

GRUPA VAZDUHOPLOVNIH DIVIZIJA

Osnova za formiranje, obučavanje i borbena dejstva jedinica Grupe vazduhoplovnih divizija, bio je sporazum postignut u Moskvi u drugoj polovini septembra 1944. između predsednika Nacionalnog komiteta oslobođenja Jugoslavije maršala Tita i predsednika vlade SSSR Staljina, po kojem se, između ostalog, Sovjetska vlada obavezala da za potrebe Jugoslavije isporuči naoružanje za dve kompletne divizije.

Radi realizacije detalja sporazuma vođeni su pregovori delegacija u štabu 3. ukrajinskog fronta. Na osnovu tih pregovora potpisan je u Beloj Crkvi (Jugoslavija) 16. oktobra 1944. ugovor između Vrhovnog komandanta NOV i POJ, maršala Josipa Broza Tita i komandanta 3. ukrajinskog fronta maršala Sovjetskog saveza Tolbuhina, kojim je precizirano da se, iz sastava sovjetske 17. vazdušne armije, Jugoslaviji dodeli 10. gardijska jurišna divizija sa tri jurišna puka, 236. lovačka vazduhoplovna divizija sa tri lovačka puka, 9. rejonska vazduhoplovna baza sa odgovarajućim jedinicama, ustanovama i materijalom. Pored toga, ugovorom je bilo predviđeno da komanda i štab sovjetske 17. vazdušne armije prime obaveze za svestranu pomoć Grupi naših vazduhoplovnih divizija u obučavanju i borbenom osposobljavanju ljudstva, formiranju jedinica, a takođe i opsluživanju letaćkog i drugog materijala.²⁵³

Štab sovjetske 17. vazdušne armije je odmah pristupio njegovoj konkretizaciji. Određene su jedinice, usta-

²⁶⁸ U našim istorijskim arhivama nema dokumenata o tom sporazumu. Oni se nalaze u istorijskom arhivu Sovjetske armije.

nove, letaćki, tehnički i ubojni materijal, vozila, sredstva veze, gorivo, mazivo, maskirna sredstva i drugi materijal za jedinice i ustanove dodeljenje Jugoslaviji. Tako je 17. vazдушna armija 4. novembra 1944. odredila za potrebe Jugoslavije:²⁸⁴

- 10. gardijsku jurišnu vazduhoplovnu diviziju,
- 37. samostalnu četvu veze,
- 1832. poštansku stanicu,
- 165. jurišni vazduhoplovni puk,
- 166. jurišni vazduhoplovni puk,
- 167. jurišni vazduhoplovni puk,
- 145. pokretnu aeroplansku radionicu,
- 236. lovačku vazduhoplovnu diviziju,
- 117. lovački vazduhoplovni puk,
- 267. lovački vazduhoplovni puk,
- 168. lovački vazduhoplovni puk,
- 7. samostalnu četvu veze,
- 1758. poštansku stanicu,
- 166. pokretnu aeroplansku radionicu,
- 9. oblasnu vazduhoplovnu bazu,
- 9. samostalnu četvu, veze,
- 9. odeljenje pralja,
- 9. intendantsko skladište,
- 576. blagajnu oblasne vazduhoplovne baze,
- 9. samostalnu tehničku evakuacionu četvu,
- 109. samostalni auto-transportni bataljon,
- 177. poštansku stanicu,
- 907. samostalnu PA mitraljesku četvu,
- 167. bataljon aerodromske službe,
- 405. bataljon aerodromske službe,
- 443. bataljon aerodromske službe,
- 816. bataljon aerodromske službe,
- 907. bataljon aerodromske službe,
- 128. aerodromsku tehničku četvu,
- 217. aerodromsku tehničku četvu,
- 242. aerodromsku tehničku četvu,
- 316. aerodromsku tehničku četvu,
- 319. aerodromsku tehničku četvu,
- 112. inžinjerijski aerodromski bataljon,
- 2028. glavno vazduhoplovno skladište.

U sovjetskim vazduhoplovnim jedinicama 10. novembra 1944. dodeljenih Jugoslaviji, bilo je sledeće brojno stanje aviona:

"" Arhiv VII, kut. 1450, reg. br. 10/38—4.

tipa „11-2"	122	aviona
tipa „UI1-2"	3	
tipa „JAK-1"	103	
tipa „JAK-3"	3	
tipa „JAK-9"		
tipa „JAK-7u"	1	
tipa „Po-2"	13	

Na dan 1. novembra 1944. sovjetska 17. vazдушna armija je odredila za potrebe Jugoslavije 437 automobila, 57 traktora, 1305 maskirnih mreža, 20 zemaljskih radio-stanica, 149 telefonskih aparata i 15 telegrafskih aparata.

Automobili su bili raznih tipova i za različite namene. Oni su služili za transport ljudi i materijala kao foto-laboratorije, auto-cistesrne, radionice, meteorološke stanice i pokretna komandna mesta.

U sovjetskim komandama, štabovima, jedinicama i ustanovama, dodeljenih Jugoslaviji, bilo je na dan 10. oktobra 1944. sledeće brojno stanje ljudi.

red. br.	ime	oficira	podoficira	boraca	ostalih	svegg
1	10. gardijska jurišna divizija	273	593	112	5	983
2	236. lovačka vazduhoplovna divizija	281	506	109	7	903
3	9. oblasna vazduhoplovna baza	420	703	1972	494	3589
	u k u p n o :	974	1802	2193	506	5475

Krajem oktobra 1944. jedinice i ustanove 10. gardijske jurišne vazduhoplovne divizije, 236. lovačke vazduhoplovne divizije i 9. oblasne vazduhoplovne baze nalazile su se po operativnim aerodromima i naseljenim mestima u Banatu, Bačkoj i Sremu. One su potpomagale operacije naše 1. operativne grupe. Stab 10. gardijske jurišne divizije nalazio se u Novom Sadu. Njemu su operativno bile potčinjene 236. lovačka divizija i 9. oblasna baza. Sve jedinice i ustanove 10. jurišne divizije, 236.

lovačke divizije i 9. oblasne baze sačinjavale su vazduhoplovnu grupu, koja je nosila naziv „Grupa Vitruk“, po imenu komandanta 10. gardijske jurišne divizije generala Andreja Nikiforoviča Vitruka.²⁸⁵

Popuna vazduhoplovnim kadrom jedinica i ustanova Grupe vazduhoplovnih divizija vršila se borcima i starešinama iz sastava naših jedinica, stručnjacima sa oslobođenih i neoslobođenih krajeva zemlje, vazduhoplovnim stručnjacima iz jedinica NDH, koji se nisu kompromitovali u borbi protiv NOP, vazduhoplovcima iz zarobljeničkih logora, specijalistima rodom iz Istre i Slovenačkog primorja, koji su kao italijanski vojnici bili zarobljeni u Africi, a posle se školovali i radili u engleskim vazduhoplovnim radionicama u Alžiru, omladincima koji nisu imah nikakve vazduhoplovne specijalnosti, ali su želeli da postanu piloti, strelci, mehaničari, motoristi, vezisti.

Oni su stizali sa svih strana u Zemun u štab vazduhoplovstva. Štab vazduhoplovstva je obrazovao sabirne centre za pridolazeće vazduhoplovce u Zemunu i Pančevu. Zadatak centra je bio da se organizuje smeštaj, ishrana i politički rad sa prikupljenim ljudima. Pored ovoga, u centrima je vršena i delimična selekcija ljudstva, ali nepotpuna, jer za to nije bilo ni vremena, ni podataka, niti pak elemenata da se svaki pojedinac svestrano sagleda. Komisija je odbijala one ljude za koje se znalo i imalo podataka da su u toku NOR-a saradivali sa okupatorom. Odabrani stručnjaci u sabirnom centru Pančevo slati su po grupama u Zemun. Tamo ih je prihvatao sabirni centar. Na aerodromu Zemun, pored smeštaja i ishrane, svaki pojedinac je podvrgavan lekarskom pregledu. Bila je obrazovana lekarska komisija. Posle toga, oni su po grupama upućivani u Novi Sad prijemnoj komisiji, koja je obrazovana 11. novembra 1944. za popunu komandi, štabova, jedinica i ustanova Grupe vazduhoplovnih divizija. Prijemna komisija je imala zadatak da koordinira rad sa sovjetskom vazduhoplovnom grupom „Vitruk“, da prima i pregleda ljudstvo i da primljeno ljudstvo raspoređuje na radna mesta po jedinicama i us-

"" Arhiv VII, kut. 1450, reg. br. 10/38—4.

tanovima, a na principu udvajanja (dubliranja) sa sovjetskim vazduhoplovnim osobljem da obezbedi preobuku pilota, obuku strelaca, preobuku i obuku vazduhoplovnih specijalista po raznim granama. Prijemna komisija je uspeła da primi, pregleda i izvrši klasifikaciju svih pridošlih ljudi i da već 28. novembra omogući početak preobuke: motorista, oružara, mehaničara, strelaca, fotografa, meteorologa, minera i vezista, a 10. decembra preobuku pilota. Istovremeno sa prijemom ljudi jedan deo komisije, zajedno sa predstavnicima sovjetske 10. i 236. divizije i 9. oblasne baze, pripremao je učionice, učila, kabinete, avione za preobuku, prostorije za smeštaj, menze i drugo.²⁸⁶

1. ŠKOLOVANJE VAZDUHOPLOVACA

Preobuka vazduhoplovnih specijalista otpočela je 28. novembra 1944. Za mehaničare, motoriste i oružare princip preobuke je bio dvojak. Za lovačku diviziju preobuka se izvodila centralizovano na zajedničkom kursu u Rumi, dok je za jurišnu diviziju bila decentralizovana i izvodila se na kursevima po jurišnim pukovima.

Istovremeno sa organizacijom kurseva mehaničara, motorista i oružara, otpočela je preobuka specijalista za vezu, foto-službu, inženjerijsko-minersku službu, štabne poslove i celokupnu zemaljsku službu. Svi ovi stručnjaci su se obučavali na kursevima po odgovarajućim sovjetskim komandama, štabovima, jedinicama i ustanovama. Pored ovih u jurišnim pukovima su se školovali i vazduhoplovni strelci. Većina njih bili su omladinci, a manji broj je bio iz redova onih koji su do rata bili mehaničari-strelci.

