



B&B  
VIŠJA STROKOVNA ŠOLA

Diplomsko delo višješolskega strokovnega študija  
Program: Logistično inženirstvo  
Modul: Poslovna logistika

**STRATEŠKO SODELOVANJE  
ZAVEZNIŠKEGA VOJAŠKEGA  
LETALSTVA Z NARODNOOSVOBODILNO  
VOJSKO IN PARTIZANSKIMI ODREDI  
SLOVENIJE MED DRUGO SVETOVNO  
VOJNO**

Mentor: mag. Zvezdan Marković, prof. zgod.  
Lektorica: Nuša Vešligaj, mag. prof. slov. in zgod.

Kandidatka: Nuša Repolusk

Kranj, avgust 2023

## **ZAHVALA**

Zahvaljujem se mentorju g. Zvezdanu Markoviću za vso pomoč in podporo pri izdelavi diplomskega dela.

Zahvaljujem se svojemu življenjskemu sopotniku Andreju za podporo in spodbudo pri izdelavi in dokončanju diplomskega dela.

Zahvaljujem se tudi lektorici ge. Nuši Vešligaj, ki je moje diplomsko delo jezikovno in slovnično pregledala.

## IZJAVA

Študentka Nuša Repolusk izjavljam, da sem avtorica tega diplomskega dela, ki sem ga napisala pod mentorstvom mag. Zvezdana Markovića.

Skladno s 1. odstavkom 21. člena Zakona o avtorski in sorodnih pravicah dovoljujem objavo tega diplomskega dela na spletni strani šole.

Dne \_\_\_\_\_

Podpis: \_\_\_\_\_

## **POVZETEK**

V letu 1943 so se vojne razmere na Slovenskem močno zaostrele. Posledično so se vedno bolj kazale potrebe po letališčih, saj je letalski transport hiter, kar pa je v kriznih razmerah zelo pomembno. Sodelovanja med partizani in zavezniki je bilo veliko. Ker v tistem času še niso imeli tako razširjenega komunikacijskega omrežja, je bila dobra organiziranost vseh projektov še toliko pomembnejša. Lahko rečemo, da je imelo letalstvo na slovenskem ozemlju velik pomen med 2. svetovno vojno, še zlasti na področju reševanja ranjencev, pri pošiljkah zavezniške pomoči in pri medsebojnem sodelovanju.

## **KLJUČNE BESEDE**

- vojno letalstvo
- partizani
- 2. svetovna vojna
- partizanska letališča
- Vranov let

## **ABSTRACT**

In 1943, the situation of war on Slovenian territory was greatly exacerbated. As a result, airport demand has increasingly been shown, as air transport is fast, which is very important in a crisis situation. There was a lot of cooperation between partisans and allies. Since they did not have an even expanded communication network at that time, the good organisation of all projects was even more important. It can be said that aviation on Slovenian territory was of great importance during The Second World War, especially in the area of rescuing the wounded, in shipments of Allied aid and mutual cooperation.

## **KEYWORDS**

- Air Force
- Partisans
- World War II
- Partisan airports
- A Crow's Flight

## KAZALO

1 UVOD.....	1
1.1 Predpostavke in omejitve .....	1
1.2 Metode dela.....	1
2 LETALSKE SILE MED 2. SVETOVNO VOJNO .....	2
2.1 Začetki vojnega oziroma vojaškega letalstva .....	2
2.2 Začetek slovenskega letalstva .....	3
3 RAZMERE NA SLOVENSKEM OZEMLJU .....	4
3.1 Kratak oris dogodkov med vojno .....	4
3.2 Prva srečanja z zahodnimi zavezniki .....	5
3.3 Pomoč zavezniškim letalcem s strani slovenskih partizanov in domobrancev ..	7
4 PARTIZANSKA LETALIŠČA NA SLOVENSKEM OZEMLJU .....	8
4.1 Letališče Nadlesk v Loški dolini .....	8
4.2 Letališče Otok pri Metliki .....	9
4.2.1 Vranov let.....	10
4.3 Letališče Krasinec.....	11
4.4 Letališči Rečica in Pri Mlaki.....	12
5 PRIMERI STRMOGLAVLJENIH LETAL NA NAŠEM OZEMLJU .....	12
5.1 Letalo Spitfire Mj116 .....	12
5.2 Letalo B-24 B Mk VI KH245 .....	13
5.3 Letalo B-24J FO 42-50760.....	14
5.4 Letalo B-17 42-31644 .....	16
5.5 Letalo b-24H 41-29244 .....	17
5.6 Letalo B-17F 42-29584 .....	18
6 ZAKLJUČEK.....	19
7 LITERATURA IN VIRI.....	21

## KAZALO SLIK

Slika 1: Letalo Eda .....	3
Slika 2: Vozovi z ranjenci na letališču Otok 1945.....	10
Slika 3: Zemljevid poti Vranov let.....	11
Slika 4: Vkrčavanje ranjencev v letalo na partizanskem letališču Krasinec, 1945 ...	12
Slika 5: Spominska plošča z napisom.....	15
Slika 6: Spomenik partizanskim letališčem .....	20

# 1 UVOD

Tema diplomskega dela so razmere letalstva na slovenskem ozemlju med 2. svetovno vojno in zavezniška letala, ki so iz različnih razlogov pri nas strmoglavila. To so bila v večini letala z ameriško in britansko posadko. Usoda letalcev je bila odvisna od tega, koga so letalci prvega srečali po strmoglavljenju. Sodelovanja med partizani in zavezniki je bilo veliko.

Partizani so do sredine julija 1944 preživele letalce zbrali v Beli krajini, od tam so krenili proti Bosni, od koder so jih s tamkajšnjega letališča v Petrovcu odpeljali v Bari. Z odprtjem partizanskega letališča v Nadlesku je vračanje letalcev postala povsem drugačna zgodba. Zavezniška letala so redno pristajala, pomagala s transportom potnikov ter s transportom različnih potrebščin.

## 1.1 PREDPOSTAVKE IN OMEJITVE

Letalstvo je imelo na slovenskem ozemlju med 2. svetovno vojno velik pomen. Bistvena omejitev pisanja dela je, da je to vojaškozgodovinska tema in se lahko zanašamo zgolj na objavljene arhivske vire in referenčna zgodovinska dela. Omejitev pri obravnavi problema oziroma teme vidimo v dostopnosti primarnega arhivskega gradiva, ki se hrani v tujih arhivih. Zato se bomo skušali osredotočiti tudi na primarne arhivske vire, ki so objavljeni na svetovnem spletu.

## 1.2 METODE DELA

Do podatkov za izdelavo diplomskega dela smo prišli s pregledom in analizo objavljenih dokumentov ter referenčne literature oziroma pisnih del, ki obravnavajo navedeno tematiko. Uporabili smo naslednje metode:

- deskriptivna metoda: raziskovalni problem bomo opisali, pregledali bomo strokovno in znanstveno literaturo na tem področju.
- Deduktivna metoda: temo bomo obravnavali od splošnih do konkretnih primerov.
- Zgodovinska metoda: raziskovalni problem je stvar novejših zgodovine.
- Metoda kompilacije: analizirali bomo dela različnih avtorjev, ki so se ukvarjali z enakim raziskovalnim problemom.
- Komparativna metoda: primerjali bomo različna stališča avtorjev.

## 2 LETALSKE SILE MED 2. SVETOVNO VOJNO

Za razumevanje pomena letalskih napadov je nujno razumevanje pojmov taktično in strateško letalstvo.

