

Marko Sinobad

UDK: 623.746.4 (73) "1940/1945"

623.746.4(497.5 Oklaj) "1944"

Izvorni znanstveni rad

PAD AMERIČKOG BOMBARDERA B-24 KOD OKLAJA U DRUGOM SVJETSKOM RATU

Sažetak: *Na području Hrvatske, od kolovoza 1943. do svibnja 1945. godine, srušeno je više stotina američkih zrakoplova. Pretežno je riječ o teškim bombarderima, ali su bili prisutni i borbeni zrakoplovi. Pripadali su 15. američkoj zrakoplovnoj armiji (15th Army Air Force) koja je iz svojih baza na jugu Italije djelovala na području Italije, Francuske, Njemačke, Poljske, Austrije, Češke, Slovačke, Mađarske, Rumunjske i Balkana. Zrakoplovi koji su se srušili na području Hrvatske za cilj su najčešće imali razne strateške objekte izvan Hrvatske. Tek su rijetki oboreni u misijama koje su za cilj imale strateške objekte u hrvatskim gradovima. Jedan teški bombarder tipa B-24 "Liberator" srušio se u blizini sela Razvođa i Oklaja kod Knina. Identifikacija tipa zrakoplova izvršena je na temelju dijelova koji su pronađeni u obližnjim zaseocima, dok je identifikacija serijskoga broja zrakoplova utvrđena razmatranjem iskaza ljudi koji su bili svjedoci pada zrakoplova i izvještaja o izgubljenim posadama zrakoplova (Missing Air Crew Reports) koje je sastavilo Američko ministarstvo rata (Department of War). Riječ je o bombarderu tipa B-24J, serijskoga broja 44-10561 koji je pripadao 756. bombarderskoj eksadrili (756th Bomb Squadron) 459. bombarderske grupe (459th Bomb Group). Zrakoplov se srušio u povratku iz misije na ciljeve u Njemačkoj i Poljskoj 13. rujna 1944. godine.*

Ključne riječi: *Drugi svjetski rat, B-24 Liberator, Oklaj*

Period Drugog svjetskog rata u Hrvatskoj još uvijek ne plijeni dovoljnu pažnju arheologa, iako primjena arheoloških metoda istraživanja može u bitnome doprinijeti rekonstrukciji i poznavanju pojedinih događaja iz tog vremena. Materijalna baština Drugog svjetskog rata na području Hrvatske zajedničko je kulturno dobro više europskih i svjetskih nacija. Njen potencijal se još uvijek ne valorizira na adekvatan način i ukoliko ne dođe do pozitivne promjene mogao bi biti ozbiljno ugrožen. Često se dešava da nepokretni materijalni ostaci iz Drugog svjetskog rata, bez prethodnog stručnog dokumentiranja, čak i senzibiliteta,

bivaju uništeni u korist izgradnje novih infrastrukturnih objekata. S druge strane, brojni pokretni materijalni ostaci poput vojnog oruđa i oružja, te razne vojne opreme koji su zaostali na mjestima ratnih poprišta ili se nalazi po dvorištima zapuštenih kuća u okolici, često bivaju plijenom sakupljača starog metala.

Srušeni avioni predstavljaju značajan segment materijalne baštine iz Drugog svjetskog rata, a mogu se pronaći u gotovo svim dijelovima Hrvatske. Status kulturnog dobra ima više podmorskih lokaliteta na kojima se nalaze olupine aviona iz Drugog svjetskog rata. Takav status imaju ostaci dva američka aviona tipa B-24 i jednog aviona tipa B-17 u akvatoriju otoka Visa, jednog aviona tipa B-24 u akvatoriju otoka Hvara, te njemačkog aviona tipa Fieseler Fi 156 Storch (Roda). Kopneni lokaliteti na kojima su se srušili avioni, za razliku od podmorskih, još uvijek nemaju status kulturnog dobra. Razlog tome je što na takvim lokalitetima najčešće više nema krupnijih ostataka aviona. Razgradnja olupina događala se neposredno nakon pada aviona, a dijelove je lokalno stanovništvo koristilo u različite sekundarne svrhe. Dijelovi su ponekad uzimani i kad nije bilo jasne predstave na koji ih način iskoristiti, ali je bilo važno da se donesu kući. U više slučajeva je čitav avion bio raznesen po susjednim selima i zaseocima u manje od godinu dana od kako je bio srušen, dok su na mjestu pada ostali tek sitni ulomci nastali uslijed udara aviona od tlo.

Saveznički avioni počeli su s povremenim preletima preko Hrvatske u ljeto 1943. godine, ali su savezničke snage tek osvajanjem južne Italije u rujnu 1943. godine stvorili preduvjete za formiranje novih zrakoplovnih baza iz kojih je bilo moguće ostvariti dolet do ciljeva u srednjoj i jugoistočnoj Europi. Nakon što je britanska 8. armija (*British Eighth Army*) zauzela kompleks aerodroma njemačkog ratnog zrakoplovstva (*Luftwaffe*) u okolici apulijskog grada Foggie 27. rujna 1943. godine i nakon odluke o formiranju američke 15. zračne armije (*Fifteenth Army Air Force*) 22. listopada iste godine, inženjerija američke vojske počela je s pripremnim radovima na izgradnji neophodne infrastrukture za prihvat aviona i pratećeg osoblja (Craven i Cate, 1983.a: 544, 565).