Za preobuku specijalista bio je napravljen plan i program usmeren na to da se temeljito i što pre ovlada materijalom. Nastava u učionicama i kabinetima se izvodila sa očiglednim sredstvima. Karte, skice, borbeni dokumenti, delovi motora i aviona, instrumenti, radio-stanice, oružje, municija, meteorološke stanice, foto-laboratori-

²⁵⁰ Arhiv VII, kut. 1453, reg. br. 2/1—10, kut. 1450, reg. br 2/2—4.

je, biblioteke i udžbenici bili su sastavni delovi svake odgovarajuće učionice.²⁵⁷

Na kursevima za preobuku specijalista zalaganje slušalaca je bilo veliko. Težnja svakog pojedinca je bila da što pre savlada program teorijske nastave, kako bi bio sposoban da ide u jedinicu i da tamo obavlja odgovarajuće funkcije. Niko nije postavljao pitanje odmora i to da li se radi danju ili noću. Svi su radili, svi su učili. Oni koji su lakše i brže savladavali materiju, pomagali su drugima kojima je to išlo teže. Oni koji su donekle poznavali ruski jezik, pomagali su drugima koji su se u tome teže snalazili. Obično su slušaoci, posle obaveznih časova, obrazovnih grupe i tu se zajednički prorađivao pređeni materijal uz pomoć i objašnjavanje nastavnika i onih slušalaca koji su brže i bolje savladavali program nastave. Razvilo se takmičenje ko će bolje i pre da završi kurs i ide u jedinicu. Ova takmičenja, ambicije svakog pojedinca, imala su jedini cilj da se što pre savlada program, ide u jedinicu i pomogne naporima za oslobođenje zemlje. Tom radnom elanu na kursevima, savesnom prilaženju obavezama davali su ton drugovi koji su došli neposredno iz operativnih jedinica. Oni su učinili da se na stručnim kursevima unese isti duh koji je vladao u jedinicama odakle su došli.

Nastavnici za preobuku specijalista bili su sovjetski oficiri i podoficiri. Oni su bili dobri pedagozi, odlični poznavaoци materije koju su predavali, snalažljivi, nesebični i spremni da pomognu našim ljudima. Nastavnički posao su obavljali umešno. Slušaoci su bili podeljeni na grupe. Svaka grupa je imala rukovodioca i prevodioca, a nastavnici su se odazivali na zahtev slušalaca i van određenih obaveznih časova nastave.

Stručno preduzimanje slušalaca imalo je velikog značaja u savlađivanju nove tehnike i taktike. Većinu ljudstva na kursevima sačinjavali su predratni vazduhoplovni stručnjaci, a samo je mali broj bio onih omladinaca koji su se prvi put našli u vazduhoplovstvu. Starom i iskusnom mehaničaru, oružaru, meteorologu, vezisti, operativcu, intendantu, automobilisti nije bilo teško da uđe u su-

²⁵⁷ Arhiv VII, kut. 1453, reg. br. 2/1—10, kut. 1450, reg. br.

štinu nove materije. Ako je, na primer, tehnički sastav ranije izučavao i opsluživao razne motore, avione i njihovu opremu, trebalo im je relativno malo vremena da nauče i prihvate nove motore, avione i raznu opremu.

Slušaoci su pristizali sa raznih strana u različita vremena. Kako su pristizali uključivani su na kurseve za preobuku. Prve grupe specijalista su završile sa preobukom krajem decembra 1944. Krajem januara i početkom februara 1945. završile su i ostale grupe specijalista i raspoređene u jedinice i ustanove. Prosečna ocena na kursovima specijalista bila je vrlo dobra. Celokupna nastavna materija je završena mesec dana pre planiranog roka.

Krajem decembra 1944. stigli su vazduhoplovni stručnjaci školovani u Alžiru, koji su odmah raspoređeni na rad u jedinice i ustanove Grupe divizija.

Preobuka pilota. Kursevi za preobuku pilota počeli su 10. decembra 1944.²⁵⁸ Kurs za pilote na jurišnim avionima bio je na aerodromu u Zemunu, a prema naređenju štaba Grupe vazduhoplovnih divizija od 25. marta 1945. premešten je na aerodrom Nadalj. Kurs za preobuku pilota — lovaca počeo je sa radom na aerodromu kod Rume, a prema istom naređenju kao za jurišnike premešten je 25. marta 1945. na aerodrom kod sela Gospođinaca. Na prve kurseve upućivani su oni drugovi koji su imali najviše iskustva u letačkoj službi i kojima je bilo potrebno kraće vreme za preobuku na novim avionima. Zapravo, težilo se da to budu oni koji će sačinjavati jezgro starešinskog letačkog kadra i pilota po pukovima i eskadralama.

Sadržaj plana i programa centra za preobuku pilota bio je takav da je obezbeđivao njihovo borbenu osposobljavanje. To znači ovladavanje tehnikom pilotiranja, a potom osposobljavanje pojedinaca za borbu u vazduhu i dejstvo po ciljevima na zemlji. Veliki značaj pridavan je izučavanju teorije, a takođe i pripremama za letenje. Pored napornog rada na preobuci održavana je intenzivno politička nastava, organizovan kulturno-prosvetni rad, strojeva obuka i fiskultura.

²⁵⁸ Arhiv VII, kut. 1453, reg. br. 2/1—10, kut. 1455, reg. br. 45/3.

Kursevima za preobuku pilota rukovodili su naši štabovi, na čelu sa načelnikom kursa i političkim komesarom. Nastavnici letenja i stručnih teoretskih predmeta su bili sovjetski oficiri. Političku nastavu, strojevu obuku i kulturno-prosvetni rad sa slušaocima izvodili su naši oficiri. Polovinom marta 1945. pristupilo se osposobljavanju naših pilota za nastavnike letena. Krajem aprila bilo je osposobljeno 30 pilota za nastavnike na lovačkim i jurišnim avionima.

Lovci su počeli sa preobukom 10. decembra 1944. na aerodromu Ruma.²⁵⁹ U četiri grupe za preobuku se javilo 186 kandidata. Od ovoga preobuku je, u vremenu od 10. decembra 1944. do 15. aprila 1945. godine završilo 134 slušaoca, a 52 su odbijeni i raspoređeni na neletačke dužnosti ili kao piloti za vezu. Prva grupa je završila preobuku 18. januara 1945. Odmah po završetku piloti su raspoređivani po pukovima. Radi što brže preobuke radilo se tako da kad prethodna grupa oslobodi osnovni i prelazni tip aviona i pređe na borbeni, druga grupa je počinjala rad na osnovnom tipu. Tako se održavao kontinuitet i dobijalo u vremenu. No, u ovom je rasporedu bilo izuzetaka. Na primer, četvrta grupa je počela sa radom samo četiri dana kasnije od prethodne.

Piloti-lovci su prvo leteli na „Po-2“, potom na avionu „UT-2“, i na kraju na „JAK-1“ i „JAK-7“. Iskusni nastavnici su, već posle prvih letova na „Po-2“, videli ko je za dalje školovanje, a koga treba odbaciti ili ostaviti na osnovnom tipu aviona kao pilota za vezu. U selekciji, ko može da bude borac na savremenom borbenom avionu, nisu imali sažaljenja. Ali su bili spremni da pomognu, da nauče i da ponove one elemente koji su za perspektivne učenike predstavljali prepreke.

Prosečno su grupe završavale program nastave za 35 dana. Najmanje je vremena trebalo prvoj grupi gde su slušaoci bili veoma iskusni piloti, sa velikim naletom, a najviše četvrtoj grupi, gde slušaoci nisu imali tako veliki nalet i pilotsko iskustvo kao oni u prvoj grupi.

"" Arhiv VII, kut. 1450, reg. br. 10/38—4.

U toku kursa za preobuku pilota-lovacu za sve četiri grupe izvršeno je 10.818 letova, a u okviru njih 2.036 časova i 59 minuta letenja i to na: „Po-2" 4.797 letova u trajanju 601 čas i 30 minuta, na „UT-2" 234 leta u trajanju 19 časova i 30 minuta, na „JAK-7" 2.732 leta u trajanju 588 časova i 32 minuta, na „JAK-1" 3.055 letova u trajanju 827 časova i 27 minuta.

Na teoretskim časovima u učionici, u kabinetima i na materijalu utrošeno je 733 časa. Izučavani su sledeći predmeti: opis aviona i njegova oprema, opis naoružanja, opis motora, izviđačka uloga lovačke avijacije, nastava za gađanje, opis i upotreba foto-aparata i kino-foto-mitraljeza, sredstva veze na avionu, zemaljska sredstva veze, navigacija, opis i upotreba padobrana, meteorologija, teorija letenja, opis i upotreba instrumenata, pravilo o upotrebi lovačke, jurišne i bombarderske avijacije, taktika vazdušne borbe, poznavanje stranih aviona, disciplina letenja.

Redovno je održavana politička nastava sa slušaocima. Na nju je utrošeno 106 časova, na razne konferencije i savetovanja 68 časova, a na kulturno-prosvetni rad 83 časa. Strojeva obuka je izvođena prema programu i na nju je utrošeno 47 časova.

U isto vreme kada je počela preobuka pilota lovaca u Rumi, otpočela je preobuka jurišnika u Zemunu.²⁶⁰ U tri grupe za preobuku se javilo 187 kandidata. Od ovog broja preobuku je, od 10. decembra 1944. do 5. aprila 1945, završilo 126 slušalaca i postali su borbeni piloti na avionu „11-2". četrnaest je poslato u pukove na doško-lovanje, a 47 su odbijeni. Piloti jurišnici su prvo leteli na avionu „11-2" pa na „U- 11-2" sa nastavnikom, a potom samostalno na „11-2". U prvoj grupi završilo je preobuku 23 pilota. To su većinom bili stari iskusni piloti koji su imali veliko letačko iskustvo. Sa prvom grupom nije bilo nikakvih problema. Njihova preobuka je trajala prosečno 33 dana. Posle 3—5 letova, na duploj komandi sa nastavnikom, svi su samostalno leteli. Po završetku kursa raspoređeni su po jedinicama većinom kao komandanti pu-

²⁶⁰ Arhiv VII, kut. 1455, reg. br. 45/3.

kova, komandiri eskadrila i odeljenja i pomoćnici za letačke poslove.

Na kursovima za preobuku pilota jurišnika izvodila se teorijska i politička nastava, kulturno-prosvetni rad, strojeva obuka slično onome što je rađeno u preobuci pilota lovaca. Razlika je bila u specifičnostima letačkog materijala i njegove upotrebe. Na primer, jurišnici su izučavali nastavu za bombardovanje, što lovci nisu izučavali. Na teorijsku nastavu iz stručnih predmeta utrošeno je 641 čas, a na politički i kulturno-prosvetni rad 132 časa.

Za vreme preobuke sve tri grupe jurišnika imale su 9.252 leta u trajanju od 1.495 časova i 17 minuta. Ako se broj letova podeli na broj onih koji su završili kurs preobuke u centru, izlazi da je svaki slušalac prosečno imao 70 letova.

Nastava na kursovima preobuke lovaca i jurišnika izvodila se bez odmora. Težilo se da se piloti što pre osposobe za borbena dejstva i što brže preuzmu odgovorne dužnosti po divizijama, pukovima i eskadrilama. Naročita pažnja se obraćala na upoznavanje sa avionom i njegovom opremom i motorom. Najvažniji deo obuke je bilo letenje, savlađivanje elemenata tehnike pilotiranja i borbene obuke. Za razliku od mirnodopskog školovanja, ili školovanja za vreme rata u dubokoj pozadini, preobuka naših pilota se izvodila blizu fronta. Poligoni za gađanje i bombardovanje ciljeva na zemlji, a takođe i za gađanje ciljeva u vazduhu nisu specijalno uređivani. Poligoni su bili neprijateljska teritorija i objekti na njoj. Zato je svaki slušalac lovac i jurišnik gađao, bombardovao, izviđao, vršio navigacione letove nad neprijateljskom teritorijom.

