

Karakteristike borbenih dejstava

U skladu sa namenom, 42. vazduhoplovna divizija - u čijem naoružanju su se nalazili jurišni avioni - bila je tokom dejstava upotrebljavana za: dejstva po objektima i snagama na bojištu i u dubini u sadejstvu sa jedinicama na zemlji (1, 2. i 3. jugoslovenska armija) i 11. vazduhoplovnom lovačkom divizijom.

Vazduhoplovni pukovi su pružali, pre svega, neposrednu vatrenu podršku kopnenih snaga. Napadani su i uništavani, u prvom redu, neprijateljeva živa sila, mahenizovana borbena sredstva, tenkovi i borna kola, artiljerija na vatrenim položajima, ubojna i intendantska skladišta, a rede komandna mesta i centri veze.

Četrdeset i druga vazduhoplovna divizija nije izvršavala zadatke noću. Njeni vazduhoplovni pukovi su svoje taktičke zadatke, izvršavali uglavnom, u sadejstvu sa trupama na zemlji. Pojedine grupe aviona, u nekim slučajevima sastava i do osam aviona, ili eskadrile, bile su štice od strane lovačke avijacije kako na marš-rutama tako i u rejonu dejstava.

Da bi uspešno izvršavale svoje zadatke, posade 421, 422. i 423. vazduhoplovnog puka bile su osposobljavane i uvežbavane za pravilnu procenu položaja vlastitih trupa na zemlji, izučavali su taktiku protivnika, posebno karakteristike dejstava PAA. Neprijateljeva avijacija, čiji su taktički postupci takođe prorađivani, nije ispoljavala svoja dejstva, niti pak ozbiljno ugrožavala izvršenje zadataka.

Piloti su imali solodnu tehniku pilotiranja, a zajedno sa vazдушnim strelcima uspešno su izvršavali zadatke. U tome im je veliku pomoć pružalo vazduhoplovno tehničko osoblje koje je u ratnim uslovima opsluživalo avione za borbena dejstva.

Karakteristike borbenih dejstava zavisile su od: (1) vrste zadataka i ciljeva; (2) dejstva neprijateljeve avijacije; (3) karakteristika dejstva jurišne avijacije; (4) stečenih taktičkih iskustava; (5) rada VTS i ispravnosti aviona; (6) organizacije veze i rada foto meteorološke službe; (7) vrste i utroška ubojnih sredstava, sve se to odražavalo na (8) borbeni učinak 42. vazduhoplovne divizije, u kojoj je zabeležen izvestan broj (9) katastrofa i udesa.

Vrste zadataka i ciljevi

Tokom izvođenja borbenih dejstava u periodu januar - maj 1945. godine, 42. vazduhoplovna divizija, odnosno 421, 422. i 423. vazduhoplovni pukovi, izvršavali su brojne zadatke u skladu sa taktikom dejstva jurišne avijacije tokom drugog svetskog rata.

Osnovni zadaci jurišne avijacije bili su dejstva po : (1) trupama na bojištu; (2) komunikacijama u taktičkoj i operativnoj dubini; (3) taktičkim i operativnim rezervama; (4) mostovima i rečnim prelazima; (5) sredstvima rečnog transporta; (6) aerodromima; (7) otpornim tačkama u naseljenim mestima; (8) PAA. Jurišna avijacija je, takođe izvršavala i (9) izviđanje iz vazduha.

1.- *Dejstva po trupama na bojištu* predstavljala su prioritete i najčešće zadatke jurišne avijacije. Neprijateljeva živa sila napadana je u svakoj prilici - u rovovima, borbenom rasporedu, skloništima, mestima prikupljanja, na sastancima ili maršu.

Ta dejstva su izvođena posebno ili u sklopu dejstava po drugim objektima. Najefikasnija su bila za vreme gonjenja razbijenog neprijatelja, kao i tokom razbijanja i uništavanja četničkih grupacija. U ostalim slučajevima neprijateljeva živa sila napadana je najčešće zajedno sa transportnim sredstvima, na komunikacijama, na otpornim tačkama ili u naseljenim mestima a, isto tako, i u rejonima prikupljanja u taktičkoj ili operativnoj dubini.

2.- *Dejstva po komunikacijama u taktičkoj i operativnoj dubini* zavisila su od opšteg karaktera postupaka neprijatelja, koji je vršio stalne pokrete, bilo da je dovlačio nove snage, tehniku ili hranu i drugu opremu, bilo da je vršio evakuaciju, ili se povlačio.

Ta dejstva su izvođena tokom svih borbenih dejstava, a intenzivirana su u aprilu i maju, kada je posle proboja sremskog fronta neprijatelj energično gonjen.

Dejstva su izvođena po železničkim, putnim, a rede rečnim saobraćajnicama. Najviše su napadane železničke saobraćajnice, kao i svi ciljevi na njima: stanice, raskrsnice, mostovi, useci (kada se dejstvovalo u brdsko-planinskom zemljištu), a posebno železničke kompozicije, kojim je neprijatelj prevezio svoje jedinice i tehnička sredstva:

„Naša avijacija je dejstvovala i na neprijateljske železničke stanice i pruge koje je koristio za dovoz svojih snaga i materijala. Najviše su bombardovani žel. st. D. Miholjac, Sv. Đurađ, Valpovo, Petrijevc, Osijek, Vinkovci, Striživojna, Županja i Gunja (kod Brčkog). Na ovim tačkama naročito je bio živ saobraćaj počekom marta!“²⁶²⁾

Najviše su napadane komunikacije u dolini reka Drine i Bosne, pri čemu se taktika napada razlikovala od dejstava po komunikacijama u dolini reka Dunava i Save, odnosno u njihovom međurečju i u sremsko-slavonskoj ravnici.

Većinu ciljeva na komunikacijama neprijatelj je branio nekad snažnom, a nekad slabijom PAA. Oruđa PAA su se nalazila ili na vatrenim položajima, u rejonima stanica i raskrsnica, ili na železničkim kompozicijama. I putne saobraćajnice bile su branjene PAA, što je uticalo na izbor načina napada jurišne avijacije, koja je, takođe, tukla sve saobraćajnice, kao i garnizone u dubljoj pozadini protivnika.

²⁶²⁾ Iz mesečnog operativnog izveštaja Štaba 42. vazduhoplovne divizije za mart 1945; AOS k. 1466/1, br. reg. 1/119.

Jurišna avijacija je po neprijatelju djelovala na samoj liniji fronta, u neposrednoj blizini, kao i u operativnoj dubini. Na taj način neprijatelj je dezorganizovan i uništavan kako u samom borbenom rasporedu tako i u pozadini, iz koje nije mogao da zanavlja ili ojačava svoje prednje redove. Takav način dejstava jurišne avijacije karakterističan je, između ostalog, i prilikom likvidacije dravskog mostobrana.

3.- *Dejstva po taktičkim i operativnim rezervama* zavisila su od rezultata izviđanja i javljanja podataka od strane štabova 1, 2. i 3. armije a vršena su da bi se sprečilo dovlačenje neprijateljevih snaga i sredstava ka bojištu.

Ta dejstva su bila naročito karakteristična u protivofanzivi koju je neprijatelj izveo u januaru, kao i tokom celog februara, tj. naročito u dolini reka Drinjače i Drine i u rejonu Bijeljine. Po taktičkim rezervama djelovalo se i prilikom slamanja dravskog mostobrana, kada je neprijatelj nastojao da svojim rezervama prodre na severnu obalu reke Drave.

Prilikom proboja sremskog fronta jurišni pukovi su takođe djelovali po taktičkim ciljevima, s obzirom da je neprijatelj u toku avijacije, odnosno gonjenja od strane naših jedinica, čuvao i koristio svoje rezerve u odsudnim trenucima, a pre svega na uspotavljenoj odbrambenoj liniji: Drava - Bilo Gora - Ilova - donji tok Une, kao i u vreme borbe za Zagreb, itd.

Taktički ciljevi, orijentišući se na živu silu i tehniku, napadani su u januaru, posebno u rejonu Vinkovci - Vukovar - Županja - Đakovo - Bijeljina - Brčko. Neprijateljeve kolone, koje su se u drugoj polovini januara i početkom februara kretale dolinom Drinjače, takođe su bile izložene dejstvu. Dejstva su međutim, bila ograničena orografskim sklopom zemljišta, kao i meteorološkim uslovima.

Bolji efekti, međutim, postignuti su dejstvima po neprijatelju, koncentrisanom u rejonu Novo Selo - Zvornik - Jordan - selo Čelopek. Druga veća koncentracija neprijateljevih snaga nalazila se u rejonu Bijeljine, koju avijacija, međutim, nije uspela da uništi.

Uspostavljanjem mostobrana kod Donjeg Miholjca i Valpova, neprijatelj je pokušao da upotrebi svoju rezervu, koja bi prodorom na severnu, levu obalu Drave, izvodila koordinirana dejstva sa svojim jedinicama angažovanim u operaciji i severno i južno od Blatnog jezera u Mađarskoj.

U aprilu je - s obzirom da su se neprijateljeve snage uglavnom sastojale od pešadijskih i delimično motorizovanih jedinica, i odgovarajućeg dela artiljerije, bez naročito ofanzivnih snaga, - avijacija sasređivala svoja dejstva na taktičku rezervu. Nju je neprijatelj držao radi pothranjivanja svojih jedinica na liniji fronta, kao i u rejonima Bijeljine i Doboja.

4.- *Dejstva po mostovima i prelazima* najkarakterističnija su za period od 6. do 22. marta, odnosno prilikom slamanja dravskog mostobrana. Pored toga, jurišna avijacija je djelovala i po mostovima koji su se nalazili na komunikacijama u dolini Drine, ali bez većih rezultata.

Nešto slično je bilo i u slučaju delimičnog rušenja mosta na reci Savi kod Brčkog, koji je neprijatelj vrlo brzo uspeo da osposobi i da ga ponovo maksimalno koristi.

Iako su dejstva na dravskom mostobranu bila efikasna, rezultat bi, svakako, bio veći da je od avijacije zahtevano da napade izvodi i pre uspostavljanja mostobrana.

„Već početkom marta meseca vazдушnim izvidanjem su bili ustanovljeni veći pokreti neprijateljskih trupa ka severu. Sve željezničke stanice u početku meseca bile su pune željezničkih vozova, a na putevima se primećivala življa aktivnost automobilskog i kolskog saobraćaja. Svi su se ovi transporti uglavnom kretali na sever. Na samim mestima prelaza kod D. Miholjca i Valpova primećivane su pre početka prelaza samo mali broj skela za prevoz, na osnovu čega se nije moglo doći do zaključka o namerama neprijatelja. Na osnovu ovog je usledio iznenadni prelaz neprijatelja preko reke Drave i uspostavljanje mostobrana“!²⁶³

Dejstva jurišne avijacije bila su usredsređena na uništavanje prevoznih sredstava preko Drave, a posebno dejstvo po stalnim i pontonskim mostovima kod Donjeg Miholjca, Valpova, Belišća, Nardske Skele i drugih mesta koje je neprijatelj koristio za prelaz. S obzirom da je neprijatelj te prelaze mahom koristio noću, kada jurišna avijacija nije dejstvovala, posade su bile prinuđene da tokom dana tragaju za skelama i čamcima. U prilog neprijatelju išli su i loši meteorološki uslovi kada avijacija, takođe, nije mogla da dejstvuje. Izvestan broj zadataka radi dejstva po mostovima i skelama izvršen je pri meteorološkom minimumu.

5.- *Dejstva po sredstvima rečnog transporta* izvođena su u ograničenom obimu s obzirom da je neprijatelj povremeno i retko koristio samo reku Sava, na delu od Slavenskog Broda do Brčkog. Unosne ciljeve predstavljale su dereglije, dok dejstva po manjim rečnim plovnim sredstvima nisu bila efikasna i rentabilna.

6.- *Dejstva po aerodromima i sredstvima vazdušnog transporta* jurišna avijacija nije izvodila. Poznato je, međutim, daje zadatak jurišne avijacije u ratu da uništava neprijateljevu avijaciju na njegovim aerodromima, kao i da vodi aktivnu borbu protiv njene transportne i bombarderske avijacije. Ta dejstva su izostala, s obzirom da se neprijateljeva avijacija nije ni pojavila.

Blokiranje aeročvora Zagreb, kao i napad na aerodrom Lučko vršila je 11. lovačka divizija.

7.- *Dejstva po otpornim tačkama i naseljenim mestima* u periodu januar - maj 1945. vršena su intenzivno, s obzirom da je neprijatelj izgradio sistem odbrane, posebno na frontu u Sremu, zatim na utvrđenoj liniji od Drave do donjeg toka Une, kao i u trouglu, odnosno međurečje reke Bosne i njenog ušća u Savu.

²⁶³) ibid.

Pošto je neprijatelj, zbog pokreta, bio mnogo vezan za komunikacije, a posebno u zimskom i ranom prolećnom periodu, to je mnogo koristio naseljena mesta, ne samo kao garnizone za smeštaj svojih jedinica već i za skladišta raznih sredstava. Upravo zato je, u prvom redu, masivne zgrade, škole, pa i crkve koristio kao tačke iz kojih je pružao žilav otpor, a koje je, u većini slučajeva, povezivao u sistem fortifikacijskih utvrđenja.

Većina otpornih tačaka bila je uređena u inženjerskom smislu i dobro maskirane, te su veoma teško otkrivane iz vazduha, naročito u zadacima koji su iziskivali brišući let.

8.- *Dejstva po PAA i zemaljskoj artiljeriji* vršena su u cilju neutralisanja i uništenja, kao i radi podrške trupa na zemlji. Protivnička artiljerija je štitila veće koncentracije žive sile i borbene tehnike, komunikacije i objekte na njima (saobraćajne raskrsnice, železničke stanice), itd. Neprijateljeva PAA bila je izuzetno jaka, posebno pri zaštiti značajnih objekata.

Tokom januara neprijateljeva PAA bila je veoma jaka pred frontom 1. armije, tako daje na pojedinim mestima, ili u užim rejonima bilo vatrenih položaja sa dva do tri divizionu.

Slična situacija je bila i u februaru, kada je jurišna avijacija tukla PAA položaje u rejonu Mohovo - Tovarnik, dok je zemaljska artiljerija bila koncentrisana u rejonu Brčkog i Bijeljine. Za razliku od januara, kada je neprijateljeva artiljerija bila na utvrđenoj liniji sremskog fronta, već u februaru se koncentriše oko naseljenih mesta, odnosno kod koncentracija svojih trupa, kao i na pravcima napada jedinica naše vojske.

Vatreni položaji artiljerije bili su, u načelu, maskirani, pa ih je avijacija otkrivala iznenadnim napadima, odnosno njihovim aktiviranjem. Položaji su otkrivani i izviđanjem iz vazduha.

