

Lovro Peršen

OBORENI JEDNO I DVOMOTORNI AVIONI U IMOTSKOJ KRAJINI 1943-1945

U prvom dijelu smo pisali o velikim četvoromotornim zrakoplovima koji su često, s posadama, završavali svoj ratni put u Imotskoj krajini, ponekad s više a ponekad s manje sreće. Tijekom cijelog rata područje Hrvatske te Bosne i Hercegovine kao dijela osovinske NDH bilo je legitiman ali nezanimljiv cilj za upotrebu strateških snaga. U našim su krajevima djelovali manji zrakoplovi od dvomotornih bombradera do jednomotornih lovaca-bombardera, ali i dvokrilnih izviđački čija je primarna zadaća bila izviđanje i izravna potpora kopnenoj vojsci (bilo talijanskoj, njemačkoj ili partizanskoj). Intenzivno korištenje manjih zrakoplova dovelo je i do razmjerno većih gubitaka. U drugom i posljednjem nastavku donosimo kratki pregled događaja vezanih za našu Krajinu.

1943.

Neposredno prije kapitulacije, počevši od mjeseca srpnja, Mussolinijeva se Italija počela ritati poput umirućeg konja. Tako, Italija u srpnja započinje s nizom ofenzivnih akcija zajedno s četnicima, ali i s hrvatskim snagama, a što inače nije bilo uobičajeno kad je riječ o hrvatsko-talijanskoj suradnji. U sklopu jedne takve akcije s hrvatskim snagama tijekom posljednja tri tjedna srpnja na području Biokova i Mosora, talijanska je avijacija ostvarila rekordan broj polijetanja u potpori i izviđanju. Dana 16. srpnja jedan je dvomotorni laki bombarder Caproni Ca.314 poletio iz Mostara, iz baze 33. Eskadrile talijanskog ratnog zrakoplovstva¹ koja je djelovala u sklopu regionalne formacije Avijacija Slovenije i Dalmacije. Prema dostupnim arhivnim materijalima zrakoplov je srušen sa zemlje vatrom iz pješačkog naoružanja oko dva kilometra izvan Zagvozda. Sva četiri člana posade tom su prilikom izgubila život.

Njemačka vojska u NDH (ali i partizani) otpočela je pripreme za pad Italije znatno prije nego što se to stvarno i dogodilo. Tako su već i prije same kapitulacije ušli u Zadar, zauzeli Zemunik, a u pripremi ovih operacija kopnene talijanske postrojbe u suradnji sa Regionalnim zrakoplovnim zapovjedništvom 6/XVII iz Zagreba (Flughafenbereich 6/XVII), uredile su privremeno letilište u Škabrnji još 28. kolovoza kako bi se osigurala bliska podrška zrakoplovstva tijekom eventualnih čarki sa dojučerašnjim saveznicima, ali i s partizanima.

U poznatim okolnostima nakon pada Italije partizani su spretno i sretno ušli u Split ne nailazeći na otpor jakog talijanskog garnizona stacioniranog u najvećem dalmatinskom gradu. Bez napora su ga držali nekoliko dana, upravo toliko da izvuku glavni dobitak iz grada – vojnu opremu, oružje i hranu. Sve do ponovne njemačke okupacije grada 26. odnosno 27. rujna, Luftwaffe je bila aktivna u Splitu i okolici napadajući partizanski snage uzduž linija njemačkog napredovanja. U tim napadima, među kojima i onim terorističkim na civilne ciljeve i stanovništvo, posebno su se isticale tzv. Štuke, sunovratni bombarderi Ju 87 (Junkers 87) koji su svoju drugu ili čak treću mladost doživjeli upravo protiv partizanskih snaga od siječnja 1943. pa do listopada ili studenog 1944. Osim štuka protiv partizana su djelovali i zrakoplovi Grupe za noćno uznemiravanje 7 (Nachtschlaggruppe 7 ili NSGr 7), te Eskadrile za blisko izvidjanje Hrvatska (Nachaufklarungstaffel Kroatien ili NAST Kroatien).