Kratkoća vremena nije dozvoljavala da se pređe celokupni program teorijske nastave. Forsirani rad nije mogao da nadoknadi skraćivanje časova iz navigacije, teorije gađanja i bombardovanja i aerodinamike. Letenje sa elementima tehnike pilotiranja i borbene obuke, a takođe pripreme za letenje i kritika izvršenih letačkih zadataka bili su najvažniji. Za njih se moralo naći vremena i bilo je obavezno da se izvršavaju, pa i na račun drugih zadataka. Teorijska nastava se izvodila u danima loših meteoroloških uslova i tada kada se nije letelo, a to je

bilo kratko da se sve po programu pređe i savlada. Ako se ovome doda nedovoljan broj karata i sekcija, dosta slaba predsprema onih slušalaca koji su sačinjavali treću grupu kod jurišnika i treću i četvrtu kod lovaca, neznanje ruskog jezika i nedostatak naših nastavnika, onda je jasno da visok program teorijskostručne nastave nije mogao da se potpuno savlada u tim uslovima. Dopuna gradiva iz raznih teorijskih predmeta izvodila se u jedinicama.

U izvršavanju školskih zadataka poginuo je učenik letenja Josip Novaček 13. marta 1945. u centru za preobuku pilota lovaca. Sa njim je poginuo pilot Lovro Martinić, koji je bio na zadnjem sedištu.

2. FORMIRANJE JEDINICA

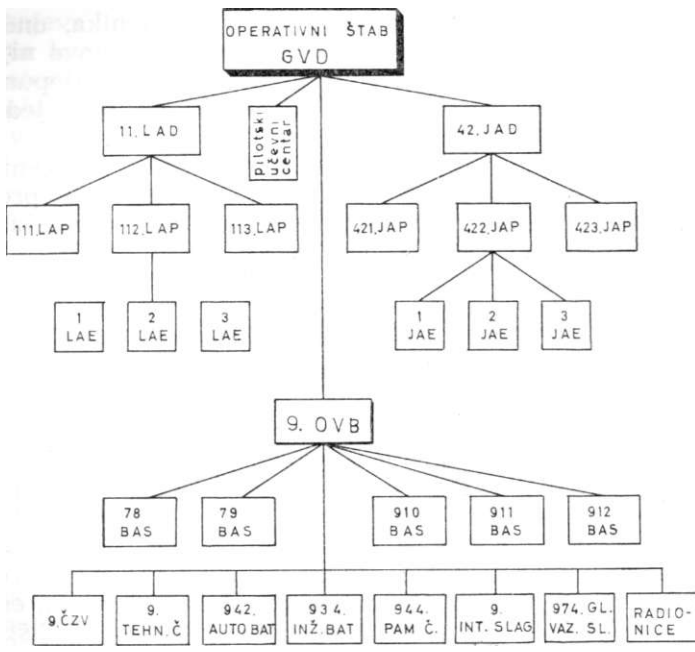
Formiranje komandi, štabova, jedinica i ustanova Grupe vazduhoplovnih divizija odvijalo se tako da se prvo počelo sa formiranjem nižih jedinica eskadrila, pukova, četa i bataljona, a posle toga štabova i komandi divizija, oblasne vazduhoplovne baze i Grupe vazduhoplovnih divizija.²⁶¹

Prijemna komisija sa sedištem u Novom Sadu raspoređivala je pridolazeće ljude u jedinice i ustanove. Tako su se po vazduhoplovnim sovjetskim pukovima, eskadrilama, bataljonima, četama, radionicama i skladištima okupljali naši ljudi i tu se obučavali za određene funkcije. Prijemna komisija je saradivala i imala svoj štab neposredno uz štab sovjetske vazduhoplovne grupe „Vitruk”. Ona je imala određene zadatke vremenski ograničene. U dokumentima Vojnoistorijskog instituta je prijemna komisija još 25. novembra 1944. poistovećena sa Grupom divizija. To je pogrešno, jer tada još nisu bile formirane divizije,²⁶² štab Grupe divizija je formiran tek u martu 1945.

Istovremeno sa popunom našim ljudima nižih jedinica i ustanova, popunjavani su štabovi divizija i oblasne

²⁸¹ Arhiv VII, kut. 1450, reg. br. 2/2—4, kut. 1466, reg. br. 1/3—4, kut. 1466/1, reg. br. 2/1—21.

²⁶² Arhiv VII, kut. 1453, reg. br. 2/1—10, sećanje general-pukovnika Boža Lazarevića, koji je rukovodio prijemnom komisijom.



NAPOMENA: pilotski Školski centri za preobuku Letaća su ukinuti aprila 1945. god. Ostali sastav grupe vazduhoplovnih divizija je ostao do kraja rata

Sema sastava Grupe vazduhoplovnih divizija

vazduhoplovne baze. Stab prijemne komisije je sačinjavao jezgro za jurišnu diviziju. Određeni ljudi za formiranje štaba lovačke divizije odmah su poslani u Rumu gde se nalazio Stab sovjetske 235. lovačke divizije, a za popune oblasne vazduhoplovne baze u Stab sovjetske 9. rejonske vazduhoplovne baze koja se nalazila u Novom Sadu.

Sovjetski štabovi, jedinice i ustanove prihvatili su naše ljude i raspoređivali ih na radna mesta po principu udvajanja (dubliranja) njihovim ljudima. Po sporazumu Štaba vazduhoplovstva, grupe „Vitruk" i prijemne komisije određivan je datum formiranja jedinica. Danu formiranja davan je svečan karakter. Toga datuma postrojavano je naše i sovjetsko ljudstvo i vršen defile na aerodromima, a potom su priređivane zajedničke kulturno-zabavne večeri.

Tako je određen datum formiranja 422. jurišnog puka — 4. decembar 1944, 423. jurišnog puka 9. decembar, 421. jurišnog puka 20. decembar, 112. i 113. lovačkog puka 15. decembar i 111. lovačkog puka 25. decembar 1944. godine. Nema pismenih dokumenata za formiranje jurišnih i lovačkih pukova. Formiranju nisu prisustvovali komandanti pukova i komandiri eskadrila, jer su se u to vreme nalazili na preobuci u centrima za pilote lovce i jurišnike.

Stab vazduhoplovstva je 29. decembra 1944. uputio akt str. pov. br. 110 štabu 42. vazduhoplovne divizije u kojem napominje da će se od Sovjeta preuzeti jedinice 10. gardijske jurišne divizije, 236. lovačke divizije i 9. oblasne vazduhoplovne baze i da već naši ljudi pristižu u te jedinice. Zbog toga je potrebno da se izvrši i numeracija i izrade štambilji jedinica. U prilogu akta se sovjetske jedinice i ustanove preimenuju i daje im se naša numeracija i naziv po sledećem:

Sovjetski naziv	
10. gvardejska divizija	šstormovička
7. odeljnaja rota svjazi	gvardeskaja
165. gvardejski polk	šstormovički
166. gvardejski polk	šstormovički
167. gvardejski polk	šstormovički
145. podvižnaja avioremontnaja baza	avioremontnaja baza
236. istrebiteljnjaja divizija	
117. gvardejski polk	istrebiteljni polk
	267. istrebiteljni polk
	168. gvardejski polk
	7. odeljnaja rota svjazi
	166. podvižnaja avioremontnaja baza
	9. rejonska aviacionaja baza
	9. odeljnaja rota -svjazi
	9. pračačnjaja odrjad
	9. polevoj voeno-hozjastvenij sklad
	576. poljevaja kasa Gosbanka
	9. odeljnaja tehničeskajs trofejnjaja rota
	109. odeljni avtotransportni bataljon

907. odeljnaja zenitno-prole-	11. samostalna četa veze
mjotnaja rota	11. pokretna aeroplanska ra-
107. bataljon aerodrom, op-	dionica
služivanja	9. oblasna vazduhoplovna
405. bataljon aerodrom, op-	baza
služivanja	9. samostalna četa veze
443. bataljon aerodrom, op-	9. odeljenje pralja
služivanja	9. intendantsko skladište
816. bataljon aerodrom, op-	9. blagajna oblasne vazdu-
služivanja	hoplovne baze
907. bataljon aerodrom, op-	9. samostalna tehnička eva-
služivanja	kuaciona četa
128. aerodromno-tehničkaja	924. samostalni auto-trans-
rota	portni bataljon
217. aerodromno-tehničkaja	944. samostalna PA mitralje-
rota	ska četa
242. aerodromno-tehničkaja	910. bataljon aerodromske-
rota	službe
316. aerodromno-tehničkaja	911. bataljon aerodromske
rota	službe
319. aerodromno-tehničkaja	912. bataljon aerodromske
rota	službe
112. inženjerno-aerodromnij	79. bataljon aerodromske
bataljon	službe
2028. golovnoj aviacionij sklad	78. bataljon aerodromske
	službe
	960. aerodromska tehnička
Naš naziv	četa
42. vazduhoplovna divizija	961. aerodromska tehnička
42. samostalna četa veze	četa
421. vazduhoplovni puk	962. aerodromska tehnička
422. vazduhoplovni puk	četa
423. vazduhoplovni puk	759. aerodromska tehnička
42. pokretna aeroplanska ra-	četa
dionica	758. aerodromska tehnička
11. vazduhoplovna divizija	četa
111. vazduhoplovni puk	934. samostalni inženjerijski
112. vazduhoplovni puk	aerodromski bataljon
113. vazduhoplovni puk	974. glavno vazduhoplovno
	skladište ²⁶³

Kao datum formiranja štabova 42. i 11. vazduhoplovne divizije i 9. oblasne vazduhoplovne baze uzet je 29. decembar 1944. Tada se štab vazduhoplovstva prvi put obratio 42. diviziji aktom i u prilogu dostavio nazive i numeraciju jedinica, sa zahtevom da se izrade štambilji i vodi uredna administracija. Drugog pisanog dokumenta nema o formiranju i funkcionisanju ovih komandi i šta-

²⁶³ Zbornik, t. X, knj. 1, dok. 181.



Grupa vazduhoplovnih rukovodilaca u Novom Sadu, januara 1945.

bova. Nema pisanog dokumenta da je Vrhovni štab NOV i POJ, ili štab vazduhoplovstva, ili neki drugi organ, namenovao komandni sastav i štabove divizija i oblasne vazduhoplovne baze, a takođe ni komande i štabove pukova i bataljona i njima potčinjene jedinice.

Formiranje 42. divizije. Komanda i štab 42. jurišne vazduhoplovne divizije počeo je da funkcioniše 5. januara 1945. u Novom Sadu. Prvi komandant divizije je bio pukovnik Božo Lazarević, politički komesar potpukovnik Ljubo Momčilović, 17. marta 1945. komandni sastav je izmenjen. Za komandanta divizije je postavljen pukovnik Jevrem Bjelica, za komesara major Enver Cemalović.²⁶⁴

Štab divizije su sačinjavali sledeći organi: operativno-obaveštajni osek, organizacijski osek, inspektor za tehniku pilotiranja, osek za vazdušno-streljačku službu, osek za šturmansku službu, osek za tehničku službu,

²⁶⁴ Arhiv VII, kut. 1466/1, reg. br. 2/1—21. Zbornik, t. X, knj. 2, dok. 196.

pomoćnik načelnika štaba za pozadinu, padobransko-desantna služba, meteorološka služba, referent saniteta, odsek za vezu, šifra.