Dejstva jurišne avijacije po artiljeriji odvijala su se, praktično, sve vreme:

„Do početka naše ofanzive osmotrena je uglavnom neprijateljska protivavionska artiljerija malog i srednjeg kalibra u mestima duž linije fronta i u pozadini... Do 10 baterija PAA manjeg kalibra osmotreno je u Osijeku i Vinkovcima i PAA jačine do 13 baterija manjeg kalibra u selima Nijemci, Vrpolje i Garčin.

Iz iznetog se vidi da je dejstvo neprijateljske PAA u rejonima borbenog rada našeg vazduhoplovstva bilo prilično jako. No blagodareći veštom manevrisanju nad ciljevima, našim posadama je pošlo za rukom da izvrše sve borbene zadatke sa minimalnim gubicima (gubitaka i prinudnih spuštanja)“!²⁶⁴

U toku maja, s obzirom na koncentraciju neprijatelja u severozapadnim krajevima naše zemlje, dejstvovala je PAA srednje jačine. Vatreni položaji, međutim, brzo su menjani zbog prodora naših jedinica, tako da je neprijatelj bio prinuđen da dejstvuje u pokretu, ili kraj komunikacija kojima se povlačio. U to vreme neprijatelj je raspolagao

²⁶⁴> ibid.

sa oko 20 baterija PAA svih kalibara, od kojih je najviše bilo u odbrani Zagreba i železničke stanice Zabok.

9- *Izviđanje iz vazduha* jurišna avijacija je vršila za svoje potrebe, ali su podaci dostavljani i višim štabovima. Sva izviđanja su vršena u cilju: (a) otkrivanja koncentracija neprijateljevih jedinica pred frontovima naših armija; (b) otkrivanja i praćenja pokreta rezervi ka rejonima dejstava; (c) otkrivanja neprijateljevog sistema odbrane; (d) praćenja železničkog i autotransportnog saobraćaja, i (e) praćenja meteorološke situacije.

Pored ostalih zadataka u toku borbi na dravskom mostobranu, izviđanje je bilo organizovano i radi:

„3) Ustanoviti neprijateljska utvrđenja, njegovu vatrenu snagu i sredstva njegove inženjerije u rejonu Valpovo - Donji Miholjac, kao i na prilazima tom rejonu.

Način forsiranja r. Drava, te sredstva protivnika za prebacivanje žive sile i tehnike preko r. Sava i r. Dunav.

Ustanoviti neprijateljske vazd. baze u rejonu SI. Brod i Zagreba.

Praćenje železničkih i autotransporta u rejonima: desna obala r. Drava i Sarajevo - Banja Luka!“²⁶⁵,

U toku prvih dvadesetak dana aprila 42. vazduhoplovna divizija je izviđala položaje neprijateljevih jedinica, kao i aktivnosti u pozadini. Intenzitet izviđanja bio je pojačan ofanzivom naših jedinica na zemlji, te se osim izviđanja na glavnim pravcima u neprijateljevoj pozadini i pravaca njegovog povlačenja, tragalo za novim mestima grupisanja i pregrupisanja protivnika:

„Vazdušno izviđanje u toku meseca aprila 1945. bilo je vrlo uspešno, jer je dozvolilo uvek blagovremeno otkriti namere neprijatelja i protivmere koje je preduzimao, te je tim omogućilo našim suvozemnim trupama na vreme sprečiti svaki protivudar. To je u mnogome doprinelo uspešnom gonjenju i sistematskom uništavanju povlačeće žive sile i tehnike protivnika!“²⁶⁶,

U ovom mesecu, međutim, najviše izviđačkih zadataka davano je lovačkoj avijaciji, te je jurišna avijacija upotrebljavana samo u retkim slučajevima:

„Razlog je taj što štormovici vrše samostalna izviđanja jedino pri niskim oblacima i kod slabe vidljivosti, te je zbog toga neophodno da su posade aviona dobro obučene u navigaciji, orijentaciji i čitanju karata!“²⁶⁷,

U prvoj polovini maja jurišna avijacija nije vršila izviđanje²⁶⁸, već je upotrebljavana za svoje osnovne zadatke dejstva po neprijateljevoj živoj sili i tehnici.

²⁶⁵⁾ Iz izveštaja Grupe vazduhoplovnih divizija o izviđanju u toku marta; AOS, k. 1454, br. reg. 1-3.

Op. cit., izveštaj za april; br. reg. 9/1-3.

²⁶⁸⁾ Lovačka avijacija je u toku maja 1945. izvršila samo 30 izviđačkih letova, od čega su samo dva bila fotoizviđanje.

Dejstva neprijateljeve avijacije

Zbog težišta napada sovjetskih jedinica na budimpeštanskom pravcu, nemačka Komanda 4. vazduhoplovne flote je, kako je ranije istaknuto, radi zaštite svog južnog krila, odnosno snaga u jugozapadnoj Mađarskoj, za borbene aktivnosti nad Jugoslavijom ostavila znatno manje snage svoje avijacije.

U uslovima ostvarene prevlasti u vazдушnom prostoru, 42. vazduhoplovna divizija mogla je nesmetano da dejstvuje. To je, u prvom redu, stvaralo mogućnosti da se i mladi piloti bez većih teškoća uvede u borbeni stroj.

Ali, zbog činjenica da su izostala dejstva neprijateljeve avijacije, piloti nisu bili u mogućnosti da steknu potrebna borbena iskustva u vazдушnim borbama protiv transportne i bombarderske avijacije, niti pak da napadaju neprijateljeve aerodrome baziranja.

Avioni neprijateljevog vazduhoplovstva pojavljivali su se veoma retko nad operativnim rasporedom naših jedinica, tako da naši piloti nisu ni mogli da uoče karakter njihovih dejstava:

„18.3.45. g. u rejonu D. Miholjac na visini 1000 m. dva FW-190 pokušali su da napadnu jednu grupu naše i ruske jurišne avijacije odozdo - odostrag, ali čim su primetili naše lovce koji su štitili jurišnike, prekinuli su odmah napad!“

„Neprijateljska izviđačka avijacija nije u toku meseca marta pokazivala veće aktivnosti. Neprijatelj je provodio izviđanje lovcima u parovima u rejonu mostobrana na levoj obali r. Drava. Izviđačka avijacija za daljnja izviđanja u toku marta uopšte nije primećena!“²⁷⁰

„U martu neprijateljska bombarderska avijacija se uopšte nije pojavila na frontu, niti nad aerodromima naših jedinica, te o njenom radu u taktičkom pogledu nismo u mogućnosti da damo ikakve podatke!“²⁷¹

Jurišna avijacija, kao što je istaknuto, nije upućivana da napada neprijateljeve aerodrome baziranja, sa kojih je on izvodio tek pojedinačna dejstva. U aprilu to su, uglavnom, bili aerodromi u okolini Zagreba i u južnoj Austriji:

„Neprijatelj je u toku meseca koristio aerodrome u okolini Zagreba. Po nepotvrđenim podacima na tim aerodromima se nalazi nekoliko eskadrila hrvatskog vazduhoplovstva²⁷², sastavljenih od borbenih aviona: lovci Fijat i Me-109, bombarderi Dornie i Kaproni i avioni za vezu FL-3 i Sajmoni.²⁷³ Ukupan broj nije poznat jer avioni stalno menjaju

²⁶⁹⁾ Iz izveštaja Štaba Grupe vazduhoplovnih divizija o izviđanju u martu 1945; AOS, k. 1454, br. reg. 1-3.

²⁷⁰⁾ Ibid.

²⁷¹⁾ Iz mesečnog operativnog izveštaja Štaba 42. vazduhoplovne divizije; AOS, k. 1466/1, br. reg. 1/119-3.

²⁷²⁾ Odnosi se na vazduhoplovstvo tzv. NDH.

²⁷³⁾ Odnosi se na avione: „fiat“ G-50 bis. lovac jednosedi; „meseršmit“ Bf 109 G-10, lovac jednosedi; „dornier“ Do-17 E-1, laki bombarder; „kaproni“ Ca-311, laki bombarder; „fiat“ F.L.3., laki avion za osnovnu obuku, i „sajman“ S.A.I.M.A.N. trenožni avion.

baze i preletaju s jednog aerodroma na drugi. Od nemačkog vazduhoplovstva opažen je samo mali broj aparata Me-109 FV-190 i Henšeli,²⁷⁴ koji baziraju na istim aerodromima kao i hrvatski avioni, s tim da koriste još neke aerodrome u sev. zap. pravcu od Zagreba, čije tačno mesto nije ustanovljeno. Tačni podaci o broju i nazivu neprijateljskih vazduhoplovnih jedinica nisu dobijeni, stoga se ovde i ne navode. Uglavnom, sve hrvatske vazd. jedinice i škole skoncentrisane su na aerodromima u okolini Zagreba i u samom Zagrebu, a nemačke vazd. jedinice sa teritorije Hrvatske prebačene su na aerodrome u okolini Graca, Klagenfurta i Vajcelsdorfa, dok je na pomenutim hrvatskim aerodromima ostavljeno svega nekoliko nepotpunih eskadrila, među njima i eskadrila za vezu na Borongaju, Zagreb!"²⁷⁵

Tokom maja prestala je potpuna aktivnost protivnikove avijacije nad našom zemljom.

Karakteristike dejstva jurišne avijacije

Borbena dejstva 42. vazduhoplovne divizije zavisila su od mnogih činilaca, u prvom redu od borbenog, materijalnog i specijalnog obezbeđenja izvršenja letova. Obe divizije - 42. i 11, odnosno Grupa vazduhoplovnih divizija, izvršavale su zadatke vrhovnog komandanta JA, ali u periodu od 7. marta do 3. aprila 1945. i zadatke komandanta sovjetske 17. vazduhoplovne armije. U periodu od potpunog preuzimanja vazduhoplovnih sredstava, štabovi naših vazduhoplovnih jedinica - pukova, divizija i Štab GVD - nisu samostalno rukovodili borbenim dejstvima, već je izvesno vreme vršeno tzv. „dubliranje" sovjetskog rada i dejstava.

Te činjenice su u znatnoj meri uticale na borbena dejstva, u prvom redu na: (1) komandovanje jurišnom avijacijom; (2) borbenu obezbeđenje, materijalno snabdevanje i specijalno obezbeđenje; (3) primenu borbenih poredaka; (4) načine izvršenja jurišnih napada; (5) dejstva po različitim objektima, kao i na (6) taktiku izviđanja iz vazduha.

1.- *Komandovanje jurišnom avijacijom.* Prijem borbenog zadatka, proračun snaga i sredstava, donošenje odluke i izdavanje zadataka, kao i komandovanje u toku borbenih dejstava imali su svoje specijalnosti. To se, između ostalog, vidi i u činjenici da su prve grupe pilota, među kojima i komandni sastav pukova, odnosno eskadrila leteli isključivo kao pratioci sovjetskih pilota, koji su vodili parove, odeljenja, osmorke, itd.:

„Zadaci za dejstvo avijacije su bili dostavljeni iz Generalštaba Jugoslovenske armije, kao i iz Štaba 1. jugoslovenske armije, Vazduhoplovnoj grupi Vitruk, na izvršenje. Ovde su se zadaci razrađivali i dostavljali na izvršenje pukovima. Zadaci su bili izvršavani zajednički

Odnosi se na avione: „foke-vulf" FW-190, lovac; „henšel" Hs 129, lovac.

¹ Iz izveštaja Štaba GVD o izviđačko-obaveštajnoj službi u aprilu 1945; AOS, k. 1454, br. reg. 9/1-3.

od ruskih i naših posada. Redovito su naši piloti u izvršenju borbenih zadataka bili dodeljivani kao pratioci, tj. ruski piloti su bili vođe parova i odeljenja. Ovo iz razloga što su naši piloti odlazili na prve borbene zadatke te nisu imali dovoljno ratnih iskustava. Našim posadama zadaci su bili dodeljivani u vidu instrukcija od strane komandanata ruskih pukova, vođa odeljenja i štabova naših pukova. Zadaci su izvršavani relativno dobro i sa puno volje i junaštva od strane naših letaća"!²⁷⁶

„Rukovođenje, organizovanje veze i izvršenje zadataka izvedeno je od strane ruskih komandanata.

Naši štabovi, komandanti i letaći učestvovali su u ovome kao 'dubljori' vežbajući se u rukovođenju i vršenju zadataka kao pratioci redovno, a povremeno i kao vođe parova i odeljenja"!²⁷⁷

Kao i u februaru, tako je i u martu rukovođenje borbenim zadacima bilo u rukama sovjetskih komandanata:

„S obzirom da u ovom periodu priprema naše vazduhoplovstvo nije samostalno radilo, što se tiče rukovođenja i izdavanja naređenja, to ni za taj period trupni štabovi nisu izdavali operativna naređenja i zapovesti, već su se upravljali prema izdatim operativnim naređnjima ruskih štabova. Operativni štab Grupe vazduhoplovnih divizija izdavao je avizo i izvršna naređenja potčinjenim štabovima samo utoliko da bi se isti upravljali prema radu odgovarajućih ruskih štabova i jedinica"!²⁷⁸

Posle prijema aviona i drugih materijalnih sredstava, štabovi 42. divizije i vazduhoplovni pukovi su u mogućnosti da izvršavaju sve osnovne elemente komandovanja. Štabovi preuzimaju brigu o stalnoj borbenoj gotovosti jedinica, blagovremeno primaju zadatke od viših vazduhoplovnih komandi, izdaju potčinjenim jedinicama prethodna naređenja, donose samostalne odluke o upotrebi dela ili cele jedinice, izrađuju planove borbenih dejstava i izdaju borbene zadatke. Štabovi su ostvarivali, koliko su to mogućnosti dopuštale, neprekidno rukovođenje i komandovanje kontrolišući i rezultate borbenih dejstava.

Komandno osoblje je, tokom borbenih dejstava, steklo ratna iskustva tako da su i štabovi i komandanti jedinica - divizija, pukova i komandiri eskadrila - uspešno izvršavali svoje obaveze. To se, u prvom redu, odnosi na pravilan rad pri prijemu borbenog zadatka, odnosno na proračun snaga i sredstava, a zatim preko donošenja odluke o upotrebi jedinica, do izdavanja borbenih zadataka.

Komande su redovno vršile kontrolu borbenih rezultata, koristeći se izveštajima pilota kako vlastitih jedinica tako i iz lovačke zaštite, kao i foto-snimcima. Kritika letova održavana je posle svakog borbenog zadatka, kako u periodu dok su jugoslovenske posade letele zajedno sa sovjetskim tako i prilikom samostalnog izvođenja borbenih zadataka.