Svi pokušaji Nijemaca i malobrojnih ustaša da prodru u grad bili su neuspješni. Tako 20. rujna, njemačko zapovjedništvo donosi odluku o intenziviranju prebacivanja

¹Regia Aeronautica u sklopu koje je bila Aeronautica di Slovenia e Dalmazia

djelova 7. SS dragovoljačke brdske divizije Princ Eugen (7. SS-Freiwilligen-Gebirgs-Division „Prinz Eugen“) iz Mostara u Sinj zračnim putem, a kao dio napora da ojača pritisak na partizane i konačno prodre u grad. Između ostaloga, toga se dana zapovjedništvo divizija prebacuje iz Mostara u Imotski kako bi bilo što bliže bojištu i vlastitim trupama. Istodobno, zapovjedništvo divizije upućuje zahtjev Komandi avijacije Hrvatska za inteziviranjem zračnog izviđanja čemu je i udovoljeno, a Komanda o tome izdaje pisanu zapovjed potčinjenim jedinicama.

Dne 23. rujna zrakoplov Henschel Hs 126B-1 serijskog broja² 3317 iz sastava njemačke Eskadrole za blisko izviđanje Hrvatska³ obavlja izviđanje u zoni Aržana gdje biva pogođen iz pješачkog naoružanja. Usljed nastalih oštećenja pilot je prinudno prizemljio zrakoplov, a on sam i njegov izviđač neozljeđeni su pješice uspjeli stupiti u kontakt s njemačkim snagama koje su se nalazile u blizini. Zrakoplov je djelomično izgorio na zemlji. Ne zna se da li je posada (a što je bio običaj) sama zapalila zrakoplov ili je izgorio zbog posljedica pogodaka. Evo što Krunoslav Zujić⁴ o piše o tom događaju:

"23. rujna, 901. dan rata. Šef Imotskog sektora javlja da je jutros 1. bataljon s dvije čete napao Nijemce između Lovreća i Studenaca, koji su naišli s 2 kamiona i 1 motociklom. Jedan kamion je oštećen, ali je uspio pobjeći, a drugi kamion i motocikl su spaljeni. Neprijatelj je imao samo 3 mrtva, među njima jedan oficir. Zaplijenjene 4 puške, 1 parabola, 1 pištolj i nešto ostale sprema i hrane (...). Prema obavijestima s položaja, neprijateljske se snage kreću u pravcu Imotski i Cista. Izgleda da se vode borbe oko Lovreća. Avioni kruže, izviđaju i bombardiraju. Dva bataljona 1. proleterske brigade vodila su borbu s jednom njemačkom kolonom koja je prošla od Studenaca prema Lovreću. Zarobili su 1 haubicu s dosta municije, 2 kamiona materijala, uništili 4 kamiona i dvoja borna kola. Neprijatelj se vratio u Studence. (...)
U toku dana na sektoru Aržano-Buško Blato 1. i 4. bataljon 1. proleterske brigade vodili su borbu i neprijatelj se nije uspio probiti dalje od Aržana. U toku borbe oboren je jedan avion (izviđač)."

Zujić nastavlja iznositi podatke iz osovinskih izvora: "Stožer 15. brdskog armijskog korpusa javlja da je iznad Aržana pogođen vlastiti izviđač, posada spašena..."

Inače, ovaj isti zrakoplov je već bio oštećen i popravljen u nekoliko navrata i to, dana 29. listopada 1941. u Rusiji kod grada Yukhnova jugozapadno od Moskve dok je bio u sastavu 13. Izviđačke grupe⁵ (7.(H)/Aufklärungsgruppe 13 ili skraćeno 7.(H)/AufklGr13), te 25. veljače 1943. kada je lakše oštećen usljed prinudnog slijetanja zbog kvara motora, a dok je bio u sastavu rezerve 1. Zračne flote⁶ (Luftflote 1 Reserve) sjeverno od Elbinga u Njemačkoj.

1944.

Kako smo već ranije pisali, nakon konferencije na Jalti gdje je odlučeno da će se od dva zla izabrati manje t.j. pomoći Titu, u tijeku postupnog osvajanja Italije i formiranja

²Werknummer ili skraćeno WNr.