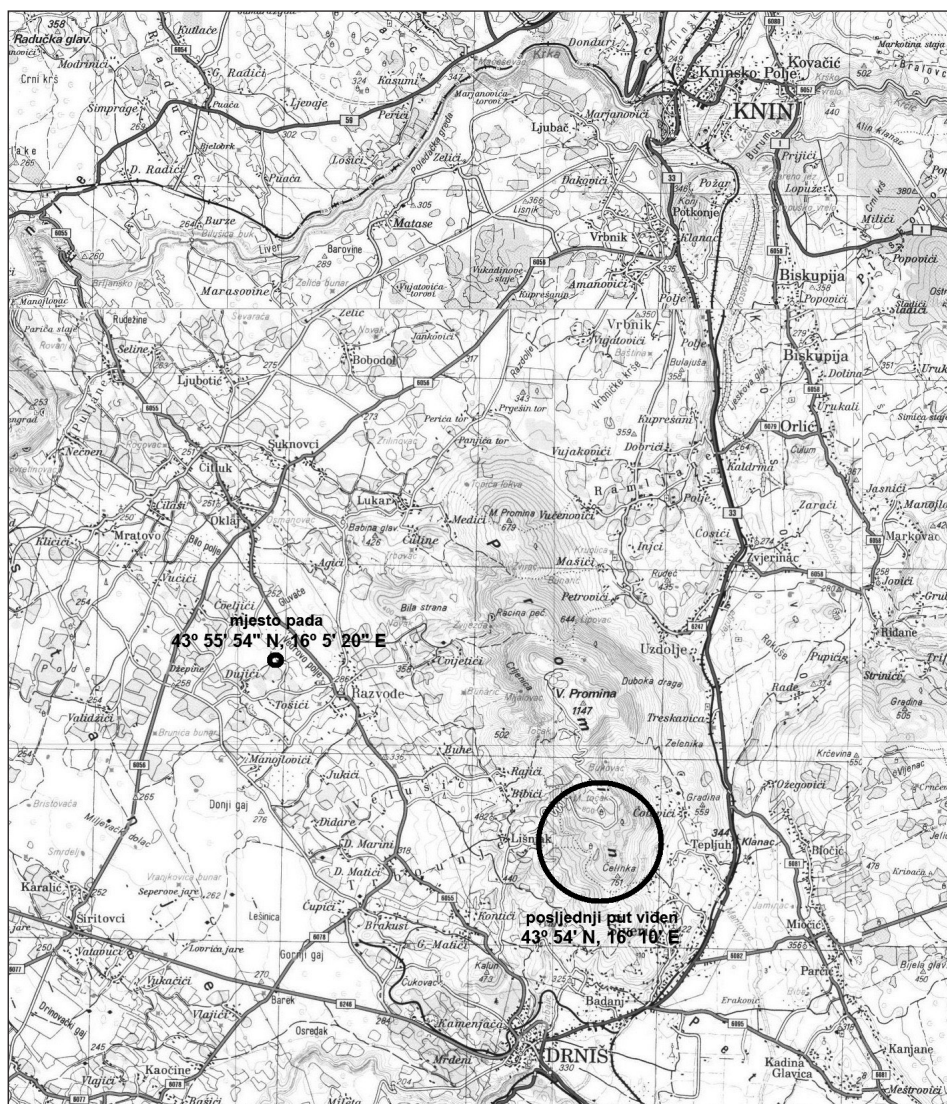
Većina hrvatskih gradova bili su meta savezničkih bombardiranja i pretrpjeli su strahovito razaranja uz veliki broj civilnih žrtava. Ukupan broj tih žrtava još uvijek nije točno utvrđen, iako su žrtve rata u Jugoslaviji bile popisivane u tri navrata. Na temelju tih popisa može se pretpostaviti da je u savezničkim bombardiranjima hrvatskih gradova stradalo preko 4000 civila (Karaš Obradov, 2008.: 81). Tokom tih napada, njemačka protuzračna obrana uspjela je pogoditi i oboriti više savezničkih aviona u neposrednoj blizini njihovog cilja. Međutim, veći broj savezničkih aviona koji su se srušili na hrvatskom tlu ciljeve je imao izvan teritorije Hrvatske.

Postupak identifikacije mjesta pada, tipa, modela i serijskog broja srušenog aviona predstavlja koreliranje dvije vrste podataka. Rezultati terenskog pregleda, pronađeni materijalni ostaci, iskazi još uvijek živih svjedoka i usmeno predanje

čine jednu grupu podataka, dok drugu grupu podataka čine razni, najčešće vojni arhivski dokumenti. U najčešćem broju slučajeva, potpuna identifikacija nije moguća bez uspoređivanja navedenih vrsta podataka.

Najznačajniji arhivski izvor koji pomaže u identifikaciji najvećeg broja izgubljenih aviona američkog ratnog zrakoplovstva, članova posade, borbene misije te okolnosti zbog kojih je došlo do njihovih rušenja ili prinudnog sletanja na neprijateljskoj teritoriji je *Missing Air Crew Report (MACR)*. Riječ je o dosjeu koji se otvarao u roku 48 sati nakon što je jedan avion bio službeno proglašen uništenim ili izgubljenim. Izvještaji o nestalim avionima i članovima posada počeli su se voditi 11. lipnja 1943. godina, nakon što je Ministarstvo rata Sjedinjenih država (*War Department*) usvojilo prijedlog Američkog ratnog zrakoplovstva za vođenje takve dokumentacije. Navedeni dosjei sadrže više različitih obrazaca od kojih su pojedini naknadno bili dodavani uslijed stjecanja novih informacija u vezi izgubljenog aviona i članova posade. Osnovni dokument u svim dosjeima je obrazac AFPPA-14 koji sadrži sljedeće podatke: jedinica kojoj je avion pripadao; borbena misija, vremenske prilike u trenutku rušenja ili posljednjeg viđenja aviona; geografske koordinate mjesta na kojem je posljednji put viđen; datum i sat događaja; razlozi zbog kojih je došlo do gubitka; tip, model i serijski broj izgubljenog aviona; serijski broj motora; serijski broj instaliranog oružja; ime, prezime, čin, serijski broj, te srodnici članova posade; ime, prezime i čin osoba koje imaju posljednja saznanja o nestalom avionu. Sljedeća vrsta dokumenata su obrasci AFPPA-11 u formi upitnika koje je ispunjavao za svakog nestalog člana posade, a sadrži podatke: ime i prezime; čin; serijski broj; poziciju u avionu; je li iskočio iz aviona; gdje je iskočio; je li bio ozlijeđen; gdje je posljednji put viđen; izvor informacija; što se s njim dogodilo nakon iskakanja; broj dotadašnjih misija, njihovi datumi i ciljevi. Osim navedenog, dosjei sadrže i obrasce AFPPA-12, također u formi upitnika koji su popunjavali članovi posade koji su preživjeli rušenje aviona, a sadrži sljedeće podatke: ime i prezime; čin; serijski broj; jedinica kojoj pripadaju; datum i cilj misije; geografski položaj na kojem je napuštena formacija; je li iskočio iz aviona; je su li drugi članovi posade iskočili i kako; gdje se avion srušio; je li itko od članova posade bio u avionu u trenutku pada; gdje su se nalazili u avionu i u kojem su stanju bili; gdje su posljednji put viđeni i je li ima saznanja o članovima posada drugih aviona. Brojni dosjei sadrže izjave drugih osoba koje su svjedočile gubitku aviona, dok pojedini sadrže i fotografije aviona, mjesta gdje je srušen, mape s prikazom rute leta i mjesta rušenja ili pozicije na kojoj je avion posljednji put viđen. Dosjei o avionima srušenim na europskom tlu pod njemačkom upravom često sadrže i njemačke dokumente koji se odnose na taj događaj. Oni su zaplijenjeni pod kraj rata, a u dosjee su dospjeli u originalu ili sažetku na engleskom jeziku. Uglavnom je riječ o izvještajima o oborenim avionima koji sadrže podatke o vremenu i mjestu pada, modelima aviona i zarobljenim članovima posade te mjestu gdje su boravili u zarobljeništvu.