²⁷⁶ Iz operativnog izveštaja Štaba 42. vazduhoplovne divizije za februar 1945: AOS, k. 1466/1, br. reg. 1/3.

²⁷⁷ Ibid.

²⁷⁸ Iz relacije Štaba GVD za period od 15. novembra 1944. - 15. maja 1945; AOS, k. 1450, br. reg. 2/2-4 (Zbornik NOR, tom X, knj. 2, dok. 196).

2- *Borbena obezbeđenje, materijalno snabdevanje i specijalno osiguranje* - S obzirom na uslove u kojima su se nalazile jedinice 42. vazduhoplovne divizije, borbena obezbeđenje, materijalno snabdevanje i specijalno osiguranje (odnosno borbena, vazduhoplovnotehničko i pozadinsko obezbeđenje dejstava i avijacije), sprovedeno je oslanjanjem na sovjetske, a delom i na domaće izvore.

(a) *Borbena obezbeđenje*, u uslovima minimalnog dejstva protivničke avijacije, ostvarivano je izviđanjem iz vazduha i obezbeđenjem od dejstava njegove PAA. Aerodromi baziranja, koji su se nalazili na oslobođenoj teritoriji, bili su pod zaštitom jedinica na zemlji.

Jurišna avijacija je povremeno vršila izviđanja, ali se u punoj meri oslanjala na rezultate izviđanja iz vazduha lovačke avijacije, kao i izveštaje vlastitih posada koje su izvršavale borbene zadatke.

Obezbeđenje od protivdejstva neprijateljeve PAA jurišna avijacija je ostvarivala pravilnim izborim marš-rute i profila leta, neutralisanjem neprijateljeve PAA, kao i izvođenjem PA manevra u zoni dejstava. Iako su vladali nepovoljni uslovi za let u većini borbenih zadataka, jurišna avijacija je uspevala da postigne iznenađenje. Radi otkrivanja maskiranih vatrenih položaja PAA bila je primorana da se duže zadržava nad ciljevima, pri čemu je trpela gubitke od vatre sa zemlje.

(b) *Materijalno snabdevanje* vazduhoplovnotehničkim sredstvima, municijom, gorivom, hranom, sanitetskim materijalom i drugim potrebama neophodnim za život i rad - vršeno je iz sovjetskih izvora, delom iz domaćih, a bilo je organizovano preko bataljona aerodromskih službi (BAS):

„U toku meseca marta snabdevanje pukova sa hranom vršili su ruski BAO,²⁷⁹⁾ UZ pripomoć naših bataljona. Snabdevanje je bilo zbog čestog prebaziranja dosta neuredno, a bataljoni nisu zalagali dovoljno pažnje i brige oko snabdevanja.

Snabdevanje municijom vršeno je dobro.

Zbog slabe organizacije službe naših bataljona često puta su pukovi ostajali bez hrane i prepušteni sami sebi!“²⁸⁰⁾

Štab 42. vazduhoplovne divizije nije uvek bio zadovoljan organizacijom pozadinskog obezbeđenja, kao u slučaju nestašice goriva, što je u znatnoj meri onemogućilo pravovremenu i efikasnu upotrebu jurišne avijacije, posebno u sadejstvu sa trupama na zemlji, a naročito u periodu energičnog gonjenja neprijatelja.

(c) *Specijalno obezbeđenje* jurišne avijacije podrazumevalo je funkcionisanje službe naoružanja, održavanje veze, kao i organizovanje meteorološke i foto-službe.

Obezbeđenje municijom je isključivo išlo iz sovjetskih izvora i zavisilo je, u prvom redu, od organizacije dopremanja. Međutim, i ona je bila podložna poteškoćama, između ostalog i zbog proizvodnje, a što

Bataljoni aerodromskog obezbeđenja.

¹⁾ Iz operativnog izveštaja Štaba 42. vazduhoplovne divizije za mart 1945; AOS, k. 1466/1, br. reg. 1/119-3.

se odražavalo kako na snabdevanje naše avijacije tako i sovjetske, koja je bila angažovana na drugim frontovima.

Što se tiče obezbeđenja vezama, štab 42. vazduhoplovne divizije nastojao je da ih tako organizuje da funkcionišu u skladu sa potrebama. Iako je bilo oslanjanja i na sovjetski sistem veza, a kasnije na vlastitu organizaciju, javljali su se povremeni problemi koji su uticali na rukovođenje i komandovanje i izvršenje borbenih zadataka.

Tako je, na primer, veza sa Štabom Vazduhoplovstva JA bila uspostavljena tek 25. januara, kada je putem telefona poslat i prvi operativni izveštaj, dok je veza sa pukovima funkcionisala preko sovjetske radio i telefonske veze.

U vreme kada je formirana vazduhoplovna operativna, južna avio-grupa na aerodromu Klenak, dolazilo je do znatnih poteškoća u održavanju veza, tako da Štab 42. vazduhoplovne grupe nije imao uvid u operativni rad 422. vazduhoplovnog puka. O radu veze je zapisano:

„a) Unutar divizije: organizovana je jednostruko - telefonom a sa 422. v. pukom, koji se nalazio u Klenku, trostruko: telefonom, telegrafom i radio-vezom. Pored ovih veza korišćeni su i avioni za vezu.

Veza je uglavnom funkcionisala dobro, izuzev telefonske veze sa 422. v. pukom. Usled velike udaljenosti i velike opterećenosti linija, ova veza je bila skoro neupotrebljiva.

Sa Grupom vazd. divizija veza je bila organizovana telefonski i kurirski. Funkcionisala je dobro.

b) Veza između aviona i trupa na zemlji nije funkcionisala iz razloga nedostataka odgovarajućih radio-stanica na zemlji i do sada neorganizovane saradnje!“⁸¹

Zbog čestog prebaziranja jedinica, veza je bila prekidana, ali se neposredno zatim uspostavljala radio-telegrafska i telefonska veza:

„Štab GVD, kao i Štab 42. vazd. divizije nije imao vezu sa zasebnom operativnom grupom iz Rajlovac - Lačarak,²⁸² jer je ta grupa bila povezana sa III korpusom, od koga je primila zadatke,

b) Veza sa trupama na zemlji:

Sa štabovima I, II i III armije bila je radiotelegrafska, a za sve vreme dok su ovi štabovi bili u Zagrebu, bila je veza telefonska i lična. Kod I i III armije nalazi se oficir za vezu.

Veza sa trupama na zemlji, tj. u prednjim linijama bila je pomoću ugovorenih signala.

v) Avioni u vazduhu održavali su vezu putem radija i ugovorenih znakova!“²⁸³

Meteorološko obezbeđenje se u početku oslanjalo na sovjetsku meteorološku službu, sve dok se naši sinoptičari nisu osamostalili. Usled

⁸¹⁾ Iz operativnog izveštaja 42. vaz. divizije za april 1945, AOS, k. 1466/1, br. reg. 1/169-3.

²⁸²⁾ Odnosi se na operativnu grupu 421. vazduhoplovnog puka koja je bila angažovana u borbi protiv četnika (kada je bazirala na aerodromu Rajlovac) i ustaša (sa aerodroma Lačarak).

²⁸³⁾ Iz izveštaja Štaba Grupe vazduhoplovnih divizija za maj 1945; AOS, k. 1450, br. reg. 4/2-3.

nedostatka meteoroloških stanica i meteo-podataka, nisu bile moguće dugoročne prognoze vremena.

Kao i meteorološka, tako je i foto-služba bila u specifičnim uslovima rada.

3.- *Borbeni poreci* - Radi zajedničkog izvršenja borbenog zadatka i uzajamnog rasporeda aviona, u zavisnosti od karaktera cilja i situacija, prilikom borbenih dejstava jurišna avijacija je primenjivala određene borbene poretke.

Prilikom određivanja borbenih poredaka uvek se imalo u vidu da je potrebno, pre svega, obezbediti slobodu manevra i uzajamno potpomaganje aviona pri napadu ciljeva na zemlji, zatim efikasno tučenje ciljeva, osmatranje neba, kao i PA-manevar, kako bi se izbegli gubici sa zemlje.

Dejstva vazduhoplovnih pukova izvođena su najčešće u sastavu para. U prvim borbenim letovima vođa para bio je sovjetski pilot, a jugoslovenski pratilac, sve dok naše posade nisu bile borbeno osposobljene da predvode grupe, i to ne samo veličine para, nego i odeljenja:

Par jurišnih aviona dejstvovao je u borbenim porecima: front, stepen i kolona.

U borbenom poretku front rastojanje između dva aviona iznosi 50 - 150 metara, a kod stepena, pored istog rastojanja, pratilac uzima odstojanje za 15 - 20 metara. U borbenom poretku kolona odstojanje iznosi do 150 metara.

Borbeni poredak odeljenja je bio stepen, klin i front. Parovi obično lete na istoj visini, na rastojanju 50 - 150 i odstojanju 15 - 20 metara.

Eskadrila, kao osnovna taktička jedinica jurišne avijacije dejstvovala je u borbenim porecima: klin odeljenja, stepen odeljenja, vijugavi let odeljenja i krug.

Jurišna avijacija je primenjivala borbeni poredak klin odeljenja tokom leta po marš-ruti i prilikom tučenja širokih i velikih objekata. Vođa je mogao da osmatra nebo, avioni su se manje zadržavali nad ciljem koji je bio branjen jakom PAA. Odeljenja lete na odstojanju 30-50 metara i rastojanju 100 - 150 metara.

Stepen odeljenja je korišćen pri letu na malim visinama i prilikom napada na duge ciljeve, na primer, komunikacije i kolone na njima. PA-manevar se mogao izvoditi u jednu stranu, ali je zato obrada cilja bila efikasnija. Pri tom letu, odeljenja su bila na odstojanju 100 - 200 i rastojanju 100 - 150 metara.

Vijugavi let eskadrila je koristila kad god se primenjivao brišući let, ili let iznad ispresecanog zemljišta, jer se iz tog postroja brzo moglo prelaziti u druge borbene poretke. Odstojanja među odeljenjima su 100 - 300, a rastojanje 25-100 metara.

Eskadrila je primenjivala krug kada je izvodila više uzastopnih napada i kada je bilo potrebno da se ciljevi tuku duže vremena. Odstojanja su obično bila 600 - 800 metara.

Dejstva 42. vazduhoplovne divizije u januaru 1945. karakterišu sledeće osobenosti:

„Svi bojni zadaci vršeni su u parovima po 2 (vođa i pratilac), sa vremenskim razmakom između odlaska pojedinih grupa 10 minuta.

Pred frontom se zauzimalo veće odstojanje po dubini. Prelet frontova na visini 100 metara. Pri napadu ešeloniranje po dubini, ugao napada u pikiranju 30° u najpogodnijem pravcu“!²⁸⁴

Tokom februara otpočinje dejstvo u većim grupama:

„Zadaci su vršeni u grupama od 2 do 8 aviona 11-2, što su uslovljavali karakter samog cilja, izvežbanost posada u tehnici pilotiranja i meteorološki uslovi.

Poletanja su vršena pojedinačno. Prikupljanje i postrojavanje u vazduhu vršeno je nad aerodromom ili nad nekom od markantnih tačaka do 5 km do aerodroma.

Letenje do linije fronta vršeno je u levom ili desnom stepenu, sa rastojanjem od 50 - 100 metara između aviona. Visina letenja je bila 600 - 1000 metara.

Preletanje linije fronta vršeno je skoro uvek na istoj visini i u istom postroju kao i pri dolasku do linije fronta“!²⁸⁵

Kao i tokom februara, tako je i u martu dejstvovano u većim grupama:

„Zadaci su vršeni u grupama od 2, 4 i 6 aviona 11-2... Postroji u vazduhu bili su redovito desni stepen sa rastojanjem 50-100 m, a odstojanjem 15-20 m... Ciljevi su redovito napadani iz borbenog postroja 'krug'“!²⁸⁶

Tokom aprila, kao i u maju, u usavršavanju taktike nije nastupio nijedan novi element. U primeni je ostao desni stepen s kojim se prilazilo cilju. Napad je obično vršen iz levog zaokreta i sa poniranjem pod uglom od 25 do 35 stepeni, sa visine od 1000 do 2000 metara. Zaštitu je vršila lovačka avijacija, dok je jurišna izvodila PA-menavar u zoni dejstva oruđa.

4.- *Izvršenje jurišnih dejstava* - Pre svakog borbenog zadatka posade 421, 422. i 423. vazduhoplovnog puka pripremlie su se za let. Osnovni elementi leta bili su: poletanje, zbor grupe, let ka cilju, napad i povratak obratnom marš-rutom.

Priprema posada za let obuhvatala je uobičajne elemente prethodne i prepoletne pripreme.

Zbor aviona u vazduhu načelno je vršen nad aerodromom ili nad markantnim orijentirum udaljenim do 5 km. Zbor se vršio na visini od 200 do 500 metara, načelno pod zaštitom lovaca, a to je uvek bilo moguće, jer su na jednom aerodromu bazirali po jedan lovački i jedan jurišni puk.

²⁸⁴ Iz izveštaja 421. vazduhoplovnog puka o vazdušno-streljačkoj službi u januaru 1945; AOS, k. 1466/1, br. reg. 5/3.

²⁸⁵ Iz operativnog izveštaja Štaba 42. vazduhoplovne divizije o radu u februaru 1945; Zbornik NOR, tom X, knj. 1, dok. 294.

²⁸⁶ Ibid, za mesec mart 1945; Op. cit, tom X, knj. 2, dok. 119.

Prelet linije fronta vršio se prikriveno: (a) pri vedrom nebu u brišućem letu na srednjim visinama; (b) pri oblačnom vremenu takođe u brišućem letu, i (c) pod oblacima - spuštanjem na visinu 200 do 300 metara. Vodilo se računa da se prelet vrši nad odsecima fronta na kojima neprijatelj nije imao jače snage.

Piloti su nastojali da dolazak na cilj bude iznenađan i tačan po mestu i vremenu. To nije uvek bilo moguće, s obzirom da su jedinice na zemlji zahtevale da avijacija dejstvuje uvek nad širim rejonom, često ne naznačavajući tačan cilj, mesto i tačno vreme udara.