Diviziji su bili neposredno potčinjeni: 421, 422. i 423. jurišni vazduhoplovni puk, samostalna četa veze, štab pokretnih aeroplanskih radionica (PARB), koji je imao specijalnu pokretnu aeroplansku radionicu (spec. PARM), rezervnu pokretnu aeroplansku radionicu (rez. PARM) i centar za preobuku pilota.

Pukovi divizije su formirani po uzoru na sovjetske. Svaki puk je imao štab, tri eskadrile i običnu pokretnu aeroplansku radionicu (PARM). Komandu puka sačinjavali su komandant, komesar, a štab je imao: načelnika štaba, pomoćnika načelnika za operativno-obaveštajne poslove, pomoćnika načelnika za organizaciono-administrativne i personalne poslove, šturmana, pomoćnika komandanta za vazdušno-streljačku službu, pomoćnik načelnika za vezu, inženjera puka sa pomoćnicima.

Eskadrilama su komandovali komandir i politički komesar, a administrativne poslove je vršio adutant eskadrile.

421. jurišni vazduhoplovni puk formiran je 20. decembra 1944. na aerodromu Lačarak. Komandant puka je bio major Dušan Božović, a komesar puka poručnik Vinko Sever. Komandiri eskadrila 421. jurišnog puka su bili poručnici: Jerolim Gregov, Ivan Koroša i Jovan Utornik, a komesari eskadrila vodnici: Velimir Bulatović i Tomaš Damjanović i borac Rade Jovanović. U toku decembra 1944. prve grupe tehničkog sastava bile su osposobljene za uspešno opsluživanje letaćkog i drugog tehničkog materijala. Sa preobuke u Zemunu stigli su 15. januara 1945. prvi piloti na čelu sa komandantom puka i već 17. januara otpočeli sa izvršavanjem borbenih zadataka.

422. jurišni vazduhoplovni puk formiran je 4. decembra 1944. na aerodromu Novi Sad. Komandant puka je bio kapetan Krsto Lakićević, a komesar Petar Ražnatović. Komandiri eskadrila su bili: poručnik Trifun Amidžić, poručnik Đorđe Gvozdrenović i zastavnik Stevan Smolić, a komesari eskadrila Jerko Belamarić, Bratislav Ilić i Konstantin Grija. Specijalisti po raznim granama

izvršavali su preobuku u puku i bili su sposobni za samostalno opsluživanje aviona i drugog materijala krajem decembra 1944. Kurs za preobuku vazduhoplovnih strelaca počeo je u puku 15. decembra 1944. Sa preobuke letača iz centra u Zemun stigili su u puk prvi piloti 15. januara 1945. Oni su 22. januara otpočeli sa izvršavanjem borbenih zadataka.²⁶⁵

423. jurišni vazduhoplovni puk formiran je 9. decembra 1944. na aerodromu Ruma. Komandant puka je bio major Milan Malnarić, a od kraja marta 1945. godine major Blažo Kovačević, komesar puka je bio kapetan Zlatko Frid. Komandiri eskadrila u 423. jurišnom puku su bili: potporučnik Luka Popov, poručnik Ivan Karić i vodnik Dušan Vujin, komesari eskadrila su bili poručnici Stevan Nikolić i Milivoje Jašin. Prve grupe specijalista bile su osposobljene za opsluživanje letaćkog i drugog materijala krajem decembra 1944. Sa preobuke pilota iz letaćkog centra u Zemun stigili su prvi piloti 15. januara 1945, a 17. januara otpočeli su sa izvršavanjem borbenih zadataka.²⁶⁶

BROJNO STANJE

ljudstva 42. jurišne vazduhoplovne divizije na dan 8. maja 1945.

red. br.	jedinica	oficira	podoficira	vojnika	svoga	od ovog broja letači	tehnički sastav
1	štab 42. JVP	20	17	20	57	4	7
2	421. JVP	31	65	196	292	81	188
3	422. JVP	38	61	210	309	85	203
4	423. JVP	19	85	192	296	83	196
5	42. samostalna četa veze	4	16	66	86		
6	42. pokretna aeroplanska radionica	2	10	48	60		59
Svega :		114	254	732	1100	253	653

U letače su uzeti u obzir i borbeni piloti, piloti za vezu, strelci i izviđači.²⁶⁷

²⁶⁶ Arhiv VII, kut. 1466, reg. br. 1/7.

²⁶⁶ Arhiv VII, kut. 1455, reg. br. 45/3 i kut. 1466, f. 8.

²⁶⁷ Arhiv VII, kut. 1456, reg. br. 72/11-11.



Avion „IL-2“

Avion „IL-2“ je bio jednomotorni, niskokrilac, dvosed, namenjen za jurišna dejstva bombama, raketama, topovskom i mitraljeskom vatrom. Motor i posada oklopom zaštićeni odozdo i pozadi od dejstva mitraljeskih i topovskih zrna malog kalibra. Konstrukcija pređenog dela trupa i krila metalna, zadnji deo trupa drveni. Imao je jedan motor „AM-38“ sa 12 cilindara, jačine 1.550 KS, a pri forsazu 1.700 KS. Dimenzije aviona — raspon krila 14,60 m, dužina 11,65 m, visina pri stajanju na tri tačke 2,95 m, raspon centropлана 4,2 m. Težina praznog aviona bila je 4.525 kg, korisnog tereta 1.536 kg, težina sa korisnim opterećenjem 6.061 kg, težina preopterećenog aviona 6.360 kg. (ako je tovareno 600 kg bombi avion je bio preopterećen). Brzina aviona — maksimalna 448 km/č, krstareća 290 km/č, plafon 7.500 m. Naoružanje — vatreno: dva topa VJ kalibra 23 mm sa šaržerom od 300 metaka, dva mitraljeza SKAS kalibra 7,62 mm sa šaržerom 1.500



Arso Boljević, komandant 11. lovačke divizije

metaka, jedan mitraljez UBT kalibra 12,7 mm sa šaržerom 150 metaka. Mogao je da ponese do 600 kg bombi i 4 RZ kalibra 82 ili 123 mm.

Prebaziranjem na aerodrome u Banatu i Bačkoj, sovjetska 10. gardijska jurišna divizija je 10. novembra 1944. imala 122 aviona tipa „11-2" i 3 aviona tipa „U 11-2".²⁶⁸

Letački materijal se nije zadržavao novim avionima i motorima. Usled kvarova, udesa, gubitaka i dotrajalosti brojno stanje ispravnih aviona se smanjivalo iz meseca u mesec. Tako je broj ispravnih aviona u 42. jurišnoj diviziji bio u januaru 1945. 116, u februaru 105, u martu 98, u aprilu 90 i u maju 56. Broj ispravnih aviona po mesecima jasno pokazuje da se procenat sposobnih aparata za borbene zadatke smanjivao i doveo u maju 1945. na ispravnost 47% u odnosu na brojno stanje od novembra 1944.²⁶⁹

²⁶⁸ Arhiv VII, kut. 1466B, reg. br. 23/2.

²⁶⁹ Arhiv VII, kut. 1450, reg. br. 6/4—4.

Formiranje 11. divizije. Komanda i štab 11. lovačke divizije počeo je da funkcioniše 7. januara 1945. u Rumi. Komandant divizije je bio major Arsenije Boljević, a komesar kapetan Ljubiša Curgus.²⁷⁰

Štab divizije su sačinjavali isti organi kao i u 42. diviziji. Diviziji su bili neposredno potčinjeni: 111, 112. i 113. lovački vazduhoplovni puk, i iste jedinice i ustanove kao u 42. diviziji.

111. lovački vazduhoplovni puk je formiran 25. decembra 1944. na aerodromu Novi Sad. Komandant puka je bio kapetan Ljubomir Popadić, a komesar kapetan Milan Zrilić. Komandiri eskadrila u 111. puku su bili: potporučnik Radovan Daković, stariji vodnik Đorđe Đuričić i vodnik Aleksandar Blagojević, a komesari eskadrila poručnik Sava Andrić i kapetan Ivan Brodnjak.²⁷¹

112. lovački vazduhoplovni puk je formiran 15. decembra 1944. na aerodromu kod sela Veliki Radinci. Komandant puka je bio kapetan Savo Poljanac, a politički komesar kapetan Mile Rodić. Komandiri eskadrila u 112. lovačkom puku bili su: poručnik Svetozar Petrović, mlađi vodnik Franc Perdan i mlađi vodnik Franc Križaj, a komesari eskadrila poručnik Milan Tintor i zastavnik Ignjac Barčan.

113. lovački vazduhoplovni puk je formiran 15. decembra 1944. na aerodromu Ruma. Komandant puka je bio kapetan Miljenko Lipovščak, a komesar poručnik Drago Đuričković. Komandiri eskadrila u 113. lovačkom puku su bili: poručnik Spašen Zarevski, potporučnik Andrija Arapović i stariji vodnik Stojan Markičević, a komesari potporučnik Ivan Svet i mlađi vodnik Stanislav Freletić.

Prve grupe specijalista na kursovima za preobuku 11. lovačke vazduhoplovne divizije završile su sa radom krajem decembra 1944. i odmah upućene za popunu pukova i eskadrila. Sledeće grupe, kako je koja završavala, odmah su upućivane za popunu letaćkih jedinica. Do 15. marta 1945. 11. lovačka vazduhoplovna divizija je bila formacijski popunjena ljudstvom izuzev pilotima.

²⁷⁰ Arhiv VII, kut. 1466/1, reg. br. 2/1—21. Zbornik, t. X, knj. 2, dok. 196.

²⁷¹ Arhiv VII, kut. 1463, reg. br. 31/1—1.

Prva grupa pilota lovaca sa kursa za preobuku završila je 18. januara 1945. Oni su odmah raspoređeni po pukovima i eskadrilama kao komandanti, komandiri i vođe odeljenja. Po završetku preobuke sledećih grupa pilota raspoređivani su po letačkim jedinicama. Tako je do 15. aprila preobučeno i raspoređeno u letačke jedinice 11. lovačke divizije 134 pilota lovaca.²⁷²

BROJNO STANJE

ljudstva 11. lovačke vazduhoplovne divizije na dan 15. maja 1945."

red. br.	jedinica	oficira	podoficira	vojnika	svoga	od ovog broja letači	tehnički sastav
1	štab 11. LVD	21	25	42	88	4	15
2	111. LVP	26	73	163	262	46	195
3	112. LVP	26	54	173	253	41	191
4	113. LVP	29	71	155	255	45	184
5	11. samostalna četa veze	4	15	45	64	–	1
6	11. pokretna aeroplanska radionica	3	12	47	62		61
Svega :		109	205	226	984	136	647

Lovačka divizija je bila naoružana avionima tipa „JAK-3“, „JAK-1“, „JAK-7“ i „JAK-9“.

Avion „JAK-3“ je bio jednosed, lovac, niskokrilac, mešovite konstrukcije sa uvlačenjem stajnog trapa. Imao je jedan motor „VK-105 PF-2“ sa 12 cilindara jačine 1.310 KS. Dimenzije aviona — dužina 8,81 metar, raspon krila 11,5 metara, težina 2.800 kg. Brzina aviona — maksimalna 600 km/č, u poniranju 756 km/č, dolet 733 km, taktički radijus 180 km, plafon 10.800 metara, vreme penjanja na visinu od 5.000 m 4 minuta. Naoružanje —

²⁷² Arhiv VII, kut. 1455, reg. br. 39/3.