Središnja tema ovog članka je američki avion koji se u toku Drugog svjetskog rata srušio nekoliko kilometara jugoistočno od Oklaja (Slika 1). Geografske koordinate mjesta pada su $43^{\circ} 55' 54''$ N, $16^{\circ} 5' 20''$ E, a prema katastarskoj izmjeri riječ je o katastarskoj čestici br. 2740, katastarske općine Razvođe. Mjesto pada se na topografskoj karti u razmjeri 1:25000 nalazi između Vedrovog polja na istoku i Oklajskog gaja na zapadu. Danas su ondje površinski rudokopi za eksploataciju boksita i više gomila iskopane sirovine.



Slika 1. Mjesto pada aviona na topografskoj karti 1x100000

Na površini mjesta pada još uvijek ima sitnih ulomaka koji pripadaju avionu. Prilikom terenskog pregleda koji je obavljen u nekoliko navrata tokom listopada i studenoga 2013. godine, prikupljeno je 170 ulomaka od različitih materijala (Slika 2). Dijelovi aviona rasprostiru se na površini od oko 8000 m² (Slika 3). Dio površine na koju su se razletjeli dijelovi aviona zasut je nakon Drugog svjetskog rata iskopom iz obližnjih rudnika boksita. Pretežno je riječ o ulomcima lima od čvrste aluminijske legure debljine 0,5, 1 i 1,3 mm koji su pripadali šasiji aviona (57 ulomka). Potom slijede ulomci od lijevane aluminijske legure. Pronađeno je 27 takvih ulomaka od kojih najmanje 12 pripada motorima aviona. Hidrauličkom sustavu aviona pripadaju 3 matice od aluminijske legure veličine 17,5 (11/16 inch), 22,3 (14/16 inch) i 25,4 mm (1 inch), te 4 ulomka cijevi promjera 6,4 (1/4 inch), 9,6 (6/16 inch), 12,9 (1/2 inch) i 16,8 mm (10/16 inch). Raznim elektroničkim uređajima pripadaju brojni ulomci od bakelita (36 ulomaka), željeza i čelika (10 ulomaka), plastike i gume (9 ulomaka), te aluminijskih legura (2 ulomka). Ostakljenim površinama aviona kao što su prozori i mitraljeska gnijezda pripada 12 ulomaka pleksiglasa debljine 2,8, 5,1 i 6,4 mm (1/4 inch). Za 4 ulomka od aluminija i aluminijskih legura nismo uspjeli odrediti namjenu dok je 6 ulomaka metalnih dijelova potpuno ili djelomično staljeno. Pronađena su i dva željezna članka redenika za metke kalibra 12,7 mm (0,50 inch).



Slika 2. Dijelovi aviona prikupljeni na mjestu pada (foto M.Sinobad)



Slika 3. Mjesto pada aviona na ortofoto snimku

Na 9 pronađenih ulomaka prisutni su brojevi dijelova te razne slovne i brojčane oznake. Na jednom komadu poprilično zgužvanog lima od aluminijske legure pravokutnog oblika širine 3,5 cm (1 6/16 inch) koji na sebi ima 10 rupa za zakovice promjera 3 mm (2/16 inch) ukucano je polje u obliku štita zašiljenog dna i unutra broj 32, a iznad slova *CVI ili PJ*. Na istoj strani predmeta ukucan je i broj avionskog dijela 32 2069170. Na komada tankog lima od aluminijske legure, širine 1,59 cm (10/16 inch), ukucan je natpis *TINNERMAN 5*. U pitanju je pričvršćivač iz električnog uređaja koji je izradila tvrtka Tinnerman. Slični pričvršćivači pronađeni su i na mjestu pada američkog bombardera na položaju Boškina u blizini sela Krvavići u Istri (Bekić, 2007: 200, 201). Na drugom komadu nešto debljeg lima od aluminijske legure iste širine i oblika, ukucan je broj avionskog dijela 32F3065 24. Na jednom ulomku od bakelita koji pripada dnu predmeta kružne osnove nalazi se kratica *NMP – 3*. Na dvije spomenute matice veličine 22,3 (14/16 inch) i 25,4 mm (1 inch) koje pripadaju hidrauličkom sustavu aviona ukucane su u nizu jedna iznad druge kratice *A(djustable)P(ressure)L(imiting)*. Posebno interesantan je ulomak glave jednog od cilindara motora, dimenzija 13,3 x 6,8 cm, koji je inače najveći pronađeni ulomak, na čijem nosu je ukucana oznaka *5M*. Na jednom manjem ulomku motora vide se izliveni brojevi *[---]58*, a na drugom slovo *V* u krugu.