Kada je postojala jaka PAA, napad jurišne avijacije započinjao je neutralisanjem sredstava PAA. Piloti su, načelno, dejstvovali sa odstojanja 1200-1500 metara. Zavisno od cilja, često je trebalo ponavljati napad:

„Visina napada bila je normalno od 300 m. do brišućeg leta. Napadano je iz levog i desnog zaokreta, ali pretežno iz levog. Bombardovanje je vršeno pod uglom od 15 - 35 stepeni. Na ciljeve je napadano iz najmanje dva kruga i vršeno prosečno 3 - 4 napada. Nad ciljem se normalno provodilo 10 - 20 minuta. U zoni dejstva p.a. artiljerije neprijatelja vršeni su manevri po pravcu i visini!“³

Odlazak sa cilja vršen je u unapred označenom kompasnom kursu ili, pak, u stranu markantnog orijentira, koji je bio određen pre poletanja. Početna tačka obratne marš-rute bila je uglavnom, 15-20 km daleko od cilja. Povratni let, na obratnoj marš-ruti vršio se najkraćim pravcem. Nad svojom teritorijom posade su letele na visini od 200 do 500 metara, zavisno od orografskog sklopa zemljišta. U stvari, ta visina se primenjivala kada se letelo po sremsko-slavonskim ranvicama, dok je povratak od ciljeva, koji su se, kao napr, u dolini reka Drinjače i Drine nalazili u uskim usecima i kotlinama, koje su nadvišavali okolni vrhovi planina, zavisio od datih uslova.

5.- *Način izvršenja napada* - Dejstvo jurišnih aviona zavisilo je od karaktera i osobenosti ciljeva, mesta nalaženja i vremena napada.

(a) Trupe na bojištu, odnosno neprijateljeva živa sila i borbena tehnika napadani su načelno ešelonirano, u grupama. Osnovno sredstvo za uništavanje tenkova i bornih kola bile su razorne i fugasne bombe, kao i topovsko-mitaljeska vatra i raketna zrna.

Fugasne bombe su otkaçivane sa visine od 500 do 5600 metara. Pri dejstvu po ciljevima na zemlji piloti su vodili računa daje neprijatelj svoju borbenu tehniku, načelno, maskirao, osim ako se nije zatekla u pokretu.

Živa sila je tučena kako u rovovima tako i na maršu.

Tenkove u pokretu jurišni avioni su, načelno, napadali protutenkovskim bombama pod uglom od 20-30 stepeni sa visine od 400 do 200 metara. Uski ciljevi, kao komunikacije, tučeni su iz horizontalnog leta, sa visine od 100 do 150 metara.

^m Op. cit. dok. 294.

Protivavionska oruđa su napadana tako da svaki avion gađa posebno oružje. Protivavionska artiljerija je tučena kako u utvrđenim tako i na otkrivenim vatrenim položajima, obično iz pozadine, ili sa boka, iz poniranja.

Rovovi i otporne tačke napadani su fugasnim bombama iz poniranja sa visine 500-600 metara.

(b) Trupe na maršu ili na mestima okupljanja napadane su radi uništenja, zadržavanja ili dezorganizovanja pokreta. Motomehanizovane kolone, kao pokretni ciljevi, otkrivane su izviđanjem iz vazduha ili sa zemlje. Obično su prvo napadana čela kolona, zatim su se tražile mogućnosti da se kolone uništavaju u tesnacima, ili na putevima koji se nalaze u sutjeskama ili klisurama.

Tenkovi na maršu napadani su, načelno, iz borbenog poretka krug, dok je artiljerija tučena iz brišućeg leta, ili iz poniranja, primenom fugasnih avio-bombi.

(c) Skladišta, a posebno centri veze i komandna mesta, iako retko, tučena su samo kada su dobijeni tačni podaci. Ti centri su se obično nalazili u naseljenim mestima, u zgradama koje su po visini ili gradnji bile drugačije od ostalih, ili maskirani u šumama.

(d) Železnički i automobilski saobraćaj, odnosno transporti napadani su na železničkim stanicama ili raskrsnicama, u usecima, mostovima, kao i na otvorenim delovima. Železničke kompozicije su tučene uzastopnim napadima iz brišućeg leta ili sa male visine, a za dejstvo po železničkim stanicama određivane su jače grupe.

Razaranje otvorenih železničkih pruga i uništavanje vozova vršeno je fugasnim bombama malog i srednjeg kalibra, dok su automobilski transporti uništavani razornim bombama, topovskom i mitraljeskom vatrom, zatim sa raketnim zrnima i zapaljivim sredstvima.

(e) Mostovi i rečni prelazi, s obzirom da su manjih dimenzija, iziskivali su direktne pogotke, koje je jurišna avijacija ostvarivala fugasnim aviom-bombama od 100 kg, sa upaljačima trenutnog dejstva. Piloti su jako branjene mostove, kao kod Brčkog na reci Savi i kod Donjeg Miholjca na Dravi, napadali sa visine od 1000 metara.

6.- *Taktika izviđanja iz vazduha* zavisila je od objekta, odnosno ciljeva, rejonu izviđanja, kao i meteorološke situacije. Težište izviđanja iz vazduha bilo je u martu u rejonu dravskog mostobrana, kada su se takvi zadaci najviše i planirali:

„Vazdušno izviđanje vršilo se u grupama 2-3 lovca ili 11-2 sledećim redom: vođa para pod zaštitom svoga pratioca vršio je vizuelno osmatranje i forografisanje; pratilac ga je pratio 400 m iza njega i 200 m poviše njega, te je osmatrao iste ciljeve.

Izviđalo se fotografisanjem i vizuelnim osmatranjem sa visine 2500-800 metara, kao i u brišućem letu. Naročito važne podatke, koji su tražili hitni napad, predavali su preko radija sa aviona.

Naročitu pažnju tokom vazd. izviđanja u toku marta poklonilo se je: osmatranju pokreta neprijateljske vojske i tehnike u rejonu mosto-

brana kod Valpova i D. Miholjca, za vreme dok je neprijatelj forsirao Dravu.

Izviđanje su kočile naročito radiostanice starog tipa, koje su imale vrlo ograničeni radijus dejstva"²⁸⁸

Izviđanje iz vazduha tokom aprila vršeno je, uglavnom, lovačkom avijacijom, ali su određene zadatke dobijale i posade 421, 422. i 423. vazduhoplovnog puka, prateći pokrete neprijateljevih trupa i njegove motorizacije.

„Tokom skoro celog meseca aprila vazdušno izviđanje tražilo je od posada naročito naprezanje i veštinu iz razloga, što se je linija fronta često i iznenadno menjala, što su naše trupe operisale iz različitih pravaca, te do momenta njihovog spajanja i stvaranja jedinstvene linije fronta bilo je osobito teško identifikovati naše trupe, koje su na nekim mestima snažnim prodorom duboko ušle u neprijateljski odbrambeni sistem, naročito na odseku III armije. Kod ovog, znatnu pomoć pružile su same trupe, dajući skoro uvek tačno i na vreme avijaciji ugovorene znake i jasno obeležavajući svoje prednje delove i oslobođena mesta".²⁸⁹

U maju, kada su praćeni delovi jedinica protivnika koji se povlačio, posebne zadatke izviđanja obavljao je 421. vazduhoplovni puk, koji je dejstvovao po preostalim delovima jedinica četnika i ustaških grupacija:

„Izviđanje za vreme uništavanja neprijateljske grupacije - četnika i ustaša - vršeno je jurišnim avionima, pojedinim ili parovima, sa visine 1000 - do brišućeg leta. U cilju izviđanja nisu davani nikakvi posebni zadaci, nego je ono vršeno uporedo sa tučenjem neprijatelja".

Iskustva iz taktičke upotrebe jedinica

Početak aprila 1945. Generalštab JA (Odeljenje za ratni opit)²⁹¹ dostavilo je Štabu Vazduhoplovstva naređenje da se odmah prate i beleže nova iskustva, stečena u taktičkoj upotrebi jedinica, kao i upotrebe ratne tehnike. To je bio cilj da se novostečena iskustva prenesu na ostale rukovodioce i štabove.

Na osnovu tog naređenja, koje je sprovedeno do štabova vazduhoplovnih pukova, organizovano je prikupljanje podataka o aktivnosti neprijatelja, vršene su analize prikupljenih podataka i iskustava klasifikovanih u pogledu taktike jedinica, upotrebe raznih borbena-tehničkih sredstava, a zavisno od uslova, formacije štabova i jedinica, odnosno rejona ili zone dejstava.

Radi teorijskih razmatranja upotrebe jedinica, svi vazduhoplovni pukovi dobili su priručnik „Pripreme štabova" koji je, u stvari, bio metodika štabnih vežbi u puku, odnosno diviziji.

²⁸⁸ Iz izveštaja Štaba Grupe vazduhoplovnih divizija o izviđanju tokom marta 1945; Zbornik NOR, tom X, knj. 2, dok. 115.

Iz izveštaja Štaba Grupe vazduhoplovnih divizija o izviđačko-obaveštajnoj aktivnosti u aprilu 1945; Op. cit., dok. 178.

TM Ibid; izveštaj za maj 1945; Op. cit., dok. 209.

Naređenje Generalštaba Jugoslovenske armije upućeno svim štabovima 2. aprila 1945. godine, naređenje br. 27/45; AOS, k. 27A, br. reg. 18/1-3.

Naređenje Generalštaba JA je podstaklo na bolju organizaciju prikupljanja podataka i pisanja izveštaja, referata, dnevnika i drugih štabno-borbenih dokumenata.

U vezi sa tim Štab 42. vazduhoplovne divizije je od Štaba Grupe vazduhoplovnih divizija dobio šest obrazaca i „Uput za podnošenje mesečnog operativnog izveštaja“ po kojima je svakog 6. u mesecu trebalo dostavljati određene podatke.

Uput je sadržavao deset tačaka, odnosno elemenata po kojima su štabovi vazduhoplovnih pukova bili obavezni da dostavljaju: (a) situaciju na zemlji; (b) sadejstvo vazduhoplovstva sa trupama na zemlji; (c) efikasnost dejstva vazduhoplovstva; (d) dejstvo i taktiku neprijateljevog vazduhoplovstva; (e) borbene gubitke; (f) rukovođenje; (g) pregled službi pozadinskih jedinica i ustanova; (h) školsko-borbeno opremanje jedinica, i (i) zaključak.

(a) Situacija na zemlji treba da obrađuje: neprijatelja (front, grupisanje, rezerve, PAA, aktivnost, itd.) i protivnikovo vazduhoplovstvo (dislokacija, snage, dejstva, itd). U tom delu, u odnosu na naše vazduhoplovstvo, zahtevalo se dostavljanje podataka o aerodromima baziranja, dobijenim odnosno izvršenim borbenim zadacima, kao i kakav je uticaj imalo dejstvo vazduhoplovstva na razvoj situacije na frontu;

(b) Sadejstvo vazduhoplovstva sa trupama na zemlji i između „vidova avijacije“,²⁹² takođe je imalo dva elementa: prvi, sadejstvo sa trupama na zemlji (veza, sistemi za pokazivanje ciljeva, organizovanja i predloži za sadejstvo, rad oficira za vezu, itd.) i drugi, sadejstvo između vrsta avijacije (način organizovanja, veza, lovačka zaštita na marš-ruti, tokom dejstava u rejonu cilja i u vreme napada neprijateljeve lovačke avijacije, itd).

(c) Efikasnost dejstava avijacije sadržavala je sledeće elemente:

- u kom borbenom poretku je izvođen napad na razne objekte;
- prilaz cilju, manevar u zoni PAA;
- napad na cilj (metod napada, visina, karakteristični primeri, itd);
- izlazak iz borbe, zbor grupe i povratak;
- taktika vođenja borbe u vazduhu, jurišnih i lovačkih.

(d) Dejstvo i taktika neprijateljeve avijacije odnosilo se na celovitost njene upotrebe: vreme, formacija, broj i tip aviona, poredak, visina, načini napada, rezultati, upotreba naoružanja, itd.

(e) Borbeni gubici su sadržavali sledeće elemente: vreme, mesto i uzrok, posledice; mere preduzete za otklanjanje sličnih situacija. Za borbene gubitke neprijatelja traženi su detaljni opisi, kao i primenjena taktika pri obaranju.

(f) Rukovođenje je podrazumevalo javljanje sledećih elemenata: postavljanje zadataka, priprema, kontrola, promena zadataka, potrebno vreme, itd.

²⁹²) Naše jedinice u toku NOR upotrebljavale su pojmove: vidovi avijacije i vidovi vazduhoplovstva, umesto terminološkog razgraničenja između rodova, odnosno vrste avijacije.

(g) Pregled službi pozadinskih ustanova i jedinica, u stvari, objašnjavao je kako je postavljeno i organizovano materijalno obezbeđenje, šema aerodroma baziranja, opsluživanje od strane bataljona aerodromskih službi, itd.

(h) Školsko-borbeno opremanje jedinica odnosilo se na slanje podataka o: trenazi, tehnicu pilotiranja, vežbi iz vazdušno streljačke službe, vežbi iz bombardovanja, šturmanske službe, itd. kod letačkog osoblja, a kod neletačkog - podaci o rezultatima obuke tehničkog osoblja.

(i) Zaključak sadrži ocenu o zadacima izvršenim u proteklom mesecu, kao i operativno-taktička iskustva.

Pored tog uputa, koji je dostavljen jedinicama, Štab 42. vazduhoplovne divizije je, takođe poslao pukovima i upute o predaji operativnih izveštaja štabu divizije, izveštaje o izviđanju, uputstvo za rad obaveštajnih organa, izveštaj o borbenoj gotovosti jedinica (forma 4), uput za vođenje dnevnika, itd.

Već sledeći izveštaji, koji su usledili posle tih naređenja, bili su kompletni i pokazivali su pravu sliku života, rada i stanja.

U vazduhoplovnim pukovima izvršena je analiza prikupljenih borbenih iskustava. Analize su vršene na osnovu praktične primene sovjetskog priručnika „Pravila o upotrebi jurišne avijacije“ mada je u uvodnom delu istaknuto sledeće:

„Jedinice jurišne avijacije, u doba njihovog borbenog zalaganja, nalazile su se pod rukovodstvom starešina Vojnog vazduhoplovstva Crvene armije i vršile su zadatke po uputstvima i u saradnji sa ovim. Samostalni borbeni rad, ukoliko gaje i bilo, bio je kratak i u borbenom smislu neznačajan. U takvom položaju - položaju učenika, sve su snage bile upućene na kopiranje komandnih i borbenih metoda te, tako reći, nije bilo prilika da se postave u ulogu posmatrača - kritičara.

Zato su borbeno iskustva kod jedinica mala, a ukoliko ova i postoje, svode se često na nepoznavanje pravila o upotrebi jurišne avijacije u ratu, ili odgovarajućih pravila - opisa pojedinih oružja, odnosno njihovog rukovanja.

