan Ladislav Zobundžija
 intendant - poručnik Ivo Feri

Na osnovu naredbe o formiranju, komandni uporedni sastav činili su sledeći britanski oficiri:

komandant skvadrona - potpukovnik Proctor E.

adutant - kapetan Whiteside R. H. F.

intendant - poručnik Underwood J.

inženjer skvadrona - poručnik Meran I.³⁴

Pored njih u 1. eskadrili je, jedno vreme, bilo još 20 britanskih podoficira i vojnika,³⁵ odnosno 31. maja 1944. bilo je:

- jugoslovenskog osoblja: oficira - 21. podoficira i boraca - 177, ili ukupno - 198 pripadnika, i

- britanskog osoblja: oficira - 4. podoficira i vojnika - 20, odnosno 24, ili ukupno u 1. eksadrili - 220 pripadnika.³⁶

Prema ratnoj formaciji, sa stanjem takode na dan 31. maja 1944, prema jugoslovenskim izvorima,³⁷ brojno stanje je sledeće:

Naimenovanje	Oficiri	Podoficiri	Desetari	Borci	Ukupno	Primedba
Po engleskoj formaciji sleduje	16	30	40	144	230	
Ima	21	50	49	100	220	Činovi NOVJ
Nedostaje	-	-	-	44	44	
Pretiče	5	20	9	-	34	
Po engleskoj formaciji sleduje	16	30	40	144	230	
Ima	21	19	13	167	220	Činovi RAF
Nedostaje	-	11	27	-	38	
Pretiče	5	-	-	23	28	

Prema podacima o ljudstvu i vazduhoplovima u naoružanju NOVJ u inostranstvu, „352. eskadrila (sada već u Italiji) za operacije na Balkanu im 230 ljudi (od toga 23 pilota)".³⁸

Brojno stanje u 1. eskadrili bilo je promenljivo. Na dan 24. decembra 1944. u jedinici je bilo: oficira - 32, podoficira - 56, desetara i boraca - 151. ili ukupno 239.³⁹ Ljudstvo je odlazilo iz jedinice, ali je i popunjavano. Tako je posle pogibije komandira eskadrile i oba

³⁴ R.A.F. Form 540- Operations Record Book, page No. 1; Arhiv VII. k. 1466 B. reg. br. 20/2.

³⁵ Kompletan spisak osoblja 1. eskadrile NOVJ objavljuje se u prilogu monografije

* Appendix 6 to Form 540. No. 352 (Yugoslav) Squadron R.A.F.; Op. cit.

³⁷ Izveštai adutanta 1. eskadrile NOVJ majora Huberta Najbauera: Op. cit, reg. br. 28Z/2

³¹ Zbornik NOR. tom X, knj. 1. dok. 57; dokument nema podataka o autoru niti tačan datum (avgust 1944)

⁵⁹ Prema Spisku osoblja 1. eskadrile NOVJ. Arhiv VII. k. 1451. f. 12. reg. br. 1/1 - 1/21.

komandira flajtova došlo i do izmene u komandnom kadru, koji je 25. februara 1945. izgledao ovako:

komandir eskadrile - poručnik Hinko Šoić

komandir „A" flajta - poručnik Nedeljko Pajić

zamenik komandira - poručnik Milan Srdanović

komandir „B" flajta - major Đuro Ivanišević

zamenik komandira - poručnik Šime Fabijanović.

Major Najberger. poručnik Lolić, kapetan Zobundžija i poručnik Feri su i dalje obavljali svoje dužnosti.

Kroz eskadrilu je prošlo ukupno 27 pilota, od čega je rat preživelo - 14. poginulo - 10, a nesposobnih za izvršavanje zadataka bilo - 3, odnosno:

Na kraju rata, bili su sledeći piloti: poručnik Milan Delić, poručnik Šime Fabjanović. poručnik Živorad Gavrilović, major Đuro Ivanišević, zastavnik Mirko Kovačić, potporučnik Mehmedalija Lošić, zastavnik Husein Okanović. kapetan Nedeljko Pajić, potporučnik Radovan Radulović, zastavnik Marjan Semolić. poručnik Milan Srdanović, poručnik Hinko Šoić, potporučnik Đuro Tomšić, i potporučnik Ciril Vrabić.

