

EKSKLUZIVNO Uspomenu o „nestalom“ varaždinskom partizanskom pilotu Josipu Grabaru čuva još samo obitelj u dalekoj Finskoj i zrakoplovstvo Velike Britanije

Pilot RAF-a, a naučio letjeti kod Talijana



Josip Grabar letičku obuku RAF-a polazi od 8. svibnja 1944. na Sinaju, odnosno na uzletišta u okolici Benine leteći na školsko-borbenim avionima AT 6 Harvard te Hawker Hurricane II (zbirka M. Raguz)



Josip Grabar (desno, s rukom u džepu) na uzletištu u Mostaru

Zahvaljujući nemaru kulturnih te vojnih institucija, pa i onih bivše države u Varaždinu, obitelj Josipa Grabara godinama nije znala gdje je zapravo „stekao krila“, a još manje kako je pilot s diplomom RAF-a stradao na ruskom lovačkom avionu

Piše: JOSIP NOVAK
josip@regionalni.com

VARAŽDIN/ĀNEKOSKI – Prije pet godina, u vrijeme proslave šezdesete obljetnice pobjede nad fašizmom i kapitulacije nacističke Njemačke (Dan pobjede ujedno je i Dan EU, a obilježava se 9. svibnja) u Engleskoj je izdana kolekcija posebnih zlatnika i srebrnjaka koju vlasti poklanjaju u znak priznanja nasljednicima letaća RAF-a (Royal Air Force, Kraljevsko ratno zrakoplovstvo).

Zagorec u RAF-u

Jedan takav osebejni komplet poznatiji pod nazivom The End of WW II 1945 – 2005 60th Anniversary Collection pedantni Britanci šalju u daleku Finsku, obitelji Varaždina Željka Grabara, nečaka danas gotovo potpuno zaboravljenog, u ratu stradao partizanskog pilota Josipa Grabara. Željko Grabar upozorio nas je na činjenicu kako je njegov otac Đuro tridesetak godina u bivšoj državi bezuspješno pokušavao doznati sve okolnosti i točno mjesto na koje je 6. travnja 1945. godine pao u borbi oštećen avion njegovog brata. I ne samo to. Naime, zahvaljujući nemaru kulturnih te vojnih institucija u Beogradu, pa i onih u Varaždinu, obitelj Josipa Grabara godinama nije znala gdje je zapravo „stekao

Zašto mu u Hrvatskoj nema „ni traga ni glasa“?

Još svibnja 1965. na godišnjoj skupštini Aerokluba Varaždin donesena je odluka da spomenuta udruga nosi ime Josipa Grabara. Međutim, ta inicijativa nije zaživjela, baš kao što kasnijih godina gradski oci nisu prihvatili ideju da Aerodrom Varaždin nosi njegovo ime. Grabar je bio „samo“ pilot i antifašist. Nije bio revolucionar, ali isto tako nije prešao

krila“, a još manje kako je pilot s diplomom RAF-a stradao na ruskom lovačkom avionu.

Prema podacima kojima raspolazem iz dosad publiciranih dokumenata, ostaje nejasna informacija o završenoj letičkoj školi, odnosno gdje je Josip ili Joža – kako su ga od milja zvali, položio sve potrebne uvjete da stekne zvanje pilota.

Željko Grabar na mjestu stričeve pogibije kod Doboja možda podigne i spomenik

Naime, iz londonskih arhivskih izvora može se iščitati kako on letičku obuku polazi 1944. godine (od 8. svibnja, op. a.) na Sinaju, leteći na školsko-borbenim avionima AT 6 Harvard te Hawker Hurricane II. Temeljem

na stranu NOP-a radi kartaških dugova kao razvikani komunist Franjo Kluz! Šira javnost gotovo i ne zna da u Žabniku postoji spomenik u koji je ugravirano ime Josipa Grabara te da se o njegovoj ploči na spomen-kosturnici Varaždinskoga groblja brine jedino obitelj Željka Grabara, djeca i unuci Drage Novak (sestre) te Ivana Grabara (brata).

tih podataka, zaveden je u registar pilota RAF-a, no točan slijed događaja koji prethode njegovom rasporedu u 112. lovački zrakoplovni puk (LAP) NOVJ gdje leti na avionima sovjetskog porijekla, ostaje nepoznanica – istaknuo je Josip ili Joža – kako su ga od milja zvali, položio sve potrebne uvjete da stekne zvanje pilota.

