

Likovi koji se pamte

Izvršavanje borbenih zadataka i tekući život, počev od obuke pa do kraja rata, ispisali su slavne stranice istorije 42. vazduhoplovne divizije.

Od formiranja do kraja rata, onog zvaničnog - 9. maja, kada je kapitulirala nemačka oružana sila, i onog, za jugoslovenske vazduhoplovce drugog kraja rata - 25. maja, kada su protiv ustaških grupacija izvršeni poslednji borbeni zadaci, pripadnici 42. vazduhoplovne divizije prešli su put pun odricanja, iskazivanja heroizma, put koji je imao samo jedan smer - ka pobjedi i slobodi.

Ostali su nezabeleženi mnogi podvizi: pilota, koji su sa strelcima jurišali na neprijateljeve ciljeve; vojnika i mehaničara, koji su pripremali njihove avione, sa zebnjom očekivali povratak svojih drugova.

Bili su to trenuci u kojima se stalno kalilo drugarstvo; trenuci zajedništva koji su bivali utoliko jači, ukoliko su borbeni zadaci bili sve uspješniji ukoliko se front sve više bližio severozapadnim granicama naše zemlje.

U toku narodnooslobodilačkog rata jedan broj pilota i strelaca zauvek je ostao na bojištima, nad kojima su njihovi avioni brujali nad neprijateljem, na bojištima koje su zasipali vatrom svog naoružanja.

Za prve herojske podvige, za borbene zadatke u kojima su tek kalili svoju borbenost, piloti i strelci vazduhoplovnih pukova bili su pohvaljivani i ističani za primer.

Pali izvršavajući borbene zadatke

U toku NOR-a 42. vazduhoplovna divizija izgubila je u borbenim dejstvima nekoliko pilota i vazdušnih strelaca iz 422. i 423. vazduhoplovnog puka.

Prve žrtve 42. divizije bili su major Milan Malnarić, komandant 423. vazduhoplovnog puka, i njegov strelac Stevan Abraham, borac. Oni su poginuli 21. marta 1945. prilikom napada na ciljeve u Nardskoj šumi, odnosno u završnim borbenim dejstvima slamanja dravskog mostobrana.

Major Malnarić je rođen u Sv. Križu, 24. avgusta 1906. Dve godine po završetku Pomorske akademije, odnosno 1932. dobio je zvanje pilota. Bio je komandir 20. hidropanske eskadrile u Orahovcu, kada

je izbio aprilski rat 1941. Sve do 1943. proveo je u italijanskom zarobljeništvu, kada je uspeo da pobegne iz logora i da se priključi NOVJ. Postao je pilot Eskadrile za vezu Vrhovnog štaba NOVJ, a posle kraće preobuke u Trenažnom jurišnom centru kao komandant 423. vazduhoplovnog puka učestvovao je u borbenim zadacima:

„Uzleteo je par 'jakova', a za njim četvorka jurišnika, s Malnarićem, na čelu...

Ugledali su mostobran na reci, kolonu na drumu i protivavionsku artiljeriju, čije su granate počele da se rasprskavaju oko aviona. Ličile su na raspršeno jato golubova, čiji glasovi opominju na neposrednu opasnost.

Pun pogodak na cilj. Dole, sa strašnim treskom, oblaci dima i vatre izbijaju i dižu se uvis, otkrivajući razbijenu neprijateljevu kolonu, iznenađene fašiste što bezglavo jure i beže s drumu.

Drugi nalet - cilj. Rakete dejstvuju.

Najednom, jedan avion je zahvaćen eksplozijom. To je Malnarićev. Pogoden je. Kao raskomadana ptica strmoglavo pada, ostavljajući za sobom trag gustog dima, bespomoćno, preko mokrih krošnji kraj obližnje šume.

Nešto kasnije, posle katastrofe nadleteo je njegov drug, komandant lovačkog puka. I kratak izveštaj: 'Major Malnarić i strelac Abraham Stevo, oboreni su protivavionskom artiljerijom'!³⁹⁸

Zvanični izveštaj je glasio:

„Komandant 423. vazduhoplovnog puka major Malnarić I. Milan, kao vođa četvorke, izvršio je napad na neprijateljsku živu silu i tehniku tri kilometra severno od s. Narda (Nardska šuma) gde je bilo oko sedam tenkova, 20 automobila i do pet baterija PA artiljerije manjeg kalibra (erlikon 20 mm). Prilikom drugog napada iz brišućeg leta pojavila se jedna eksplozija i jedna dimna traka dužine do 200 m. Po izjavi lovaca koji su vršili zaštitu jurišne avijacije, avion majora Malnarića se više nije pojavio'!³⁹⁹

U 422. vazduhoplovnom puku od dejstva neprijateljeve PAA nastradala je jedna letaćka posada, 6. aprila 1945.