Prefiks 32 u brojevima dijelova aviona na dva pronađena ulomka otkriva da je u pitanju bombarder tipa B-24 (Wotherspoon, 2009.: 341). Riječ je o bombarderu koji je proizveden u najvećem broju primjeraka u povijesti američkog ratnog zrakoplovstva (Slika 4). U periodu od siječnja 1940. do 31. kolovoza 1945. godine proizvedeno je najmanje 18.190 bombardera tipa B-24, s tim da ih je tokom 1940. godine proizvedeno samo 7, a 1941. godine 169 komada (Craven i Cate, 1983.c: 204, 206). Američko ratno zrakoplovstvo imalo je u rujnu 1944. godine 6.043 aktivna bombardera tipa B-24 (Craven i Cate, 1983.c: 206). Tokom tog perioda proizvedeno je više modela bombardera tipa B-24, slovnih oznaka od A do M, s tim da je masovnija proizvodnja uslijedila tek s modelom D, dok su najbrojniji modeli D, H i J (Craven i Cate, 1983.c: 207). Bombarderi B-24 imali su 4 motora *Prett & Whitney R-1830*, s 14 radijalno postavljenih cilindara.

Tragovi boje sačuvani su na 10 pronađenih ulomaka lima. Maslinasto siva boja (*olive drab*) u dvije nijanse vidljiva je na 8 ulomaka, a na 2 ulomka se vide tragovi bijele boje. Broj obojanih ulomaka je relativno mali da bi se na temelju njih mogao izvesti zaključak da je avion bio maslinasto sive boje kako su najčešće bili obojani američki bombarderi stacionirani u Italiji (Bekić, 2007.: 202). Sigurno je tek da su pojedini dijelovi vanjske oplata bili obojani u maslinasto sivo, a ulomci lima na kojima se vide tragovi bijele boje vjerojatno pripadaju onim dijelovima oplata na kojima su se nalazile razne oznake.

Točno mjesto pada aviona ubicirali smo uz pomoć Jose Dujića koji je bio svjedok događaja i jednog njegovog sina koji nas je ondje odveo nakon što smo s njima razgovarali u selu.¹ Zaseok Dujići nalazi se u Razvođu 800 m jugozapadno od mjesta gdje se avion srušio. Joso je rođen 1932. godine, a danas je drugi najstariji stanovnik u njihovom zaseoku. Prilikom našeg posjeta zaseoku zatekli smo ga u susjedovom dvorištu gdje se njih nekoliko okupilo zbog pečenja rakije. Joso se jako dobro sjeća događaja. Na pitanje kad se to dogodila kazao je da je bilo popodne i da je sa svojim ukućanima *komušao* kukuruze pa je moralo biti kasno lje to i to 1944. godine. Sjeća se da je puhao jak vjetar i da je avion doletio iz smjera Promine te je nekoliko puta okružio iznad njih prije nego se srušio. Posvjedočio nam je da su od njihovih kuća vidjeli sedmoricu padobranaca, ali da su mislili da padaju bombe sve dok im jedan sumještani koji je bio na privremenom radu u Sjedinjenim državama nije kazao da su to ljudi i da su iz aviona iskočili jer je u kvaru. Prema njegovom saznanju, dio članova posade koji su pali zapadno od njihovih kuća dospjeli su u ruke partizana, dok su druge zarobili ustaše i Nijemci. Joso nam je također kazao da je bio na mjestu pada i da je ulazio u olupinu aviona. Pod jednim od sjedala u pilotskoj kabini našao je pištolj kojeg je donio sa sobom u selo, ali su mu ga stariji na prevaru kasnije odnijeli. Kazao je da je više puta požalio zbog toga. Kući je također dovukao i jedan tank za kisik (*oxigen*

¹ Intervju s Josom Dujićem obavljen je 13. listopada 2013. godine.

tank) koji se još uvijek nalaze u njegovom posjedu samo je naknadno prerezan na dva dijela (Slika 5). Gume koje su pronašli uz tankove iskoristili su kao materijal za opanke. U vatrenoj kući Josinih susjeda u zaseoku Dujići vidjeli smo polovicu još jednog tanka za kisik koja se koristi za kuhanje na otvorenoj vatri (Slika 6).

Drugi, još uvijek živi svjedok događaja je i Stipe Džapo zvani Popov iz oklajskog zaseoka Čveljići (Slika 7). Stipe je rođen 1929. godine i još se uvijek živo sjeća pada aviona.² Više puta je tokom razgovora, nakon našeg blagog čuđenja na njegov detaljan opis događaja, naglasio kako *dite najbolje upamti*. Kazao je da se avion srušio u jesen 1944. godine i da je doletio *s bure* (smjer sjever-jug), zapadno do Promine. Prije pada avion je napravio nekoliko krugova, a na mjesto gdje se srušio doletio je iz smjera zapada. Nakon što se avion srušio došlo je do borbe između partizana i ustaša oko olupine aviona koja je potrajala više sati. Prema njegovom iskazu, partizani su prvi došli do aviona, ali su ih ustaše brzo odbili. Tom prilikom, partizan Miško Đomlija uspio je skinuti s aviona jedan avionski mitraljez, a nakon što su se partizani povukli do njegove kuće, od mjesta pada udaljene 1 km u smjeru sjeverozapada, rečeni Đomlija je zaklonivši se iza dvorišnog suhozida, krenuo *šišati po mejani tom bredom* gdje su ustaše držali stražu, a od žestine udaraca je *zadimilo iz mejane ko da su je lugom zasuli*. Stipe je kazao kako su *redenici* metaka bili više od dva metra dugi. Po pitanju vremenskih uvjeta kazao je da je puhala jaka bura i da je ona zanijela avion prilikom pada. Vidio je nekoliko padobranaca, ali se više ne može sjetiti točno koliko. Ti padobraneci pali su u predio zvan Pode, zapadno od Razvođa i Oklaja, koji su u to vrijeme kontrolirali partizani. Ondje su tada bili stalno naseljeni stočarski stanovi. Nekoliko dana nakon pada, nakon što je vojska *ćapila kome je šta trebalo* i civilima postao dopušten pristup avionu, iz znatiželje je išao vidjeti olupinu. Vidio je za trup aviona zakačene *žute bačvice*, ali su ih se bojali dirati jer su mislili da su bombe u pitanju. Tek kad su pronašli jednu razbijenu vidjeli su da su prazne. Njegov pokojni ćaća jednu takvu je donio kući i u njoj je čuvao rakiju, a imali su je sve do posljednjeg rata. S olupine aviona *limetinu je vukao svak za svašta*. Na pitanje što je bilo s motorima odgovorio je da su se *razletili*. Prema njegovom kazivanju, najviše materijala s olupine aviona odvukao je Ive Ćekić iz Čitluka koji je umro prije nekoliko mjeseci, a za koga se govorilo da je od avionskih dijelova čak kamion napravio. Stipe nam je također posvjedočio kako je jedan njegov vršnjak, Jure Džepina Markanov, inače *malo živahan*, poginuo od bombe dok je *prčkao* po olupini aviona.