Taktično letalstvo je bistvena podpora kopenskim silam. Sovražnika skuša prisiliti k predaji z napadanjem oskrbovalnih poti, postojank v zaledju, skladišč ipd. Poveljstvi kopenskih sil in taktičnega letalstva sta bili nastanjeni v bližini in ves čas v tesnem stiku. Pomembno je bilo, da so bile radijske zveze dobre, saj je bil to pretok informacij od kopenskih sil k letalskim enotam in obratno, kar je prineslo večjo mobilnost in spretnost taktičnega letalstva. Poudariti je treba, da kopenske sile niso nadrejene taktičnemu letalstvu, ampak je le-ta del zračnih sil. Taktično bombardiranje je eno izmed dejanj, ki jih je opravljalo letalstvo te vrste. Pri omenjeni vrsti bombardiranja gre za napade na različne vojaške cilje, njihovo bistvo pa je ošibiti sovražnikovo vojsko, ki jo je na to s kopenskimi silami precej lažje premagati. V glavnem so napadali z lovskimi letali in bombniki.

Na drugi strani pa imamo strateško letalstvo, ki je nasprotje taktičnemu. Demoraliziranje civilistov in uničevanje nasprotnikove infrastrukture je potekalo s ciljem predaje sovražnika. Za ciljno infrastrukturo štejemo vse, kar je potencialno za dobavo in proizvodnjo potrebnih dobrin med vojno. Na primer tovarne, dobava nafte, cestna omrežja, železniška omrežja ... V začetku razvoja strateškega letalstva so bombardirali zgolj s težkimi bombniki, pozneje tudi z lovskimi letali z večjim akcijskim radijem. (Ferenc, 1982)

### 2.1 ZAČETKI VOJNEGA OZIROMA VOJAŠKEGA LETALSTVA

Mnoga sredstva, ki so v redno uporabo prišla med prvo svetovno vojno, so se med drugo svetovno vojno izpopolnila in uporabila v največji možni meri. To velja tudi za področje letalstva.

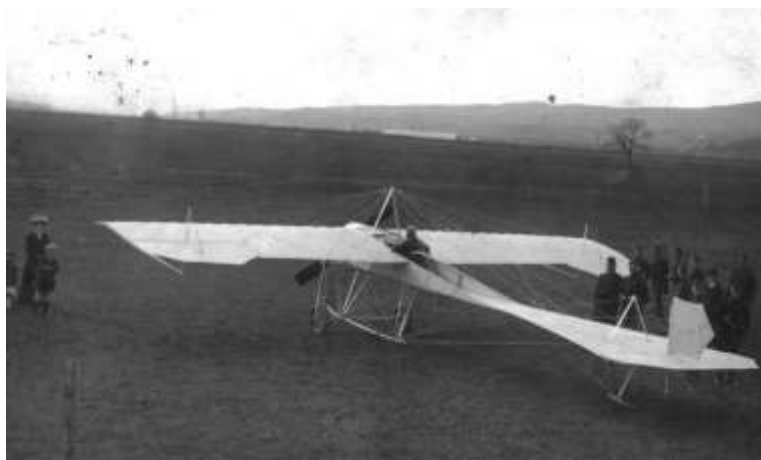
Začetke vojskovanja v zraku lahko postavimo v čas tik pred prvo svetovno vojno, v obdobje italijansko-turške vojne v Libiji, ki je znana pod imenom Libijska vojna ali vojna v Tripolititaniji in je potekala med septembrom 1911 in oktobrom 1912. V tej vojni so letala uporabljali za opazovanje napredovanja sovražnikovih enot. Ne dosti kasneje, najprej z odmetom bomb, se je letalstvo začelo uporabljati za aktivno bojevanje. Med prvo svetovno vojno so na letala dodali strojnice, s čimer se razvije lovsko letalstvo, kar posledično vodi do prvih spopadov v zraku. (Jerin, 1987)



## 2.2 ZAČETEK SLOVENSKEGA LETALSTVA

Prvi stiki z letalstvom na Slovenskem so bili leta 1909, manj kot šest let po poletu z motornim letalom v ZDA, ki sta ga izvedla brata Wright. Brata Jože in Edvard Rusjan sta oktobra 1909 izdelala svoje prvo letalo. Po nekaj popravkih je 25. novembra Edvard izvedel nekaj kratkih poletov, najdaljši je bil dolg 60 metrov na približno dveh metrih višine. To je bila prelomnica za letalstvo na Slovenskem. Vsa letala, ki sta jih izdelala brata Rusjan, sta poimenovala z »Eda« in zaporedno številko izdelave. Imela sta finančno podporo in v nekaj manj kot letu dni sta izdelala sedem letal. Edvard je z njimi letel do razbitja in vsakič sta začela znova. Kasneje sta s pomočjo zagrebškega podjetnika Mihajla Merčepa zasnovala enokrilno in enosedežno letalo s premerom kril 14 metrov. Letalo je pokazalo dobre sposobnosti, lahko se je dvignilo v zrak že po 28 metrih zaleta, kar je bil takrat najboljši dosežek te vrste na celem svetu. S tem letalom je Edvard opravil 20 poletov. Najznamenitejši let je bil 26. decembra 1910, ko je šestkrat obkrožil letališče v Zagrebu na višini 100 metrov. Januarja 1911 je Edvard sklenil poleteti kljub neugodnemu vremenu. Ko se je začel spuščati za pristanek, mu je sunek vetra zlomil krilo in letalo je strmoglavilo. Pilot Edvard je na kraju nesreče umrl.

Po njem se imenuje tudi Letališče Edvarda Rusjana v Mariboru. (Čuk, 2001)



*Slika 1: Letalo Eda*

(Vir: Brata Rusjan in letalo Eda, 2020)

## 3 RAZMERE NA SLOVENSKEM OZEMLJU

### 3.1 KRATEK ORIS DOGODKOV MED VOJNO

V letu 1943 so se na slovenskem ozemlju začeli močni spopadi med okupatorjevimi silami in partizani. 8. januarja 1943 je narodnoosvobodilno gibanje na Štajerskem doživelo hud poraz Pohorskega bataljona na Osankarici. 6. marca 1943 pa so partizani doživeli velik uspeh v bitki pri Jelenovem žlebu.

Veliko pričakovanje o zavezniškem izkrcanju na jadranski obali je prinesla pomlad, posledično se je razvil boj med partizani in kvizlinškimi enotami. Komunistična partija Slovenije si je z Dolomitsko izjavo vzela veliko, lahko bi celo napisali, da je prevzela vodilno vlogo znotraj odporiškega gibanja, katerega članica je bila. Znotraj partizanskih enot se je začela reorganizacija, kar je prispevalo k novi organiziranosti, ustanovitvi novih enot, oficirske šole, mreže kurirskih zvez na slovenskem ozemlju. Leto 1943 je bilo za partizansko gibanje pomembno tudi zaradi začetka aktivnega sodelovanja z zavezniki protinacistične in protifašistične zveze.

Narodnoosvobodilno gibanje na Slovenskem je s kapitulacijo Italije začelo z aktivnim oviranjem premeščanja nemških sil na Apeninski polotok in diverzantskimi akcijami na oskrbovalnih smereh nemških enot v Italiji. Ene takšnih akcij so bila miniranje posameznih odsekov na železniškem omrežju, še posebej so bile pomembne tovrstne akcije na Južni železnici oziroma povezavi Ljubljane s Trstom. Slovenski partizani so po kapitulaciji Kraljevine Italije, 3. septembra 1943, in razpadu oziroma umiku italijanskih enot s slovenskega ozemlja pridobili nadzor nad velikim območjem in vzpostavili osvobojeno ozemlje. Mobilizacija v partizansko vojsko je bila vedno močnejša in partizanska vojska se je povečala do konca leta 1943 na tri divizije in dva partizanska korpusa.

