

Sekcija zrakoplovnih vojnih umirovljenika „Vladimir Černjajev“- Zagreb, organizirala je 21. svibnja 2019. svečanu Akademiju u povodu 77. obljetnice stvaranja partizanskog zrakoplovstva NOB-a.

Predsjednik Sekcije „ZVU“ Dragiša Milenković otvorio je svečanost i pozdravio nazočne članove- zrakoplovce i uvažene goste: veleposlanika Ruske Federacije u Republici Hrvatskoj, Anvara Azimova i vojnog izaslanika u Veleposlanstvu, Aleksandra Andrejeva, predsjednicu asocijacije mladeži ruskih sunarodnjaka u RH Svjetlanu Marinov, predsjednika Saveza antifašističkih boraca i antifašista R H Franju Habulina, kolege zrakoplovce iz Udruženja vazduhoplovaca Vojvodine iz Novog Sada, na čelu s predsjednikom Stankom Šušnjarem

Uvodno je predsjednik Sekcije podnio izlaganje iz povijesti stvaranja Jugoslavenskog ratnog zrakoplovstva.

Godine 1942, 21. svibnja piloti FRANJO KLUZ I RUDI ČAJAVEC s avionima Potez -25 i avionom Brege-19 preletjeli su iz Banja Luke, iz zrakoplovstva NDH na slobodnu teritoriju na aerodrom Urije kod Prijedora i pridružili se partizanskim jedinicama. Tog dana izvršili su nekoliko napada na neprijateljske položaje i bili velika pomoć partizanskim kopnenim snagama. Taj dan 21. svibnja 1942 godine uzet je kao dan stvaranja partizanske avijacije, a kasnije kao dan JRV.

Naredbom vrhovnog Komadanta NOV-a, formirana je 14 listopada 1943. Prva zrakoplovna Baza u Livnu, sa zadatkom da organizira prihvata i obuku stručnog zrakoplovnog kadra. Za komadanta Baze određen je pukovnik MILE PAVIŠIĆ

Prvi avion FL-3 s pilotom pukovnikom FRANCE PIRCOM prebjegao je iz zrakoplovstva NDH i sletio u Bazu u Livnu. Nedugo nakon toga prebjegao je avion bombarder Dorijan DO-17 s 8 članova posade i ušao u sastav Prve zrakoplovne baze. Tijekom 1943 godine u Bazu je pristiglo 20 pilota, 7 izviđača, 22 mehaničara, 2 radiotelegrafista, 2 meteorologa i jedan tehničar.

Uskoro je pristiglo u Bazu još aviona pa je provedena i prva letačka obuka.

Prosinca 1943 godine, prva zrakoplovna Baza prebazirana je u Italiju u Salavetriju kod Baria. Tu je 20. Siječnja 1944. formirana Komanda zrakoplovnih škola Narodno oslobodilačke vojske Jugoslavije za obuku pilota, izviđača, mehaničara i drugih specijalnosti. U siječnju 1944. u sastavu Baze bilo je 250 ljudi, 60 pilota, 28 izviđača, 62 mehaničara, 31 zrakoplovna strijelca, kao i ostalih specijalnosti. Već u ožujku 1944. u Bazi je bilo oko 600 zrakoplovaca. Dio ljudstva raspoređen je u dvije prve partizanske eskadrile, a dio je poslan na školovanje u Sovjetski Savez. Komadant prve eskadrile bio je major MILETA PROTIĆ, a Komadant druge Eskadrile bio je kapetan ALEKSANDAR CENIĆ. Obje eskadrile su imale po 23 pilota i po 16 aviona. Prva Eskadrila je bila naoružana avionima Spitfajerima a druga avionima Hariken. Posle formiranja i obuke eskadrile su prebazirane na aerodrom Kana u Italiji i ušle u sastav 281 lovačkog Puka Balkan Air Force (BAF) Čim su stvoreni uvjeti obe Eskadrile prebačene su na teritoriju Jugoslavije i do kraja rata djelovale s aerodroma Vis, Zemunik i Škabrnja. Prva Eskadrila počela je djelovati na teritoriji Jugoslavije 18. kolovoza, a druga Eskadrila 13 listopada 1944.

Veliki broj pilota iz obje eskadrile dalo je svoje živote, boreći se za oslobođenje zemlje od fašističkog okupatora.