Vodnik pilot Sima Mihajlović, sa strelcem Miodragom Damjanovićem, poginuo je izvršavajući borbeni zadatak 6. aprila kod Doboja. Mihajlović je rođen u Beogradu, 1911. Pilotsku školu je završio 1934, a posle stupanja u NOVJ, odnosno završene preobuke na avionu 11-2, leteo je u 422. vazduhoplovnom puku. Zvanični izveštaj o nestanku pilota Mihajlovića i strelca Damjanovića glasi:

„Na dan 6. aprila 1945. pilot 422. vazd. puka drug vodnik Mihajlović Sima i strelac Damjanović Miodrag na avionu 11-2 nisu se

³⁹⁸ Iz sećanja Zlatka Frida: Nije se vratio komandant puka, Vazduhoplovstvo u narodnooslobodilačkom ratu Jugoslavije, Zemun, 1965.

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

vratili sa borbenog zadatka. Zadatak su imali da napadnu voz i ž. st. Kotorsko sev. od Doboja kao i automobile na putu Dboj - Rudanka. Pri povratku sa uspešno izvršenog zadatka nestali su u rejonu Gračanice oko 17.15 časova. Sudbina istih je do sada neizvesna!"⁴⁰⁰

Nekoliko dana kasnije, 15. aprila, u 423. vazduhoplovnom puku zabeležene su još dve žrtve - potporučnik pilot Vasa Gojković i strelac Milorad Trifunac poginuli su izvršavajući borbeni zadatak.

Potporučnik Vasa Gojković rođen je 1906. u Bačkom Petrovcu. Zvanje vojnog pilota, posle završetka Pilotske škole u Mostaru, dobio je 1929. godine:

„Na dan 15. aprila 1945. u 10.42 časova oboren je od strane nepr. PAA direktnim pogotkom u motor pilot 423. vazd. puka ppor. Gojković Vasa sa strelcem Trifuncem Miloradom. Avion je u plamenu pao 2 km. zap. od sela Vrpolja. Posada je imala zadatak bombardovanja neprijateljske žive sile i tehnike u rejonu Striživojna - Vrpolje na avionu I]_2" i⁴⁰¹)

Između dve pogibije, vršeći borbene zadatke, u 42. vazduhoplovnoj diviziji zabeležena je još jedna žrtva, 9. aprila, za vreme obuke u Trenažnom pilotskom kursu Vazduhoplovstva JA poginuo je mlađi vodnik Aleksandar Matić. O pogibiji mlađeg vodnika Matića komisija, koju su činila dva sovjetska majora i inženjer u ovom centru, saopštila je sledeće:

„Pilot je dobio zadatak da kod samostalnog leta u zoni napravi dva blaga, dva oštra i dva borbena zaokreta, pikiranje i spiralu. Poleteo je samostalno na izvršenje zadatka i pošto je 'nabrao' visinu od 1000 metara otpočeo da izvršava zadatak. Posle blagih i oštirih viraza, krenuo je u levi borbeni zaokret, ali je prilikom rada izgubio brzinu i svalio se u levi pljoštimični kovit!"⁴⁰²

U ovom centru, tokom obuke, poginuo je i pilot Stevan Milošević, 15. aprila 1945:

„Danas u 13.30 časova nesretnim slučajem poginuo je drug Milošević V. Stevan, sa avionom 11-2, br. 1870695.

Slučaj se desio ovako:

Imenovani je imao zadatak samostalni let u zoni na visini od oko 1000 metara; avion se zapalio i tako udario u zemlju blizu sela Temerina.

Pilot i avion izgoreli!"⁴⁰³)

Iz operativnog izveštaja Štaba 42. vazduhoplovne divizije od 6. maja Štabu GVD za aktivnost u aprilu 1945; Zbornik NOR, tom X, knj. 2. dok. 187.

m) Ibid.

⁴⁰² Izveštaj komisije za utvrđivanje uzroka katastrofe; AOS, k. 1450. ul. br. 0965, od 19. aprila 1945.