³Gen.Qu.6.Abt. (mfm #11)-Vol.21

⁴Krunoslav Zujić "Imočani i Imotska krajina 1941. - 1945." Imotski, 2006.godine/ vlastito izdanje, Stranica 135

⁵Gen.Qu.6.Abt.(mfm #4)-Vol.6

⁶Gen.Qu.6.Abt. (mfm #9)-Vol.15

Savezničkih zračnih snaga u Mediteranu⁷ (Mediterranean Allied Air Forces, skraćno MAAF), prisutnost savezničkih zrakoplova na nebu iznad glava naših djedova i baka postala je svakodnevica. Luftwaffe, napregnuta do krajnjih granica, nije mogla obraniti taj prostor, te je nepovratno (osim kroz nekoliko dana drvarske operacije) izgubila zračnu prevlast nad tim dijelom bojišta. U zračnim operacijama sudjelovali su uglavnom jedno i dvomotornim zrakoplovi, dok su za sustavno bombardiranje ciljeva u NDH korišteni četveromotorni bombarderi, a što je bila rijetkost. Koliko god da je ovo značilo da će razaranja biti manja zbog manje udarne moći, ovi su mali zrakolovi u stvarnosti bili oni koji su u našim rajevima uzeli najviše civilnih žrtava. Njemačke i hrvatske kopnene snage još su bile veoma jake, a potpomognute adekvatnom protuzračnom artiljerijom bile su ozbiljna prijetnja niskoletecim savezničkim zrakoplovima. Nakon nepuna tri mjeseca od formiranja MAAF-a, prvi su saveznički zrakoplovi pali u (i oko) Imotskoj krajini.

Dana 2. ožujka 1944. u 14.00 sati iz talijanskog grada Foggia na ofenzivnu akciju iznad hrvatskog teritorija poletjela su četiri zrakoplova Supermarine Spitfire Mk.IX. Formacije 32. Eskadrile (No. 32 Squadron) Kraljevskog ratnog zrakoplovstva (Royal Air Force skraćeno RAF) čiju su posadu činili:

- Satnik⁸ W.Humm na zrakoplovu broja MA.693 kao zapovjednik;
- Nadporučnik⁹ K.A.D. Forder na zrakoplovu s brojem MA.708;
- Časnički namjesnik¹⁰ G.B.Munro na zrakoplovu s brojem MA.631;
- Stožerni narednik¹¹ G.F. Bishop na zrakoplovu s brojem MA.802.

Zadaća im je bila pronaći i uništiti¹² prikladne ciljeve u zoni Zaostrog – Podgora – Kozica – Vrgorac. Na cesti Kozica – Ravča napali su pet zaprežnih kola punih vojnika, da bi kasnije nešto bliže od jednog kilometra od Vrgorca napali kamion i jedan automobil. Kamion su zapalili dok je automobil oštećen. U tom trenutku, vjerovatno usljed kvara na motoru tipa Merlin, zrakoplov oznake G-ZD stožernog narednika Bishopa počeo je gubiti na visini, te je prinudno sletio u Vinama nedaleko Vrgorca. Samog Bishopa, neozlijeđenog, zarobljavaju osovinski vojnici. Preostala tri Spitfirea sletjela su u Foggia u 15.55 odnosno 16.00 sati.¹³

⁷Vidi http://en.wikipedia.org/wiki/Mediterranean_Allied_Air_Forces za detalje

⁸Flight Lieutenant

⁹Flying Officer

¹⁰Warrant Officer

¹¹Flight Sergeant

¹²Offensive sweep u originalu

¹³vrijeme prema britanskom vremenu tj. zrakoplovi su sletili u Foggia u 16.55 ili 17.00 sati prema hrvatskom vremenu.



Zrakoplov Spitfire u Vinama kod Vrgorca. Izvor: Raguž

Sutradan u 6.55 ujutro dva su Spitfirea krenula u potragu za olupinom zrakoplova stožernog narednika Bishopa i za njim samim, ali osim točne lokacije na kojoj je zrakoplov pao, ništa drugo nisu našli.