Da bi ubuduće, celokupno komandno, kao i letačko i tehničko osoblje moglo biti ne samo u ulozi izvršioca zadatka, već i u ulozi posmatrača - kritičara, ili još bolje - analizera svega onog što se u radu pojavljuje kao novo i do tada nepoznato, ili onog što je izgubilo svaku vrednost usled promenjenih metoda rada, potrebno je poznavati osnovna pravila i principe. Ovo se postiže izučavanjem pravila i propisa”.³⁾

Ta „Analza borbenih iskustava stečenih kod pukova jurišne avijacije u 42. vazduhoplovnoj diviziji“, premda dosta negativno ocenjuje borbeni rad pukova, sadrži vrlo dragocena iskustva (data kao drugi deo analize) i opažanja i greške (III deo).

²⁹³⁾ AOS, k. 1466/1, br. reg. 13/1-7.

Tako Štab 423. vazduhoplovnog puka, koji je najviše borbenih zadataka izvršio napadajući auto-kolone na komunikacijama, pontonske mostove i prelaze preko reka, kao i železničke stanice iznosi sledeće:

„Kao najviše primenjivani vid napada vršeni su napadi iz levog kruga sa uzastopnim naletima (tzv. lančani red) u četvorkama i po dve četvorke. Napadi su izvršavani u dva do četiri naleta sa visine od 1000 m. do brišućeg leta. Visinu napada određivala je, pored vremenskih uslova, koncentracija i jačina nepr. PAO u dotičnom rejonu... U najviše slučajeva, borbeni zadatak je postavljao konkretan cilj. Dešavalo se da se pri dejstvu na kolone i želj. kompozicije u pokretu, za uspešno izvršavanje zadataka, zahteva najpre izviđanje, a odmah se zatim pronađeni cilj napada“!²⁹⁴

Posade su, naročito u aprilu, vršile sasređene udare, postižući iznenađenje:

„U cilju iznenađivanja primenjivan je manevar preleta preko cilja i naglog povratka sa iznenađnim pikiranjem. Vršeno je uvek po 3-4, a u važnijim slučajevima i do 7 napada, sa do 4 juriša u svakom napadu, čime je kod neprijatelja stvaran utisak većeg broja aviona, nego što je u stvari bilo“!²⁹⁵

Počev od proboja sremskog fronta pa dalje, stečena su iskustva iz upotrebe jurišne avijacije, a posebno u pripremi i izvršenju napada pri podršci trupa na zemlji.

Rad vazduhoplovnotehničke službe i ispravnost aviona

Vazduhoplovnotehničko osoblje 42. vazduhoplovne divizije je, uporedo sa obučavanjem, radilo i praktično na opsluživanju i održavanju aviona. Već od 10. do 15. februara 1945. otpočinje da delom, samostalno opslužuje i priprema avione za letenje.

Vazduhoplovnotehnička služba bila je organizovana po ugledu na postojeću, sovjetsku. Za svaki avion bio je određen podoficir, avio-mehaničar, koji je imao svoje pomoćnike. Komandiri avijacijskih odeljenja su u ... „tehnika odeljenja“ imali pomoćnika za VTS, a oni su, takođe, imali pomoćnike - po specijalnosti i tehnicima.

U eskadrili, koja je vršila održavanje aviona u I i II stepenu, uz pomoć pokretne avioradionice (PARM-1) na čelu VTS bio je pomoćnik komandira eskadrile - inženjer eskadrile, koji je, pak, pod sobom imao pomoćnika po specijalnostima i u stručnom pogledu tehnike u avijacijskim deljenjima.

U vazduhoplovnim pukovima nalazio se inženjer puka, koji je ujedno bio i nadređeni načelniku PARM-1.

U Štabu 42. vazduhoplovne divizije glavni inženjer divizije, sa svojim pomoćnicima u vazduhoplovnotehničkom odeljku, vodio je brigu o

²⁹⁴) Iz izveštaja Štaba 423. vazduhoplovnog puka o radu u martu 1945; Zbornik NOR, tom X, knj. 2, dok. 182.

²⁹⁵) Iz operativnog izveštaja 421. vazduhoplovnog puka za april 1945; Op. cit., dok. 181.

VTS divizije i ujedno je bio starešina načelniku PARM. Inženjer divizije je, takođe, pomoćnik komandanta 42. divizije po tehni.

Takva organizacija rada umnogome je doprinela da se opsluživanje avijacije za borbene zadatke odvija na vreme, bez zastoja - iako u ratnim uslovima - veoma kvalitetno, ne uzimajući u obzir objektivne uslove, pre svega, istrošene resurse aviona i druge vazduhoplovne tehnike.

Ipak, u svakodnevnom radu ljudstvo je nailazilo i na druge objektivne okolnosti, kao što su: smeštajni uslovi, snabdevenost rezervnim delovima i alatom, itd.

Jedan od prvih problema sa kojim se susrelo ljudstvo VTS 42. vazduhoplovne divizije, predstavlja pitanje revizije motora AM-38, koji su bili ugrađeni u avione 11-2:

„I pored toga što su prve mere za osposobljavanje ljudstva za ove revizije već preduzete slanjem ljudstva u ruske armijske radionice, neophodno je potrebno odmah i bez ikakvih gubitaka vremena pristupiti sledećem:

1) Preko odgovarajue Ruske vojne misije zatražiti da nam se odmah iz Rusije upute dva kompleta svih specijalnih alata, uređaja i instrumentata za reviziju motora AM-38 (sa aviona 11-2) i M-105 (sa aviona „jak“), tj. za svaki motor po jedan komplet... Orijentacije radi, napominje se, da se svaki komplet sastoji od oko 15 sanduka srednje veličine“²⁹⁶,

U vezi sa revizijom motora, a i radi obnavljanja naše vazduhoplovne industrije, Komanda Vazduhoplovstva je 1. februara naredila Štabu 42. vazduhoplovne divizije da Industriji aeroplanskih motora u Rakovici dostavi 2-3 motora koji su utrošili određeni resurs rada, zatim jedan avion 11-2, tehničke upute²⁹⁷) za opravku motorskih delova, sve tehničke crteže aviona, motora, instalacije i, u zavisnosti od mogućnosti, dva stručna lica.

1.- *Ispornost aviona* - Vazduhoplovna grupa Vitruk, u vreme potpisivanja ugovora o predaji aviona Vazduhoplovstvu NOVJ, u svojoj jurišnoj diviziji imala je ukupno 130 aviona (122 aviona 11-2, tri UI1-2 i pet aviona Po-2). Krajem decembra 1944. Komandi sovjetske 17. vazduhoplovne armije vraćeno je 14 aviona 11-2, tako daje neposredno pred početak prvih borbenih dejstava, u drugoj polovini januara 1945, ostalo 108 aviona 11-2, ali su radi obuke jugoslovenskih pilota dobijena još dva UI1-2. Taj broj aviona se vremenom smanjivao bilo zbog istrošenog resursa rada motora bilo zbog gubitaka.

U drugoj polovini januara, pre početka prvih borbenih dejstava, 42. vazduhoplovna divizija raspolagala je sa 120 aviona:

²⁹⁶⁾ Iz izveštaja Štaba 42. vazduhoplovne divizije od 5. februara 1945. o stanju avionskih motora; AOS, k. 1466/1, br. reg. 2/1-1.

Tehnički uputi za eksploataciju motora bili su, međutim, vrlo stari. Njih je Glavna uprava Vazduhoplovno-vojnih snaga Crvene armije odobrila 14. januara 1937. i 20. januara 1940.

| | | | |
|-------|-----------|-------------|--------|
| | Ispravnih | Neispravnih | Ukupno |
| 11-2 | 97 | 12 | 109 |
| UI1-2 | 5 | . | 3 |
| Po-2 | 6 | . | 6 |
| | 108 | 12 | 120 |

Ti avioni su bili raspoređeni:

- u Trenažnom centru jurišne avijacije, za obuku pilota za 421. vazduhoplovni puk, bilo je četiri aviona (dva 11-2, jedan UI1-2 i jedan Po-2); za 422. puk - šest aviona 11-2, i za 423. puk - četiri aviona UI1-2, odnosno ukupno - 14 aviona;

- u vodu za vezu (odnosno u štabno-avijacijskom odeljenju) 42. vazduhoplovne divizije - pet aviona Po-2, i

- u vazduhoplovnim pukovima: u 421. - 33 aviona; u 422. - 35 i u 423. puku - takođe 33 aviona, odnosno ukupno - 101 avion.

Brojno stanje jurišnih aviona 11-2 i procenat ispravnosti aviona po mesecima²⁹⁸, prikazani su u sledećoj tabeli:

| | Jedinica | Ukupno aviona | Ispravnih | Izvrš. letova | % ispravnih | % neisprav. |
|---------|----------|---------------|-----------|---------------|-------------|-------------|
| januar | 421.p | 33 | 29 | 16 | 87,87 | 12 |
| | 422. p | 35 | 33 | 13 | 94,28 | 6 |
| | 423. p | 33 | 27 | 23 | 81,81 | 18 |
| | 42.d | 101 | 89 | 52 | 88,11 | 12 |
| februar | 421.p | 32 | 21 | 92 | 61,62 | 34 |
| | 422. p | 26 | 26 | 26 | 100,00 | |
| | 423. p | 19 | 13 | 36 | 44,82 | 55 |
| | 42.d | 87 | 60 | 154 | 68,96 | 30 |
| mart | 421.p | 33 | 17 | 100 | 51,51 | 48 |
| | 422. p | 33 | 17 | 97 | 51,51 | 48 |
| | 423. p | 31 | 13 | 169 | 41,93 | 58 |
| | 42.d | 97 | 47 | 366 | 48,45 | 51 |
| april | 421.p | 24 | 16 | 70 | 66,66 | 33 |
| | 422. p | 31 | 21 | 106 | 67,74 | 32 |
| | 423. p | 24 | 12 | 235 | 50,00 | 50 |
| | 42.d | 79 | 49 | 411 | 62,02 | 38 |
| maj | 421.p | 21 | 14 | 125 | 66,66 | 33 |
| | 422. p | 17 | 13 | 165 | 76,47 | 24 |
| | 423. p | 19 | 14 | 171 | 73,68 | 26 |
| | 42.d | 57 | 41 | 461 | 71,92 | 24 |
| | svega | | | 1444 | | |

²⁹⁸⁾ U prapratnom aktu pregleda brojnog stanja aviona, upućenog Štabu vazduhoplovstva

Iz ovog pregleda karakteristično je sledeće:

- najveći broj aviona (101) 42. vazduhoplovna divizija je imala u januaru, a najmanji (57) u maju;
- samo je u jednom slučaju ispravnost aviona bila 100 posto kod 422. vazduhoplovnog puka u februaru;
- najveći procenat neispravnih aviona zabeležen je u martu kod 423. vazduhoplovnog puka (58%), a najmanje (6%) u januaru kod 421. vazduhoplovnog puka;
- obezbeđeno je ukupno 1444 letova (odnosno, borbenih - 747 i neborbenih - 697);
- broj ukupnih i broj ispravnih aviona su u stalnom padu (52 aviona i 41 procenat ispravnih).

Za takvo stanje ispravnosti aviona Štab Grupe vazduhoplovnih divizija navodi sledeće razloge:

„Stanje naše avijacije danas, po izvršenom prijemu od sovjetskih predstavnika, može se uopštiti po sledećem:

- naoružanje (avioni) su primljeni u broju za oko 30% manje od predviđenog formacijskog stanja. Ovo je usledilo kao prirodna posledica borbenih akcija od oktobra 1944. g. do danas, koje su izvođene na teritoriji naše zemlje. Pored ovog, još raspoloživih moto-resursi su mali, tako da se može smatrati da će se za 50% iscrpeti u toku jednog meseca borbenog rada“!²⁹⁹⁾

Slična situacija je bila i u pogledu opreme, koja je takođe primljena za oko 40 odsto manje od predviđenog formacijskog stanja, od čega, takođe 40 odsto, potpuno dotrajalog materijala.

2.- *Gubici aviona* - U toku borbenih dejstava 42. vazduhoplovna divizija je izgubila ukupno 19 aviona 11-2 i jedan avion UI1-2, odnosno po mesecima:

Za vreme operacija naših jedinica u rejonu Bijeljina - Zvornik, odnosno u februaru 1945. - ukupno tri aviona 11-2, i to svi u 421. vazduhoplovnom puku. Od toga su dva aviona oborena od neprijateljeve PAA, a jedan izgubljen u neborbenom letu. Jedan gubitak aviona u 42. diviziji dolazi na 30 letova, odnosno na 35,38 časova naleta.

U vreme izvođenja dejstava na dravskom mostobranu, odnosno u martu 1945. oboreno je ukupno - dva aviona, odnosno po jedan u 421. i 423. vazduhoplovnom puku. Gubitak aviona bio je na 100 letova, odnosno na 57,08 časova letenja.

U aprilskoj ofanzivi naših jedinica, izgubljeno je ukupno - 12 aviona 11-2 i jedan UI1-2 (od čega: pet u 421. puku; jedan u 422. i šest u 423. puku i jedan avion UI1-2). Od pet izgubljenih aviona u 421. puku, četiri aviona je pretrpelo udes, a jedan imao katastrofu. Svih

JA od 10. maja 1945. Štab 42. vazduhoplovne divizije je dodao:

„Napominje se da su ovi podaci dobijeni od pojedinih referenata sovjetske divizije, pošto praktično do danas ovaj materijal nije u celosti primljen“! AOS, k. 1466/1, br. reg. 2/6-9.

¹ Iz relacije Štaba Grupe vazduhoplovnih divizija od 17. maja 1945, za period od 15. novembra 1944 - 15. maja 1945; Zbornik NOR, tom X, knj. 2, dok. 196.

pet aviona stradalo je u neborbenim letovima. Jedan izgubljeni avion u 422. puku sleteo je prinudno u rejonu borbenih dejstava. Od sedam izgubljenih aviona u 423. puku, jedan je bio oboren od PAA, dva su prinudno sletela u rejonu borbenih dejstava. Jedan udes u 421. puku dolazi na 14 letova i 13,31 časova letenja; u 422. - na 106 letova i 210,38 časova i u 423. puku - na 235 letova i 120,45 časova naleta.