Poginuli piloti: kapetan Leopold Ankon. vodnik Zvonko Halambek. zastavnik Salih Islamović, major Ratko Jovanović. kapetan Aleksandar Marković, major Arkadije Popov, major Mileta Protić, potporučnik Luidi Rudi. i zastavnik Aleksandar Vuković.

Piloti nesposobni za ratne zadatke: major Branko Kraus, potporučnik Janko Vujaklija i kapetan Ljubomir Vukčević.

Osnovni vazduhoplovnotehnički i administrativni kadar 1. eskadrile činilo je ljudstvo koje je takođe izvršavalo zadatke u savezničkim vazduhoplovnim jedinicama ili došlo sa Srednjeg istoka (ukupno 159), kao i ljudstvo iz 1. vazduhoplovne baze NOV i POJ (41) odnosno iz Mezon Blanša i Bufarika (66).

Prve popune su bile 28. aprila, odnosno 16. maja 1944, a 26. oktobra dobijeno je naređenje da se 40 boraca ispišu iz RAF i upute u Jugoslaviju. Naime, Vrhovni štab NOV i POJ uputio je zahtev u vezi sa tim radi popunjavanja jedinica Vazduhoplovstva NOVJ (JA) koje će se formirati u zemlji. Saveznici su, međutim, nastojali da se uputi grupa koja još nije bila stručno osposobljena. Komanda 1. eskadrile je delimično poslušala namere saveznika, pa je iz jedinice uputila 20 stručno osposobljenih, ali i 20 „koji su nepoželjni zbog nediscipline i drugih grešaka".

Neposredno posle ovog iz Mezon Blanša su došle dve grupe mehaničara, prva, od 35 boraca 1. novembra, a druga grupa, od pet boraca, 7. decembra 1944. tako da je brojno stanje iznosilo 232 pripadnika.

Brojno stanje eskadrile po prelasku na Vis, čiji su prvi delovi započeli pokret 16. januara 1945. a prebaziranje završeno preletanjem

svih aviona 31. januara takode se izmenilo, jer je na aerodromu Kana ostao jedan detašman: na aerodromu Vis: oficira 27, podoficira i boraca 154, ili ukupno 181, a u detašmanu u Italiji: oficira - 5, podoficira i boraca - 53, ili ukupno 58. Brojno stanje 1. eskadrile 25. februara 1945. iznosilo je ukupno 239 ljudi (oficira - 32 i podoficira i boraca - 207).

Formacija i brojno stanje 1. eskadrile NOVJ na kraju rata prikazano je u sledećoj tabeli:

R/b	OSOBLJE	Oficiri		Podoficiri		Vojnici		Ukupno		Raz- lika
		Form.	Ima	Form.	Ima	Form.	Ima	Form.	Ima	
1.	Štab	6	6	4	6	41	18	51	30	-21
2.	Piloti	9	12	11	-	-	-	20	12	- 8
3.	A odeljenje	1	3	3	7	41	28	45	38	- 7
4.	B odeljenje	1	2	3	9	41	25	45	36	- 9
5.	Radionica	-	7	6	19	34	32	45	58	+ 18
6.	Saobraćajna sekcija	-	2	2	5	26	19	28	26	- 2
7.	Signalna sekcija	2	1	3	7	20	28	25	36	+ 11
	Ukupno	19	33	32	53	203	150	254	236	-18

Štabu je nedostajao 21 čovek, u „A" odeljenju - 7 i „B" odeljenju - 9, kao i u saobraćajnoj sekciji - 2, dok je u radionici bilo preko formacije - 8, a u signalnoj sekciji - 11. Ukupno je nedostajalo 18 ljudi, od čega 8 pilota, odnosno 44,4 odsto, što je u znatnoj meri uticalo na izvršavanje borbenih zadataka.

Prema organizacionoj strukturi, 1. eskadrila NOVJ je imala specifičnu formacijsku strukturu:

Administrativni odeljak bio je sastavljen od štaba i saobraćajno-motornog odeljenja. Štab su činili: oficiri, adutant (administrativni oficir) i podoficiri i borci opšte službe (blagajna, pošta, itd), zatim osoblje koje je vršilo dužnosti bolničara, protivpožaraca, fotografa, itd. U saobraćajnom odeljenju nalazili su se vozači motornih vozila, električari, automehaničari, itd.