Svjedok događaja bio je i Luka Dizdar, rođen 1929. godine iz oklajskog zaseoka Dizdari koji se nalaze 2 km sjeverozapadno od mjesta pada. Zatekli smo ga ispred dvorišne kapije, upravo na mjestu gdje je stajao i kad je ugledao avion u

² Intervju sa Stipom Džapom Popovim obavljen je u dvorištu njegove kuće 19. listopada 2013. godine.

padu.³ Kaže da je avion letio u smjeru mora i da je zaostao za formacijom u kojoj je letio, a onda se odjednom iz pravca Miljevacu vratio natrag i srušio. Nije vidio tragove dima dok je bio u letu. Na trenutak je čak pomislio da ide pravo k njima. Kaže da je s mjesta gdje se avion srušio dimilo cijeli dan. Olupinu aviona išao je vidjeti nakon dva ili tri dana. Svjedoči da su se sačuvala tri motora, dok se trup aviona raspao. Ne može se sjetiti boje aviona niti bilo kakvih simbola na njemu. Kući je od tamo donio jednu rukavicu, duboku skoro do lakata, na kojoj je bilo više *šuština* i koju je dao stricu kad je ozlijedio ruku. Drugu nije uspio naći. Potom se sjetio pogibija Jure Džepine Markovog. Kaže da ga je raznijela bomba koju je uzeo iz aviona i da su ga partizani ranjenog vozili konjima u Ervenik, ali da je putem preminuo. Sjeća se da su Ive Validžić Čekić iz Čitluka i njegov otac odnijeli najviše dijelova od aviona i da je od tog materijala Ive dugo izrađivao razne zdjelice i lonce.

Luka nas je odveo i do susjeda Ive Jakovljevića, rođenog 1928. godine, za kojeg je rekao da bi također trebao ponešto znati o avionu jer je njihov zaseok najbliži mjestu pada. Ivu smo zatekli u kući sa suprugom Mašom, djevojački Džepinom, rođenom 1930. godine. Kuću u kojoj sad žive kupili su nakon Drugog svjetskog rata, a prije toga su stanovali u Jakovljevićima u Razvođu. Zaseok Jakovljevići nalaze se svega 350 m južno od mjesta gdje je pao avion. Ive se sjeća događaja, ali je skoro sve detalje s tim u vezi zaboravio. S druge strane, kontekst događaja mu je poznat. Zna da se radi o američkom avionu i da su ti avioni polijetali iz Italije i letjeli na ciljeve u Njemačkoj i okolo. Za razliku od Ive, Maša je ostala puno boljeg pamćenja. Kazala je da je bila kod ovaca kad se avion srušio i da je s njom ovce čuvao i pokojni Jure Markanov. Kazala je da je s Jurom išla gledati olupinu aviona, ali da joj nije prilazila niti išta uzimala s nje. Za Juru je kazala da je poginuo osmi, moguće čak i deseti dan nakon što se avion srušio. Nesreća se dogodila na sljedeći način. Maša je dok su bili kod ovaca morala otići do zaseoka Tošići što je Jure iskoristio kao priliku za svratiti do aviona. Nakon što se vratila Jure nije bilo, a kad je došla kući i pitala njegove ukućane gdje je kazali su da je *otiša tamo kod aviona pa ga nikad*. Kazala je da je iz olupine aviona uzeo nekakvu *kutijicu* koja je, nakon što se već odmakao od aviona, eksplodirala. Partizani su ga pokušali spasiti jer je još uvijek bio živ kad su ga pronašli, te su ga povezli u Ervenik, ali je putem preminuo.

U potrazi za svjedocima događaja, slijedeći upute mještana, u Razvođu smo pronašli i Petra Cvijetića rođenog 1922. godine.⁴ Petar je, unatoč godinama, još uvijek potpuno razborit i dobrog pamćenja, samo je izgubio vid pa je brigu o njemu morala preuzeti kćer. Kazao je da se sjeća pada aviona *u dnu Gluvača*, ali da nije išao na mjesto pada. Za razliku od svih prethodnih kazivača, on je tada bio

³ Intervju s Lukom Dizdaram obavljen je uz cestu ispred njegove kuće i u kući susjeda Ivana Jakovljevića 3. prosinca 2013. godine.

⁴ Intervju s Petrom Cvijetićem obavljen je u njegovoj kući 3. prosinca 2013. godine.

već odrastao. Vidio je taj avion kako zaostaje za formacijom i kako dolijeće iz smjera Drniša i Miljevaca. Na pitanje koje je godišnje doba bilo kada se to dogodilo, kazao je da je bilo proljeće ili ljeto.

Svi kazivači, osim Petra Cvijetića, ukazali su nam tokom razgovora na Anku Burić, koja je bila u partizanima u to vrijeme, a prema njihovom kazivanju je bila uključena u akciju spašavanje članova posade koji su se spustili u predio Poda. Za nju kažu da je dobila padobran od jednog člana posade. Anka je rođena 21. srpnja 1925. godine i sa suprugom Milom, rođenim 1922. godine živi u Novom Zagrebu.⁵ Anka je prije mjesec dana doživjela moždani udar i više se ne može sjetiti pojedinosti u vezi pada aviona i akcije spašavanja članova posade. Mile prema njenom kazivanju pamti da je dobila padobran, ali se Anka na našu žalost toga više ne sjeća.