⁴⁰³ Akt Trenažnog pilotskog centra Vazduhoplovstva JA od 15. aprila 1945; Ibid, ul. br. 00722, od.

Akteri ratnih događaja

„Nebo prekriveno niskim oblacima. Poleteli smo. Let do linije fronta protekao je normalno, vođa je radio-vezom odobravao moj pravilan let u grupi.

Po preletu linije fronta neprijatelj je otvorio vatru iz PAA oruđa i vođa je komandovao i otpočeo protivavionski manevar. Svuda oko nas rasprskavaju se granate u vidu crno-belih buketa...

Vođa je napravio manevar u rejonu cilja komandujući 'atak na artiljeriju', koja se nalazila na ivici šume. Zanimario sam i manevar i PA vatru i usredsredio se na cilj, - ali ga nikako nisam video. Stoga sam besprekorno sledio vođu. Tek pri eksploziji njegovih bombi, dok sam se nalazio na visini bezbednog otkaćinjanja bombi, ugledao sam cilj, ali daleko ispred moje tačke nišanja.

Odlučio sam da primenim metod bombardovanja na vađenju iz poniranja, koji mi je jednom u centru pokazao major Prestov. Bombe sam otkaćio sasvim nisko - ispod dozvoljene visine. Preopterećenje u momentu vađenja iz napada bilo je pojačano i eksplozijom mojih bombi, tako da sam u momentu obnevideo.

Zahvaljujući čeličnoj konstrukciji 'iljušina' prošlo je sve bez posledica. Kada sam se vratio od šoka, preveo sam avion u oštar penjući zaokret da bih osmotrio rezultat svog prvog bomardovanja. Sa velikim zadovoljstvom sam opazio da su bombe pale nešto ispred vođinih, i to po delovima baterija PAA koje on nije zahvatio.

Drugi napad izvršen je raketama. Pošto je cilj već bio obeležen, primenio sam sve elemente za napad, onako kako je prema razigravanju bilo predviđeno. Neočekivano, dok sam se nalazio u fazi nišanja, primetih crvenu raketu koju je ispalio vođin strelac. Pošto je vođa izašao iz napada u borbeni krug, izvršio sam raketiranje po bateriji. Začuo sam nerazumljive reči i psovke koje su radio-putem bile upućene meni. Mислеći da sam suviše zaostao, još sam više skratio odstojanje.

Pošli smo u treći napad topovima i mitraljezima. Ponovo signal crvene rakete. Bio sam u nedoumici, jer nisam znao šta je u pitanju...

Razlog za alarm bio je zbog toga što je moje odstojanje u napadu bilo suviše malo, pa se vođin strelac bojavao da nišanim pravo u njihov avion"⁴⁰⁴

*

„Osetih ponovo udar i na desnom krilu ugledam poveću rupu kod zakrilaca. Obuzima me još veći bes protiv baterija i donosim odluku da idem u treći napad. Ustremim se na najbližu bateriju...

Zemlja mi se naglo približava, ali ja i dalje pritiskam na dugme. Snop granata i mitraljeskih zrna sručuje se na topove. Energično

⁴⁰⁴ Iz sećanja Milana Aćimovića, Prvi borbeni let, Vazduhoplovstvo u narodnooslobodilačkom ratu Jugoslavije, Zemun, 1965.

izvlačim avion iz obrušavanja i van sebe sam od radosti zbog potpunog uspeha. Međutim, oko aviona ponovo zagrme eksplozija. Oblaci dima obaviješavaju mašinu. Avion se zaljulja jače. Ne reaguje više na pokrete palice, nagnuo se na levu stranu i pod blagim uglom počeo da pada. Strelac predlaže da iskačemo padobranom. Nisam dozvolio, jer sam bio siguran da bi nas Nemci ubili još u vazduhu. Ovako postoji nada da se spasemo.

Pad je blag, samo što dalje od neprijatelja.

Zemlja se približava, a preda mnom se redaju uspomene iz mladosti. Setih se svog teškog detinjstva, setih se majke, banjičkog logora, ubijanja mojih drugova. I bi mi žao da umrem...

Avio je već bio blizu zemlje i naglo povukoh palicu. I, gle, čuda - avion kao da poskoči. Krilom zapara zemlju i naglo se zaustavi.