Velika ofenziva s strani nemškega okupatorja je partizanom povzročila kar nekaj preglavic ter zajela velik del slovenskega ozemlja. Sicer pa nobena stran ni uspela dokončno poraziti nasprotne in v letu 1944 se je vzpostavilo ravnotežje obeh sil.

S strani nemškega okupatorja se je postopoma večalo nasilje nad civilisti. Požigali so celotne vasi, množično morili v koncentracijskih taboriščih, pobijali talce in podobno. Razmere za slovenske partizane so se v tem letu močno poslabšale.

Nemci so pred zaključkom vojne sprožili še nekaj napadov, katerih pa so se partizani bolj ali manj obranili. Ohranitev osvobojenega ozemlja v Beli krajini in na Kočevskem je pomenila velik uspeh. Postopoma so slovenske enote vključevale Jugoslovansko ljudsko armado, ki je pripomogla k osvoboditvi okupiranih ozemelj. 15. maja 1945 se je s predajo nemških enot na slovenskem ozemlju končala druga svetovna vojna. (Repe, 2015)

### 3.2 PRVA SREČANJA Z ZAHODNIMI ZAVEZNIKI

Območje Balkana je bilo zaradi strateške lege v nekaterih načrtih upoštevano kot območje delovanja anglo-ameriških sil. To je bila tudi tema Winstona Churchilla in Franklina D. Roosevelta leta 1941 na srečanju v Washingtonu.

Z zavezniškimi uspehi v letu 1942 se je zanimanje za ozemlje Jugoslavije in Slovenije precej povečalo. V načrtih zavezniškega izkrcavanja na jadranski obali je bila Jugoslavija pomembno ozemlje, kar je bilo pogojeno z njeno lego in komunikacijskimi povezavami. Pomembno je postalo, kako predstaviti zaveznikom, kdo se na jugoslovanskem bojišču bojuje proti Nemcem.

Že leta 1941 so Britanci dobili informacijo, da na območju Jugoslavije in Slovenije delujejo odporiška gibanja. Vse do sredine leta 1942 so imeli za glavnega nosilca odpora četnike oziroma Jugoslovansko vojsko v domovini, ki je bila tudi v boju proti okupatorju priznana kot uradna jugoslovanska vojska. Prvi stiki Britancev z odporiški gibanji so bili neuspešni, člani obveščevalnih zavezniških misij so hitro padli v nemško ujetništvo.

Kasneje je Winston Churchill, predsednik vlade Združenega kraljestva Velike Britanije in Severne Irske med drugo svetovno vojno, prejel sporočilo od načelnika štaba SOE (Special Operations Executive) – Charlesa Kebla. S tem sporočilom je Churchill spremenil mnenje o bojevanju v Jugoslaviji, saj mu je bilo zdaj jasno, da četniki na območju Srbije ne izvajajo vojaških operacij proti Nemcem. Keble je svetoval, da bi bilo zelo zaželeno biti v stiku s partizanskim gibanjem. (Torkar, 2012)

Dve misiji, ki so ju zavezniki aprila 1943 poslali v Jugoslavijo, so sestavljali predvsem jugoslovanski izseljenci v Kanadi. Major William Jones, vodja misije, ki je 27. junija 1943 prišla tudi na slovensko območje, je bil zelo naklonjen partizanom in je poskrbel, da so ti hitro začeli dobivati pomoč iz zahoda. (Repe, 2015)

Na območju Jugoslavije se je pozneje odvilo še kar nekaj misij z različnimi vodjami. Cilji misij so bili različni: dostava materialne pomoči, obveščevalne dejavnosti, evakuacija ranjencev, vzpostavitev zvez za reševanje padlih letalcev itd. (Žgajnar, 2012)

Tudi Sovjeti so na območje Jugoslavije poslali obveščevalne misije, prvo v septembru 1943. Slovenci se vse predstavnike zavezniških misij sprejeli s spoštovanjem. (Žgajnar, 2012)

Sovjetska zveza je postavila določene zahteve, vezane na odprtje druge fronte, Churchill pa je zagovarjal zamisel o izkrcanju na jadranski obali in premik preko Ljubljane v Evropo. Predsednik Združenih držav Amerike Franklin Delano Roosevelt

je zelo podpiral to idejo, vendar pa je niso podprli ameriški vojaški poveljniki in diplomati, ki so ga z argumenti prepričali, da je od ideje odstopil. (Torkar, 2012)

Na konferenci v Teheranu Churchill v svojih argumentih ni bil kos takratnemu ameriškemu predsedniku, ki je zagovarjal izkrcanje v Franciji, od koder se jim je zdelo, da bi lahko najhitreje premagali Hitlerja. Predsednika Velike Britanije in Sovjetske zveze sta na konferenci jasno podprla delovanje Titovih partizanov, zato so se skupno odločili, da Mihajlovičevim četnikom več ne bodo izkazovali podpore, temveč pa bodo podporo izkazali narodnoosvobodilnemu gibanju pod Titovim vodstvom. ZDA o tem dogovoru ni bila povsem prepričana. William J. Donovan, vodja njihove obveščevalne službe OSS (Office of Strategic Services), je pustil, da je »steklo« še nekaj misij v Mihajlovičevem štabu. Tudi predsednik Roosevelt se je s tem strinjal, saj bi s prekinitvijo vseh misij izgubili stik z velikim delom Balkana. (Žgajnar, 2012)

To je povzročilo spor med Britanci in Američani. Winston Churchill je Frenklina D. Roosevelta opozarjal na politični vidik tega dejanja in na posledice, ki bi jih to dejanje lahko prineslo. Tako je ameriški predsednik preklical soglasje, ki ga je dal vodji ameriške obveščevalne službe Donovanu glede nadaljevanja ameriških misij pri vodji četniškega gibanja Dragoljubu Draži Mihajloviću.

### 3.3 POMOČ ZAVEZNIŠKIM LETALCEM S STRANI SLOVENSКИH PARTIZANOV IN DOMOBRANCEV

Število zavezniških letalcev, ki so morali skočiti iz poškodovanih letal, se je od leta 1943 nad slovenskim ozemljem močno povečalo. Letala so bila na poti ali pa so se vračala iz vzhodne Evrope. Vojne razmere pri nas so bile zavezniškim letalcem dobro poznane.

Poveljstvo zračnih sil je letalcem priporočilo, da v kriznem primeru pristanejo ali iz padali skočijo iz letala nad predeli Hrvaške in Slovenije. Za partizane so jamčili, da se lahko na njih obrnejo v primeru potrebne pomoči ter jim bodo preko zvez pomagali priti nazaj v letalske baze v Italiji. Kljub temu, da so se partizani zares izkazali v takih primerih, pa Zinck v svojem delu *Zadnji polet* navaja, da so med vojaki krožile pripovedi, ko so civilisti do smrti pretepli zavezniške vojake. (Zinck, 2019)

Ena izmed zavezniških misij, misija Alum, pod vodstvom kapitana Georga Wuchinicha, je pri nas odigrala pomembno vlogo. George je v svojih zapisih podrobno opisal politično, gospodarsko in zdravstveno situacijo pri nas. Zelo dobre stike s partizani je navezal tudi vodja obveščevalne misije in se podučil o delovanju njihove organizacije, vojaških akcijah, urjenju in podobnih stvareh. (Torkar, 2012)

Zbral je različne podatke o partizanskih načrtih in pripravljenosti Nemcev, na podlagi katerih so bila nato bombardirana nemška letališča in skladišča z orožjem. (Žgajnar, 2002)

Podatki, ki so zanimali misijo, so bili karkoli o sovražnih letalih, o njihovi razporeditvi, nemškem obrambnem sistemu med Vidmom in Dunajem, radarskih postajah ter o ostalih podrobnostih nemške protizračne obrambe. Zbirali so tudi podatke o posledicah zavezniških bombardiranj. Pomagali so pri reševanju letalcev in vojnih ujetnikov, ki so se znašli med partizani. V letu 1944 med februarjem in aprilom naj bi bilo po podatkih poročil iz Amerike evakuiranih več sto ameriških letalcev. (Biber, 2016)

