

Стварање транспортне авијације и долазак првог транспортног авиона у Земун, Ју-52, бр. 02, 26.10.1944. године



Идеја за стварањем транспортне авијације, стара је колико и сама авијација. Код нас, зачеци транспортне авијације су почели 1924. године. За потребе транспорта у војном ваздухопловству, коришћени су комфорнији војни бомбардери, све до 1939. године, када се код нас, за потребе превоза и транспорта људи и средстава ваздушним

путем, преуређују два авиона типа **Фокер Ф-39** и користе се за изbacивање падобранаца. Иначе, ова два авиона су набављена почетком 30-их година и поред бомбардерских задатака, обављали су и транспортне задатке, а неколико година су служили и за обуку више генерација летача-бомбардера, да би 1939. године били преуређени за потребе превоза падобранаца и ваздушног десанта уопште. Најчешће су коришћени у конфигурацији која је предвиђала превозење 12-15 наоружаних падобранаца под пуном ратном опремом. Након Априлског слома, оба ова авиона су завршила у Хрватском ратном зракопловству.

Када су у јесен 1944. године започеле завршне операције за ослобађање земље, указала се и потреба да наше новоформиране ваздухопловство буде опремљено летелицама те намене, првенствено за потребе транспорта тешких рањеника до болница на слободним територијама, како би им се пружило адекватно лечење. У договору са Савезницима, прво је основана Транспортна група, да би доласком совјетских транспортера **Ли-2**, формиран и 1. ваздухопловни транспортни пук, од којег је касније настао 119. транспортни пук.

Међутим, први транспортни



ваздухоплов у саставу нашег ваздухопловства нам нису доделили Савезници, него смо до те летелице дошли на један необичан начин.

Те ратне јесени 1944. године у околини никшићког аеродрома је било окупљено доста рањеника, који су чекали савезничке авионе како би их ови превезли на даље лечење у Италију. За потребе обећаног транспорта, јединице из заштите рањеника су имале задатак да сваке ноћи припреме писту никшићког аеродрома за евентуално ноћно слетање савезничких летелица. То се радило системом „*три ватре*“, тако што су борци са стране улазне аеродромске капије, на самом прагу писте палили две ватре којима се пилоту показивао почетак и ширина писте, док је трећа ватра била паљена на супротној страни од ове, чиме је пилот имао какав такав преглед дужине и правца ПСС.



Најтежим рањеницима се стање све више компликовало, док су многи нажалост почели и да губе битку за живот. Као за инат и дани, а нарочито ноћи су биле са изузетно лошим временским приликама, са кишом и великом облачношћу ниске доње базе. Ипак, без обзира на временске неприлике, борци су из вечери у вече палили ватре.

А онда, једне ноћи, 24. октобра 1944. године, испрва тихо, а онда све јаче и јаче окупљени у околини никшићког летелишта су чули резак звук авионских мотора. Борци задужени за ноћни старт су притрчали ватрама како би на њих додали још дрва да би се ове разгореле. И одједном, на ноћном небу су се указала светла са летелице, која је помоћу фара за слетање „тражила“ пут ка оним ватрама које су „одређивале“ ПСС. Када су многи угледали она авионска светла, а понеки можда и силуету авиона, срећи њиховој није било краја. Ларму и буку коју су производили окупљени борци, неретко су прекидали и пуцњи неког од окупљених, који су знали да је њиховим мукама дошао крај и да ће рањени другови блато и влагу Капиног поља убрзо заменити топлим постељама савезничких болница у Италији.

Међутим, када је летелица слетела и након окретања дорулала до окупљених, имало се шта и видети. Мало је рећи ко је више био запрепашћен! Да ли партизански борци који су гледали у нацистичке крстове на трупу и крилима летелице, или пак трочлана посада, чија су се лица могла назрети у пригушеном светлошћу осветљеној пилотској кабини, док су забезекнуто гледали у партизанске борце са петокракама на капама.