Izvukosmo se iz kabine. Sa čela, iz nosa i usta tekla mi je krv. Udario sam glavom o pribornu dasku, ali povreda nije bila teška. Strelac nije bio povređen. Potrčasmo prema šumi, ona je siguran zaklon. Iznad mesta gde je avion pao, moji drugovi napraviše jedan krug, a zatim nastaviše prema aerodromu. Tužnim pogledom ispratismo trojku jurišnika.

Opazili smo, zatim, grupu Nemaca koja je pošla u poteru za nama. Bio sam nekako siguran da neće smeti da ulaze dublje u šumu, pa smo mirno nastavili put. Blato i sneg, koji je počeo da kopni, lepili su se za obuću. Pešačili smo celu noć. Pred zoru rešismo da se malo odmorimo. Seli smo jedan pored drugog i prvi put se nasmešili!"⁴⁰⁵

*

„Bez mnogo iskustva u grupnom letenju jedva sam čekao da pođem na ratne zadatke. Letenje do cilja bilo je slabo, jer nisam dobro održavao grupu: šetao sam gore-dole. Bio sam prvi pratilac u odeljenju 'šstormovika'. Blizu cilja izvršio sam PA manevar, zatim napao: odbacio sam bombe, raketirao, ispucao topovsko-mitraljesku municiju. Zanet pažljivim nišanjenjem, ali i zadovoljan, jer sam osmotrio da su artiljerci, dole na zemlji, počeli da beže od svojih topova - izgubio sam grupu.

Leteo sam dosta dugo između Fruške gore i Save, ali mog aerodroma nigde. Zauzmem kurs 90 stepeni i posle nekoliko minuta leta ugledam ušće, Savu, Dunav i, naravno, zemunski aerodrom.

Mislio sam da me više, radi ovog lutanja, neće određivati na borbene zadatke, ali odmah prekosutra, tj. 12. aprila, tukao sam ciljeve kod Sotina. I strelac i ja, dobro smo osmatrali vođin avion. Bio nam je stalno pred očima!"⁴

⁴⁰⁵¹ Iz sećanja Nikole Jovića, Četvrti je oboren; Op. cit.

Štab 421. vazduhoplovnog puka je 15. marta 1945. poslao dopis Komandi grada Beograda, s napomenom da se porodica Nikole Jovića, koji živi u Braničevskoj ulici, obavesti - ne znajući da je posada ostala živa - o njegovoj pogibiji. Njegovi drugovi su porodici uputili jedno toplo pismo i tim je veća bila njihova radost kada su se fiilot i strelac, posle nekoliko dana, ponovo obreli u svojoj jedinici, z izjave Ratka Nedeljkovića; AOS, k. 1451, br. reg. 4/1-9.

„Borbena zapovest je bila izdata - dve eskadrile su dobile zadatak da djeluju u avijacijskoj podršci juriša KoV, dok je moja eskadrila trebala da vrši podršku dejstvom po pozivu. I stvarno, nije prošao ni jedan sat od poletanja prvih grupa, a moja grupa je dobila zadatak: udar po neprijateljevoj bateriji u selu Šidski Banovci.

Prilazeći liniji fronta oficir za navođenje dao nam je tačne podatke, tako da smo odmah pronašli cilj. Na zapadnoj ivici sela otkrili smo položaje baterija i već u prvom napadu izbio je požar od eksplozija naših bombi. Od dima i prašine više nije mogao da se raspozna položaj pojedinih oruđa.

Čim sam izašao iz napada, dobio sam naređenje da dejstvo prenesem na neprijateljevu živu silu severoistočno od sela.

Na sve strane buktinje eksplodiranih mina i granata, dim i prašina zaklanjaju vidik, pod nama tutnji. To više nije onaj sremski front koji nam je ostao u sećanju kao neprekidni sistem rovova od Save do Dunava...

U toku dana poletelo je još nekoliko grupa koje su vršile podršku uvođenja u proboj naših oklopnih snaga. Moja eskadrila bila je ponovo u pripravnosti. Stalno sam se nalazio u blizini komande puka, očekujući da ću ponovo poteteti. Sudeći po pomeranju linije fronta mogao sam sa žaljenjem da zaključim da naša intervencija neće, možda, ni biti potrebna.

I kada je neposredno pred sumrak već izgubljena svaka nada, dobio sam zadatak da sa jednom grupom izvršim napad na kolonu koja iz sela Šarengrada ide prema Vukovaru.

Zadatak sam izdavao idući prema stajankama; nije bilo vremena za detaljnije pripreme, jer je kolonu trebalo napasti pre ulaska u Vukovar!"