²⁷⁸ Arhiv VII, kut. 1456, reg. br. 106/11-11.



Avion „Jak-3“

jedan top „švak“, kalibra 20 mm (bk 120 metaka), dva mitraljeza „UBS“-kalibra 12,7 mm (bk 300 metaka), kino-foto-mitraljez „PAU-22“. Avion je bio snabdeven kiseoničkim uređajem za visinsko letenje.

Prebaziranjem na aerodrome u Banatu i Bačkoj sovjetska 236. lovačka vazduhoplovna divizija je 10. novembra 1944. imala 103 aviona tipa „JAK-1“, 3 aviona tipa „JAK-3“, 7 aviona „JAK-9“ i 1 avion tipa „JAK-7U“. To znači imala je 113 borbenih aviona.²⁷⁴

Letački materijal se nije zadržavao, te se usled kvara, udesa, gubitaka i dotrajalosti brojno stanje ispravnih aviona smanjivalo. Tako je broj ispravnih aviona u 11. lovačkoj diviziji bio u januaru 115, u februaru 97, u martu 90, u aprilu 75 i u maju 1945. godine 76 aviona. U aprilu i maju 1945. bilo je ispravno svega 62% aviona u odnosu na brojno stanje od novembra 1944.²⁷⁵

Formiranje 9. oblasne baze. Štab 9. oblasne vazduhoplovne baze počeo je sa radom 5. januara 1945. u No-

³⁷⁴ Arhiv VII, kut. 1466B, reg. br. 23/2

⁸⁷⁵ Arhiv VII, kut. 1462, reg. br. 6/1.

vom Sadu. Komandant baze je bio pukovnik Todor Uzelac, a politički komesar major Meho Seremet. Štab baze su sačinjavali sledeći organi: organizacijsko-administrativni odsek, odsek za veze, meteorološka služba, tehnički odsek, aerodromski odsek, saobraćajni odsek, intendantski odsek, ekonomat, arhiva, sanitetski odsek, minosaperski odsek, kamuflažni odsek, hemijski odsek, kulturno-prosvetna sekcija, dezinfekcioni odsek i komanda stana."⁷⁸

U operativno-disciplinskom i materijalnom pogledu 9. oblasnoj vazduhoplovnoj bazi su bile potčinjene: četa za vezu, tehnička evakuaciona četa, PA četa, inženjerski aerodromski bataljon, auto-transportni bataljon, glavno vazduhoplovno skladište, intendantsko skladište i radio-nice za opravku automobila i drugih mašina.

U disciplinskom, personalnom pogledu bazi su bili potčinjeni: 78, 79, 910, 911. i 912. bataljoni aerodromske službe. Oni su opsluživah jurišne i lovačke pukove i njima su bili operativno potčinjeni. Bataljoni aerodromske službe su formirani: 912. bataljon 11. novembra, 910. 1. decembra, 78. 8. decembra, 79. 15. decembra. To znači da su aerodromski bataljoni počeli sa radom pre nego što je formirana baza. Ostale jedinice i ustanove 9. oblasne vazduhoplovne baze formirane su i počele sa radom kao i baza 5. januara 1945.

Komandant 924. auto-bataljona bio je major Stevan Stefanović, a komesar kapetan Pavle Vujadinović, komandant 934. inženjerijskog bataljona bio je major Milan Margetić, a komesar poručnik Dragutin Rajnpreht, komandant 78. bataljona kapetan Vujo Dimitrijević, a komesar kapetan Gojko Krsmanović, komandant 79. bataljona major Petar Kordić, a komesar kapetan Obrad Obradović, komandant 910. bataljona kapetan Dragomir Nešović, a komesar vodnik Ilija Stojanović, komandant 911. bataljona kapetan Milivoje Radulović, a komesar poručnik Ratomir Zivković. komandant 912. bataljona bio je poručnik Mirko Stojanac, a komesar kapetan Milan Kovačević.

Krajem maja 1945. 9. oblasna vazduhoplovna baza je bila popunjena preko formacije. Tada je imala 4.551

*⁷⁶ Arhiv VII, kut. 1466/1, reg. br. 2/1—21.



*Polaganje zakletve pripadnika
Grupe vazduhoplovnih divizija
u Novom Sadu januara 1945.*

čoveka, od kojih 207 oficira, 452 podoficira i 3.892 borca. Struktura boračkog sastava je bila neujednačena. Primali su se nestručnjaci i oni koji sa vazduhoplovstvom nisu imali nikakve veze. Osim toga bataljoni na terenu su imali i preko formacije. Iz tih razloga u 9. oblasnoj vazduhoplovnoj bazi je bilo 76 oficira viška. Među boricima je bilo 439 drugarica.

U toku januara 1945. po jedinicama, ustanovama i štabovima Grupe vazduhoplovnih divizija izvršeno je polaganje zakletve. Za tu priliku organizovane su svečanosti, gde se ljudstvo postavljalo, vršen pregled i prijem stroja i u stroju polagana zakletva. Tekst zakletve je, rečenicu po rečenicu, čitao najstariji starešina, a sve postrojeno ljudstvo ponavljalo pročitani tekst. Ljudstvo koje je docnije pristizalo u jedinice, takođe je polagalo zakletvu po grupama, tako da je svaki pripadnik Grupe vazduhoplovnih divizija ispunio ovu dužnost i obavezu. Starešine su govorile o značaju zakletve i obavezama koje svaki pojedinac prima na sebe, a posle se prelazilo na kulturno-zabavne priredbe.

Tekst zakletve za sve pripadnike Grupe vazduhoplovnih divizija je bio: „Zaklinjem se čašću svog naroda, da ću u redovima Jugoslovenske narodne armije verno služiti svom narodu, boreći se protiv okupatora i svih domaćih izdajnika — neprijatelja narodne slobode i narodnih prava. Zaklinjem se da ću disciplinovan i savesno vršiti svoje dužnosti i izvršavati naređenja svih pretpostavljenih. Kunem se da neću ispustiti oružje iz svojih ruku dok naša zemlja ne bude očišćena od okupatora, dok narodu ne budu osigurana njegova prava i sloboda. Spreman sam primiti svaku kaznu za prekršaj ove moje zakletve.“²⁷⁷

Radi objavljivanja komandovanja i radi boljeg rada i discipline kod novoformiranih vazduhoplovnih jedinica i ustanova i što bolje koordinacije sa sovjetskim odgovarajućim štabovima i jedinicama, štab vazduhoplovstva je aktom str. pov. br. 23 od 17. januara 1945. potčinio 11. lovačku vazduhoplovnju diviziju i 9. oblasnu vazduhoplovnju bazu u operativnom i disciplinskom pogledu štabu 42. jurišne divizije.²⁷⁸

Operativna i disciplinska potčinjenost štabu 42. divizije je trajala do 17. marta 1945, upravo do tog datuma kada je formiran operativni štab Grupe vazduhoplovnih divizija. U vreme kada se vršila popuna i preobuka ljudstva i kada je borbena aktivnost naših jedinica bila manja, štab 42. vazduhoplovne divizije je mogao komandovati i rukovoditi 11. lovačkom vazduhoplovnjom divizijom i 9. oblasnom bazom uporedo sa svojim neposredno potčinjenim jedinicama. Ali dolaskom u jedinice i ustanove sve većeg broja ljudi i zbog priprema za podršku kopnenih jedinica za završne operacije za oslobođenje zemlje. Zbog takve situacije, a radi uspešnijeg komandovanja i rukovođenja vazduhoplovnim jedinicama, bolje pripreme i efikasnije podrške od strane vazduhoplovstva, operacija 1, 2. i 3. armije. Ministarstvo narodne odbrane DFJ je aktom str. pov. br. 46/45. naimenovalo operativni štab Grupe vazduhoplovnih divizija.

Naređenje za formiranje štaba Grupe vazduhoplovnih divizija je glasilo: „Po ukazanoj potrebi službe postavljam: operativni štab za Grupu vazduhoplovnih divizija u sledećem sastavu:

²⁷⁷ Arhiv VII, kut. 1451, reg. br. 4—23.

²⁷⁸ Arhiv VII, kut. 1466/1, reg. br. 2/7, kut. 1450, reg. br. 20/14.

**Komandant, pukovnik Lazarević Božo,
Politički komesar, potpukovnik Momčilović Ljubo,
Načelnik štaba, pukovnik Ulepić Zdenko,
Određeni štab će odmah preuzeti dužnost**

**Ministar narodne odbrane
Maršal Jugoslavije, Tito²⁷⁸"**

Štab vazduhoplovstva je svojim naređenjem str. pov. br. 2 od 17. marta 1945. odredio ostale organe štaba Grupe vazduhoplovnih divizija. Prema tom naređenju štaba vazduhoplovstva, štab Grupe vazduhoplovnih divizija je imao sledeće organe: operativno-obaveštajno odeljenje, organizacijsko-administrativno odeljenje, odeljenje za vezu, meteorološko odeljenje, odeljenje tehničke službe, odeljenje za pozadinske poslove.²⁸⁰

Štab Grupe vazduhoplovstva divizija počeo je da funkcioniše 17. marta 1945. U sporazumu sa komandom sovjetske 10. gardijske jurišne divizije štab Grupe vazduhoplovnih divizija je organizovao komandno mesto u selu Prigrevica, blizu Sombora. Tamo je bilo premešteno i komandno mesto sovjetske 10. divizije iz Novog Sada. Ovakva lokacija komandnog mesta odgovarala je smeštaju vazduhoplovnih komandi, štabova, jedinica i ustanova, a takođe i situaciji kod kopnenih jedinica, čije operacije je potpomagala Grupa vazduhoplovnih divizija.

3. DISLOKACIJA JEDINICA GRUPE VAZDUHOPLOVNIH DIVIZIJA

Oslobodenjem Bačke i većeg dela Srema stvoreni su povoljni uslovi da jurišne i lovačke jedinice Grupe vazduhoplovnih divizija baziraju na aerodromima bliže frontu. U periodu decembar 1944. do kraja 1945. štabovi, jedinice i ustanove Grupe vazduhoplovnih divizija su se nalazile u sledećim mestima i na operativnim aerodromima.

¹⁷⁸ Zbornik, t. X, 2, dok. 46.

²⁸⁰ Arhiv VII, kut. 1450, reg. br. 10/9—4.