Први је „себи дошао“ пилот непријатељске летелице, који је када је схватио ситуацију, почео да додаје гас, не би ли изрулао са тог места и наставио ка ПСС е да би узлетео и побегао. Али прво изненађење је прошло и борце, тако да су буквално опколили летелицу и почели да



пуцају око пилотске кабине... Мотори су утихнули и немачка посада је покуњено изашла из авиона и предала се. Касније се испоставило да је њихов задатак био да оду до неког аеродрома у Албанији, како би утоварили неки терет, али су се због сложених метеоролошких услова мало „погубили“ и од

светала са Капиног поља, помислили да је албански аеродром. Спроведени су до команде јединице, док је авион остао да стоји на „платформи“ никшићког аеродрома, где су га ватре још неко време осветљавале. Био је то најмасовније коришћени транспортни авион у оквиру немачког Луфтвафе. *Јункерс Ју-52*, популарна „Јулка“...

Е сад је требало знати шта урадити са неочекиваним „поклоном“. Вест се брзо проширила, још током те ноћи по готово свим јединицама у околини Никшића. Убрзо је јављено да се у једној налази неки *Ђорђе Гвозденовић*, искусни пилот и капетан из војног ваздухопловства Краљевине Југославије, који је пре рата био пилот на бомбардеру *Савоја Маркети*. Када је Ђорђе стигао и када су га упознали са ситуацијом, од њега је затражено да прегледа летелицу и утврди да ли је она у летном стању зарад евентуалног прелета и транспорта рањеника у Италију. Пошто је Ђорђе знао да задатак не може извршити сам, а такође је знао и да се у некој од јединица налази и капетан *Јанко Добникар*, такође летач из ваздухопловства Краљевине Југославије где је обављао дужност пробног

пилота у оквиру *Ваздухопловне опитне групе* на земунском аеродрому, убрзо је позван и пронађен и Јанко. А када је на аеродром стигао и он, убрзо су пронашли међу партизанима из околних јединица и предратног авиомеханичара *Чизмића*. И тако је практично формирана посада, а вест се убрзо проширила и учинила доста на подизању морала код бораца, а рањеника нарочито.

Читав следећи дан, 25. октобар, ова тројица су провели у прегледању летелице и њеном припремању за извршење задатка и прелета у Италију. Утврђено је да у летелици има још доста горива, неопходног за лет, а након провера извели су и пробни лет у проширеном школском кругу. Након слетања, изашавши из авиона и погледавши се међусобно сва тројица, радосно су присутнима објавили да је летелица спремна и да се може почети са укрцавањем рањеника и да се већ сутра у зору 26. октобра могу отиснути пут Италије.

Међу рањеним борцима је одабрано 20-ак најтежих случајева, где је након њиховог размештања у транспортном простору летелице и процене њихове масе, механичар Чизмић закључио да су тежи од укупне носивости летелице, али је капетан Ђока Гвозденовић приметио да је ПСС довољно дугачка за мало дужи залет и да неће бити проблема. У тој гужви око укрцавања, одједном је Добникар приметио да то неће „ићи“ баш тако лако...

- *Људи! Ми са овим ознакама не можемо прелетети! Обориће нас Савезници!* - **викнуо је Јанко.**

И заиста ознаке нацистичког *Луфтвафе* су у оној општој гужви и еуфорији око заробљавања летелице некако заборављене. Многи су разочарано гледали упитно у посаду очекујући од њих решење. Разлога је било много, првенствено због тога што посада није познавала италијанске аеродроме, фреквенције контроле летења на њима како би се легитимисали, што је све кад се узме у обзир, чак ако би се и пронашла фарба да се немачке ознаке префарбају (а које нажалост није било), доводило да закључка да задатак не може бити обављен, јер би Американци немачку летелицу над тлом Италије оборили без икаквог устезања...



- *Људи! А ајд` да пробамо овако!*- прозборио је Ђорђе Гвозденовић, некако најстарији међу свим тим голобрадим младићима. - *Београд је ослобођен пре неки дан! Ајмо да налепимо блато и „умуљамо“ ове фашистичке ознаке и да ми прелетимо за Београд, тј. Земун. И Јанко и ја одлично познајемо аеродром, навигационе припреме ради, своју земљу-као своју кућу... Идемо ми лепо у Београд!*- одушевљен је и сам својим предлогом био Ђока.