Za vreme gonjenja neprijatelja, odnosno u maju 1945, broj izgubljenih aviona iznosi ukupno - dva, po jedan u 422. i 423. puku prilikom neborbenih letova. Udes je došao posle 83 leta i 100,04 časova.

| | 421.p | | 422.p | | 423. p | | ukupno | | 42.d |
|-----|-------|-------|-------|-------|--------|-------|--------|-------|------|
| | 11-2 | UI1-2 | 11-2 | UI1-2 | 11-2 | UI1-2 | 11-2 | UI1-2 | |
| I | | | | | | | | | |
| II | 3 | | | | | | 3 | | 3 |
| III | 1 | | 1 | | | | 2 | | 2 |
| IV | 5 | | 1 | | 6 | 1 | 12 | 1 | 13 |
| V | | | 1 | | 1 | | 2 | | 2 |
| | 9 | | 3 | | 7 | 1 | 19 | 1 | 20 |

3.- *Stanje naoružanja* - Stanje avionskih mitraljeza i topova u 42. vazduhoplovnoj diviziji u januaru 1945. bilo je sledeće:

| | Avioni 11-2 | Mitraljezi | | Topovi | |
|-------|-------------|------------|----------|---------|-------|
| | | SKAS 7,62 | UBT 12,7 | SVAK 20 | VJ 23 |
| 421.p | 35 | 70 | 35 | 35 | 70 |
| 422.p | 38 | 76 | 38 | 38 | 76 |
| 423.p | 36 | 72 | 36 | 36 | 72 |
| 42.d | 109 | 218 | 109 | 109 | 218 |

U februaru je broj ispravnih aviona opao za 14, međutim kako nije došlo do oštećenja kompletnog avionskog naoružanja, broj mitraljeza i topova je faktički ostao isti. U martu su, međutim, nastupile poteškoće sledeće prirode:

„1) Stanje u kome se nalazi oružje aviona 11-2 u ovom puku prosečno je slabo i to usled dotrajalosti pojedinih delova, pošto je garantovani rok fabrike koja ga je izradila - prošao.

2) Zamena novog oružja (topa) izvršeno je samo na avionu IL-2 br. 1872771 usled rasprsnuća topovske cevi, na topu br. 45. zamenjen je novim topom ŽV 230.

3) Nedostaci oružja na avionu 11-2 jesu sledeći:

a) zadnje pričvršćivanje topa VJA je slabo, usled čega dolazi do suviše jakog trzanja topa, te i pored odlično izvršene reglaže, dolazi do nepreciznog gađanja.

b) ispusti sanduka poklopca topa VJA dosta se lako lome usled slabosti dimenzija, te bi bilo potrebno iste pojačati; na 2 topa izvršeno

je švajsovanje polomljenog ispusta, kako bi se omogućila upotreba oružja.

v) na srednjem delu pričvršćivanje mitraljeza ŠKAS je slabo izvršeno tako da je dolazilo dosta puta do loma na mestu varenja toga dela pričvršćivača mitraljeza...

7) Poteškoće na koje se nailazi u radu su sledeće: nedostatak rezervnih delova.

8) Osoblje oružarske struke je potpuno osposobljeno za samostalan rad na avionima 11-2 i pokazuje volju za usavršavanje u struci!"³⁰⁰

Svi inženjeri pukova iznose pojedine slučajeve zastoja oružja do kojih je dolazilo tokom borbene upotrebe. Tako Stab 422. vazduhoplovnog puka konstantuje da je tokom marta bilo ukupno deset zastoja, od čega nijedan greškom pilota. Ali, prilikom lansiranja raketnih zrna osam zastoja zbog fabričke greške, i dva zastoja pri opaljivanju topa VJA 23 mm greškom oružara.

U 423. puku bilo je ukupno 47 zastoja, od čega:

- greškom letača, po dva kod topovsko-mitraljeskog naoružanja;
- greškom tehničkog sastava - dva na topu VJA, i
- fabrička greška - 41 (20 kod RS 82; 15 kod topa VJA i 6 kod mitraljeza ŠKAS 7,62 mm).

Zbog stalne upotrebe naoružanja u aprilu dolazi do daljeg pogoršanja stanja naoružanja, premda su oružari valjano obavljali posao i neispravnosti, najčešće, uspevali da otklone. Topovi VJ 23 mm i mitraljezi ŠKAS 7,6 i UBT 12,7 mm bili su u vrlo dobrom stanju, kao i nosači bombi sa kompletnim instalacijama. Turele i instalacije pneumatičkog sistema bili su takođe u vrlo dobrom stanju, ali su nanovo konstatovani mnogi nedostaci oružja aviona 11-2:

„a) Slabo zadnje utvrđivanje topa VJ što izaziva veliko drmanje topa prilikom gađanja.

b) Slabo srednje utvrđivanje mitraljeza ŠKAS; dešavaju se česti slučajevi da slabo zavareni deo popusti!"³⁰¹

Oružari su se žalili na česte zastoje i zbog nejednakog kalibra municije za VJA, a posebno na zastoje koji su dolazili zbog razlike u debljini danceta čaure, zatim zbog vlažnog baruta, neispravnih kapisli, itd. Često je dolazilo i do prevrtanja redenika u sanduku mitraljeza prilikom pikiranja, odnosno zastoja kod zatvarača. Dolazilo je i do pucanja cevi topova, poklopaca zatvarača, itd.

Tako je, na primer, u 421. vazduhoplovnom puku bilo 12 posto zastoja od ukupnog broja upotrebljenog oružja za top VJ (na 23.890 ispaljenih granata) a 6 posto na mitraljezu ŠKAS (od ukupno ispaljenih 73.400 mitraljeskih zrna). Kod raketnih zrna procenat iznosi 20 odsto na 221. ispaljenu raketu. Za sve te zastoje, prema proceni oružara, uzrok je dotrajalost materijala.

³⁰⁰⁾ Iz izveštaja pomoćnika inženjera u 421. vazduhoplovnom puku o stanju oružja za mart 1945; AOS, k 1466/1, br. reg. 6/29-9.

³⁰¹⁾ Ibid, za april 1945; Op. cit., br. reg. 5/6-1.

Tehničko osoblje je bilo prinuđeno da vrši stalne popravke, a samo u aprilu na topovima je izvršeno 17 raznih radnji, kod mitraljeza - osam, a isto tako i na raznim delovima oružja.

Zbog dotrajalosti oružari su bili prinuđeni da samo u aprilu rashoduju 3919 avio-bombi raznih kalibara (FAB 250, 100 i 50 kg), 1080 bombi AO 25, itd.

S obzirom da je dolazilo i do neopaljivanja RS 82, oružari su otpočeli da sami izrađuju patrone koji su funkcionisali dobro.

Ocenjujući rad vazduhoplovnotehničke službe, Štab 42. vazduhoplovne divizije krajem aprila zaključuje:

„Tehnički sastav po pukovima vršio je predano i savesno svoje zadatke, a često puta su se i takmičili u tačnosti i brzini rada. Tehničko osoblje je steklo bogatija iskustva, znanje i rutinu za samostalno obavljanje vazduhoplovne službe na zemlji“³⁰²,

Inženjer 42. vazduhoplovne divizije navodi da je u maju celokupno naoružanje na borbene ispravnim avionima - ukupno 52, bilo u dobrom stanju, kao i da su otklonjeni mnogi zastoji i kvarovi. Tome je doprinela zamena starih i dotrajalih novim topovima. Međutim, to nije moglo biti sa mitraljezima, pošto nije ni bilo novih.

„Zastoj neopaljivanja metka takođe se često dešava. Takav zastoj u vazduhu - ako je pilot vešt - vrlo lako i brzo se otklanja i može se produžiti gađanje. Mladi i još nedovoljno izvežbani piloti vrlo često se sa ovakvim zastojem vraćaju na aerodrom. Osnovna greška kod ovog je nepravilno rukovanje pneumatičkim sistemom za stavljanje u dejstvo topova i mitraljeza.

Da bi se ovakve greške otklonile zamenici inženjera pukova po naoružanju održavaju časove na kojima svi piloti dobijaju potrebna uputstva u pravilnom rukovanju sa celokupnim oružanim instalacijama. U tom pogledu postignuti su zadovoljavajući rezultati, te su sada već mnogo ređi slučajevi nepravilne upotrebe naoružanja“³⁰³,

Kao problem se, za svakodnevni rad vazduhoplovno tehničke službe, pojavio i nedostatak literature. Radi pomoći, na bazi dotadašnjeg iskustva, inženjer 42. vazduhoplovne divizije od 22. maja otpočeo je da izdaje posebna uputstva. Tako, naredba br. 1 reguliše mere kojih se moraju pridržavati za slučaj da se u prečistaču za ulje motora AM-38, ili novih AM-38-F primete opiljci ležaja. Naredba br. 2 reguliše upotrebu forsaja i zakrilaca kod dvosedog jurišnog aviona 11-2, koji ima ugrađeni motor AM-38-F:

„Primećeno je da piloti jurišnih aviona 11-2 ne koriste u potpunosti uzletna svojstva svojih aviona: ne upotrebljavaju forsaj, a takođe i ne postavljaju zakrilca na ugao koji je predviđen za uzlet. Ovo iziskuje aerodrome većih dimenzija, a takođe povlači za sobom potrebu smanje-

³⁰²⁾ Iz operativnog izveštaja Štaba 42. vazduhoplovne divizije za april 1945; Zbornik NOR, tom X, knj. 2, dok. 187.

^(B) Iz izveštaja o stanju avionskog naoružanja u maju 1945. u 42. vazduhoplovnoj diviziji; AOS, k. 1466/1, br. reg. 31/1-6.

nja količine bombi, tj. ne daje mogućnost da se do kraja iskoristi borbena moć aviona.

Iz toga razloga potrebno je celokupno osoblje - letaćko i tehničko - upoznati sa pravilima za upotrebu forsaza i zakrilaca".³¹¹⁴¹

Organizacija veze i rad foto i meteorološke službe

Za bezbedno izvršenje borbenih dejstava, a posebno u organizaciji veze, foto i meteorološke službe, u 42. vazduhoplovnoj diviziji nalazilo se stručno-borbena ospoboljeno ljudstvo koje je samostalni rad obavljalo zavisno od uslova, vrste zadataka, odnosno lokacije na kojoj se nalazilo.

1.- *Organizovanje i rad ljudstva veze* - Štab 42. vazduhoplovne divizije je vezu sa Štabom Vazduhoplovstva uspostavio 25. januara 1945. kada je poslat i prvi operativni izveštaj putem telefona. Veza sa 421, 422. i 423. vazduhoplovnim pukom funkcionisala je normalno ali preko sovjetske radio i telefonske veze.

U prvim borbenim dejstvima, kao i tokom februara, Štab 42. vazduhoplovne divizije je preko VON-ova pri Generalštabu JA i Štabu 1. armije i radio-stanice jačeg dometa imao direktnu telefonsku radio-vezu. Štab 1. armije je imao još jednu radio-stanicu, ali slabijeg dometa, koja se koristila prilikom sadejstva između aviona u vazduhu i jedinica na zemlji.

Ljudstvo 42. samostalne čete za vezu je od 15. do 20. marta uspostavilo prvu telefonsku vezu u Štabu 42. vazduhoplovne divizije. Linijaši te čete podižu i uspostavljaju prve spoljne veze sa Štabom Vazduhoplovstva JA u Zemunu, dok radio-telegrafisti vezu održavaju preko telegrafa i teleprinteru.

Kvalitet veze, zavisno od jedinice i perioda, bio je različit. Tako je Štab 421. vazduhoplovnog puka u svakom dnevnom izveštaju do 22. februara 1945. izveštavao da su radio i telefonske veze sa divizijom, sa posadama u vazduhu i unutrašnje veze dobre. Štab 422. puka se, međutim, kritički osvree:

„Veza između aviona u vazduhu i zemlje nije u potpunosti uspešno postizavana, koje zbog još nedovoljne okretnosti i nenaviknutosti samih pilota, koji su za vreme prvih borbenih zadataka suviše zauzeti pažnjom i drugim poslovima oko pilotiranja, orijentacije i samim izvršenjem zadataka"!³⁰⁵

*"> Ibid;

Pri normalnom tovaru bombi (300 kg bombi i četiri rakete RS 82) na avionu 11-2 sa motorom AM-38-F, u slučaju otežanih uslova poletanja: razne prepreke, male razmere aerodroma, itd. pri poletanju trebalo je upotrebljavati forsaz (pritisak punjenja $p_a=1360$; ± 25 mm živinog stuba; broj obrtaja $n=2350$ ob/min; zakrilca spusti na ugao 17 stepeni.

Takva primena forsaza smanjuje dužinu poleta za 50-60 m, a sa zakrilcima za 40-50 m, odnosno pri upotrebi oba, poletanje se smanjuje za 90-110 metara.

Broj obrtaja kod motora AM-38, pri pravilno postavljenom regulatoru broja obrtaja (R-7) trebalo je da bude $n=2150$ ob/min.

³⁰⁵¹ Iz izveštaja Štaba 422. vazduhoplovnog puka o radu u februaru 1945; Zbornik NOR, tom X, knj. 2, dok. 6.

Štab 423. vazduhoplovnog puka, kao i 421, pozitivno ocenjuje rad i organizaciju veze.

Dobra organizacija veze nije, međutim, pratila prebaziranje jedinica. Tako u tri operativna izveštaja Štab Grupe vazduhoplovnih divizija navodi sledeće:

„Veza sa svima jedinicama još nije uspostavljena, kao i veza sa Štabom Vazduhoplovstva JA; radi se na tome“!³⁰⁶⁾

Početkom aprila sve veze dobro funkcionišu mada je dolazilo do prekida između veza Štaba 42. vazduhoplovne divizije i pojedinih pukova, kao u slučaju sa 422, dok je bazirao na aerodromu Klenak, ili sa 421. dok je bio upotrebljavan sa rajlovačkog aerodroma, u maju 1945.

Štab 42. vazduhoplovne divizije posebno ističe kvalitet veze u maju posle završenih prebaziranja jedinica, kao i dobro funkcionisanje veze unutar Grupe divizija, zatim sa trupama na zemlji, kao i između aviona u vazduhu, odnosno dobru organizaciju u celini (ilustracija 8).

2.- *Rad foto-službe* - Počev od 26. januara Štab 42. vazduhoplovne divizije je sve snimke dobijao od Operativnog odeljenja sovjetske 10. jurišne divizije, s obzirom da u to vreme nije raspolagao foto-materijalom.

Rad ljudstva foto-službe odvijao se uporedo sa izviđanjem iz vazduha, s obzirom da su tom prilikom vršena i snimanja. Posebno dobri rezultati zabeleženi su prilikom izviđanja i snimanja iz vazduha nemačkih položaja na dravskom mostobranu, kao i prilikom kontrole rezultata dejstava posle proboja sremskog fronta, odnosno u toku gonjenja neprijatelja.