Tudi slovenski domobranci so se srečevali s ponesrečenimi letalci. Odnos do njih je bil določen z uradnim dokumentom 2. decembra 1944, ki ga je izdal poveljnik Generalštaba slovenskega domobranstva podpolkovnik Franc Krener. V dokumentu je bilo zapisano, da je vse ponesrečene letalce potrebno aretirati, njihovo opremo pa vso zapleniti. Na vsak način je bilo treba preprečiti pobeg in jih zaslišati ter o tem pripraviti poročilo. Poročilo je bilo potrebno predati skupaj z ujetnikom štabu za protipartizansko bojevanje. Zavezniški letalci so bili šibka točka Nemcev, zato so jih želeli na vsak način najti. (Žgajnar, 2012)

18. marca so se po enomesečnem premoru nadaljevali letalski napadi, takrat je strmoglavilo veliko zavezniških letal. Bilo je veliko ranjenih, mrtvih in zajetih ameriških in britanskih letalcev, kar je spodbudilo Glavni štab NOV in PO Slovenije, da so izdali

navodila o ravnanju s ponesrečenimi letalci. Izdana so bila 27. marca 1944, v njih pa je zapisano, da je za zavezniške letalce treba lepo skrbeti, jih smatrati kot goste, jim nuditi prvo pomoč, v kolikor jo potrebujejo, in jim pomagati priti nazaj do njihove baze. O vsakem letalcu, na katerega so naleteli, so morali partizani podrobno poročati zavezniškim misijam. Sporočiti so morali njegove podatke, podatke o letalu, kam je strmoglavilo, kje so ostali člani posadke, če je bil poškodovan, so morali poročati tudi, v kateri bolnici je bil oskrbovan. V primeru, da so padalca našli mrtvega, so morali poskrbeti, da je bil pokopan z vojaškimi častmi. V primeru smrti so morali zavezniški misiji javiti tudi kraj pokopa ter narisati skico s kraja pokopa. Skica naj bi služila temu, da bi po vojni lahko hitreje našli njegovo lokacijo. Če je bilo več letalcev pokopanih skupaj, je bil pomemben podatek, ki so ga morali sporočiti, tudi vrstni red pokopanih. (Žgajnar, 2012)

Dobili so navodilo, da morajo, v primeru, da se letalcu padalo ni odprlo, padalo nedotaknjeno poslati zveznemu oficirju, česar pa se ljudje v veliki večini niso držali. Ker je veljalo vsesplošno pomanjkanje, so ponovno uporabili skoraj vse dele letal, še posebej veseli pa so bili prav padal. Porabili so tudi padalske vrvi, katere so med drugimi uporabljali za šivanje ran v bolnišnicah. Iz preostalega materiala so izdelali posode, kotle, zavorne bobne, pločevino so uporabili za streho. Seveda pa so bili partizani in domobranci veseli tudi najdenega streliva in orožja.

## **4 PARTIZANSKA LETALIŠČA NA SLOVENSKEM OZEMLJU**

Med 2. svetovno vojno je bilo pošiljanje pomoči preko letal odvisno od pripravljenosti spuščališč, letališč, vremenskih razmer ... Partizanske bolnišnice kljub odlični organizaciji niso uspeli oskrbeti vseh ranjencev, zato so v začetku maja 1944 zavezniki sporočili, da so pripravljeni pomagati tudi z odvozom oziroma transportom ranjencev z letali na zdravljenje v zavezniške baze in bolnišnice. Postavili pa so pogoje, da morajo biti zagotovljena primerna letališča in njihova signalizacija. Partizani in civilno prebivalstvo so se pospešeno lotili pripravljanja letališč. Utrdili so jih in označili z baklami, tako da so bila pripravljena za pristajanje letal. V tem obdobju so na Slovenskem nastala letališča Nadlesk, Otok, Krasinec, Rečica in Pri Mlaki.

### **4.1 LETALIŠČE NADLESK V LOŠKI DOLINI**

Junija 1944 so se v Loški dolini na Nadleškem polju zbrali domačini in partizani, da so pripravili teren za pristanek letal. Zravnali so jarke in vzpetine, posekali grmovja ter odstranili vse, kar bi lahko bilo moteče na vzletno-pristajalni stezi. Steza je bila dolga 1200 metrov in široka 100 metrov. V zavezniških kartah, ki so jih uporabljali piloti, je bilo letališče označeno z imenom Picadilly Club. Bilo je prvo delujoče partizansko

letališče med drugo svetovno vojno na našem ozemlju. Imelo je ključno vlogo pri evakuaciji ranjencev z območja cele Slovenije.

Ko je letalo pristalo, se mu nihče ni smel približati, dokler komandant letališča ni rekel drugače. Sledil je čim hitrejši raztovor blaga, za katerega je poskrbela vnaprej določena skupina. Blago je moralo biti še isto noč dostavljeno do vnaprej določenih mest. Po raztovoru letala je sledilo vkrcavanje ponesrečencev in ostalih potnikov. Zaradi varnosti je moralo vse potekati čim hitreje.

21. julija sta v Nadlesku pristali prvi zavezniški letali in še isti dan odpeljali 42 ranjencev. V celotnem času delovanja pa je pristalo 36 zavezniških letal. Z letališča je v zavezniške bolnice odletelo več kot 600 partizanskih ranjencev, invalidov, partizanov, namenjenih na delo v baze, zavezniških letalcev in vojakov.

Z reševanjem partizanskih ranjencev se je letališče zapisalo v zgodovino tudi zaradi svoje humanitarnosti.

Zadnja letala so v Nadlesku pristala 9. septembra 1944. Dan za tem so letališče napadle tri nemško-domobranske bojne skupine. Poslanstvo letališča Nadlesk sta prevzeli letališči Otok in Krasinec. (Filipčič, 2012)

## 4.2 LETALIŠČE OTOK PRI METLIKI

Spomladi leta 1944 so partizani na polju začeli graditi letališče Otok. Gradila ga je ekipa pod vodstvom inženirja majorja Franja Mamilovića. Dela se je lotilo približno 200 ljudi. Zgladili so teren in posekali grmičevja in tako zgradili teren z dvema vzletno-pristajalnima stezama.

Ker so se na tem območju takrat dogajali napadi, ki so ogrozili delovanje letališča, so pospešili tudi gradnjo letališča v Nadlesku.

Na letališču ni bilo razen steze nobenih posebnih stavb ali naprav. Izdana so bila navodila, da je dostop prepovedan vsem, ki tam niso delali. V bližini letališča so morala biti zbirna mesta za ranjence, za ekipo, ki je pomagala pri transportu na letališču, za prispeli materiala ipd.

Letališče Otok je bilo bistveno več v uporabi ponoči kot podnevi. Njegovo zavezniško ime je bilo Picadilly hope, sovjetsko pa EK-B1. Prva britanska letala so na tem letališču pristala 17. septembra, ruska pa 24. septembra.

Prvi letalski napad je letališče doživelo 20. januarja 1945. Tam so pričakovali zavezniška letala, ki naj bi večje število ranjencev, že zbranih ob robu letališča, odpeljala na zdravljenje v Bari. Iz smeri Zagreba je priletelo sedem sovražnikovih letal, odvrгла so nekaj bomb in poškodovala letališče ter del vasi Otok.

Drugi letalski napad je letališče doživelo 1. februarja 1945. Sovražnikova letala so obstreljevala letališče in vas ter odvrгла štiri bombe.