„Prvog februara imao sam svoj treći borbeni let. Opet u šinjelu, i sa padobranom, čije su mi neregulisane naramenice u toku celog leta spadale na laktove. Divno bih se proveo da mi je zatrebalo da iskačem.

Leteo sam sa komandrom Rendulićem, pilotom. Njemu je trideset i devet godina, koža na licu kao u gumene dečje lopte sa koje je pootpadao lak. Čuo sam da je strastan lovac, uza se uvek ima lovačkog

⁴⁰⁷⁾ Iz sećanja Luke Popova, komandira 2. eskadrile 423. vazduhoplovnog puka. U proboju sremskog fronta; Op. cit.

U operativnom izveštaju Štaba Grupe vazduhoplovnih divizija za rad u aprilu 1945, između ostalog, stoji:

„Pilot Luka Popov iz 423. vazd. puka pri vršenju zadatka dobio je od neprijateljske lake PAA oko 40 pogodaka, te se sa oštećenim kormilom za pravac i oštećenim mehanizmom za izvlačenje stajnog trapa ispravno spustio u blizini aerodroma i minimalno ošteto avion"! Zbornik NOR, tom. X, knj. 2, dok. 179.

kera. Leteli smo u dvojci, na avionu broj 11. Usput su mi na vetru poigravale brile. Spirale vazduha vršljale su po kabini i u najkritičnijim trenucima, nad samim ciljem (Lipovac, iza Sida), čupale iz utikača kabla kojim je šlemofon bio vezan sa SPU uređaj. Posle sam se rešio svega. Digao sam brile na teme, skinuo letačke rukavice i bacio ih na dno kabine, skinuo i platneno sedište i prilegao da pucam na kolonu kamiona na periferiji sela, pošto mi je posle pikea, pilot dao pogodan ugao. Zapalili smo tri kamiona"⁴⁰⁸,

*

„Još uvek je neprijateljska artiljerija veoma jaka. Nije nam se vratilo ruski komandir treće eskadrile, drug Pavlov, sovjetski heroj. Dobio je direktan pogodak u bombe, koje su eksplodirale. Leteo sam na mašini 6. Veoma sam se loše proveo, jer mi se iza prvog pikiranja otkinulo sedište i morao sam da stojim.

Pojavljaju se naprijateljski avioni. Video sam ih i ja nedaleko. Kod D. Miholjca uništeni su Nemci, prelazimo na drugi cilj...

Kako pilotu Dunjku nije došao strelac, leteo sam sa njim na jedno selo blizu Valpova. Napadali smo ga tri puta. Leteli smo na mašini 33. Protivavionska artiljerija se skoro ne pojavljuje. Naši gone Nemce, a ovi beže"⁴⁰⁹,

*

„Pošto je neprijatelj brzo izmicao pred našim armijama, bili smo prinuđeni da se prebaziramo na aerodrom Mađarmečke, u Mađarskoj, te da sa tog aerodroma produžimo naš dolet do Zagorja i da tu tučemo fašističke i kvislinške formacije.

Interesantno je bilo kako smo izvršili ovo prebaziranje. Dobili smo jedan transportni avion Li-3, u koji smo ukrcali neophodan tehnički sastav i štab puka. Piloti su sa svojim strelcima preleteli borbenim avionima, a ostatak je upućen na partizanski način - peške, vozom, taljigama i kako se ko snađe. Na aerodromu nas je sačekao sa svojim sredstvima i gorivom naš 910 BAS. Odmah po sletanju smo počeli da dejstvujemo grupama sa po četiri i šest aviona pod zaštitom lovaca 112. lovačkog puka, koji je takođe sleteo na ovaj aerodrom!"⁴¹⁰,

*

„Kako je vreme odmicalo i ukoliko je trebalo izvršiti neki delikatniji i opasniji zadatak, to su ruski piloti bili sve manje zainteresovaniji za let.

⁴⁰⁸ Iz sećanja Voje Čolanovića, Iz dnevnika vazdušnog strelca, Vazduhoplovstvo u strategiji NOR, Beograd, 1986.

⁴¹ Iz sećanja Ljubinka Sibinovića, komandira strelaca 3. eskadrile 421. puka. Plamen se video nadaleko, Op. cit.

⁴¹⁰ Iz sećanja Jefte Pantića, načelnika Štaba 422. puka, Sa pilotima 422. vazduhoplovnog puka; Op. cit.