U završnim operacijama za oslobođenje zemlje, za podršku prve, druge i treće Armije NOV, a na osnovu sporazuma između Jugoslavenske i Sovjetske vlade, dobivena je pomoć dviju zrakoplovnih divizija: jedna zrakoplovna divizija s avionima „šturmovik“ IL-2, a druga divizija s lovcima Jak-3 s ukupno 250 aviona. Obje zrakoplovne divizije sudjelovale su u probou Srijemskog fronta 12 travnja 1945. Poslije probouja Srijemskog fronta jedinice grupe zrakoplovnih divizija nastavile su pružati pomoć 1, 2, i 3 armiji od 15. travnja do 25. svibnja 1945.

Tijekom rata do 1943. iz zrakoplovstva NDH prešlo je u partizansku avijaciju oko 100 aviona i 250 članova posade, a od 1944. do 1945. još 20 aviona i 60 članova posade. Tako je Jugoslavensko Ratno zrakoplovstvo dočekalo kraj rata 1945. s 569 aviona od kojeg je broja bilo 45 aviona različiti tipova.

Poslijeratni razvoj JRV sačinjavali su avioni ostali iz rata, avioni ruske proizvodnje, avioni dobiveni od zapadnih zemalja i avioni domaće proizvodnje.

Do osamdesetih godina u operativnoj upotrebi bilo je oko 440 klipnih aviona s oko 560 pilota.

Od 1953. počinje naoružavanje mlaznim avionima zapadnih zemalja, istočnih zemalja i avionima domaće proizvodnje. Tijekom osamdesetih godina, klipni avioni su povučeni iz operativne upotrebe, i u potpunosti ih zamjenjuju mlazni avioni.

Nekoliko tipova klipnih aviona koji su bili u upotrebi JRV danas se mogu vidjeti u povijesnom muzeju avijacije „Nikola Tesla“ na aerodromu Surčin kraj Beograda.“

Skupu se obratio veleposlanik Ruske federacije Anvar Azimov, čestitajući obilježavanje formiranja partizanskog ratnog zrakoplovstva, koje je pridonijelo oslobodjenju zemlje od okupatora i njegovih domaćih kvislinga. Istaknuo je kako se danas u Hrvatskoj potiskuje prisjećanje na partizanske oslobodioce, te da se antifašistička borba u Drugom svjetskom ratu nastoji prikazati kao zločinačka. Veleposlanik je istaknuo kako se i u Europi nastoji minorizirati uloga Crvene armije u oslobađanju Europe u Drugom svjetskom ratu. Tom prigodom A. Azimov dao je punu podršku antifašističkim organizacijama u Hrvatskoj u borbi za argumentirano prikazivanje doprinosa partizanskih boraca u oslobađanju Jugoslavije i Hrvatske.

Nazočne na skupu pozdravio je predsjednik Udruženja vazduhoplovaca Vojvodine iz Novog Sada Stanko Šušnjara, koji je u svom pozdravnom govoru istaknuo zadovoljstvo “što članovi Udruženja prisustvuju ovom svečanom skupu i što zajedno možemo obnoviti sećanje na slavnu istorijsku prošlost i herojske podvige, kad je u teškim ratnim vremenima i antifašističkoj borbi naših naroda u NOB stvarana jugoslovenska avijacija. Bila je to antifašistička borba i nije mogla biti antifašistička a da nije bila oslobodilačka, niti je mogla biti oslobodilačka a da nije bila opštenarodna i nije mogla biti opštenarodna a da nije bila revolucionarna borba-borba za socijalnu pravdu, za jednakost i za ravnopravnost svih jugoslovenskih naroda i građana. Istorijske su to istine i činjenice potvrđene i priznate a pokušaji negiranja i umanjivanja značaja i domašaja četvorogodišnje borbe u toku NOB ne znače ništa drugo do krivotvorenje i prekrajanje istorije i antifašističke borbe koju nam je priznao ceo svet, koji se borio protiv fašizma i nacizma najveće pošasti u toku ljudske civilizacije. Nažalost svakodnevno se suočavamo sa različitim tumačenjem potpuno istih istorijskih činjenica samo zarad nekih dnevno političkih poena pa nam istorijsko nasleđe na dnevnom nivou, varira od apsolutnog negiranja do totalnog trijumfa. Zaboravljamo da je suština istorije da, na osnovu prošlosti, pokaže put ka budućnosti. Ona je ne samo inspiracija već i temelj saradnje među ljudima posebno maldima među, narodima i državama. Brisanjem i prekajanjem istorije ne samo da se odričemo sopstvene tradicije i sopstvenih vrednosti već kao narod emitujemo ružnu sliku sami o sebi. Davno je rečeno, a kroz vreme i prostor potvrđeno, da narod koji ne poznaje i ne ceni svoju prošlost pitanje je da li će imati i kakvu budućnost“.

Fotografija zrakoplova "Dornier Do-17" kakav je bio u upotrebi u zrakoplovstvu NDH