Svjedoci postoje

– Mjesto pada je poznato i danas ima živih svjedoka koji ga mogu precizno locirati. Prvom prilikom posjetiti ću okolna sela jer u bivšoj državi bilo je pokušaja da se podigne spomenik, ali je svaka inicijativa nekim čudom uvijek zaustavljena u začetku. Možda je tome razlog bio u činjenici da Josip nije bio član partije, a trebale znati i

U RH zaboravljen?

Njegovu arhivu pored spomenutih dokumenata krasi i naknadno dobivena zahvalnica (jer podatak o Grabarevom stradanju nije postojao u Engleskoj 8. lipnja 1946. kada je nastala) kojom kralj George zahvaljuje na žrtvi svim poginuli-

IZDOJENO Junaka naše priče namjeravali su usavršiti u Njemačkoj

Prvu pilotsku diplomu Grabar je dobio iz Rima!

Josipov stariji brat Đuro još kao mladić družio se, kako su ih tada zvali, s naprednim radnicima. On je nesumnjivo imao presudan utjecaj na formiranje slobodarske svijesti mladog brata te njih dvojica zapravo donose odluku da se Josip nakon završetka pilotske škole pridruži antifašističkom pokretu. Prisegu Josip polaže 10. svibnja 1942. godine u Mostaru, a početkom lipnja počinje zajedno s nastavnicima letjeti na školskim avionima S.A.I.M.A.N. 200. U listopadu lašira (ima prvi samostalni let), a tijekom prosinca ima preobuku na novi tip aviona – Ro.41. Njegova skupina (klasa) pilota prvo dobiva talijanske diplome ovjerene 24. veljače 1943. godine u Rimu, a kroz tjedan dana i Hrvatske. Nakon kraćeg odmora u Varaždinu, sredinom travnja doznaje kako mu je priznat



Josip Grabar 1945. godine

čin dočasnika, odnosno zrakoplovnog vodnika. I to na temelju uspješno završene pilotske škole te godine dana provedene u zrakoplovstvu NDH. O njegovom daljnjem letaćkom putu znamo i to da je raspoređen u 5. zrakoplovnu luku koja je 1943. godine egzistirala u Banja Luci. Vjerojatno je uvršten

u 18. jato (eskadrilu) za vezu koja je imala uglavnom avione pogodne za izvidanja. Zanimljiv je podatak da smo njegovo ime našli na popisu pilota koje je Zapovjedništvo zrakoplovstva predvidjelo za daljnje školovanje u Njemačkoj. No prije toga uspio je 21. prosinca 1943. godine napustiti postrojbu. Poziv zapovjedništva NOVJ-a svim zrakoplovcima da se jave radi osnutka zrakoplovnih postrojbi zatekao ga je kao borca, s puškom u ruci. Nešto kasnije on se s ostalim letaćkim osobljem našao u Italiji, a zatim u Sjevernoj Africi gdje uspješno završava obuku (osim operativnog programa) na RAF-ovim borbenim zrakoplovima. Međutim, nije nastavio letjeti na borbene zadatke s kolegama iz 2. eskadrile koja je prebazirana u Italiju, već ga vraćaju na oslobođeni teritorij, u Velike Radince.

lim pilotima RAF-a ili njihovim obiteljima. Kako doznajemo od Željka Grabara, Josipov životni put bio je iznimno zanimljiv i bogat, premda je rano prekinut u ratnom vohoru. Naš junak, do kojeg izgleda više drže uljudeni Britanci nego mi u Hrvatskoj, rođen je 26. travnja 1923. godine u Štefancu u siromašnoj seljačkoj obitelji Marije (rođene Bešli) i Stjepana Grabara. Bio je najmlađi od devetero braće i sestara, dijete grofovskih slugu, kako je svojevremeno autoru ovih redaka rekao Josipov stariji brat Đuro.