Речено-учињено! Убрзо су ознаке немачког нацистичког ваздухопловства на крилима, трупу и репу, премазане мешавином иловаче, земље и воде, **практично блатом!** Заиста, за тако кратко време, нигде у Никшићу и околини се није могла набавити фарба којом би се префарбале те површине на којима су се ознаке налазиле. А када је посао завршен, трочлана посада је села за команде транспортера и испраћена песмом и повицима раздраганих људи, опет уз понеки пуцањ, испраћена пут престонице.

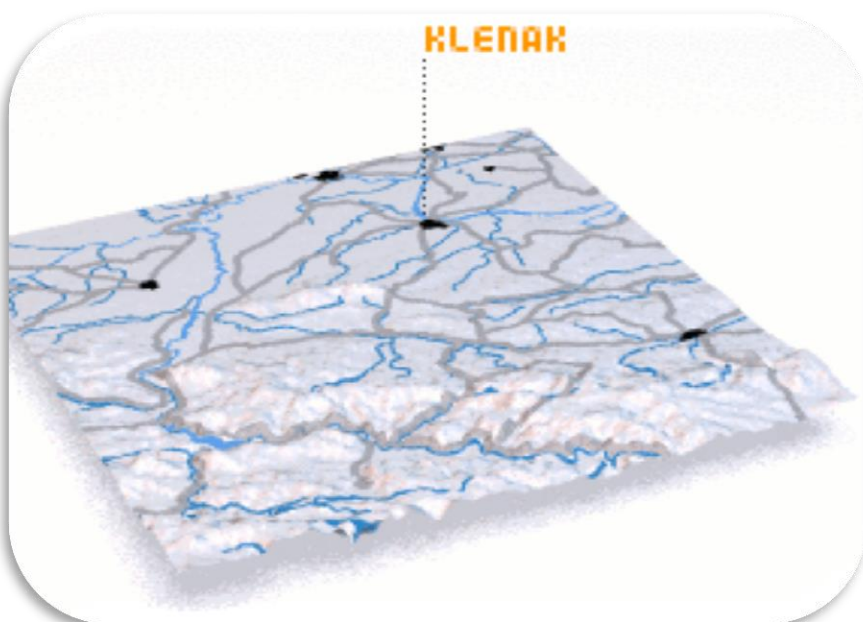
Ни у унутрашњости авиона није било ништа боље, обзиром да су и они од рањених, који су могли да „пусте“ глас такође срећни певали, док и други, којима до песме због болова баш и није било, ипак читаву ситуацију пратиху са трачком наде у очима...

За лет је изабран најкраћи курс, без прекретних оријентира, **готово по правој линији између Никшића и Земуна.** Сам лет се одвијао без икаквих проблема све негде до пола пута, када је механичар Чизмић погледао кроз прозор летелице и видео да се „фарба“ направљена од блата сасушила и почела одлепљивати, **тима откривајући све већу и већу површину на којој се почеше указивати ознаке ваздухопловства нацистичке Немачке.** Лет изнад готово ненасељених подручја западне Србије није никога пренуо и изненадио. Али се хладан зној сливао посади низ леђа када су помислили шта ће се десити када буду надомак престонице и када их неко уочи! **Београд тек ослобођен, а над њиме лети немачки авион!?** Тако замишљени и са зебњом пратећи задати курс, наставили су лет спремни на сваки развој ситуације. Рањеницима у авиону ништа нису говорили, а било им је жао да им прекидају песму, раздраганост и наду...

Када дођоше у траверзу Шапца, знајући да у **Кленку** базирају совјетски ловци, њихова зебња се још више повећа и чини се још брже наставише лет ка Земуну. Али црне слутње њихове се ипак обистинише.

Као осице прво један, а потом и други пар ловаца Јак-3 им пролети са леве стране, док им је други „наseo“ на нос. Они у авиону немају никакву радио-везу.

Не знају совјетске фреквенције...



Препустили су све у **Божјије руке** у ишчекивању рафала који ће им пресудити. Земунски аеродром се већ назирао у мешавини измаглице града на две реке и дима од ватри које су тињале над тек ослобођеним престоним градом.