42. jurišna divizija i njene jedinice

Komandno mesto 42. jurišne vazduhoplovne divizije nalazilo se od 5. januara do 25. marta 1945. u Novom Sadu. U vezi sa pripremama za podršku 1, 2. i 3. armije u predstojećim ofanzivnim operacijama za konačno oslobodjenje zemlje, 42. divizija je premetila komandno mesto 25. marta 1945. u selo Prigrevicu blizu Sombora. Položaj komandnog mesta obezbeđivao je uspešno komandovanje i rukovođenje potčinjenim jedinicama. U selu Prigrevici 42. divizija je zadržala komandno mesto do 10. maja, kada ga je premetila u selo Kalinovac (bhzu Đurđevca).²⁸¹ Ovakav skok unapred sa premeštanjem komandnog mesta bio je diktiran situacijom kod kopnenih snaga. One su goneći neprijatelja brzo napredovale. Vazduhoplovne jedinice su morale da prate kopnene snage, pa su bile dužne da vrše prebaziranja na nove aerodrome bliže frontu, jer ostajanje na starim nije obezbeđivalo podršku kopnenih snaga. U selu Kalinovac komandno mesto 42. divizije nalazilo se kratko vreme. Već 13. maja 1945. 42. jurišna vazduhoplovna divizija je imala komandno mesto u Velikoj Gorici.

Pukovi 42. jurišne vazduhoplovne divizije bazirali su na operativnim aerodromima prema situaciji kod kopnenih jedinica za čiji su račun radili i podržavali njihova dejstva, a takođe i prema opštoj situaciji.

421. jurišni vazduhoplovni puk je bazirao od 20. decembra 1944. do 19. januara 1945. na aerodromu Lačarak; od 19. januara do 9. februara na aerodromu kod sela Krnješevci; od 9. februara do 10. marta na aerodromu Zemun; od 10. marta do 15. marta na aerodromu Nadalj; od 15. marta do 30. marta na aerodromu Bački Brestovac; od 30. marta do 9. maja na aerodromu Sombor; od 9. maja do 21. maja na aerodromu Rajlovac i od 21. maja do 29. maja na aerodromu Lačarak.

Kao što se vidi ovaj puk je mnogo puta morao da vrši prebaziranja. Usled neprijateljske januarske protivofanzive, morao je da napusti aerodrom Lačarak, jer se

²⁸¹ Arhiv VII, kut. 1450, reg. br. 2/15—4, kut. 1455, reg. br. 3/2, kut. 1453, reg. br. 14/1, kut. 1450A, reg. br. 2/6. Zbornik, t. X, knj. 2, dok. 193, 211, 212.

nalazio veoma blizu frontu i pretila je opasnost napada neprijateljskih tenkova na sam aerodrom. Osim toga, puk je, za razliku od drugih jedinica, produžio sa borbenim dejstvima do 25. maja. On je podržavao jedinice 3. korpusa u likvidaciji četničkih i ustaških bandi na teritoriji istočne Bosne. Zbog toga je bilo nužno da bazira na aerodromima Rajlovac i Laćarak.

422. jurišni vazduhoplovni puk bazirao je od 4. decembra 1944. do 29. marta 1945. na aerodromu Novi Sad, od 29. marta do 4. maja na aerodromu Klenak i od 4. do 25. maja 1945. na aerodromu Mađarmečke (blizu Pečuja).

Komanda Grupe vazduhoplovnih divizija je 29. marta 1945. obrazovala operativnu grupu u sastavu 422. jurišnog puka i 112. lovačkog puka na aerodromu Klenak. Zadatak grupe je bio da borbenim dejstvima podržava jedinice 2. armije u istočnoj Bosni i jedinice 1. armije **KO** je su operisale Posavinom radi udara u bok neprijateljskim snagama u Sremu i Slavoniji. Ova dva puka su bila operativno potčinjena štabu Grupe vazduhoplovnih divizija, koji je za tu svrhu imao isturenu operativnu grupu sa sedištem u Sapcu. Operativna grupa, kao i oficiri koji su njom rukovodili, bila je privremena i trajala je do završetka određenih operacija 1. i 2. armije.²⁸²

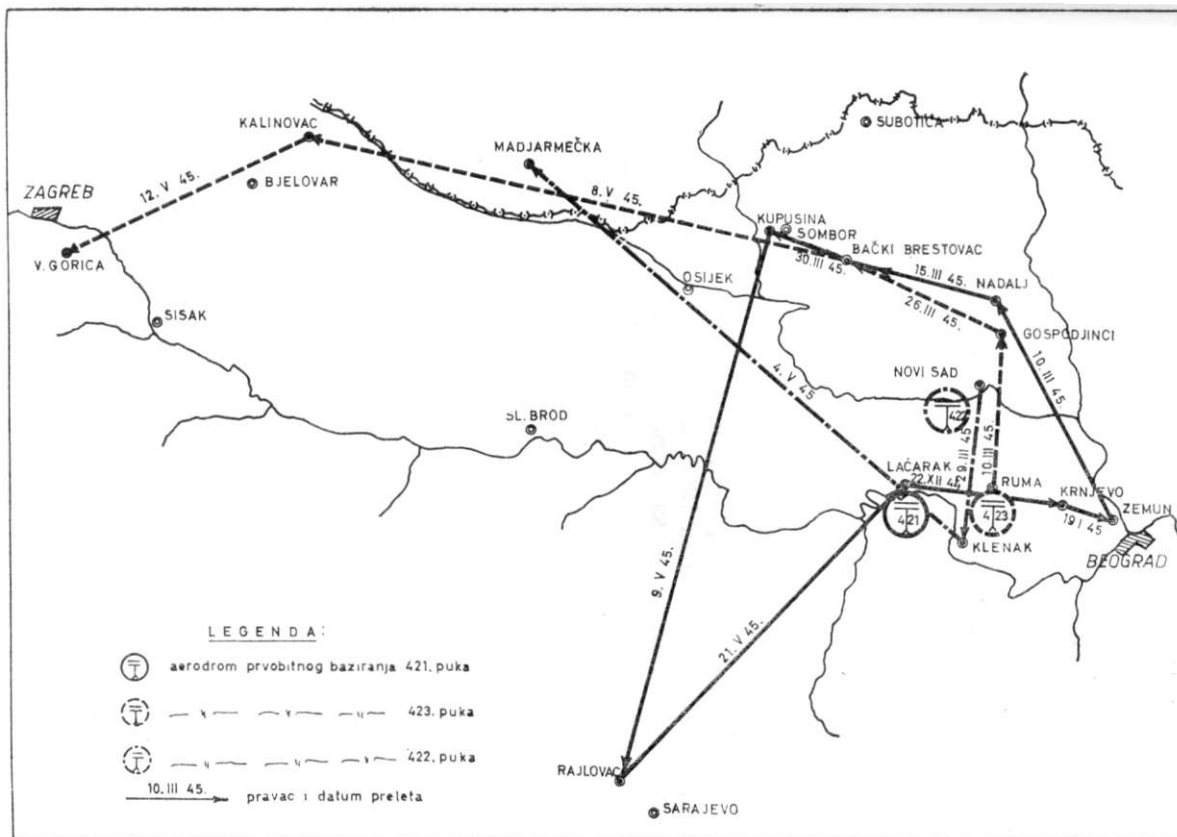
Na aerodromu Mađarmečke 422. puk je zajedno sa 112. lovačkim sačinjavao operativnu grupu za podršku operacija 1. i 3. armije. Ovom grupom, po ovlašćenju komande Grupe vazduhoplovnih divizija, rukovodio je štab 11. lovačke divizije.

423. jurišni vazduhoplovni puk je bazirao od 9. decembra 1944. do 10. marta 1945. na aerodromu Ruma; od 10. marta do 26. marta na aerodromu Gospodinci; od 26. marta do 8. maja na aerodromu Bački Brestovac; od 8. do 12. maja na aerodromu Kalinovac i od 12. maja na aerodromu Pleso.

Na aerodromima Kalinovac i Pleso 423. puk je, zajedno sa 113. lovačkim, sačinjavao operativnu grupu za podršku operacija 1. i 3. armije.

Ovom grupom, po ovlašćenju komande Grupe vazduhoplovnih divizija, komandovao je komandant 42. jurišne

"" Arhiv VII, kut. 1450, reg. br. 10/38—4.



Dislokacija jedinica 42. jurišne vazduhoplovne divizije do kraja maja 1945.

divizije sa istaknutog komandnog mesta na tom aerodromu.

II. lovačka divizija

Komandno mesto 11. lovačke vazduhoplovne divizije nalazilo se od 7. januara do 17. marta 1945. u Rumi, od 17. marta do 7. maja u Somboru, od 7. maja 1945. u selu Mađarmečke (kod Pečuja). Sa komandnog mesta u Mađarmečke divizija je dobila zadatak da rukovodi borbenim dejstvima specijalne operativne grupe sastavljene od 422. jurišnog i 112. lovačkog puka za pomoć i podršku operacija naših armija.²⁸³

III. lovački puk se nalazio od 25. decembra 1944. do 28. marta 1945. na aerodromu Novi Sad, od 28. marta do 28. maja na aerodromu Sombor (Kupusina).

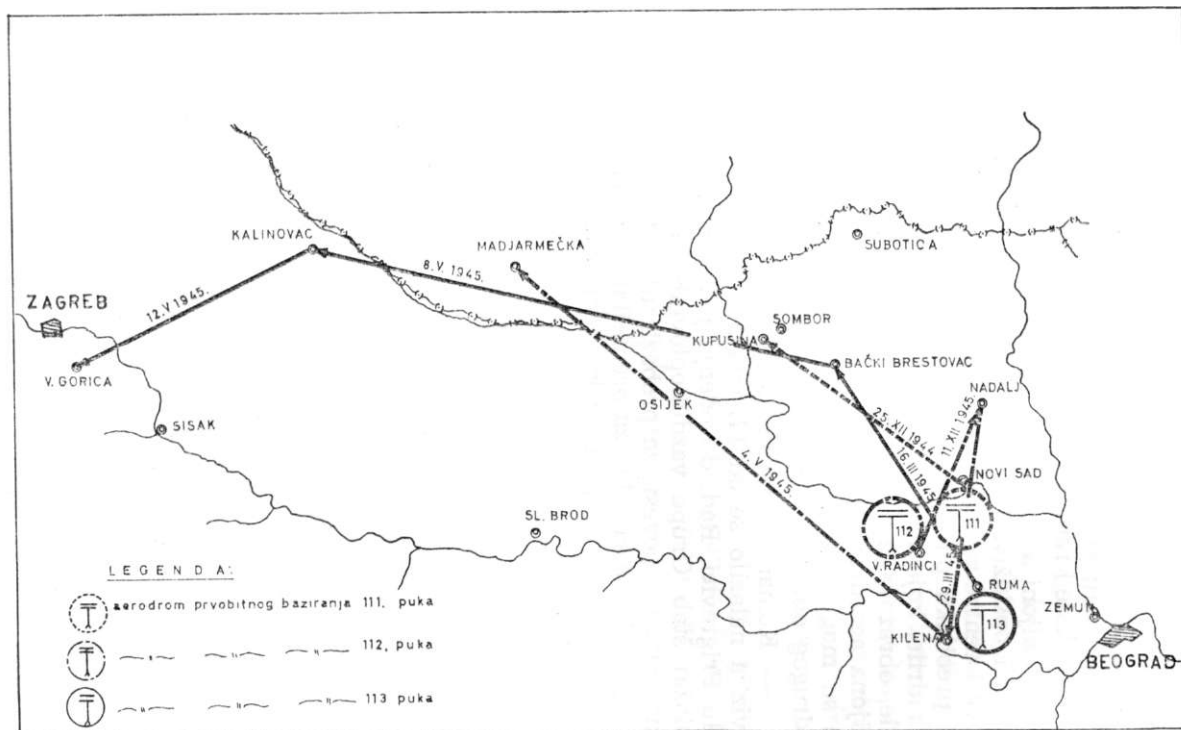
112. lovački vazduhoplovni puk je bazirao od 15. decembra 1944. do 10. marta 1945. sa dve eskadrole na aerodromu Veliki Radinci, a sa jednom eskadrilom na aerodromu Zemun; od 11. do 29. marta na aerodromu Nadalj; od 29. marta do 4. maja na aerodromu Klenak; od 4. do 17. maja 1945. na aerodromu Mađarmečke, gde je sa 422. jurišnim pukom, na aerodromu Klenak i Mađarmečke, sačinjavao specijalnu grupu.