Tretjič je do napada prišlo 5. februarja 1945. Letalo je odvrгло dve bombi, ki sta padli v vas.

Letališče je veljalo za dokaj majhno. Bilo je dolžine 800 metrov in širine 100 metrov. Zaradi močvirnatega terena je bilo ob močnejšem deževju letališče neuporabno. To

je povzročilo kar nekaj težav, saj vremenske napovedi pogosto niso bile natančne, lete pa je bilo potrebno napovedati dva dni vnaprej.

Kljub temu se je na letališču zgodila samo ena nesreča, in sicer zaradi razmočenega terena.

10. februarja 1945 je na letališču pristalo šest angleških letal. Dve letali sta odleteli z le nekaj ranjenci, ostala štiri pa so počakala do jutra. V letala so dali le po osem ranjencev, v zadnjega pa so na posebno prošnjo vkrcali 16 nosečnic, kar se je nato izkazalo za preveliko številko. Letalu je uspelo vzleteti, vendar je zaradi nizke višine zadelo ob drevo in strmoglavilo na bližnjem travniku. Kljub temu, da je letalo zagorelo, so vsi udeleženci nesrečo preživeli brez večjih poškodb.

Aktivnosti na letališču Otok so se zaključile 28. aprila 1945. (Malec, 2021)



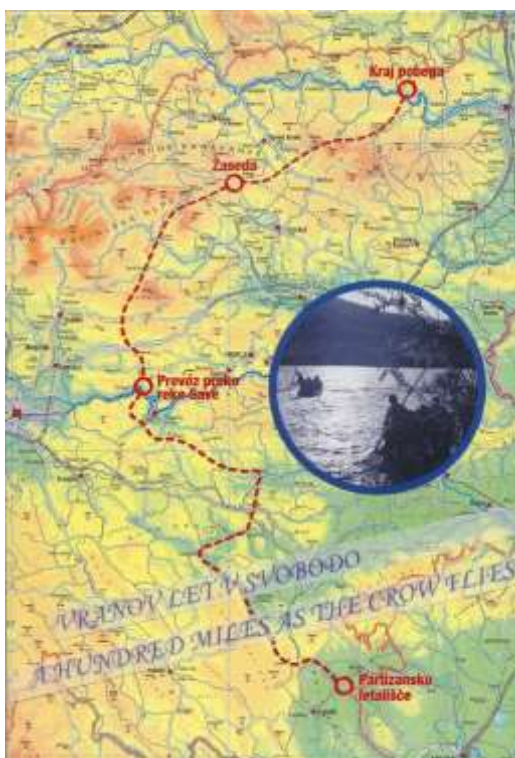
*Slika 2: Vozovi z ranjenci na letališču Otok 1945  
(Vir: črno-beli negativ | Museums.EU, b. l.)*

#### 4.2.1 Vranov let

Nemci so v času okupacije zadrževali zavezniške vojake v taboriščih, jih pošiljali na delo na gradbišča ali kmetije. V taborišču v okolici Maribora se je med ujetniki znašel tudi avstralski vojak Ralph F. Churches z vojaškim imenom Vran, ki je avgusta 1944 s pomočjo partizanov in domačinov vodil pobeg iz ujetništva. V pobegu je bilo vključenih več kot 100 zavezniških vojakov. Po poti, ki se je začela na Pohorju in zaključila v Beli krajini, so hodili 14 dni. Ralph se je v taborišču naučil nemškega jezika in si izboril mesto prevajalca in pogajalca. Svojo vlogo je izkoristil za iskanje zemljevidov in navezovanje stikov s partizani, kar mu je pomagalo pri pobegu, ki ga je načrtoval dalj časa. 250 kilometrov dolga pot jih je vodila od Pohorja čez Gornji Grad do Spodnje Slivne in Litije, kjer so s pomočjo domačinov uspeli prečkati Savo.



Ko so prispeli v Semič, so teden dni čakali zavezniška letala, ki so jih nato z letališča Otok odpeljala proti Bari. To so bili eni izmed prvih poletov z vojaškega letališča Otok. Dogodek velja za največji uspeli pobeg vojaških ujetnikov v Evropi. Ralph je pobeg iz taborišča ter svoje občutke do partizanov opisal v knjigi *A hundred miles as the Crow flies*. Lado Pohar je knjigo prevedel tudi v slovenski jezik z naslovom *Vranov let v svobodo*. (Churches, 2000)



Slika 3: Zemljevid poti Vranov let  
(Vir: PROJEKT VRANOV LET (arnes.si))

### 4.3 LETALIŠČE KRASINEC

Na Krasincu so pristajala ameriška in britanska letala. Za razliko od letališča Otok, ki so ga uporabljali večinoma ponoči, je bil Krasinec uporabljen večinoma podnevi. Steza je bila dolga okoli 2000 m, široka pa okoli 400 m. Tudi na tem letališču je moral biti vsak pristane napovedan vnaprej.

Letališči Otok in Krasinec sta imeli skupno obrambo in varnostne organe, komandi pa ločeni. Imeli sta močno obrambo. Del nje je bilo pet protiletalskih oddelkov z osmimi protiletalskimi mitraljezi, deset strojnic in puške. Vse to so uporabljali za boj proti nizkoletečimi nasprotnikovim letalom.

Z letališča so na zdravljenje pošiljali ranjence, zlasti tiste, ki jih v partizanskih bolnicah niso uspeli oskrbeti. Dostavljali so hrano, različen material, tudi strelivo.

27. februarja 1945 je na letališču zasilno pristal štirimotorni bombnik Liberator B 23, ki je bil tako poškodovan, da z njim ne bi uspel priti do svoje baze v Italiji. Ker je bila letališka steza za tako letalo prekratka, je letalo sicer pristalo, vendar so predvideli, da ne bo uspelo več vzleteti. Partizanske delavnice so koristne in še uporabne predmete uporabile naprej. Tudi britanskega lovca, ki je moral marca 1945 zasilno pristati na Krasincu, je čakala podobna usoda, saj je prav tako končal v v partizanskih delavnicah.

Januarja in februarja leta 1945 je bilo to letališče večkrat napadeno, vendar nikoli s hujšimi posledicami.

Od 28. aprila 1945 letališče na Krasincu ni bilo več delujoče.



*Slika 4: Vkrčavanje ranjencev v letalo na partizanskem letališču Krasinec, 1945  
(Vir: črnobeli negativ | Museums.EU, b. I.)*

#### **4.4 LETALIŠČI REČICA IN PRI MLAKI**

Omenjeni letališči zaradi nemške ofenzive nikoli nista začeli delovati.