Uljudena Europa poštuje istinske junake

potomiji je u vrijeme Josipova dolaska u Varaždin 1939. godine već radio kao stolarski pomoćnik. No Jožeko nije padalo na pamet da postane „drveni mešter“. On je izučavao

Kod Talijana

Naime, na temelju zamolbe, nakon propisanog liječničkog pregleda za buduće zrakoplovce, unovačen je u 2. dočasničko popunjavno jato zrakoplovstva Nezavisne Države Hrvatske. Odnosno, 10. travnja 1942. godine postaje pitomac, učenik

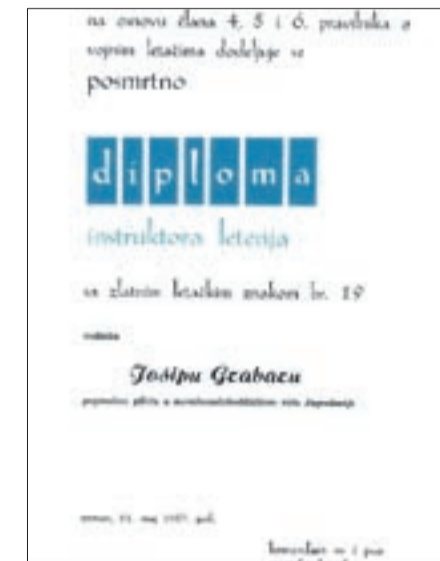
pilot u talijanskoj pilotskoj školi u Mostaru! Školovan je u drugoj skupini od 30 kadeta, a s njim je

Posmrtno mu je dodijeljena diploma instruktora letenja sa zlatnim znakom pilota

bilo još troje „domaćih“ dečki iz Varaždina i okolice. Tu je sreo i dobrog prijatelja iz Biškupca – Tugomira Prebega (poslije rata postaje najboljim probnim pilotom Jugoslaviji), a taj će spomenuti dvojak nakon niza peripetija kroz dvije godine sjediti u kokpitu savezničkih borbenih zrakoplova.



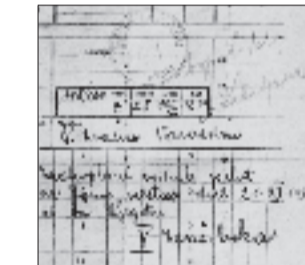
Avion S.A.I.M.A.N. pilotske škole u Mostaru



Ruski avion Jak-1M na kakvom je Grabar letio u 112. LAP-u (zbirka Marija Raguz)

TRAGEDIJA Čak dva aviona „nestala“ bez da itko išta zna Kobni 516. let iznad Bosne

Po povratku u Jugoslaviju, Josip Grabar raspoređen je u 112. lovački zrakoplovni puk, koji je ustrojen 15. prosinca 1944. godine. LAP je imao tri eskadrile naoružane lovačkim avionima Jak-1M. Prije nego počinje letjeti na spomenutim ruskim zrakoplovima, Josip je (do 12. listopada 1944. godine) ukupno imao 418 letova, a u zraku je proveo 260 sati. U tzv. „Centru za preobuku“ od 12. listopada 1944. do 15. siječnja 1945. letio je još 74 puta u traj-



Potjernica za Grabarom

nju 13.20 sati. Na posljednji, kobni 516. let krenuo je s aerodroma Klenak kod Šapca avionom Jak-1M s eskadrilskim brojem 22 na

trupu (No 48149). Imao je zadaću zaštite – praćenja jurišnih aviona IL-2 koji su sudjelovali u napadu na motoriziranu kolonu na putu Doboja – Kotarsko. U službenom izvješću o događaju piše i to da je stariji vodnik Josip Grabar nestao u razdoblju između 17.10 i 17.20 sati. Osim Grabara, tijekom spomenutog napada pogoden je i avion IL-2 (na potezu Doboja – Kotarsko) s posadom koju su činili Miodrag Damjanović (strijelac) te Sima Mihajlović (pilot).



Zlatni pilotski znak i znak 112. LAP-a