113. lovački vazduhoplovni puk se nalazio od 15. decembra 1944. do 16. marta 1945. na aerodromu Ruma; od 16. marta do 8. maja na aerodromu Bački Brestovac; od 8. maja do 12. maja na aerodromu Kalinovac; od 12. do 18. maja 1945. na aerodromu Pleso, gde je na aerodromima Kalinovac i Pleso, zajedno sa 423. jurišnim pukom, sačinjavao specijalnu grupu.

9. oblasna vazduhoplovna baza

Komandno mesto 9. oblasne vazduhoplovne baze nalazilo se od 5. januara do kraja maja 1945. u Novom Sadu. Tu su bili štabovi automobilske i inženjerijske bataljone.

Arhiv VII, kut. 1450, reg. br. 2/15—4, kut. 1455, reg. br. 3/2, kut. 1453, reg. br. 14/1, kut. 1450A, reg. br. 2/6. Zbornik, t. X, knj. 2, dok. 193, 211, 212.



Dislokacija jedinica 11. lovačke vazduhoplovne divizije od formiranja do kraja maja 1945,

na, a njihove jedinice na terenu zavisno od opšte i vazduhoplovne situacije, potreba i zahteva letaćkih jedinica.

Od 5. januara do kraja maja 1945. u Novom Sadu su se nalazili: glavno vazduhoplovno skladište, intendantsko skladište i radionice 9. oblasne vazduhoplovne baze.²⁸⁴

Bataljoni aerodromske službe bazirah su na aerodromima i opsluživali lovačke i jurišne vazduhoplovne pukove i centre za preobuku pilota. Za opsluživanje centara za preobuku pilota i manje letaćke jedinice, kao što su eskadrile, koje su u izvesnim periodima samostalno bazirale, obrazovane su komandanture. To su bili delovi bataljona aerodromske službe, koji su bili tako sastavljeni da su mogli uspešno izvršavati sve zadatke materijalnog i drugog obezbeđenja letaćkih jedinica.

— Komandno mesto štaba Grupe vazduhoplovnih divizija nalazilo se od 17. marta do kraja maja 1945. u selu Prigrevici. Radi dovođenja jedinica u što povoljniji položaj štab Grupe vazduhoplovnih divizija je izdavao naređenja i zapovesti za prebaziranje letaćkih i pozadinskih jedinica, a takođe i za premeštanje komandnih mesta, štabova i ustanova, pozadinskih jedinica i centara za preobuku pilota, kao i premeštanje komandnih mesta divizija na nove aerodrome bhže liniji fronta.

Naređenjem od 25. marta 1945. regulisano je premeštanje bataljona aerodromske službe 9. oblasne baze. Po tom naređenju 78. BAS je prebaziran na aerodrom Sombor, sa zadatkom opsluživanja 421. jurišnog i 111. lovačkog puka; 79. BAS u Bački Brestovac radi opsluživanja 423. jurišnog i 113. lovačkog puka; 910. BAS u selo Gospođince sa ciljem opsluživanja centara za preobuku pilota lovaca i jurišnika na aerodromima Nadalj i Gospođinci; 911. BAS je prebaziran u Sabac sa ciljem opsluživanja 422. jurišnog i 112. lovačkog puka na aerodromu Klenak; 912. BAS je ostao u Novom Sadu kao rezerva, sa isturenom komandanturom na aerodromu Zemun radi opsluživanja jedne eskadrile 112. lovačkog puka i transportne grupe štaba vazduhoplovstva.

Arhiv VII, kut. 1450, reg. br. 2/15, kut. 1455, reg. br. 3/2, kut. 1453, reg. br. 14/1, kut. 1450, reg. br. 2/6. Zbornik, t. X, knj. 2, dok. 193, 211.

Centar za preobuku pilota lovaca premešten je na aerodrom kod sela Gospodinci, a centar za preobuku pilota jurišnika na aerodrom kod sela Nadalj.

Komandno mesto 42. jurišne divizije premešteno je iz Novog Sada u selo Prigrevicu, a 11. lovačke divizije iz Rume u Bački Brestovac. 421. jurišni i 111. lovački puk prebazirani su na aerodrom Sombor; 423. jurišni i 113. lovački puk na aerodrom kod sela Bački Brestovac; 422. jurišni i 112. lovački na aerodrom Klenak (kod Sapca); jedna eskadrila 112. lovačkog puka na aerodrom Zemun.²⁸⁵

Zapovešću br. 3 od 7. maja 1945. štab Grupe vazduhoplovnih divizija je regulisao prebaziranje 423. jurišnog i 113. lovačkog puka u rejon Đurđevac — Kalinovac, drugog dela štaba 11. lovačke divizije u Mađarmečke i operativne grupe 42. divizije u Kalinovac.

Zapovešću od 11. maja 1945. štab Grupe vazduhoplovnih divizija je regulisao prebaziranje: štaba 42. jurišne vazduhoplovne divizije, 423. jurišnog puka, 113. lovačkog puka, 42. samostalne čete za vezu, 42. pokretne aeroplanske radionice i 79. bataljona aerodromske službe na aerodrom Pleso kod Velike Gorice.²⁸⁶

Na izabrana letelišta prvo su dolazili delovi bataljona aerodromske službe (u prvom redu inženjerijske čete i delovi inženjerijskog bataljona 9. oblasne vazduhoplovne baze) radi uređenja aerodroma. Tek kada su operativni aerodromi bili uređeni prebazirane su letачke jedinice. Prvo se uređivala poletno-sletna staza. Vršena je dnaža, zatrpavane rupe i kanali i uopšte nivelacija terena, bez velikih zemljanih radova. Borbeni avioni tipa „JAK“ i „11-2“ podnosili su i grublje uređene poletno-sletne staze sa malim nagibima i dozvoljenim neravninama. To je mnogo olakšavalo u situaciji kada je bilo nužno češće prebaziranje na nova letelišta kada se imalo vremena za njihovo uređenje.

Da bi se aerodromi obezbedili od napada iz vazduha i sa zemlje određivani su delovi letачkih jedinica koji su bili sposobni da svakog momenta polete i upute se u pravcu odakle je opasnost dolazila. Po jedno odeljenje iz

²⁸⁵ Zbornik, tom X, knj. 2, dok. 70, 71 i 72.

²⁸⁶ Zbornik, t. X, knj. 2, dok. 193.

svake eskadrile je dežuralo i nalazilo se u pripravnosti broj 1. Na vatrenim položajima su se postavljali protivavionski topovi i mitraljezi. Protivavionska sredstva su bila iz sastava bataljona aerodromske službe, koji je materijalno obezbeđivao operativni aerodrom i protivavionska borbena sredstva iz kopnenih jedinica, ako se za to ukazivala potreba. Pošto je neprijateljska avijacija bila neaktivna, protivavionska borbena sredstva od kopnenih jedinica su uzimana samo za obezbeđenje aerodroma Lačarak, Ruma i Veliki Radinci. Aerodrome sa zemlje su obezbeđivale streljačke čete bataljona aerodromske službe.

Pored uređenja poletno-sletne staze, na samom aerodromu i oko njega, rađeni su kaponiri za obezbeđenje aviona, vatreni položaji za protivavionske topove i mitraljeze, skloništa za ljude, rovovi za odbranu sa zemlje, komandna mesta za pukove i bataljone, priručna skladišta za gorivo, mazivo i municiju, zemunice, uređivani su postojeći, ili građeni novi prilazni putevi ka aerodromima.

Nova letilišta za prebaziranje i baziranje vazduhoplovnih jedinica uređivala su se brzo. Starešinski i borački sastav sovjetskih jedinica je u tome imao velikog iskustva. I u defanzivi i u ofanzivi od 1941. oni su bili prinuđeni da vrše česta prebaziranja na nove aerodrome. U tome smo od njih mnogo naučili. Bataljoni aerodromske službe koji su snabdevali i obezbeđivali letачke jedinice nisu čekali naređenja i direktive za uređenje aerodroma. Oni su za uređenje skloništa, kaponira, komandnih mesta i skladišta koristili mesna sredstva, najviše drvo i zemlju. Ako pak nije bilo dovoljno drvene građe, a to se dešavalo jer se izbegavalo da se voćke seku u te svrhe, onda je upotrebljavana zemlja u većim količinama. Na primer, kaponiri su se gradili od zemlje i drveta, ali se najčešće dešavalo da se grade samo od zemlje, jer drvene građe nije bilo.

Baziranje letачkih jedinica vršilo se po pukovima osim u izuzetnim slučajevima. U našoj praksi većinom su na jednom aerodromu bazirala dva puka — lovački i jurišni, a snabdevaio ih je jedan bataljon aerodromske službe. Jedinice divizije su bazirale na divizijskom čvoru

aerodroma. U divizijskom čvoru je trebalo urediti najmanje 5 aerodroma. Pet bataljona aerodromske službe, koliko ih je Grupa vazduhoplovnih divizija imala, bili su sposobni da snabdevaju 6 lovačkih i jurišnih pukova i da ih obezbede na aerodromima.

Prebaziranje i baziranje letaćkih jedinica zadavalo je velike brige. To se potenciralo kada su naše kopnene snage probile neprijateljsku odbranu i prešle u gonjenje. Po tempu napredovanja kopnenih snaga vazduhoplovne jedinice su imale da se prebaziraju na aerodrome u rejonima: Slavonski Brod, Osijek, Daruvar, Zagreb, Varaždin i Brežice. Uspelo se da se tek 4. maja prebaziraju dva puka na aerodrom kod sela Mađarmečke i 8. maja dva puka na aerodrom Kalinovac. Kao što se vidi prebaziranje je vršeno kada je rat skoro bio završen. No, i ovi aerodromi su bili već tako udaljeni da nisu obezbeđivali najefikasniju upotrebu pukova i eskadrila za podršku kopnenih snaga.

4. ŽIVOT I RAD JEDINICA NA AERODROMIMA I U GARNIZONIMA

Po završetku kurseva za preobuku i skupljanjem sa raznih strana, naši ljudi su upućivani u sovjetske jedinice i ustanove. Tako su zauzimah mesta po specijalnostima i popunjavali formacijski predviđena radna mesta. Na istim radnim mestima su se nalazili sovjetski oficiri, podoficiri i borci, brojno koliko je njihova formacija predviđala. Prema tome, svako radno mesto je imalo dupli broj ljudi, a usavršavanje naših ljudi u jedinicama izvodilo se na principu udvajanja (dubhranja). Bilo je tako da se uz svaku sovjetsku komandu i štab nalazila naša odgovarajuća organizacija. Na istom materijalu, letaćkom i drugom, radili su naši ljudi zajedno sa sovjetskim. Svi operativno-administrativni poslovi vršeni su onako kako se radilo u sovjetskim štabovima i jedinicama. Naređenja, zapovesti i uputstva u štabu Grupe vazduhoplovnih divizija upućivana su našim komandama divizija i oblasnoj bazi. Naše jedinice su po njima radile. Komanda sovjetske 10. jurišne divizije je slično radila u odnosu na svoje jedinice.