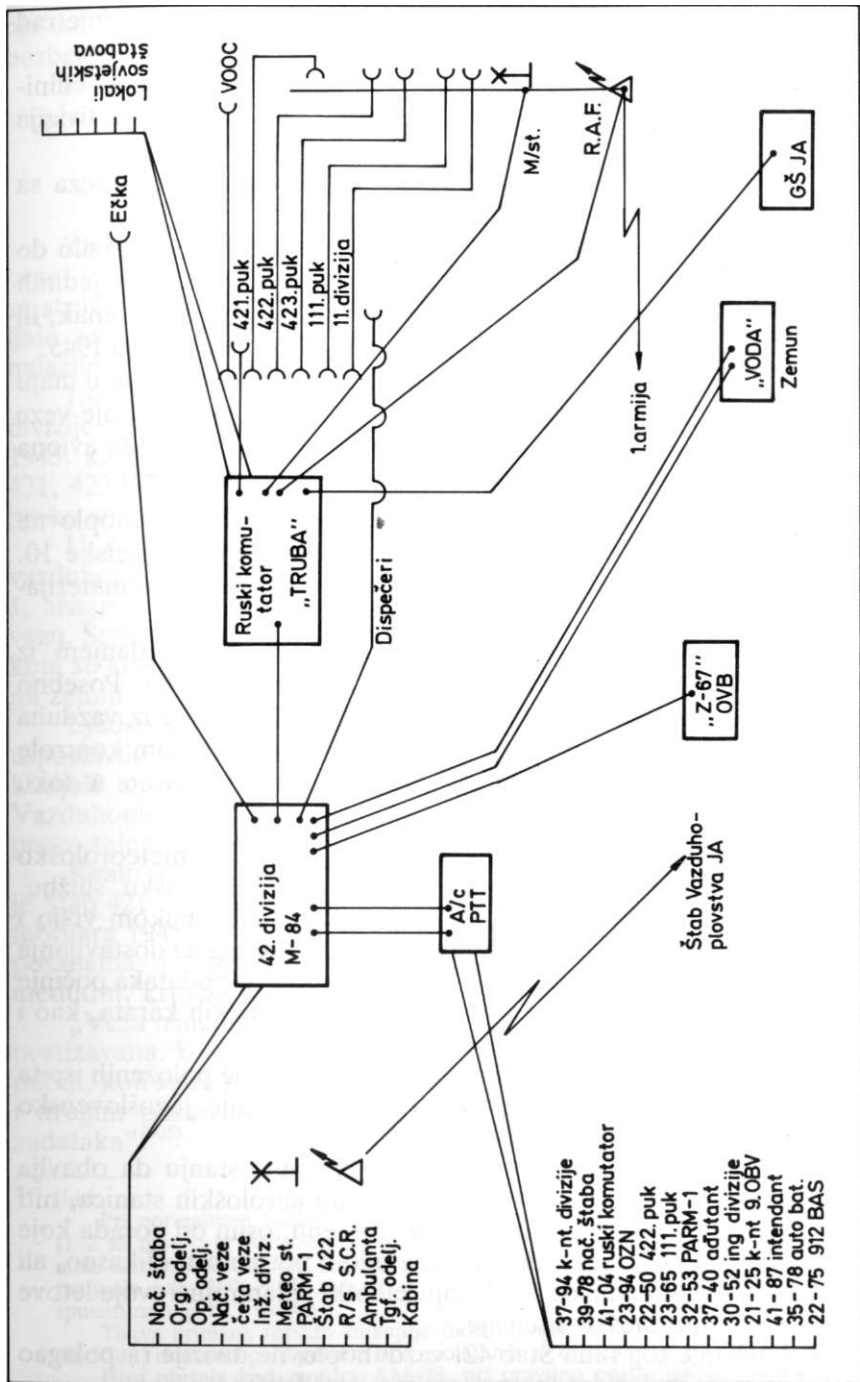
3.- *Meteorološko obezbeđenje* - Kao i foto, tako i meteorološko obezbeđenje bilo je naslonjeno na sovjetsku meteorološku službu. Meteo-biro 42. vazduhoplovne divizije je uporedo sa obukom vršio i praktična osmatranja, koja su unošena u dnevnik vremena i dostavljanja višim štabovima, kao i jedinicama. Samostalna obrada podataka počinje tek od sredine marta, kada se vršila i analiza sinoptičkih karata, kao i davanje kratkoročne prognoze vremena.

S obzirom da je obuka trajala tri meseca, tek posle položenih ispita iz sinoptičke meteorologije, aerologije i klimatologije jugoslovensko osoblje je bilo u stanju da samostalno radi.

Od 15. maja Meteo-biro 42. divizije bio je u stanju da obavlja namenske zadatke. Kako u to vreme nije bilo aeroloških stanica, niti drugih mogućnosti za prijem izveštaja o vremenu, osim od posada koje su bile u vazduhu, to obezbeđivanje nije bilo u potpunosti efikasno, ali je omogućivalo posadama da izvršavaju zadatke, planirajući svoje letove i na osnovu meteorološke situacije.

Za obavljanje tog rada Štab 42. vazduhoplovne divizije raspolagao je sledećim meteorološkim instrumentima i sredstvima:

³⁰⁶⁾ Izveštaj Štaba GVD od 29. marta 1945, AOS, k. 1466/1, br. reg. 3/9-9.



Šema veza 42. vazduhoplovne divizije

- po dva komada: anemometar fues, barograf, barometar aneroid i štap za merenje snega;

- po jedan komad: psihometar SMAN, vazduhoplovni časovnik, teodolit sa tronošcem, atlas oblaka, molčanov krug, radio-prijemnik US, traka za premer obima balona, pilot-balon, termometar, akumulator od 24 V, motor za punjenje akumulatora, vetrokaz, stop-sat, tablica za merenje uzgona, uteg za merenje uzgona i poljski telefon.

Ljudstvo 42. samostalne čete za vezu raspolagalo je sledećim sredstvima:

- po jedna radio-stanica RAF, RSB i radio-prijemnik US;
- po dva telegrafski aparata - CT-35 i „morze“;
- telefonska centrala R-20 (jedan komad) i 20 telefonskih aparata;
- 30 komada akumulatora 17-NKI-22 i 4-NKI-45;
- telefonski kabao, dužine 44 km; 25 kalemova za telefonski kabao i četiri kalema za telegrafski kabao;
- agregat za punjenje akumulatora snage 1,5 KW, i
- jedan komad penjalice za telegrafske stubove.

Osim ovog, 42. samostalna četa za vezu raspolagala je i sa 23 vozila specijalne namene (pokretna divizijska radionica za popravku instrumenata, pokretna radio-stanica, vozilo za prevoz alata, itd).

Rezultati borbenih dejstava 42. vazduhoplovne divizije

Ocenjujući rad 42. i 11. divizije Štab Grupe vazduhoplovnih divizija ističe da je:

„Borbeni rad našeg vazduhoplovstva od samog početka bio pravilan i uspešan. Kako sadejstvo sa trupama na zemlji, tako i saradnja između jurišne i lovačke avijacije, bili su potpuni i blagovremeni.

Za ovakav uspeh ima se najviše zahvaliti pravilno postavljenoj osnovi za organizaciju i školovanje avijacije i ogromnom i nesebičnom zalaganju naših učitelja u školi i borbenom radu - sovjetskim rukovodiocima i letaćima, kao i tehničkom osoblju.

Slaba tačka u celokupnom borbenom radu, radi čega je dolazilo i do zakašnjanja u sadejstvu - je veza između trupa na zemlji i avijacije.

Štabovi trupa na zemlji, pa čak i viši, nisu upoznati sa radom avijacije u potpunosti. Zakašnjavaju sa zahtevima i postavljaju nepravilne zadatke, traže da se tuku i oni ciljevi koje oni mogu tući sopstvenom vatrenom snagom (artiljerija, bacači). Mada je jurišna avijacija predviđena da prvenstveno tuče ciljeve na poprištu, sa njom se mora celishodno postupati i čuvati je za važne rešavajuće periode. Inače, od strane trupa na zemlji, uloga avijacije, a naročito jurišne, je pravilno shvaćena, a njen rad priznat!³⁰⁷⁾

³⁰⁷⁾ Iz bojne relacije Štaba Grupe vazduhoplovnih divizija upućen Štabu Vazduhoplovstva JA od 17. maja 1945, za period rada od 15. novembra 1944 - 15. maja 1945; Zbornik NOR, tom X, knj. 2, dok. 196.

U toku januara i februara 1945. vazduhoplovni pukovi 42. divizije izvršili su 747 borbenih letova i ostvarili nalet od 835,42 časova. Po pukovima i mesecima, ostvareni borbeni letovi bili su:

| | I | II | III | IV | V | svoga |
|--------|-----|-----|------|------|-----|-------|
| 421.p | 13 | 89 | 47 | 50 | 84 | 283 |
| 422. p | 8 | 24 | 75 | 85 | 83 | 275 |
| 423. p | 12 | 17 | 64 | 96 | . | 189 |
| 42.d | 33 | 130 | 186 | 231 | 167 | 747 |
| 11.d | 14 | 110 | 168 | 277 | 128 | 697 |
| GVD | 47 | 240 | 354 | 508 | 295 | 1444 |
| Vitruk | 860 | 730 | 1039 | 507 | . | 3136 |
| svoga | 907 | 970 | 1393 | 1015 | 295 | 4580 |

Pregled, u stvari, sadrži četiri grupe rezultata: (1) borbeni nalet 421, 422. i 423. vazduhoplovnog puka; (2) borbeni nalet 42. i 11. divizije, odnosno Grupe vazduhoplovnih divizija; (3) borbeni nalet sovjetske vazduhoplovne grupe Vitruk, i (4) ukupni borbeni nalet ostvaren nad Jugoslavijom, u periodu januar - maj 1945.

Pregledi se daju uporedo kako bi se uočile razlike u borbenom naletu unutar navedenih grupa:

- najmanji borbeni nalet ostvario je 422. vazduhoplovni puk u januaru (8), a najveći 423. puk u maju (96);

- najveći broj zadataka izvršio je 421. puk (283);

- jurišni pukovi 42. vazduhoplovne divizije izvršili su 50 borbenih letova više od lovačkih pukova 11. divizije;

- najveći broj zadataka 42. divizija je ostvarila u aprilu (231), a najmanji na početku borbenog rada, u januaru (33);

- u odnosu na sovjetsku Grupu „Vitruk“, naša Grupa vazduhoplovnih divizija je izvršila nešto više od jedne četvrtine borbenih zadataka u tom periodu; Grupa vazduhoplovnih divizija je najviše naletala u aprilu (508), dok grupa Vitruk nije dejstvovala u maju, i

- najviše ostvarenih borbenih letova nad teritorijom Jugoslavije izvršeno je u martu (1393) s obzirom da je i Grupa „Vitruk“ u tom mesecu, takođe, izvršila najveći broj zadataka.

Pregled ostvarenog naleta u časovima, po jedinicama i mesecima:

| | I | II | III | IV | V | svoga |
|--------|--------|---------|---------|---------|--------|---------|
| 421.p | 12,30 | 105,00 | 51,37 | 61,50 | 84,47 | 315,44 |
| 422.p | 6,39 | 25,19 | 95,11 | 97,36 | 99,24 | 324,09 |
| 423.p | 10,30 | 13,00 | 70,50 | 101,30 | | 195,50 |
| 42.d | 29,39 | 143,19 | 217,38 | 260,56 | 184,11 | 835,43 |
| 11.d | 11,55 | 97,12 | 178,22 | 262,40 | 147,39 | 697,48 |
| GVD | 41,34 | 240,31 | 396,00 | 523,36 | 331,50 | 1533,31 |
| Vitruk | 734,32 | 816,21 | 1235,15 | 634,40 | | 3420,48 |
| svoga | 176,06 | 1056,52 | 1631,15 | 1158,16 | 331,50 | 4954,19 |

Na osnovu ostvarenog naleta, uočljive su sledeće karakteristike:

- najviše ostvarenog naleta u časovima ima 421. vazduhoplovni puk - 105,00 u februaru, a najmanje 422. puk - 6,39 u januaru;
- ukupan broj časova najviše ima 422. puk - 324,09 časova;
- 42. vazduhoplovna divizija naletela je više od 11. divizije 137,33 časova;
- GVD, u odnosu na Grupu „Vitruk“, i saobrazno broju borbenih zadatka, ostvarila je jednu četvrtinu ukupnog naleta u časovima.

Pored prikazanih borbenih zadataka i časova naleta, Grupa „Vitruk“ je nad Jugoslavijom izvršavala borbene zadatke i u 1944. godini. U periodu od 4. oktobra do 31. decembra 1944. Grupa „Vitruk“ je izvršila sledeći broj borbenih letova:

| | Letovi | | | | Časovi | | | |
|--------|--------|-----|------|-------|---------|--------|--------|---------|
| | X | XI | XII | svoga | X | XI | XII | svoga |
| IO.jd | 620 | 505 | 672 | 1797 | 707,13 | 390,16 | 603,23 | 1700,52 |
| 236.ld | 668 | 489 | 357 | 1514 | 690,00 | 423,00 | 315,00 | 1428,00 |
| Vitruk | 1288 | 994 | 1022 | 3311 | 1397,13 | 813,16 | 918,23 | 3128,52 |

Grupa „Vitruk“³⁰⁸ i Grupa vazduhoplovnih divizija, nad teritorijom Jugoslavije, u periodu od 4. oktobra 1944. do 25. maja 1945. izvršile su ukupno 7891 borbeni zadatak i tom prilikom ostvaren je nalet od 8092,11 časova:

| | Letovi | | | Časovi | | |
|--------|----------------|--------------|--------|----------------|--------------|---------|
| | X-XII 1944. | I-V 1945. | ukupno | X-XII 1944. | I-V 1945. | ukupno |
| Vitruk | 3311 | 3136 | 6447 | 3128,52 | 3420,48 | 6549,40 |
| GVD | | 1444 | 1444 | | 1533,31 | 1533,31 |
| svoga | 3311 | 4580 | 7891 | 3128,52 | 4954,19 | 8083,11 |

Sovjetska Grupa „Vitruk“ je za tri meseca 1944. i četiri meseca 1945. izvršila 6447 borbenih letova, ili 4,5 puta više od Grupe vazduhoplovnih divizija.