У једном тренутку, Добникар је угледао са своје стране совјетског ловца који је смањио брзину летећи са њима „у пар“ и који је показивао руком према доле, сигнализирајући посади да одмах слети. Ђока Гвозденовић је одмах реаговао на Добникаров сигнал и **наглим маневром носом ка доле**, потврдио да је спреман да прати инструкције совјетског ловца. Лет је настављен и након „налажења“ заједничког језика са не мањом страхом и у наредним минутима до слетања на писту земунског аеродрома, за које време су их ескортирала четворица Руса.



Када су дотакли аеродромску писту, сва четири Јака су се престројила још док су они били у фази слетања да би док су ови рулали, прелетели их у ниском разлазу као да су тиме хтели да сигнализирају „одбору за

дочек“ да су приземљили неке велике Швапске „зверке“...

А одбор за дочек и јесте био такав. Уместо санитарских возила која би се требала очекивати за прихват рањеника, а да је све било како треба, десетине наоружаних војника су просто окупирале платформу земунског аеродрома у ишчекивању да из немачког Јункерса изађу „зверке“. ***Ова тројица у авиону су и даље били бледи од страха, због онога што су прошли, али и због зебње од ишчекивања онога што тек треба да се деси.*** Када су изашли из пилотске кабине, покушали су некако и да ућуткају ону песму рањеника која готово да није престајала још од Никшића и који нису ни назрели каква се драма одвијала у последњих 10-15 минута. На крају су морали изаћи напоље...

А напољу, након почетног изненађења Совјета, можда и благог разочарања што није неки швабски генерал ухваћен, неспоразум је брзо решен.

Рањеници су прихваћени и превезени у болнице док је посада збринута ту на аеродрому и касније прикључена 1. транспортној групи из које је касније настао 119. транспортни пук којег је начелник био Ђорђе Ђока Гвозденовић, ***човек који је и прелетео наш први транспортни авион.*** Датум када су они прелетели из Никшића, ***26. октобар*** 1944. године је узет за ***датум формирања транспортне авијације у нашем РВ,*** а Јункерс Ју-52, популарна „Јулка“ је под евиденцијским бројем „2“ (јер је то био и последњи број према нацистичкој евиденцији) још неколико година летео у склопу нашег РВ.





Петар Петковић је рођен у Београду 25. априла 1931. године. За време дугогодишње летачке каријере, летео је на више типова летелица (махом транспортних) и службовао је у многим летачким јединицама нашег РВ. Након завршене каријере у ЈНА односно РВ и ПВО, летачке послове је наставио да обавља у СУКЛ. Остварио је преко 8000 сати налета. Носилац је златног летачког знака. Пензионисан је у чину потпуковника авијације 1989. године.

Фотографије:

1. **Fokker F.IX \ Avia F.39**, извор за фото:
http://aviarmor.net/aww2/photo_aircraft/f_holl/Fokker%20F.IX/fokker%20f.39_jugo.jpg
2. **Lisunov Li-2**, извор за фото:
http://2.bp.blogspot.com/_njb8AbY1mY/TdZWIdD0hEI/AAAAAAAAAO0/Ex_pieHEpiY/s1600/Lisunow%2BLi-2.jpg
3. **Аеродром „Капино поље“**, извор за фото:
http://i1067.photobucket.com/albums/u429/mlnrakic/kapinopolje_zpsb3d48d34.jpg
4. **Junkers Ju-52**, извор за фото:
http://images1.wikia.nocookie.net/_cb20110520154004/ruse/images/1/16/Ju52Tom2006.jpg
5. **Ознака „Luftwaffe“**, извор за фото:
http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/0/05/Czarny_krzyz_balkanski_Luftwaffe_1935-38.png
6. **Положај аеродрома у селу Кленак**, извор за фото:
http://i.nona.net/map_3d_19.7044444_44.7880556_KLENAK.png
7. **Аеродром „Земун“ на Дојном пољу**, извор за фото:
<http://img32.imageshack.us/img32/8485/aerodrom216234133df.jpg>
8. **Јункерс Ју-52 у Музеју ЈРВ**, извор за фото:
http://www.mjrv.mod.gov.rs/pages_files/spolja_files/spoexpo_files/ju52_files/images/ju52-11.jpg