Jedan od tih slučajeva bio je i napad na železničku stanicu Slavonski Brod, odnosno formirane kompozicije, u kome je sudelovalo nas osam, ili deset jurišnika.

Ruski lovci su najpre izvršili izviđanje i pri tome ustanovili da je predviđeni objekat dejstva bio izvanredno dobro čuvan. Pre poletanja vođa nam je obrazložio način izvršenja zadatka i upozorio nas da posle nećemo praviti uobičajeni levi borbeni zaokret bombardovanja, već da moramo pratiti njega, koji je iz obrušavanja produžio u pravcu i penjanju. I kada je poslednji pilot bombardovao, on je ponovo prešao u napad sa druge strane, a mi ostali za njim.

Time smo izbegli veoma jaku protivavionsku artiljeriju koja je dejstvovala iz Bosanskog Broda, te smo se srećno vratili u svoju bazu, sa manjim oštećenjima aviona.

Ruski piloti, koji su vršili prethodna izviđanja, posle našeg poletanja, izjavili su da se - ceneći odbranu - nećemo svi vratiti u svoju bazu!"⁴¹¹

*

„Visina oblaka je do 300 metara. U 11 časova zvoni telefon. Javlja se načelnik I armije pukovnik Sava Drljević i kaže komandantu puka:

- Avijacija dejstvuje odlično, uspela je da prikuje neprijatelja za zemlju. Kolone su razbijene. Ali, hitno treba tući onu šumu kod Sida. Tu ima mnogo žive sile i tamo su topovi koji dejstvuju na nas. Zatim hitno tucite artiljeriju od 8 topova, koja se nalazi u dvorištu šidske crkve!

Evo nas nad Sidom. On se dimi, dok nad njim kruže šstormovici. Crkva, usred Šida, žuto obojena, toranj sveden u šiljatu kupolu, koja se završava gromobranom. Iz crkvenog dvorišta topovi osuli vatru na nas a sa tornja biju mitraljezi...

Šest šstormovika kreću u napad, bacili bombe, lansirali kaćuše, topovima i mitraljezima, - sve se zaprašilo. Nestao je toranj i u njemu mitraljezi. Umukle su dve baterije sa po 4 topa, čija se posada sklonila u crkvu, koju su pretvorili u - vatreni položaj!"⁴¹²

*

„Pravac leta je istok - zapad, sa severne strane Lupljanica. Približavamo se stanici. Neprijatelj otvara vrlo jaku vatru iz protivavionskih topova malog kalibra. U prostoru između aviona stvaraju se mnogobrojne eksplozije od granata. Izvodimo manevre da bi izbegli stalnu i jaku vatru. U međuvremenu se približavamo odstojanju za napad, sa visine od 1300 metara.

Iz sećanja Gustava Ajdiča, 'Tvrde komande' aviona br. 35; Op. cit.

Iz članka Dušana Božovića, Juriš na sremski front, Glas vazduhoplovstva br. 1/1946.

Prvi napada drug poručnik Starodupcev, drugi ja, itd. sva tri para. Neprijatelj gađa neverovatnom žestinom iz svojih PA topova. Prvi naš napad sastojao se iz dva kratka rafala iz topova i mitraljeza, zatim kačuš a i sa 300 metara visine otključemo bombe, koje sigurno pogađaju cilj.

Stanica i voz su potpuno uništeni.

Obrazujemo krug i izvršavamo još dva napada topovima i mitraljezima na neprijateljeve vojnike, koji su u silnom strahu poskakali iz vagona. U drugom i trećem napadu neprijateljska artiljerija nije gađala uopšte - učtkali smo je.

Rezultat našeg napada fotografisan je. Ustanovljeno je da smo potpuno uništili stanicu i voz. Vraćamo se na aerodrom, mada je protivavionska odbrana bila vrlo jaka!"⁴¹³,

*

„Kao načelnik našeg štaba grupe divizija bio sam u svakodnevnom kontaktu sa generalom Vitrukom i mogao sam dobro da ga upoznam i kao čoveka i kao vojnika. Andrej Nikiforovič, inače dosta krupan čovek, bio je veoma skroman, dosta povučen i ne mnogo govornjiv. Svojom pojavom, načinom ophođenja sa ljudima, čvrstinom i upornošću u ophođenju sa ljudima, čvrstinom i upornošću u sprovođenju svojih odluka, kao i mnogim drugim osobinama, stekao je u svojim jedinicama, a vrlo brzo i kod nas, veliki ugled i poštovanje. Imao je veliko letačko i komandno iskustvo u ratu i od njega je svaki od nas mogao mnogo da nauči...