### **5 PRIMERI STRMOGLAVLJENIH LETAL NA NAŠEM OZEMLJU**

#### **5.1 LETALO SPITFIRE MJ116**

18. septembra 1944 je enosedežni lovec Spitfire MJ116 v skupini zračnih sil poletel z letališča Canne pri Foggii na južnem delu Italije. Njihov cilj je bil napad na vojaško letališče in železniške proge v Zalogu. Letalo je pilotiral Južnoafričan Peter J. Clark. Plovilo je bilo s strani močnega odziva nemške protiletalske obrambe med napadom poškodovano. Pilot je bil nepoškodovan in mu je uspelo še pravočasno odskočiti in

pristati na tleh. Letalo Spitfire pa je po usodnem zadetku strmoglavilo na zemljišče ob lžanski cesti v Ljubljani. Padec strmoglavljenega letala v barjansko zemljišče le dobrih 150 m južno od točke pristanka pilota kaže na izjemno nizko višino odskoka. Pilota z osmojenim obrazom, vendar brez hujših poškodb, so prevzeli Nemci. Zaslišali so ga, nato pa poslali na krajše zdravljenje v Ljubljano. Za tem je bil poslan v taborišče za ujete zavezniške letalce Dulag luft v nemškem pogorju severno od Frankfurta. Po koncu vojne in osvoboditvi taborišča se je vrnil v Združeno kraljestvo. Ob strmoglavljenju letala se je letalo zarilo v barjansko zemljišče. Videlo se je le krila in rep. Sčasom se je letalo pogreznilo še globlje. Dobrih deset let po zaključku vojne sta se lastnik zemljišča in njegov brat odločila izkopati preostanek letala. Nekaj delov jima je uspelo izkopati, vendar ne glavne stvari, za katero sta si najbolj prizadevala – motorja. Kasneje, v šestdesetih letih, je Muzej ljudske revolucije, današnji Muzej novejšje zgodovine Slovenije, preučeval možnosti dviga ostankov letala, vendar ni prišlo do realizacije. Ponovno zanimanje za izkop je naraslo v letu 2008, vendar zaradi izostanka predvidenega financiranja ni bilo izvedljivo. Arheološki raziskovalni konzorcij za Ljubljano je leta 2019 ob 75-letnici strmoglavljenja letala Spitfire uspelo uspešno izkopati ostanke letala potopljenega v barju. Rolls-Royceov motor Merlin 63 je bil izkopen iz globine več kot sedem metrov. Razbitine letala predstavljajo najbolj ohranjene ostanke med več kot 200 letali, ki so med vojno strmoglavila na slovensko ozemlje. Barje se je izkazalo z izjemnimi sposobnostmi ohranjanja predmetov, saj je motor zelo dobro ohranjen. Izkopani ostanki so razstavljeni v Parku vojaške zgodovine v Pivki. Arheološki podvig je s kamero snemal režiser in snemalec Mark Kočevar, s čimer je zabeležil tudi pristne trenutke skrbi in radosti raziskovalne ekipe. Kratek dokumentarni film se imenuje *Spitfire je več kot letalo, je ikona*. (Arheološki raziskovalni konzorcij za Ljubljano, 2021)

## 5.2 LETALO B-24 B MK VI KH245

### Strmoglavljen britanski bombnik v Beli krajini

31. marca 1945, na velikonočno soboto, so iz Italije poletela zavezniška letala s ciljem bombardiranja prometnih križišč in tovarne v Gradcu. Njihov napad je bil zelo uspešen, saj so uničili tudi 35 letal v zraku, 127 tovornih vagonov, 21 tovornjakov, 57 lokomotiv in eno letalo, ki ni bilo v zraku. (Žgajnar, 2012)

Kljub uspešnemu napadu so izgubili kar nekaj bombnikov. Eden izmed njih je bil bombnik B-24 z britansko posadko. Bombnik je bil poškodovan ter nato napaden s strani lovca Ju33 nad Celjem. Posadka v bombniku se je nemškemu lovcu sicer uprla, vendar je bil za njih usoden zadetek v rezervoar za gorivo. Letalo je strmoglavilo na pobočje za vasjo Gornji Suhor pri Vinici.

Nekaj letalcev naj bi pred strmoglavljenjem izskočilo, te letalce pa so po nekaj urah našli partizani, jih pripeljali v vas in oskrbeli. Vse preživele so odvedli do partizanskega

letališča Krasinec v Beli krajini, od koder so proti svoji bazi v Italiji odleteli 2. aprila 1945. (Žgajnar, 2002)

Po strmoglavljenju je v vas prišla veččlanska komisija, katere naloga je bila ugotoviti, kdo so bili ljudje v letalu, ko je to strmoglavilo. Vsi člani posadke, ki niso izskočili iz letala, so umrli in so pokopani na pokopališču v Vojni vasi. Muzej novejšje zgodovine v Ljubljani hrani kar nekaj fotografij njihovega pogreba. (Žgajnar, 2012)

V Beli krajini ima strmoglavljenje britanskega bombnika B-24 velik pomen, kar je razvidno iz postavljenega spomenika 24. marca 2014 prav temu dogodku v spomin. Ob spominski plošči se vsako leto zberejo občani in pripravijo spominsko slovesnost. V letu 2019 sta se te slovesnosti udeležila celo britanski princ Edward in tedanji slovenski predsednik države Borut Pahor ter tam položila vence in se poklonila žrtvam.

### 5.3 LETALO B-24J FO 42-50760

#### Napad na industrijski kompleks Steyr

Zavezniki so si predstavljali, da bo prodor proti »mehkemu trebuhu« Evrope veliko lažji, kot se je izkazalo. Kljub sistematičnemu bombardiranju nemških tovarn so te ustvarjale presežke. Proizvodnja v letu 1944 je bila kar trikrat večja kot leta 1941. (Zinck, 2019).

Zavezniki so rešitev videli v močnih bombardiranjih industrijskih kompleksov oziroma tovarn, ki so bile namenjene vojni industriji. Tako so se v začetku aprila 1944 odločili za bombardiranje industrijskega kompleksa Steyr v Avstriji. Po tem, ko je bila tovarna krogličnih ležajev v Schweinfurtu zbomardirana, so Nemci proizvodnjo preselili v Avstrijo. Tovarna krogličnih in valjčnih ležajev Steyr-Walzalgerwerke in severni del tovarne letal Daimler-Puch sta bila takrat najpomembnejša cilja napadov v Evropi, kar je razvidno iz poročil ameriškega generalštaba. (Žgajnar, 2012)

Že prej so poskušali zaustaviti proizvodjo, vendar neuspešno. Ameriška letala so tovarno ponovno napadla 18. in 19. marca 1944, vendar je svoj cilj doseglo le malo bombnikov. Poleg nemške obrambe jim tudi vreme ni bilo naklonjeno. Vidljivost je bila zelo slaba in prišlo je do trčenja dveh liberatorjev, zato je umrlo kar dvajset letalcev. (Zinck, 2019)

V začetku aprila 1944 so pod vodstvom polkovnika Kenetha Coola in majorja Hugh R. Graffa nad tovarno poslali 588 letal. (Žgajnar, 2012) Precej zahteven napad je imel točno določeno zaporedje. Iz virov je razvidno, da je nemška obveščevalna služba dobro opravila svoje delo, saj je protizračna zaščita zavezniške formacije pričakala v

polni pripravljenosti. Spremljali so dogajanje v zraku in sproti obveščali svoje enote. Nemški lovci so glede na dobljene podatke napadali nasprotnikova letala.

Ob napadu 2. aprila 1944 so Nemci preizkusili novo taktiko. Na griče v okolici mesta so namestili sode, iz katerih so spustili kemično meglo, ki je prekrila cilje za bombardiranje. Taktika se je izkazala za uspešno, saj je večina bombnikov res zgrešila cilj. (Zinck, 2019)

### »Maggie's Drawers«

2. aprila 1944 je na bojni polet odletelo letalo Liberator B-24J-1-FO 42-50760, ki so ga imenovali »Meggie's Drawers« (»Megijine hlačke«). V misiji so se spretno obvarovali protiletalskih granat nemških protiletalskih topov flak in nemških lovcev, uspešno odvrkli bombe na tarčo, ob povratku v bazo pa so bile rakete nemškega letala Ju88 zanj usodne. Ob poškodbi letalskih motorjev je pilot še uspel obvladati letalo, vendar je kmalu po preletu Alp ugotovil, da letalo izgublja na moči in posledično na višini. Naproti jim je ponovno priletela skupina nemških lovcev, zaradi česar je letalo zapustila celotna desetčlanska posadka. (Zinck, 2019)

Partizani so iz strmoglavljenega letala vzeli vse, kar bi še lahko bilo uporabno (mitraljeze, radijske postaje, aluminij ...) Partizani in njihovi aktivisti so našli letalce iz strmoglavljenega letala in po treh dneh naj bi rešeni Američani že nadaljevali pot proti Beli krajini. Z ostalimi letalci, ki so bili prav tako rešeni s strani partizanov, so nadaljevali pot proti Bosni, od koder naj bi se vrnili v letalske baze v Italiji. Ker je bila skupina rešencev dokaj velika, so se zaradi manjše možnosti opaženosti razdelili v več manjših skupin.