Nekoliko dana kasnije Nijemci su došli na mjesto pada, zrakoplov je demontiran, izvučen iz kamenjara i odvezen u Mostar.



Große Bilder kostenlos einbinden: TRIXUM.DE

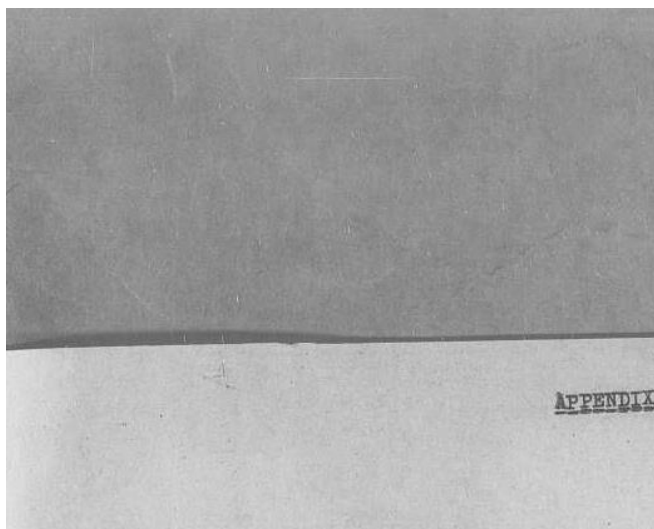
Izvlačenje zrakoplova Spitfire Mk.IX kod Vrgorca. Izvor: ebay aukcija.

Nakon nešto više od tri mjeseca, 14. Srpnja, još je jedan Spitfire, ovoga puta 73. Eskadrile (No. 73 Squadron RAF), pao kod Imotskog. S aerodrome Canne u Južnoj Italiji par Spitfire Mk.Vb poletio je u 13.35 sati na ofenzivnu u zonu akcije Banja Luka. Par su činili nadporučnici:

- G.A. Martin na zrakoplovu s brojem ER.486 i;
- F.C. Hampton na zrakoplovu s brojem GR.550.

Zrakoplovi su prvo operirali oko Banja Luke gdje su istočno od Dragočaja napali štapska vozila te oba uništili. Let su nastavili prema Sarajevu gdje su u Tarčinu uništili dvije lokomotive. Nakon toga su napali okolne zgrade i prikrivene vojne položaje, zatim se ponovno okrenuli prema Banjoj Luci gdje su napali šest osoba koje su razgledavale olupine vozila što su ih Martin i Hampton ranije uništili. Pri ovom napadu jedno od vozila je planulo, a prijavili su također da je pored vozila bilo i jedno mrtvo tijelo. Otprilike 25 kilometara sjeverno od Imotskog, na visini od circa 2750m, Hampton preko radija poziva Martina da mu curi glikol¹⁴, da motor ne radi i da mora iskočiti. Na vlastiti užas Martin gleda kako Hamptonov padobran izlazi iz "ruksaka" ali se ne otvara, a nesretni Hampton pada slobodnim padom vukući netvoreni padobran za sobom u ponor. Martin je sletio na Vis u 15.40 sati, prijavio smrt nadporučnika Hamptona, i potom se vratio u bazu u Canne.

Već 21. kolovoza 1944., ponovo se dogodio udes jednog savezničkog zrakoplova, ovaj puta u Zadvarju. Dvomotorni Bristol Beaufighter bio je jedan od najjače naoružanih zrakoplova Drugog svjetskog rata, naoružan s četiri topa od 20 mm ispod kabine, te 6 strojica 7,7 mm u krilima i nevođenim raketama ispod krila, predstavljao je golemu ubilačku snagu, te je korišten u različitim akcijama, ali se posebno iskazao u napadima na ciljeve na kopnu i moru. Ovim je zrakoplovom bila opremljena 16. Eskadrila Južnoafričkog zrakoplovstva (No. 16 Squadron SAAF) koja je 1944. i 1945. sijala strah i trepet među njemačkim i hrvatskim postrojbama.