Operativni ešelon je, takođe, imao štab i dva flajta. U štab su ulazili oficiri, inženjer skvadrona, piloti, obaveštajni oficir i lekar, kao i izvestan broj podoficira i boraca, koji su obavljali opšte poslove.

Flajtovi su imali neujednačen broj pilota, kako oficira tako i podoficira, kao i osoblje za dužnosti oružara, električara, avio-mehaničara, avio-motorista, radio-telefonista, itd.

Radionica je imala osoblje za dužnosti finomehaničara, slagača padobrana, oružara-mehaničara, električara, stolara, itd.

Prema ratnoj formaciji, u standardnom skvadronu RAF⁴¹ postojala je šema koja je za svaki flajt obezbeđivala 9 do 12 aviona i veći broj pilota » do 21, dok su pod štabom u operativnom ešelonu bili foto-sekcija, signalna sekcija, ambulanta i operativna soba.

⁴¹ War Establishment of a Standard (S. E.) Fighter Squadron R.A.F.; Arhiv VII k. 1466/B, reg. br. 2/2.

Na osnovu kadrovske, a posebno materijalne formacije, mogu se uočiti velike razlike između pokretnog, standardnog britanskog lovačko-bombarderskog skvadrona i klasične eskadrile u drugim ratnim vazduhoplovstvima. Prva eskadrila NOVJ, a isto tako i 2. eskadrila, bile su formacijski znatno jače od naziva koji im ovde dajemo, premda su se izvesno vreme formacijski zvale vazduhoplovne grupe. Bile su u stanju da izvršavaju ratne zadatke sa bilo kojeg aerodroma, na koje se, zajedno sa letaćkim osobljem, uvek prebaziralo i vazduhoplovnotehničko i tehničko, sa odgovarajućim sredstvima i vozilima. To osoblje bilo je osposobljeno da izvršava sve zadatke opsluživanja avijacije/-

U odnosu na materijalnu formaciju 352. skvadron je imao sledeća vazduhoplovnotehnička i tehnička sredstva veze.⁴³

R/b	Vrsta	Tip	Po formaciji	Ima	Nedostaje
1.	Avioni	'spitfajer Ve'	16	16	.
2.	Mehanička vozila	-džip	1	1	—
		- kamion, poluteT.	3	2	1
		-kamion 31	21	26	—
		- kamion 31 oružarnica	1	1	.
		- kamion 3 t kuhinja	1	2	.
		- kamion 31 sanitetski	1	.	1
		-kola.kancel.	1	1	—
		-kola, magacin	2	2	.
		- kola, svetionik dozivač	1	—	1
		- kola, 7 KW el. centrala	1	1	—
		-cisterna za vodu, 15001	2	3	.
		-cistama za benzin. 40001	4	1	3
		-ambul. kola	1	3	—
		-požar, kola	1	1	.
		-kola, platforma	1	1	.
		- kola, grejač za avion, motore	1	1	.
		- signalna kola radionica	1	.	1
- signalna kola za radio-telef.	2	2	.		
-signalna kola za radio-telegraf.	1	1	.		
- signalna kola za kancelar.	1	1	.		
- motorcikli	2	4	—		
- bicikli	4	.	.		
3.	Sredstva veze	-r/t stanica ME 21	2	2	.
		- r/t stanica ME 23A	1	1	.
		- radio-goniometarT 105	1	1	.
		- r/te stanica za AKL. tip B	1	.	1
		-mobilna radionica, ME 316	1	.	1
		-mobilna kane. ME 52	1	1	.

* Pripadnici 1. i 2. eskadrile NOVJ ističu da treba praviti razliku između britanskog skvadrona i jugoslovenske eskadrile i radi istoriografskog pristupa. Autor izraz 352. odnosno 351. skvadron upotrebljava svaki put kad je reč o britanskom dokumentu. Ove dve eskadrile su zadržale naziv NOVJ posle njenog preimenovanja u JA, 1. januara 1945. Dakle, 352. i 351. skvadron s pravom su se, jedno vreme. nazivali vazduhoplovne grupe JA. što kasnije nije bilo prihvaćeno.

Skvadron po formaciji odgovara vazduhoplovnoj grupi BJV. dok je britanski ving, takode. jači od vazduhoplovnog puka.

- Arhiv VII k. 1466/a. reg. br. 171-10, Prilog br. 1. i k. 1469, reg. br. 13/2.