U Prigrevici smo izvršili primopredaju divizija. Vitruk se vrlo teško rastao od svojih 'ilova' kojima je prošao slavan put oslobađanja svoje zemlje i obračuna sa fašističkim osvajačima, da bi sa istim žarom, hrabrošću i požrtvovanjem ratovao i kod nas. Mnoge pohvalne naredbe naših komandanata armije i Vrhovnog štaba svedoče o zaslugama ovog velikog ratnika kome je dodeljeno i naše najveće priznanje - Orden narodnog heroja!"⁴¹⁴

*

„Sovjetske jedinice bile su potčinjene 17. vazdušnoj armiji, a samo operativno uključene u operacije naše armije. To dvovlašće imalo je

⁴¹³ Iz sećanja Trifuna Amidžića, komandira 1. eskadrile 422. vazduhoplovnog puka, Zajedno sa braćom Rusima jednog borbenog dana. Glas vazduhoplovstva br 5-6/1948.

U operativnom izveštaju Štaba Grupe vazduhoplovnih divizija Štabu Vazduhoplovstva JA o aktivnosti u aprilu 1945. između ostalog, zabeleženo je:

„Pilot potporučnik Amidžić Trifun, kao vođa odeljenja, sa pratiocima por. Radovanovim, ppor. Orišićem, vodnicima Aćimovićem i Petrovićem, svi iz 422. vazd. jurišnog puka, napali su i potpuno uništili 1 voz sa materijalom i neprijateljskim vojnicima na ž. st. Lupljanica kod Dervente. Dokumentovano fotografijom!" Zbornik NOR, tom X, knj. 2, dok. 179.

⁴¹⁴ Iz sećanja Zdenka Ulepiča, načelnika Štaba Grupe vazduhoplovnih divizija, General Vitruk, Vazduhoplovstvo u narodnooslobodilačkom ratu Jugoslavije, Zemun, 1968.

velikog uticaja na stalno odlaganje predaje jedinica i na to da nam omoguće samostalan rad. Osim toga, sovjetski drugovi su nastojali da budu što bliže svojoj 17. vazdušnoj armiji, a mi smo težili da se što više i efikasnije pomogne našim kopnenim jedinicama. To je imalo odraza na baziranje i prebaziranje vazduhoplovnih jedinica.

Sovjeti su stalno isticali potrebu baziranja na teritoriji Bačke i Mađarske. Mi smo, naprotiv, isticali potrebu baziranja u Sremu, Slavoniji i Bosni. Težnja nam je bila da lovačke i jurišne jedinice budu bazirane bliže frontu, naročito za vreme operacija armija. Nismo uspjeli da se sporazumemo.

Tako su naše jedinice za vreme gonjenja neprijatelja u završnim operacijama bile bez pomoći avijacije, kakva je mogla da bude da smo bazirali bliže frontu. Na primer, naša 2. armija izvodila je ofanzivu bez pomoći avijacije, jer su se aerodromi nalazili u Bačkoj, Mađarskoj i Sremu. Naša nastojanja da se pukovi prebaziraju kod Slavenskog Broda, Daruvara, Banjaluke i Zagreba, nisu urodila plodom.

Dok su se naše armije približavale Varaždinu, Zagrebu, Banjaluci i Karlovcu i nastupale dalje, gro naših vazduhoplovnih jedinica bazirao je oko Sombora, Novog Sada i Bečeja. 3. armija, koja je nastupala u pravcu Osijeka, Varaždina, Maribora mogla je da dobije veću podršku avijacije, nego ostale dve...

Možemo konstatovati da su jedinice Grupe vazduhoplovnih divizija dale ogroman doprinos da se neprijatelj slomi i što pre zemlja oslobodi. Iz rata smo izašli sa borbenim iskustvom i solidnom osnovom za dalji razvoj jedinica Ratnog vazduhoplovstva".⁴¹⁵¹

⁴¹⁵¹ Iz sećanja Bože Lazarevića, komandanta 42. vazduhoplovne divizije, a od 17. marta 1945. Grupe vazduhoplovnih divizija, Formiramo vazduhoplovne divizije; Op. cit.