Vsi letalci, razen kopilota, ki je umrl med nemškim napadom med potjo proti bosanskemu Petrovcu, so preživeli in se s transportnim letalom DC-47 vrnili v Italijo in kasneje v ZDA.



Slika 5: Spominska plošča z napisom  
(Vir: SPOMINSKA PLOŠČA - ZSC - ZSC)

## 5.4 LETALO B-17 42-31644

### Ameriški letalci na Pivškem

Zavezniki so se dobro zavedali, da imajo v Italiji Nemci močne letalske baze. Iz Italije so vzletela lovska in druga letala, ki so poskušala britanskim in ameriškim bombnikom onemogočiti doseganje primarnih ciljev. Prav to je razlog, da so bila ta letališča v Italiji večkrat napadena. 18. marca 1944 je šlo v napad na sedež nemške »luftwaffe« oziroma nemškega vojaškega letalstva v Vidmu 350 bombnikov v spremstvu 50 lovcev. (Žgajnar, 2012)

Med njimi je bilo tudi letalo B-17 G-25-BO 42-31644. Ko so bombniki svoje delo opravili, so se želeli vrniti v svoje baze v Italiji, vendar so jih med potjo napadli nemški lovci. Ker so bili nekateri bombniki poškodovani, so bili lahka tarča. Spopad je potekal nad Pivko, kjer je tudi strmoglavilo nekaj nemških letal. Eno izmed strmoglavljenih letal je bil tudi že prej omenjeni bombnik, ki je obnemogel nad hribom Sveta Trojica. Letalci so skočili iz letala in bili s strani domačinov opaženi že med padanjem. Opazili so jih tudi Nemci in na območje poslali svoje patrolje, da bi našle padle ameriške padalce. Enega izmed padalcev so našli še isti dan, ostali so se poskrili. (Žgajnar, 2012)

Naslednji dan je v bližnjo vas Palčje prišel glas, da se v bližini zadržujeta dva prestrašena moška. Domačini, ki so bili aktivisti Osvobodilne fronte, so jih želeli čim prej spraviti na varno, saj so domnevali, da sta del posadke strmoglavljenega letala. Res so ju našli, vendar se niso znali sporazumeti. Peljali so ju v vas, prišel je tudi prevajalec Vinko Šket iz Ilirske Bistrice in letalca pomiril, da sta na varnem. (Žgajnar, 2012)

Prevajalec je med potjo domov srečal še enega letalca in hitro je razbral, da gre še za enega člana posadke strmoglavljenega letala. (Šelhaus, 1980)

Nekaj dni pozneje so domačini našli še dva letalca. Našel ju je kmet iz Palčje vasi med potjo s polja domov. Želela sta mu razložiti, da sta lačna in ju zebe, vendar se zaradi jezika niso razumeli. Ker pa je kmet opazil, da gre za ameriška letalca, ju je naložil v koš in odpeljal do vaše gostilne, kjer so poskrbeli zanj. Poklicali so domačina, ki je znal angleško, da jima je pojasnil, da sta na varnem. Ker se je novica o letalcih hitro širila, sta iz vasi prišla aktivista Tomaž in Anton Česnik in ju pospremila do vasi Jurišče. Od tam pa so se letalci napotili proti Beli krajini ter naprej proti Bosni, od koder so leteli nazaj v Italijo. (Šelhaus, 1980)

O ostalih članih posadke v razpoložljivih virih ni podatka, posadka naj bi sicer štela vsaj devet članov.

## 5.5 LETALO B-24H 41-29244

### Operacija Veliki teden

Zavezniki so imeli v začetku leta 1944 v načrtu novo letalsko ofenzivo proti Nemčiji. Operacijo so poimenovali Veliki teden, trajala je od 20. do 25. februarja 1944. Glavni cilj operacije pa je bilo bombardiranje nemške letalske industrije v Regensburgu, Prufeningu, Augsburgu, Stuttgartu, Braunschweigu, Bernburgu, Ascherslebenu, Gothi itd. Začeli so z napadom na Leipzig, v katerem je sodelovalo preko tisoč letal. 25. februarja 1944 so se zgodili največji napadi v okviru te operacije.

Vreme je bilo nad zahodno Evropo jasno, kar je zavezniškim strategom olajšalo izbor ciljnega mesta za bombardiranje. Napade so označili kot zelo uspešne, zbombardirali naj bi kar petinsedemdeset odstotkov načrtovanih ciljev. Ameriška letala so odvrгла sicer deset tisoč ton bomb, zgolj štirideset odstotkov pa jih je padlo na ciljne objekte. Nemci so v tem boju izgubili 692 letalskih lovcev, zavezniki pa 434 letal, kar kaže, da sta obe strani doživeli velike izgube.

Zavezniki so bili prepričani, da so nemški industriji zadali močan udarec in da se bodo le stežka pobrali, zato so si vzeli enomesečni predah, v tem času pa so se Nemci že začeli krepiti. Tovarne so obnovili ter v izogib ponovnim obsežnim bomardiranjem industrijsko proizvodnjo preselili iz večjih mestnih središč v okrožja oziroma okolico. Najpomembnejše industrijske obrate so preselili v podzemne bunkerje. Lotili so se tudi obnavljanja prometnih poti. Zapisano je celo, da so bili po tem napadu Nemci tako uspešni v reorganizaciji, da so po napadu proizvajali več letal kot prej. (Žgajnar, 2012).

### Letalo »Double Trouble«

25. februarja 1944 je bojna skupina letal poletela iz južne Italije. Njihov cilj je bilo bombardiranje tovarne krogličnih ležajev v nemškem mestu Regensburg. Največjo skrb so jim povzročali protizračni topovi, saj je bil Regensburg z njimi zelo dobro zastražen, letalci pa so bili proti njim praktično nemočni. Vendar pa so z minimalnimi izgubami prileteli nad tovarno, odvrgli bombe ter krenili nazaj proti letalski bazi v Italiji.

Nekje nad Vrhniko, Borovnico in Logatcem so jih napadli nemški lovci. Nad slovenskim ozemljem so strmoglavila štiri letala. V spopadu je bilo zadeto tudi letalo B-24H-5-CF 41-29244, znano pod imenom »Double Trouble«, ki je strmoglavilo v bližini Logatca. Granata je zadela bencinski rezervoar in motor, kar je bil vzrok, da je letalo zajel ogenj. Da ne bi prišlo do eksplozije, je posadka iz letala začela odmetavati bombe. Med zračno bitko je posadka po navodilih pilota poskusila čim hitreje skočiti iz letala, vendar je to uspelo le petim letalcem od desetih, preostalih pet pa je nekaj kilometrov zahodno od Logatca strmoglavilo skupaj z letalom. (Žgajnar, 2012)

Vseh pet preživelih letalcev so v okolici Logatca prvi našli slovenski domobranci. Letalci so bili poškodovani, zato jim je prvo pomoč ponudila domobranska posadka v Logatcu. Nek domačin, ki je znal angleško, je z njimi uspel navezati stik. Razložili so mu, da so Američani in so prileteli iz zavezniške letalske baze v Italiji. Zapisano je, da so bili letalci zmedeni, saj niso vedeli, v čigavih rokah so. Domačin jim je razložil, da so v rokah domobrancev, ki se na tem ozemlju borijo proti partizanom. Američani so bili kasneje predani nemškim enotam na Vrhniki, ti pa so jih poslali v taborišča za vojne ujetnike. Vseh pet je dočakalo konec vojne, po koncu vojne pa so se vrnili domov.