Formiranje 351 (Yugoslav) Squadron

Druga eskadrila NOVJ - 351 (Yugoslav) Squadron - formirana je 1. jula 1944. godine, takode na aerodromu Benina, na osnovu naređenja Glavnog štaba Mediteranskog savezničkog vazduhoplovstva (Headquarters, Mediterranean Allied Air Force - MAAF). Air Order.⁴⁴ br. 11192. od 7. jula 1944. Formiranje ovog skvadrona usledilo je na osnovu ranije preuzetih obaveza saveznika da školuju i obučavaju jugoslovensko osoblje i da ga, zatim, u okviru Dobrovoljačke rezerve RAF upotrebljava na jugoslovenskom ratištu. Ovaj skvadron, kao i 352. formiran je i opremljen po standardnim britanskim pravilima za pokretni lovački skvadron RAF naoružan raketama.

Osnovni letaćki i tehnički sastav činilo je osoblje koje je došlo iz zemlje, ili se nalazilo u tzv. jugoslovenskom kraljevskom vazduhoplovstvu, u savezničkom vazduhoplovstvu ili na Srednjem istoku.

351. skvadron činio je sledeći pilotski sastav:

Iz 1. vazduhoplovne baze NOV i POJ: vodnik Janez Antončič, zastavnik Ljubomir Dvorski, poručnik Ljubomir Frankl, kapetan Franjo Jež, potporučnik Josip Klokočovnik, zastavnik Nenad Krsnik, potporučnik Branivoj Majcen, poručnik Miloš Marinović⁴⁵, zastavnik Vlado Pavičić, potporučnik Bogomil Pepel, vodnik Jovan Pešić, zastavnik Tugomir Prebeg, potporučnik Danilo Rebula, zastavnik Nikola Vlahov i zastavnik Ernest Završnik.

Iz tzv. jugoslovenskog Kraljevskog vazduhoplovstva, ili onih koji su se nalazili na Srednjem istoku: potporučnik Stanislav Vouk, potporučnik Drago Ratković, potporučnik Luka Purić, kapetan Aleksandar Cenić i kapetan Milan Karić.

Oni koji su došli u jedinicu kasnije: kapetan Kiril Zdrajevski (konspirativno ime Hadži-Arsov, p.a), zastavnik Dragoslav Todorović i potporučnik Nikola Vemić.

Na dan formiranja 351. skvadron je imao 223 osobe.⁴⁶ odnosno iz 1. vazduhoplovne baze - 71 (od čega pilota - 15. a tehničkog osoblja - 56), sa Srednjeg istoka - 86 (od čega pilota - 4. a tehničkog osoblja 82) i, radi dopune do pune formacije - iz Mezon Blanja - 56. Osim toga, 351. skvadron je imao, kao i 352. skvadron, četiri britanska komandna oficira i neutvrđeni broj podoficira i vojnika.⁴⁷

Komandni sastav 351. skvadrona činili su:

komandant skvadrona - kapetan Aleksandar Cenić
komandir „A“ flajta - potporučnik Stanislav Vouk

⁴⁴ Ovo vazduhoplovno naređenje iz administrativnih razloga usledilo je sedam dana po formiranju jedinice.

⁴⁵ Miloš Marinović i Jovan Pešić pre stupanja u NOVJ nalazili su se u Ratnom vazduhoplovstvu SAD (512th bomb Squadron, 376th Bomb Group /H/, 15th Air Force), a u 1. vazduhoplovnu bazu NOV i POJ priključili su se u februaru 1944.

^{*} Prema Spisku pripadnika 2. eskadrile NOVJ, arhiv VII, k. 1466/a, red. br. 2/1 - 2/5-8: prema izveštaju majora Milana Simovića od maja 1944. u 2. eskadrili je, neposredno po izvršenoj selekciji, bilo 196 ljudi, od čega 26 pilota: AVII, k. 4450! 13/1.