Grb No. 16 Squadron SAAF Izvor: National Archives London.

Toga je dana skupina Beaufightera 16. i 19. Eskadrile poletjela iz južne Italije u napad na hidrocentralu Kraljevac u Zadvarju, među njima i Beaufighter Mk.X 16. Eskadrile, broja LZ.375 i oznake W. Njegovu su posadu činili satnici G.R.Russell kao pilot, te C.W.Stanbury kao navigator. Prilikom napada, Russell je spustio zrakoplov prenisko, te se više nije mogao izvući iz poniranja. Precijenivši teški zrakoplov (ali i svoje vještine), udario je u krov kuće neposredno kraj centra, pa se razbio o tlo 50-ak metara dalje. Oba člana posade poginula na mjestu, a avion se nakanadno zapalio.

Posljednji zrakoplov koji je pao u Imotskoj krajini te 1944. godine bio je Spitfire Mk.Vc broja EP.309 koji je pripadao No. 352 Squadron RAF (Y), odnosno u našoj povijesti poznatiji pod imenom Prva eskadrila NOVJ. Zrakoplovom je, kao dio četvorke,

¹⁴Tekućina za hlađenje motora

upravljao zastavnik¹⁵ Leopold Ankon, Slovenac rođen u Savici kraj Ljubljane. Ostali piloti koji su poletjeli s njime na zadatak bili su satnik¹⁶ Jovanović, te zastavnici Tomšić i Kraus. Toga 29. rujna, u sklopu operacija NOVJ za oslobođenje Hercegovine i Dalmacije, točno u podne, poletjeli su s otoka Visa na zadaću bombradiranja njemačkih jedinica u Ljubuškom. Iznad samog cilja zapovjednik Jovanović i njegovi pratioci naišli su na izrazito gustu naoblaku. Zrakoplovi su tražili rupu u oblacima koje nije bilo. Ankon koji je letio u paru s Tomšićem vrši zaokret te ulazi u oblake negdje iznad Vrgorca. Odmah zatim Jovanović izdaje naredbu o povratku u bazu, svi osim Ankona odgovaraju. To je bio zadnji put kada je slovenski zrakoplovac viden živ. Stariji povijesni radovi iz doba Titove Jugoslavije govore o herojskoj smrti Leopolda Ankona, ali s obzirom na poznate činjenice ne može se sa sigurnošću utvrditi usljed čega je došlo do rušenja ovog zrakoplova. Moguće je da je oboren PA vatrom kako govore jugoslavenski izvori, ali isto tako je moguć i bilo koji drugi razlog, od zatajenja motora do pilotske greške. Preostala tri zrakoplova spustila su se na Vis oko 14.00 sati.

1945.

Jedini američki jednomotorni zrakoplov koji se srušio u okolini Imotskog bio je najbolji klipni lovac drugog rata, North American P-51D-5-NA Mustang serijskog broja 44-13483 koji je pao sjeverno od Ričica 19. siječnja 1945. godine. Zrakoplov je pripadao 317. Lovačkoj eskadrili, 325. Lovačke grupe (317th Fighter Squadron, 325th Fighter Group) američkog ratnog zrakoplovstva. Na povratku sa zadaće pratnje bombarderske formacije, Mustang zastavnika¹⁷ George D. Aikena počeo je zaostajati, a za njim se vukao bijeli trag dima. Taj dim je obično posljedica oštećenja sustava za hlađenja glikolom. Za vjerovati je da je Mustang usljed djelovanja flaka zadobio to oštećenje. Zastavnik Jose Ramirez, leteći na istom takvom zrakoplovu, primjetio je da Aiken zaostaje, te mu se pridružio i pokušao ga dozvati preko radioveze, no ostao je bez odgovora. Oko 11.25 Aikenov zrakoplov kojeg je krstio imenom "Terrible Jerry VII" prešao je u lagani spiralni pad, a pilot je iskočio. Na visini od oko 2100 avion i njegov pilot gube se u gustoj naoblaci kakva je toga dana bila iznad Imotske krajine.