Analizom više desetaka izvještaja o nestalim članovima posada koji su se potencijalno mogli dovesti u vezu s padom aviona nadomak Oklajskog gaja, utvrdili smo da samo jedan od njih odgovara iskazima svjedoka iz Oklaja i Razvođa. Riječ je o izvještaju br. 8759 (MACR 8759) o članovima posade bombardera B-24J, serijskog broja (*AAF Serial No*) 44-10561, koji je pripadao 756. bombarderskoj eskadrili (*756th Bomb Squadron*) 459. bombarderske grupe (*459th Bomb Group*) stacioniranoj na aerodromu Giulia, 6 km sjeverozapadno od aupulijskog grada Cerignole.⁶

Bombarder B-24J, serijskog broja 44-10561, na svoj posljednji let uzletio je u jutro 13. rujna 1944. godine. Bila je to 111. borbena misija 459. bombarderske grupe čiji je cilj bila rafinerija nafte u gradu Zdziessowice (tzv. *Odertal*) u jugozapadnoj Poljskoj. U tu borbenu misiju na rafineriju nafte *Odertal*, samo iz 459. bombarderske grupe, poletjelo je 27 bombardera B-24: 8 iz 756., 7 iz 757., 4 iz 758. i 8 iz 759. bombarderske eskadrile.⁷ Svaki bombarder bio je natovaren s 2,5 tone bombi, a ukupna težina bombi koju su ponijeli bombarderi spomenute bombarderske grupe iznosila je 67,5 tona.

Njemačke rafinerije nafte u radijusu od oko 1100 km (700 mi) od aerodroma u okolici grada Foggie, postale su od ožujka 1944. godine važne mete strateškog bombardiranja koje je provodila 15. zračna armija (Craven i Cate, 1983.b: 280, 281). Najučestalija meta napada bila su naftna polja u okolici Ploieștija u Rumunjskoj s kojih su Nijemci osiguravali najmanje ¼ ukupne proizvodnje nafte (Ulepčić, 1974.: 273; Craven i Cate, 1983.b: 281). General Carl Andrew Spaatz, zapovjednik američkih strateških zračnih snaga u Europi (*U.S. Strategic Air For-*

⁵ Intervju s Milom Burićem i njegovom suprugom Ankom obavljen je telefonom 3. prosinca 2013. godine.

⁶ Records of Missing Air Crew, National Archives and Record Administration, Record Group 92, Records of the Office of the Quartermaster General, Missing Air Crew Report no. 8759.

⁷ 459th Bomb Group Mission Reports, National Archives and Record Administration, Record Group 18, U.S. Army Air Force WWII Combat Operations Reports, Entry 7, Box 2752.

ces in Europe), izda je naredbu 8. lipnja 1944. godine prema kojoj je uskraćivanje opskrbe naftom njemačkoj vojsci postavljeno je kao primarni strateški cilj (Brodie, 1959.: 111; Craven i Cate, 1983.b: 281). Borbeni gubici 15. zračne armije vrhunac su dosegli u srpnju 1944. godine kada je izgubljeno 318 teških bombardera (Craven i Cate, 1983.b: 290). Prema izračunu generala Ira C. Eakera, glavnog zapovjednika mediteranskih savezničkih zračnih snaga (*Mediterranean Allied Air Forces*) iz kolovoza 1944. godine, oko 30% posade aviona koji su bili angažirani u strateškom bombardiranju bilo je oboreno na neprijateljskom teritoriju (Craven i Cate, 1983.b: 303). Strateško bombardiranje tokom Drugog svjetskog rata bio je potpuno novi eksperiment stoga je stjecanje iskustva i usavršavanje bilo pratećno znatnim gubicima ljudstva i tehnike (Brodie, 1959.: 115). Gubici do 3% aviona poslanih u borbenu misiju smatrali su se normalnim, do 5% zadovoljavajućim, od 5 do 10% teškim, a preko 10% veoma teškim (Ulepčić, 1974.: 291). Broj oštećenih aviona po povratku iz borbenih misija znao je iznositi od 2 do 10 na svaki oboreni avion (Ulepčić, 1974.: 291, 292). Jedan od razloga znatnijih gubitaka u početku strateškog i taktičkog bombardiranja je što su napadi u dubini neprijateljske teritorije obavljani bez pratnje aviona lovaca.

Nakon njemačkog gubitka naftnih polja i rafinerija u okolici Ploieștija 23. kolovoza 1944. godine, težište strateškog bombardiranja se prenijelo na naftna polja i rafinerije u srednjoj Europi. Jedna od tih rafinerija bila je i rafinerija Odertal u gradu Zdzieszowice u jugozapadnoj Poljskoj.

Članovi posade bombardera B-24J, serijskog broja 44-10561 na dan 13. rujna bili su:

1. Robert B. Standerfer, pilot, poručnik (*2nd Lieutenant*), serijski br. 0709687
2. William R. Cook, kopilot, poručnik (*2nd Lieutenant*), serijski br. 0716069
3. Leslie E. Portnoy, bombardier (*Bombardier*), poručnik (*2nd Lieutenant*), serijski br. 0776717
4. Joseph E. Barkley, inženjer (*Engineer*), kaplar (*Corporal*), serijski br. 36816146
5. Anthony A. Cherry, radio operater i mitraljezac (*Radio Operator Gunner*), kaplar (*Corporal*), serijski br. 33624077
6. James D. South, desni mitraljezac u srednjem dijelu trupa (*Right Waist Gunner*), kaplar (*Corporal*), serijski br. 18242788
7. Jerald A. Dozeman, lijevi mitraljezac u srednjem dijelu trupa (*Left Waist Gunner*), kaplar (*Corporal*), serijski br. 36462172
8. Francis M. Mc Rae, mitraljezac u kuglastoj kupoli (*Ball Turret Gunner*), kaplar (*Corporal*), serijski br. 39696943
9. Robert F. Smith, mitraljezac u repu (*Tail Gunner*), narednik (*Sergeant*), serijski br. 39561589