⁴ U svakom slučaju manje od 1. eskadrile, koja je imala 20 britanskih podoficira i vojnika.

komandir „B" flajta - kapetan Franjo Jež
 adutant skvadrona- poručnik Rikard Filipić
 obaveštajni oficir - Maks Kocijančič
 tehnički oficir - inž. Rudi Radaljac
 intendant - Miro Grgić

Britanski komandant 351. skvadrona bio je potpukovnik F. I. Torenne.⁴⁸

Komandni sastav 351. skvadrona. posle prvih ratnih zadataka, izgledao je prema sledećem:

komandir „A" flajta - poručnik Miloš Marinović
 komandir „B" flajta - potporučnik Branivoj Majcen

Do tih promena je došlo posle pogibije Stanislava Vouka, 20. oktobra 1944, odnosno smenjivanja kapetana Franje Ježa 9. oktobra, sa dužnosti komandira „b" flajta.

Kroz 351. skvadron prošlo je ukupno 23 pilota; od čega je rat preživelo - 19. poginuli - 4:

Rat su preživeli sledeći piloti: Janez Antončič, zastavnik; Ljubomir Dvorski, zastavnik; Ljubomir Frankl. poručnik: Franjo Jež, kapetan; Milan Karić, kapetan; Josip Klokočovnik, zastavnik; Nenad Krsnik. zastavnik; Branivoj Majcen. poručnik; Miloš Marinović, kapetan: Vlado Pavičić, zastavnik; Bogomil Pepel. poručnik: Luka Purić. potporučnik; Tugomir Prebeg, zastavnik: Danilo Rebula. poručnik; Dragan Ratkovčić, potporučnik; Dragoslav Todorović, zastavnik; Nikola Vlahov. potporučnik; Ernest Završnik, zastavnik i Kiril Zdrajevski. kapetan:

Poginuli piloti: Jovan Pešić, zastavnik; Nikola Vemić. potporučnik; Stanisal Vouk. potporučnik, i Aleksandar Cenić, kapetan.⁴⁹

Formacija i brojno stanje 2. eskadrile NOVJ na kraju rata⁵ bila je sledeća:

R/b	OSOBLJE	Oficiri		Podoficiri		Vojnici		Ukupno		Raz- lika
		Form.	Ima	Form.	Ima	Form.	Ima	Form.	Ima	
1.	Štab	6	5	4	4	41	35	51	44	- 7
2.	Piloti	9	16	11	-	-	-	20	16	- 4
3.	A odeljenje	1	4	3	11	41	23	45	38	- 7
4.	B odeljenje	1	1	3	8	41	29	45	38	- 7
5.	Radionica	-	4	6	11	34	22	40	36	- 4
6.	Saobraćajna sekcija	-	1	2	-	26	14	28	15	-13
7.	Signalna sekcija	2	-	3	8	20	13	25	31	+ 6
Ukupno		19	30	32	42	203	146	254	218	-36

Autor ne raspolaže podacima o imenima ostalih britanskih oficira y Nestao prilikom preleta na marš-ruti Zemun - Zemunik. 3. maja 1945.
 ' Zbornik dokumenata NOR. tom. X. knj. 2. dok. 206.

Iz pregleda se vidi da je 2. eskadrili NOVJ nedostajalo ukupno 36 osoba, od čega četiri pilota. Po sedam je nedostajalo u štabu, u oba flajta. a takođe četiri u radionici. Višak je iskazan samo u signalnoj sekciji.

U 2. eskadrili bilo je ukupno 148 pripadnika tehničkog sastava, od čega: motorski mehaničari - 35, avio-mehaničari - 21, oružari - 13. pomoćnici oružara - 8, oružarski mehaničari - 6, radio-telegrafisti - 12, radio telefonisti - 2, radio-mehaničari - 5, instrumentaristi - 5, električari - 11, bravar - 1, stolara (tapetara) - 3, slagачи padobrana - 2, fotografi - 1, auto-mehaničari - 8, i vozači - 15.⁵¹

U svakom flajtu nalazio se pripadajući vazduhoplovnotehnički sastav, odnosno po: 20 - avio-mehaničara i motorista, 11 - oružara i pomoćnika oružara, 1 - instrumentalista, 1 - radio-mehaničar, tako da je na svaki avion bilo po 2-3 avio-mehaničara i jedan oružar. Ostalo ljudstvo bilo je raspoređeno za rad po svim avionima, odnosno u okviru eskadrile.

Kao i 352. tako je i 351. skvadron bio osposobljen za kompletno opsluživanje avijacije. Radionica, ili „M“ flajt, obavljala je opravke u svim stepenima, osim generalne opravke, koje su se za sve skvadrone 281. vinga BAF vršile u vingovoj radionici. Snabdevanje radionice i oba flajta vršeno je iz glavnog skladišta vinga po svim rezervnim delovima i opremom za avione, motore, naoružanje, radio-stanice. kao i za pogonski i potrošni materijal.