Jedina poznata fotografija P-51 Terrible Jerry VII. Izvor: Internet

U veljači 1945. godine pored Zadvarja se prinudno spustio Hawker Hurricane Mk.IV

¹⁵Pilot Officer u originalu. Poručnik u NOVJ nomenkalturi činova.

¹⁶Flying Lieutenant u original. Kapetan u NOVJ nomenklaturi činova.

¹⁷2nd Lieutenant

R.P. kojim je pilotirao zapovjednik No. 351 Squadron RAF (Y) odn. Druge eskadrile NOVJ, satnik Aleksandar Cenić, a zbog zatajenja motora. Naime, nevođenim raketama naoružana četiri Hurricane-a, petog su dana u mjesecu, između 14.05 i 16.05 bili na zadatku napada na osovinske snage u području između Mostara i Širokog Brijega. Nakon što su uništili/zapalili nekoliko kuća u selima Medar, Žvatić, Knežepolje i samom Širokom Brijegu, iznad Zadvarja je Cenićev motor jednostavno prestao raditi. Zrakoplov je prizemljio zahvaleći svojoj umješnosti iako dosta oštećenja, a sam Cenić prošao je bez ozlijeda, te je već 7. veljače bio ponovo u kokpitu zrakoplova. Cenić je nestao nepuna tri mjeseca kasnije prilikom preleta na liniji Zemun – Zemunik.



Pripadnici No. 351 Squadron RAF-a snimljeni na postrojanju 22. Srpnja 1944. prilikom dodjele RAF-ovih Pilotskih krila. Izvor: National Archives London



Amblem. 4 lovačke grupe talijanskog zrakoplovstva¹⁸.

Talijanskim smo ratnim zrakoplovstvom počeli ovaj kratki pregled, s istim ga i završavamo. Jedna od najstarijih do dandanas aktivnih grupa Talijanskog ratnog

¹⁸"Ensign of the 4° Stormo of the Italian Air Force" di F l a n k e r - Baldassare Catalanotto, Hugo Pratt, In un cielo lontano. 70 anni di aeronautica militare italiana, Lizard edizioni, ISBN 88-86456-01-84° Stormo home page. Con licenza Creative Commons Attribution-Share Alike 3.0 tramite Wikimedia Commons.

zrakoplovstva¹⁹ 4. Stormo di caccia (4. Lovačka grupa) izgubila je jedan zrakoplov na području Imotskog. Dana 02. travnja 1945., skupina zrakoplova 4. lovačke eskadrile uputila se u napad na zemaljske ciljeve u i oko Sarajeva opremljena američkim zrakoplovima Bell P-39Q Aircobra. Iako se kraj rata već nazirao PA obrana iznad Sarajeva bila je u punoj pripravnosti, te je američki zrakoplov u talijanskim bojama pogođen, a pilot narednik²⁰ Mario Micheloni je odustao od daljnjih napada, i pokušao se vratiti u bazu ili barem nad prijateljski teritorij. Gotovo osam dana trajala je potraga za zrakoplovom i zrakoplovcem, da bi tek 10. travnja NOVJ u bližoj okolici Imotskog, pronašla olupinu i u njoj beživotno tijelo nesretnog Maria Michelonija. Prema talijanskog arhivskoj građi čini se da je pilot pokušao prinudno sletjeti na jednu livadu, ali to mi nije pošlo za rukom. Točno mjesto pada ovog zrakoplova danas nije poznato.

Danas u Hrvatskoj postoje osobe i udruge koje se bave prikupljanjem građe i materijalnih ostataka zrakoplova, pa Vas cijenjeni čitatelji molimo, ukoliko posjedujete takove materijale, da se javite meni osobno (podaci poznati uredništvu portala) kako bi se građa sistematizirala, očuvala, ali i pridonijela rasvjetljavanju dijela naše burne prošlosti.

Posvećeno uspomeni na Bosiljku i Stanislava Milu Delića.

¹⁹Aviazione Cobelligerante Italiana

²⁰Sergente u originalu