## 5.6 LETALO B-17F 42-29584

19. marca 1944 so zavezniki želeli pokazati premoč zavezniškega letalstva, zato so ponovno poslali letala nad nemško industrijo. Po operaciji Veliki teden so za cilj bombardiranja izbirali cilje, ki so bili bližje bazam v Italiji. 18. marca so bile tarče bombardiranja nemška vojaška letališča v Italiji in manjši industrijski objekti v Avstriji. Letala so izbrala taktiko nizkega letenja nad Jadranskim morjem, da jih radarji ne bi zaznali. Ko so se dvignili, so se razdelili v več skupin. Naslednji dan je bil v načrtu napad na tovarno korgličnih ležajev v Avstriji, ker pa je ta informacija prišla do Nemcev, so okrepili posadke lovskih letal in večina zavezniških bombnikov se je bila primorana preusmeriti. (Šelhaus, 1980)

V tem napadu je bilo izgubljenih precej manj letal kot v operaciji Veliki teden. Takrat so zabeležili največje število padlih letal v celotni drugi svetovni vojni, veliko število teh pa je padlo na slovensko ozemlje.

V obdobju 18. in 19. marca 1944 so zavezniki izgubili 49 bombnikov, kar pomeni približno 490 letalcev. Približno tretjina jih je strmoglavila na naše ozemlje. Torej je v teh dveh dneh na slovensko ozemlje padlo 20 letal in z njimi približno 200 vojakov. (Žgajnar, 2012)

### Letalo »Sad Sack«

Nad Pivko, Loško dolino in Ljubljano se je 18. marca 1944 vnel boj med ameriškimi bombniki in nemškimi lovci. V boju je bil zadet tudi ameriški bombnik B-17 F-60-BO 42-29584, poimenovan »Sad Sack«. Namenjeni so bili v napad na letališče Villaorba pri Vidmu. V letalskem spopadu so bili sestreljeni trije ameriški bombniki. »Sad Sack« je bil verjetno s strani protizračne obrambe poškodovan že pred napadom nemških lovcev, saj je letalo zaostajalo za ostalimi. Poškodovano letalo je bila vabljava tarča za dva nemška lovca. Bombniku je po napadu odpadlo krilo, nato pa je strmoglavilo v bližini naselja Martinjak. Letalci so še pravočasno skočili iz letala. Dva padalca so našli Nemci, štirje so bili najdeni s strani partizanov, ki so jim omogočili, da so se vrnili



v Italijo, štirje padalci pa so pristali v okolici Cerknice, eden izmed njih strmoglavljenja ni preživel. (Žgajnar, 2012)

## 6 ZAKLJUČEK

V obdobju med 2. svetovno vojno je bilo na slovenskem ozemlju predvsem zaradi geografske lege precej pestro dogajanje. Kljub temu, da so zavezniki pričakovali, da se bo Nemčija hitro predala, temu ni bilo tako. Letalski napadi so z bombardiranjem nemških mest veliko pripomogli k slabitvi moči nemške vojske in države. Žal pa so mnogi letalci zaključili svojo pot prav na slovenskem ozemlju. V veliko pomoč pri reševanju ranjencev so bila letališča na našem ozemlju, saj se je njihova pot do zavezniških bolnišnic, kjer so jih primerno oskrbeli, bistveno skrajšala. Letališča so imela pomembno vlogo tudi pri dobavi hrane, orožja, streliva in ostalega blaga, saj je v krznih situacijah ključen hiter transport, kar pa je lastnost letalstva. Prvo delujoče in tudi najbolj znano partizansko-zavezniško letališče je bilo v Loški dolini, in sicer letališče Nadlesk. Letališče je odigralo ključno vlogo pri reševanju ponesrečencev z območja Dolenjske in Notranjske ter oskrbi z orožjem in opremo. Še danes na mestu, kjer je bilo letališče, stoji spomenik, ob katerem organizirajo slovesnosti ob obletnici njegove izgradnje.

Sodelovanje med partizani in zavezniki je bilo obsežno, intenzivno in na vseh področjih. Partizani in civilno prebivalstvo so se izkazali za zelo humanitarne. V veliki večini so ponesrečence oziroma sestreljene zavezniške letalce sprejeli z odprtimi rokami, jih nahranili, oskrbeli ter jim pomagali priti nazaj do njihove baze. Še posebej je treba izpostaviti reševanje zajetih zavezniških letalcev iz nemškega taborišča za vojne ujetnike, ki je delovalo v Mariboru. Žal so slovenski domobranci ravnali drugače kot partizani in so vsakega letalca izročili nemškim okupacijskim oblastem.

Na drugi strani pa so zavezniki s svojim letalstvom pomagali partizanskemu gibanju v boju za osvoboditev slovenskega ozemlja, reševanju ogroženega prebivalstva, težjih ranjencev ter logistični oskrbi enot na terenu.

Tudi to sodelovanje, ki je pomembna lekcija učenja iz izkušenj zavezniškega sodelovanja, bojevanja in delovanja med drugo svetovno vojno, nas postavlja na stran zavezništva v boju proti fašizmu in nacizmu med 2. svetovno vojno.



*Slika 6: Spomenik partizanskim letališčem  
(Vir: Spomenik partizanskim letališčem, 2018)*

## 7 LITERATURA IN VIRI

Arheološki raziskovalni konzorcij za Ljubljano. (2021). *Jekleni pozdravi iz zraka*. Ljubljana: Znanstvena založba Filozofske fakultete UL.

Biber, D. (2016). Poveljnik ameriške obveščevalne misije ALUM o Sloveniji 1943-1944. *Prispevki za novejšo zgodovino*, 329-340.

Churches, R. (2000). *Vranov let v svobodo*. Ljubljana: glavni odbor ZZB NOB Slovenije in Območni odbor borčevske organizacije Maribor.

Čuk, S. (2001). Obletnica meseca. *Ognjišče*, 22.

Ferenc, T. (1982). *Enciklopedija druge svetovne vojne 1939-1945*. Ljubljana: Borec.

Filipčič, R. (2021). *V Nadlesku so pristajala zavezniška letala*. Pridobljeno 21. 5. 2023 z naslova Sierra5.net - V Nadlesku so pristajala zavezniška letala.

Jerin, Z. (1987). *Bojevniki neba. Ilustrirana zgodovina letalstva*. Ljubljana: Mladinska knjiga.

Malec, M. (2021). *Partizansko letlišče Otok*. Pridobljeno 26. 5. 2023 z naslova Sierra5.net - Partizansko letališče Otok.

Poljšak, T. (1998). *Nebo in zemlja za svobodo: sodelovanje NOB Slovenije z zavezniki*. Glavni odbor ZZB NOB Slovenije.

Repe, B. (2015). *S puško in knjigo*. Ljubljana: Cankarjeva založba.

Šelhaus, E. (1980). *Stotinka sreče*. Ljubljana: Borec.

Torkar, B. (2012). *Prikriti odpor*. Celovec: Mohorjeva družba.

Zinck, E. R. (2019). *Zadnji polet "Maggiejinih hlačk"*. Ljubljana: ZRC SAZU.

Žgajnar, M. (2002). *Slovenski partizani in zavezniki*. Ljubljana: Domicilni odbor kurirjev in vezistov NOB pri Pošti Slovenije, Telekom Slovenije.

Žgajnar, M. (2012). *Zlomljena krila. Reševanje zavezniških letalcev na Slovenskem med drugo svetovno vojno*. Ljubljana: Zveza združenj borcev za vrednote NOB Slovenije.