Intendantska jedinica, ili sekcija za snabdevanje u 351. skvadronu raspolagala je svim potrebnim pozadinskim strukturama za život i rad skvadrona.

Pod štabom su se nalazili: signalna sekcija, zatim sanitetska i protivpožarna sekcija, kao i sekcija za pripremu hrane.

Komandni sastav 351. skvadrona, sa stanjem na dan 1. maja 1945. bio je:

komandant skvadrona - kapetan Aleksandar Cenić⁵²

komandir „A“ flajta - kapetan Miloš Marinović

zamenik - kapetan Kiril Zdrajevski (Hadži-Arsov)

komandir „B“ flajta - Branivoj Majcen

zamenik - kapetan Franjo Jež

adutant - kapetan Rikardo Filipić

tehnički oficir - kapetan inž. Rudi Radaljac

obaveštajni oficir - major Maks Kocijančić

šef intendantske sekcije - kapetan Miro Grgić

šef signalne sekcije - kapetan Mirko Vales

šef auto-sekcije - vodnik Oskar Žerjal

politički komesar (ilegalno) - borac Jakov Rudić

Oba skvadrona, 352. i 351. raspolagali su, takođe, i sa sekcijom za vezu koje su samostalno bile u stanju da održavaju avionske radio-stanice, radio telefonske veze između aviona - zemlja, da vrše

⁵¹ Arhiv VII, k. 1450, reg. br. 8/5.

⁵³ Personnel Occurence Report. No. 351 (Y) Squadron. Arhiv VII, k. 1466/A, reg. br. 36/5-4: Posle nestanka kapetana Cenića za v. d. komandanta skvadrona postavljen je kapetan Marinović.

radio-smeranje, kao i radio-telegrafsku vezu između oba skvadrona i viših jedinica.

Popunjenost ljudstvom sekcije za vezu u 352. i 351. skvadronu bila je sledeća:³

R/b	Specijalnost	352. Sqd	351. Sqd	Ukupno
L	Oficir za signalizaciju	1	1	2
2.	Radio-telegrafista	8	12	20
3.	Radio-telefonisti	9	2	11
4.	Radio-mehaničan	6	3	9
5.	Pomoćnici radio-mehaničara	2	1	3
		26	19	45

U materijalnoj formaciji 351. skvadron je imao sledeća vazduhoplovnotehnička, tehnička i sredstva veze:⁵⁴

	Vrsta	Tip	Po formaciji	Ima	Nedostaje
1.	Avioni	'hariken IV RP'	16	17	-
2.	Mehanička vozila	-džip	1	1	-
		-kamion, p/teret.	3	3	-
		- kamion 31	21	25	-
		- kamion 31 oružarnica	1	-	1
		- kamion 31 kuhinja	1	2	-
		- kamion 31 sanitetski	1	-	1
		-prikolica kancelar.	1	1	-
		- kamion magacin	-	2	-
		- kola. dozivač svetionik	1	-	-
		- kola, 7 KW elek. centrala	1	1	-
		-cisterna za vodu. 15001	2	2	-
		- cisterna za benzin. 25001	-	2	-
		-cistama za benzin. 40001	4	2	2
		-ambulantna kola	1	1	-
		- p/požaraa kola	1	1	-
		-kola, platforma	1	1	-
		- oficirska kola	-	1	-
		-prikolica mala	-	1	-
		-signalna kola radionica	1	1	-
		- signalna kola za radio-telegraf.	1	1	-
- signalna kola za radio-telefon.	1	1	-		
- kancelarija	1	1	-		
-signalna kola Flying Control	1	1	-		
- motorcikli	2	3	-		
-bicikli	4	4	-		
3.	Sredstva za vezu	-rtg slanica M 21	2	2	-
		- rtf stanica M23A	1	1	-
		- radio-goniometar	1	1	-
		- Flying Control	1	1	-
		-radionica, ME 316	1	1	-
		- kancelar. ME 52	1	1	-

³ A VII, k. 1469. rcg. br. 13/2

Zbornik dokumenata NOR. tom X. knj. 2. dok. 206.