Bombarderi su tog dana na odredište stigli oko podne. U povratku iz misije, bombarder B-24J, serijskog broja 44-10561, oko 32 km (20 mi) sjeveroistočno od Šibenika, napustio je poziciju B-41 koju je imao u formaciji i počeo zaostajati. Bombarder je prema izjavi kaplara Richarda A. Simersona, člana posade bombardera B-24J, serijskog broja 42-50513 iz iste bombarderske eskadrile, počeo gubiti visinu i mijenjati kurs kao da želi pronaći mjesto za prinudno slijetanje. S obzirom da je njegova posada toga dana bila zapovjedajuća, njihov pilot je kontaktirao pilota Standerfera koji je konstatirao da su ostali bez goriva. Avion je posljednji put viđen u 13 sati i 46 minuta na geografskom položaju 43° 54' N, 16° 10' E i visini od 1220 m (4000 ft). Nebo je u tom trenutku bilo vedro, a vidljivost neograničena. Na spomenutom geografskom položaju nalazi se južni dio Promine između Tepljuha na istočnoj, te Velušića i Trbounja na zapadnoj strani planine. Kaplar Simerson nije vidio iskakanje posade iz aviona.

Rekonstrukciju događaja nakon što se avion izgubio iz vidokruga ostalih aviona u formaciji, moguće je izvršiti na temelju izjava koje su pojedini članovi posade dali nakon njihovog povratka u Italiju. Na upitnike iz izvještaja odgovorila su dva člana posade: kaplar Francis M. Mc Rae i poručnik Leslie E. Portnoy. Na temelju njihovih izjava, posebno izjave kaplara Mc Raea, može se izvršiti djelomična rekonstrukcija redosljeda iskakanja. Prvi su iz aviona iskočili kaplari Dozeman i South, te narednik Smith. Kaplar South nalazio se u nosnoj kupoli aviona, a prilikom izvlačenja iz nje je imao poteškoće pa mu je u pomoć prišao poručnik Portnoy koji mu je također pomogao da se pripremi za iskakanje. Kaplar South imao je ozlijeđen gležanj. Nakon toga iskočili su kaplari Barkley i Cherry, a za njima poručnik Portnoy. Slijedeći je iskočio kaplar Mc Rae. Pilot i kopilot, poručnici Standerfer i Cook iskočili su posljednji.

Padobrani su se otvorili svim članovima posade, međutim kaplar Cherry je imao problem s kontrolom padobrana te je uslijed teškog doskoka poginuo. Do njegovog tijela došao je kaplar Mc Rae koji je doskočio oko 45 m dalje (50 yd), te je s njega uklonio padobran. Glava mu je bila izgrebena, a na licu je imao posjekotinu. Avion se, prema jednom njemačkom zapisniku o rušenju navedenog aviona od 16. rujna 1944. godine koji je priložen dosjeu, srušio 13. rujna u 14 sati, a zarobljena su tri člana posade: kaplari Barkley i South, te narednik Smith. Drugi njemački zapisnik od 16. novembra 1944. godine koji je dosjeu priložen u engleskom prijevodu, sadrži dodatak iz kojeg se doznaje da je zarobljen bio i poručnik Portnoy. Akciju hvatanja proveli su ustaše, a zarobljene članove posade predali su njemačkoj vojsci koji su ih procesuirali u zatvoreničke kampove za avijatičare u Poljskoj. Kaplari Barkley i South, te narednik Smith dospjeli su u zatvorenički kamp u mjestu Tychowo (*Stalag Luft 4*), a poručnik Portnoy u zatvorenički kamp u blizini grada Żagań (*Stalag Luft 3*).

Poručnik Portnoy izjavio je da je nakon zarobljavanja vidio tijelo kaplara Cherryja kako leži na kolima tokom priprema za pogreb.⁸ S tijela je bila skinuta sva odjeća i identifikacijska pločica. Na glavi je bio vidljiv mali podljev. Poručnik Portnoy čuo je od ustaša i Nijemaca da je kaplar Cherry poginuo prilikom doskoka od udarca glave o kamen, dok je prema njegovom mišljenju umro od izlivanja krvi u mozak. Također je posvjedočio da je uz tlo puhao jak vjetar i da je bilo teško upravljati padobranom. Teren na kojem su doskočili je bio jako krševit, uz znatan broj kamenih zidova. Poručnik Portnoy izjasnio se i po pitanju drugih zarobljenih članova posade. Za kaplara Barkleya kazao je da je posljednji put viđen u zarobljeničkom kampu u gradu Moosburg u Bavarskoj (*Stalag Luft 7A*), a narednik Smith i kaplar South u zatvoru u Budimpešti. Čuo je da su narednik Smith i kaplar South dospjeli u jedan zarobljenički kamp u blizini grada Szczecin (*Stettin*) i da su odatle bili premješteni na drugo mjesto.

Ostatak posade imao je više sreće. Kaplar Mc Raea izjavio je da je pola sata nakon doskoka susreo poručnika Cooka i kaplara Dozemana, te da su ih pronašli partizani koji su im pomogli doći do jedne britanske poljske bolnice. Put su prešli pješice i na konjima. Odatle su prevezeni u 26. opću bolnicu američke vojske (*26th General Hospital*) u Bariju u Italiji. Poručnik Cook napustio je bolnicu 21. septembra, kaplar Mc Rae 24. septembra, a kaplar Dozeman dva tjedna poslije. Kaplar Mc Rae čuo je od partizana da su četiri člana posade zarobljena. U dosjeu nema upitnika koji se odnosi na pilota aviona, poručnika Standerfera, tako da ne znamo što se s njim dogodilo i na koji način se spasio.