U periodu od 17. januara do 25. maja 1945. godine 42. i 11. vazduhoplovna divizija utrošile su sledeću količinu ubojnih sredstava:

³⁰⁸⁾ U pregledu borbenih letova i časova letenja, objavljenom u Zborniku NOR, tom X, knj. 2, dok. 199. svi letovi nad teritorijom Jugoslavije od 4. oktobra 1944. do 25. maja 1945. pripisani su Grupi vazduhoplovnih divizija. Premda je u fusnoti najavljeno da se odnosi na ukupan broj avio-poletanja sovjetskih i jugoslovenskih posada, pregled prikazuje pogrešne podatke, s obzirom da su jugoslovenski pukovi, odnosno obe divizije, otpočele da izvršavaju borbene letove od sredine januara 1945.

| | Kalibar | 42.d | 11.d | GVD |
|-------------------|-------------|---------|--------|---------|
| Avio-bombe | FAB 250 | 1 | — | 1 |
| | FAB 100 | 487 | . | 487 |
| | FAB 50 | 740 | . | 740 |
| | AO 50 | 89 | . | 89 |
| | AO 35 | 157 | . | 157 |
| | AO 25 | 3.687 | . | 3.687 |
| | AO 10 | 609 | . | 609 |
| | AO 8 | 1.038 | . | 1.038 |
| | AO 6,5 | 428 | . | 428 |
| | AO 2,5 | 8.487 | . | 8.487 |
| | PTAB | 2.741 | . | 2.741 |
| ZAB | 1.678 | . | 1.678 | |
| Raketna zrna | RS 82 | 1.245 | — | 1.245 |
| | RS 132 | 74 | | 74 |
| Topovske granate | ŠVAK 20 mm | 1.690 | 17.988 | 19.678 |
| | VJA 23 mm | 156.659 | 5.055 | 161.714 |
| Mitralj. municija | UBS 12,7 mm | 10.660 | 21.101 | 31.761 |
| | ŠKAS 7,62 | 234.766 | | 234.766 |

Iz pregleda se vidi da je 42. vazduhoplovna divizija bila nosilac vatrene moći Grupe vazduhoplovnih divizija, s obzirom da je lovačka avijacija prioritet u izvršavanju zadataka dala zaštiti jurišnih aviona, izviđanju, a zatim razornim dejstvima.

Borbeni kompleti 421, 422. i 423. vazduhoplovnog puka su određivani na osnovu ciljeva po kojima treba dejstvovati, odnosno da li je reč o koncentraciji žive sile, motomehanizovanim kolonama, komunikacijama, saobraćajnim čvorovima, utvrđenim fortifikacijskim sistemima, ili skladištima.

Nad teritorijom Jugoslavije, u dejstvima od 4. oktobra 1944. do 25. maja 1945, Grupa vazduhoplovnih divizija³⁰⁹ i sovjetska Grupa „Vitruk“ utrošile su sledeću količinu avio-bombi, raketnih zrna, topovskih granata i mitraljeske municije:

| | Kalibar | Vitruk | GVD | Ukupno |
|------------|---------|--------|------|--------|
| Avio-bombe | FAB 250 | 1941 | 1 | 1942 |
| | FAB 100 | 3691 | 487 | 4178 |
| | FAB 50 | 3180 | 740 | 3920 |
| | AO 50 | . | 89 | 89 |
| | AO 35 | 129 | 157 | 286 |
| | AO 25 | 6630 | 3687 | 10.317 |
| | AO 10 | 4811 | 609 | 5420 |

U tabelarnom pregledu utrošениh bombi i municije, Zbrnik NOR, tom X, knj. 2, dok. 201, podaci se odnose na period 4. oktobar 1944. - 1945. pri čemu nisu razdvojeni na GVD, odnosno Vitruk. Tako se, kao i ranije, u pregledu za mesece X, XI i XII 1944. ponovo pojavljuju 42. i 11. divizija, umesto 10. jurišne i 236. lovačke.

| | Kalibar | Vitruk | GVD | Ukupno |
|------------------|------------|-----------|---------|-----------|
| Avio-bombe | AO 8 | – | 1038 | 1038 |
| | AO 6,5 | 650 | 428 | 1078 |
| | AO 2,5 | 38.454 | 8487 | 46.941 |
| | PTAB | 14.886 | 2741 | 17.627 |
| | ZAB | . | 1678 | 1678 |
| Raketna zrna | RS 82 | 6556 | 1245 | 7801 |
| | RS 132 | 18 | 74 | 92 |
| Topovske granate | ŠVAK 20 mm | 86.007 | 1690 | 87.697 |
| | VJA 23 mm | 1,216.909 | 156.659 | 1,373.568 |
| Mitralj. zrna | UBS 12,7 | 170.837 | 10.660 | 181.497 |
| | SKAS 7,62 | 1,100.037 | 234.766 | 1,334,803 |
| | OKV16 | 2575 | . | 2575 |

Najveću količinu ubojnih sredstava, sovjetska Grupa „Vitruk“ utrošila je u decembru 1944, a Grupa vazduhoplovnih divizija u martu i aprilu 1945.

Srazmerno broju borbenih zadataka, odgovara vatrena moć koja se, brojčano iskazana, meri u tonama ubojnih sredstava naoružanja.

Dejstvima Grupe vazduhoplovnih divizija (od 17. januara do 25. maja 1945.) i Grupe „Vitruk“ (od 4. oktobra 1944. do 30. aprila 1945.) uništeno je ili onespособljeno sledeće:

| | 42.d | 11.d | GVD | Vitruk | Ukupno |
|------------------|------|------|------|--------|--------|
| Aviona | – | – | – | 3 | 3 |
| PA topova | 85 | 4 | 89 | 176 | 265 |
| Topova | 18 | 5 | 23 | 291 | 314 |
| PAM _f | 10 | . | 10 | . | 10 |
| Minobacača | . | . | . | 6 | 6 |
| Tenkova | 6 | . | 6 | 51 | 57 |
| Oklopnih kola | 6 | . | 6 | . | 6 |
| Kamiona | 219 | 148 | 367 | 1818 | 2185 |
| Automobila | 112 | 9 | 121 | 82 | 203 |
| Kola | 461 | 77 | 538 | 971 | 1509 |
| Konja | 34 | 34 | 68 | . | 68 |
| Skladišta | 13 | . | 13 | 122 | 135 |
| Lokomotiva | 4 | 8 | 12 | 60 | 72 |
| Vagona | 103 | 77 | 180 | 661 | 841 |
| Dereglija | . | . | . | 16 | 16 |
| Čamaca | 8 | . | 8 | 46 | 54 |
| Mostova | 10 | . | 10 | 3 | 13 |
| Hangara | . | . | . | 5 | 5 |
| Kuća | 118 | . | 118 | . | 118 |
| Žive sile | 2989 | 275 | 3264 | 8591 | 11.855 |
| Požara | 206 | 1 | 207 | 440 | 647 |
| Eksplzija | 137 | . | 137 | 201 | 338 |
| Fabrika | 2 | . | 2 | . | 2 |

Borbeni rezultati 42. vazduhoplovne divizije saobrazni su nameni jurišne avijacije u kvalitetu i vrsti ubojnih sredstava kojim su jurišni avioni naoružani, kvalitetu i obučenosti posada za borbena dejstva. Izraziti rezultati postignuti su prilikom uništavanja žive sile, PA i topova zemaljske artiljerije, kao i izazivanja brojnih požara i eksplozija.

Rezultati borbenih dejstava na neprijatelja delovali su, pre svega, materijalno, ali i moralno.

„28. II nepr. zrakoplovi napali su u 3 navrata bombama i strojničkom vatrom Vinkovce. Pogođena je želj. postaja, ložiona, kolosjeci, brana na Bosutu i okolina vojarne.

Istodobno napali su nepr. zrakoplovi Mirkovce, želj. postaju Borovo i Vukovar. Jedan napadački zrakoplov oboren je kod Privlake. Pilot je iskočio.

28. II 4 nepr. lovca-bombardera napali su uzletišta u Bjelovaru. Tom prilikom oborena su 3 napadačka zrakoplova³¹⁰ od protuzrakoplovne odbrane uzletišta!³¹¹

„1. III nepr. zrakoplovi napali su vlak kod Varaždina. Stroj je onеспособljen, strojovođa ranjen, 2 osobe poginule i 5 ih je ranjeno“!³¹²

„7. III nepr. zrakoplovstvo napalo je Vinkovce. Pojednostiti još nisu poznate“! ¹

„7. III nepr. zrakoplovi bombardovali su D. Miholjac. Pojednostiti još nisu poznate. Istog dana nepr. zrakoplovi napali su strojničkom vatrom vojnički samovoz na cesti Karlovac - Zagreb. Samovoz je oštećen, 1 dočastnik ranjen“!³¹⁴

„8. III nepr. zrakoplovi napali su želj. prugu Zagreb - Vinkovci, te oštetili prugu između Okučana i Dragalića, Kapele Batrine i Orlovca, te Starog Petrovog Sela.

Osim toga napali su vlakove na toj pruzi kod Sv. Klare, Lipovljana, Kutine, Nove Kapele, Oriolika i Mikanovaca. Oštećena su 4 stroja i nekoliko vagona. 30 osoba su ranjene a 11 poginule“!³¹⁵

„Prilikom napadaja nepr. zrakoplova na Varaždin 16. III bačene su bombe u dva navrata. U drugom valu bačen je najveći broj bombi srednje težine na kolodvor. Srušena je zgrada sekcije i dvie posebničke kuće, a više okolnih kuća je oštećeno. Dvie osobe su poginule, 5 ih je ranjeno, a 3 su žive izkopane iz ruševina“!³¹⁶

„19. III 9. nepr. zrakoplova napalo je četiri vala SI. Brod i mostove na Savi. Želj. most je srušen, a drveni oštećen. Ima štete, dok su žrtve nezatne.

³¹⁰ U izveštajima se, na mnogo mesta, navodi obaranje aviona što ne odgovara stvarnim činjenicama.

¹¹ Iz izveštaja Glavnog stožera Ministarstva oružanih snaga NDH od 1. marta 1945. o dejstvima protiv jedinica JA; AOS, k. 48, br. reg. 1/1-1.

^{3 2} Op. cit., izveštaj od 3. marta; br. reg. 3/1-1.

• Op. cit., izveštaj od 8. marta; br. reg. 8/1-1.

¹ Op. cit., izveštaj od 9. marta; br. reg. 9/1-1.

³¹⁶ Op. cit., izveštaj od 18. marta; br. reg. 18/1-1.

Istog dana 57 nepr. zrakoplova napalo je mostove kod Varaždina. Teže su oštećeni glavni i mali most, a lakše je oštećen kolni. Ima porušenih i oštećenih kuća"³¹⁷

„Prilikom bombardiranja Osieka 18. III poginule su 2 osobe, 14 ih je ranjeno, a 19. III u Sl. Brodu poginulo je oko 30 osoba, dok su istovetna napadnuta i sela u okolini Broda"³¹⁸

„26. III oko 13.00 sati 9 nepr. zrakoplova bacilo je oko 60 bombi na kolodvor i okolinu u N. Gradiški. Šteta je znatna i ima mnogo žrtava"³¹⁹

„1. IV nepr. zrakoplovi napali su bombama Doboj, Kutinu, Sisak, Varaždin, Gospić i mjesto Stiena kod Bos. Krupe, te želj. postaju Vinkovce. Pojediniosti još nisu poznate"³²⁰

„Živahna nepr. zrakoplovna aktivnost u području Drežnik-grad, za tim u dolini r. Bosna, gdje je 9 nepr. zrakoplova bombardiralo Zenicu i napalo ciljeve u području Doboj - Derventa. Živahna nepr. zrakoplovna djelatnost na Srijemskoj fronti"³²¹

Radi pomeranja linije fronta, brzog napredovanja naših jedinica i taktičkog radijusa aviona, vazduhoplovni pukovi bili su prinuđeni da često prebaziraju, čak 16 puta:

- 421. vazduhoplovni puk je osam puta prebazirao, pri čemu je dva puta bio na aerodromu Lačarak - prilikom formiranja i u zadnjim borbenim dejstvima u maju 1945; samo u martu bio je prinuđen da promeni četiri aerodroma - Zemun, Nadalj, Bački Brestovac i Sombor (Kupusina);

- 423. vazduhoplovni puk prebazirao je pet puta, od čega je najduže bio na aerodromu Ruma, više od tri meseca;

- 422. vazduhoplovni puk izvršio je svega tri prebaziranja, od kojih jedno i na aerodromu Mađarmečke, van teritorije Jugoslavije.

Ta prebaziranja bila su skopčana sa mnogim problemima materijalne prirode, u prvom redu zbog nedostatka transportnih sredstava. Tako se dešavalo da je, uglavnom, tehničko osoblje pojedine delove puta moralo da prelazi peške. Iako su bataljoni aerodromskih službi često kasnili u svojim obavezama, borbena gotovost pukova, zahvaljujući u prvom redu pilotima, nikada nije dolazila u pitanje.

Prebaziranja su često vršena i na osnovu naređenja sovjetskih štabova, što je naše pukove dovodilo u stanje izvršilaca, a naše štabove - u prenosnike. To je, međutim, karakteristično za prvi period borbenih dejstava, dok su kasnije, kada su naši štabovi postajali samostalniji, prebaziranja su vršena u skladu sa opštim potrebama.

U toku borbenih dejstava u NOR, 42. vazduhoplovna divizija izvršila je ukupno 747 borbenih letova, od čega: 421. vazduhoplovni puk - 283; 422. - 275, i 423. puk - 189 letova.

³¹⁷⁾ Op. cit., izveštaj od 20. marta; br. reg. 20/1-1.

³¹⁸⁾ Op. cit., izveštaj od 21. marta; br. reg. 21/1-1.

³¹⁹⁾ Op. cit., izveštaj od 27. marta; br. reg. 27/1-1.

³²⁰⁾ Op. cit., izveštaj od 2. aprila; br. reg. 2/1-1.

³²¹⁾ Op. cit., izveštaj od 12. aprila; br. reg. 12/1-1.

Najveći broj borbenih zadataka u 421. vazduhoplovnom puku izvršili su: potporučnik Jovan Utornik, komandir 3. eskadrile - 40; a preko 20 imaju piloti Dušan Piperin, Salih Hadžiomerović, Ivan Koroša, komandir 2. eskadrile; Božo Iličić i Drago Rendulić. Ipak, najviše pilota je izvršilo između 10 i 20 letova, a bilo je i takvih koji su iz Trenažnog centra jurišne avijacije došli vrlo kasno, pa su izvršili samo po jedan borbeni zadatak.

U 422. vazduhoplovnom puku preko 20 borbenih letova izvršili su, ujedno i najviše, sva tri komandira eskadrile: Trifun Amidžić, Đorđe Gvozdrenović i Stevan Smolić, kao i ostali piloti - Evgenije Radanov i, Radomir Ilić, Franjo Godec, Viktor Košutnik, itd.

I u 423. vazduhoplovnom puku po broju izvršenih zadataka prednjače komandiri eskadrila: vodnik Dušan Vujun, potporučnik Luka Popov i poručnik Ivan Kavić. U tom puku održavana je ravnoteža u broju planiranih zadataka, tako da svi ostali piloti pripadaju, skoro, ujednačenoj grupi.

Vazdušni strelci u sva tri puka su, takođe, izvršili veliki broj borbenih zadataka. Od mnogih strelaca spomenimo Pandurova, koji je zajedno sa ostalim drugovima - Šarovićem, Tominom, Uzunovićem, Čolanovićem, i drugim, izvršio takođe veliki broj borbenih zadataka.