Spašavanje savezničkih avijatičara oborenih na području tadašnje Jugoslavije do sredine 1944. godine nije bilo u ničijoj posebnoj nadležnosti, iako su na terenu bile prisutne tri savezničke misije kojima su takve aktivnosti ulazile u djelokrug. Najznačajnija je bila britanska jedinica '*A*' Force, formirana 1940. godine za spašavanje njihovog osoblja iz Grčke, a koja je do 1944. godine svoj djelokrug proširila je i na područje Balkana, Sicilije i Italije. Druga je britanska jedinica Force 399, a treća američka *2766th Regiment* (Matteson, 1977.: 21). S obzirom na znatno povećan obim strateškog bombardiranja 15. zračne armije sredinom 1944. godine, predviđalo se da će više stotina avijatičara biti prisiljeno iskočiti iz aviona ili prinudno sletjeti na području bivše Jugoslavije. Po naredbi generala Eakera od 24. srpnja 1944. godine osnovana je *Air Crew Rescue Unit (ACRU)* kojom je iz štaba u Bariju zapovijedao pukovnik George Kraigher, Amerikanac jugoslavenskog porijekla (Matteson, 1977.: 26). Iako su brojni avijatičari oboreni na području koje je kontrolirala Narodnooslobodilačka vojska i partizanski odredi Jugoslavije bili direktno procesuirani do najbližih aerodroma ili savezničkih baza u roke svega nekoliko dana, smatra se da je ACRU spasila i evakuirala s po-

⁸ Posmrtni ostaci kaplara Cherryja ekshumirani su nakon rata i premješteni na vojničko groblje u Beogradu odakle su naknadno vraćeni u Sjedinjene američke države. Na podatku se zahvaljujem gospođi Christini Cohn, povjesničarki u Ministarstvu obrane Sjedinjenih američkih država.

dručja pod partizanskom kontrolom preko 2000 avijatičara i još 343 avijatičara s područja pod kontrolom četnika (Matteson, 1977.: 36).

Bombarder B-24J, serijskog broja 44-10561 samo je jedan od brojnih aviona koji su se srušili na području Hrvatske tokom Drugog svjetskog rata. Točan broj srušenih aviona još uvijek se ne može ni približno odrediti jer izostaje dovoljan znanstveni interes u ovoj istraživačkoj temi. Mjesto pada teško je utvrditi bez pomoći svjedoka događaja, a još teže je identificirati koji se avion na tom mjestu srušio. Sigurna identifikacija na temelju materijalnih ostataka u slučaju američkih aviona zahtjeva pronalazak barem jedne pločice sa serijskim brojem motora ili pronalazak avionskog mitraljeza čiji su serijski brojevi navedeni u izvještajima o izgubljenim članovima posade. Međutim, takvi slučajevi su rijetki. U najčešćem broju slučajeva potrebno se osloniti na iskaze svjedoka. Većina njih danas su stariji od osamdeset godina, stoga je terenski dio istraživanja potrebno učiniti što prije jer taj izvor dragocjenih podataka neće biti dugo dostupan.

LITERATURA:

1. Bekić, Luka (2007.): Krvavići – Boškina, Mjesto pada zrakoplova, u: L. Bekić /ur./ *Zaštitna arheologija na magistralnom plinovodu Pula – Karlovac*, Zagreb: Hrvatski restauratorski zavod.
2. Brodie, Bernard (1959.): *Strategy in the Missile Age*, Princeton, NJ: Princeton University Press.
3. Craven, Frank Wesley i Cate, James Lea (1983.a): *The Army Air Force In World War II*, vol. 2, Washington, DC: Office of Air Force History.
4. Craven, Frank Wesley i Cate, James Lea (1983.b): *The Army Air Force In World War II*, vol. 3, Washington, DC: Office of Air Force History.
5. Craven, Frank Wesley i Cate, James Lea (1983.c): *The Army Air Force In World War II*, vol. 6, Washington, DC: Office of Air Force History.
6. Karakaš Obradov, Marica (2008.): Žrtve savezničkih bombardiranja Nezavisne Države Hrvatske u jugoslavenskim popisima žrtava rata (1947., 1950. i 1964.) i hrvatskim žrtvoslovima, *Polemos* 10 (2): 73-83.
7. Matteson, Thomas T. (1977.): *An Analysis of the Circumstances surrounding the Rescue and Evacuation of Allied Aircrewmen from Yugoslavia, 1941-1945*, Research report no. 128, Maxwell Air Force Base, AL: Air War College, Air University.
8. Ulepčić, Zdenko (1974.): *Ratno vazduhoplovstvo u Drugom svetskom ratu*, Beograd.
9. Wotherspoon, Nick; Clark, Alan; M. Sheldon (2009.): *Aircraft Wrecks: The Walker's Guide: Historic Crash Site on the Moors and the Mountains of the British Isles*, Barnsley: Pen & Sword Aviation.

Marko Sinobad

UDC: 623.746.4 (73) "1940/1945"
623.746.4(497.5 Oklaj) "1944"
Original scientific paper

THE CRASH OF THE US BOMBER B-24 NEAR OKLAJ DURING WWII

Abstract: *More than a hundred US planes crashed during the period of August 1943 and May 1945 in the territory of Croatia. These mainly include heavy bombers, but fighter aircraft can be found as well. The aircraft belonged to the 15th Army Air Force which operated in Italy, France, Germany, Poland, Austria, the Czech Republic, Slovakia, Hungary, Romania and the Balkans from its bases in southern Italy. Aircraft which crashed in Croatia were mainly operating against various strategic targets outside Croatia. Only a few crashed during missions in the territory of Croatia. A heavy B-24 Liberator bomber crashed next to Oklaj near Knin. The aircraft was identified on the basis of parts found in nearby hamlets. The serial number was established based on information obtained from eye witnesses of the crash as well as Missing Air Crew Reports maintained by the US Department of War. The aircraft is a B-24J bomber, serial number 44-10561 which belonged to the 756th Bomb Squadron. It crashed on November 23rd, 1944 on the way back from its mission in Germany and Poland.*

Keywords: *World War II, B-24, Liberator, Oklaj*