U periodu od 5. januara do 17. marta štab 42. jurišne vazduhoplovne divizije, a posle tog perioda štab Grupe vazduhoplovnih divizija usaglašavao je sva akta upućena potčinjenim jedinicama sa aktima, koja je komanda sovjetske 10. jurišne divizije upućivala svojim jedinicama. Tako su naše i sovjetske jedinice i ustanove dobijale jednovremeno iste zadatke, bilo da se radilo o borbenim zadacima, prebaziranju, ili materijalnom obezbeđenju. Pri daljnjoj razradi svih poslova na izvršavanju dobijenih zadataka, potčinjene jedinice i ustanove radile su na sličan način, samo, naravno, svaka na svom nivou i u okvirima delokruga rada i sa većom konkretizacijom u određivanju poslova.

Smeštaj, stanovanje, ishrana, odeća, obuća, politički rad, kulturno-prosvetni rad u jedinicama Grupe vazduhoplovnih divizija odvijao se nezavisno od načina rada u sovjetskim jedinicama. Korisne sugestije iz njihovog iskustva su se prihvatale i u praksi prilagođavale našim prilikama. Na primer, oni su imali veliko iskustvo u moralno-političkoj primeni letaća i tehničkog sastava u izvršavanju borbenih zadataka i u pripremi letaćkog materijala za tu svrhu. Politička aktivnost je bila najintenzivnija u periodima pripreme i izvođenja operacije, kada su vazduhoplovne jedinice morale napregnuto da rade, a piloti da dnevno obavljaju nekoliko zadataka. Pored redovnih partijskih sastanaka, u takvim situacijama, komesari i komandanti su lično razgovarali i održavali sastanke sa grupama i pojedincima iz sastava letaća i tehničkog osoblja, a sve da se predstojeći borbeni zadaci što bolje izvrše.

Pripadnici Grupe vazduhoplovnih divizija su se nalazili na vatrenim položajima, stražama, oko aviona, automobila, radionica, po štabovima, komandnim mestima, u eskadrilama, na drumovima, železnicama i pristaništima u istovaru, utovaru i prevoženju materijala svih vrsta. Danju je svaki čovek bio na radnom mestu, a noću, oni koji nisu bili dežurni i na stražama, odmarali su se u zemunicama, barakama i kućama u blizini aerodroma i komandnih mesta. Izuzetak je činio letaćki sastav, piloti i strelci koji su smešteni u obližnja naseljena mesta.

Posle pada mraka, jer se noću nije letelo, letači su automobilima odvoženi u naročito uređene prostorije, hotele ako ih je bilo, ili veće zgrade, koje su se adaptirale za njihov smeštaj. U takvim prostorijama oni su imali mogućnosti da se odmaraju da bi za sledeći dan bili što sposobniji za izvršenje letačkih zadataka. Letači jedinica, koje su bazirale na jednom aerodromu, smeštali su se zajedno. Tako se obezbeđivala kontrola i uvid u njihov odmor, ishranu i rad sa njima. Pre svanuća letači su svakog dana odvoženi na aerodrom i smeštani u naročito uređene zemunice, gde se s njima izvodila stručna nastava, politički rad, pripreme za letenje. U tim zemunicama su letači doručkovali i ručah, a večeravali tamo gde su spavali — u naseljenim mestima. Zemunice za letače, naročito uređene na aerodromima, imale su nekoliko namenskih prostorija: učionice, trpezarije i prostorije za odmor.

Stab 42. vazduhoplovne divizije, a posle štab Grupe divizija, kao odgovorni za rad i red svih jedinica i ustanova, preduzimali su mere da se novonastala situacija sredi, učvrsti red i disciplina, poboljša smeštaj i ishrana i uskladi delatnost sa sovjetskim jedinicama i ustanovama. Po formiranju jedinica, prikupljanju ljudi sa kuseva preobuke, a naročito posle dolaska komandanata i komandira sa preobuke pilota, obavljani su pojedinačni i ekipni obilasci radi kontrole i pomoći. Na radnim mestima po jedinicama, štabovima i ustanovama se isticalo ono što je pozitivno, a kritikovani su propusti u radu. Kontrola i pomoć bila je stalna praksa u radu Grupe vazduhoplovnih divizija.²⁸⁷

Već krajem februara sve jedinice Grupe vazduhoplovnih divizija su imale knjige, dnevnike i upustva, onako kako su ih imale sovjetske jedinice. Vazduhoplovni pukovi su vodili oko 40 raznih upustava, knjiga, dnevnika, šema i grafikona. Upustva operativnom dežurnom, o dejstvu dežurne pare, postupak ličnog sastava pri napadu sa zemlje, propisi o uređenju komandnog mesta, upustvo dežurnom osmatraču na komandnom mestu, spisak pozivnih brojeva letača, upustvo za davanje dnevnih borbenih izveštaja, operativni dnevnik, dnevnik borbenih letova, dnevnik zanimanja

²⁸⁷ Arhiv VII, kut. 1466/1, reg. br. 1/26—9.

sastava puka i upotrebljivosti aerodroma, dnevnik avionskih udesa, šeme veza i odbrane sa zemlje bili su neki od dokumenata koje su pukovi Grupe vazduhoplovnih divizija vodili.²⁸⁸

U jedinicama Grupe vazduhoplovnih divizija nije zabeležen slučaj odricanja poslušnosti ih izbegavanja izvršavanja složenih zadataka. Disciplina veza bila je na visini. Neprijatelj nije uspeo da otkrije ma šta preko naših šifri ili usled nediscipline u radu sa vezama.

Stručna nastava održavala se kod svih jedinica i ustanova Grupe vazduhoplovnih divizija. Ona se izvodila na časovima u učionicama i praktično na materijalu. Usavršavali su se letači, tehnički sastav, vezisti, meteorolozi, štabni oficiri, vozači, intendanti i administrativno osoblje.

U letачkim jedinicama, štabovima divizija i u štabu Grupe divizija na stručnu nastavu se trošilo više vremena, nego u jedinicama i ustanovama 9. oblasne vazduhoplovne baze. U pukovima i eskadrilama stručna nastava se izvodila svakog dana, pa i u dane kada se intenzivno letelo na izvršavanje borbenih zadataka. Međutim, u jedinicama 9. oblasne vazduhoplovne baze ljudstvo se nalazilo na vatrenim položajima, u rovovima i skloništimama za obezbeđenje aerodroma sa zemlje i iz vazduha, u skladištima, na utovarnim i istovarnim stanicama i na drumovima u prevoženju materijala. Prirodno, kod takve zauzetosti pozadinskih jedinica u izvršavanju neophodnih zadataka, nije se moglo odvojiti onoliko vremena za stručno teoretsku i praktičnu nastavu, kao što je to bila mogućnost u letачkim jedinicama.

Na teoretskim i praktičnim časovima stručne nastave izučavala se ona materija, koja je obezbeđivala usavršavanje svake specijalnosti u što boljem izvršavanju zadataka funkcionalne dužnosti. Izučavala se taktika, navigacija, čitanje karata, izučavanje rejona borbenih dejstava, nastava gađanja, opis aviona, motora, naoružanja, automobila i njegove opreme, opis i upotreba sredstava veze. Letelo se radi trenaze pilota, obučavali su se šoferi, uvežbavano je postavljanje veza.

Stručna nastava se izvodila na sličan način u svim jedinicama Grupe vazduhoplovnih divizija, ali po sadržaju

i programu specifičnom za svaku od njih. U izveštaju za april 111. lovački vazduhoplovni puk o izvođenju stručne nastave piše sledeće:²⁸⁹

„...Ljudstvo 111. puka po rasporedu rada za april 1945. godine izvodilo je teornu nastavu. Osoblje je bilo podeljeno u pet grupa: rukovodeći sastav, letački sastav, mehaničari i motoristi, oružari, specijalna služba.

Zanimanje je izvođeno sa celim pukom i po eskadrilama.

Sa letačkim sastavom ovoga puka izvedena je sledeća teorna nastava: Političkih časova 8 — teme: o narodnooslobodilačkoj borbi, razvitak radničke klase, ciljevi narodnooslobodilačke borbe, 0 političkoj situaciji u svetu. Egzercir i gimnastika i odbojka 48 časova. Taktika 10 časova — teme: taktičke osobine nemačke lovačke avijacije, taktika lovačke avijacije, taktičko izviđanje. Specijalna služba 21 čas — teme: opis radio-stanica, pribor za disanje, električna instalacija na „Jak-1“ i „Jak-9“, instrumenti motora i navigacione grupe, kabina „Jak-1“ i „Jak-9“, praktičan rad sa radio-stanicama. Meteorologija 4 časa — teme: barometarski i termički gradijent i ruže vetrušnja, visinomer, opis i rad, kakvih ima, AMS ciklon i anticiklon, oblaci — postanak i vrste. Sturmanska služba 35 časova — teme: razmera karata i ucrtavanje reljefa, navigarona izučavanje terena, konvencionalni topografski znaci, verijacije i izogone, devijacije i ukupna korekcija, geografske širine i dužine, merenje udaljenosti, brzina i merenje brzina, postupak u praksi ako imamo jedan ili dva visinomera, konvergenca i polukonvergenca, ortodroma i loksodroma, orijentacija leta, kursevi i pretvaranje kurseva, kompas glavni delovi, kompenzacija kompasa, navigaciona orijentacija, navigaciona priprema za izučavanje kurseva, značaj zanosa i pomoćni reperi. O padobranima i njihova upotreba 8 časova. Opis motora i aviona 11 časova — teme: karakteristike „Jak-1“ i „Jak-9“, karburator i karburacija, konstrukcija i upotreba regulatora broja obrtaja R-7, vodena, uljna i vazдушna šema, magnet i njegov rad. Naoružanje 15 časova — teme: opis i konstrukcija UBS, opis i konstrukcija SVAK, rasklapanje i sklapanje pištolja TT.

Sa tehničkim sastavom (mehaničari, motoristi, rukovodeći sastav) izvodila se teorna nastava po sledećem: Političkih časova 8 — teme su bile iste kao one kod letačkog sastava. Egzercir i gimnastika 48 časova. Specijalna služba 9 časova — teme: radio-stanica i rukovođenje sa njom, električna instalacija, navigaciona priprema. Opis motora i aviona — teme: konstrukcija, reglaža i rad karburatora, konstrukcija i rad R-7, paljenje i rad magneta.

Izvođeni su praktični radovi na materijalu. Mehaničari su imali 127 časova, oružari 126, a specijalna služba 132 časa.

Tehnički sastav je u toku meseca aprila izveo praktične radove po eskadrilama i to: dve zamene bloka (levi i desni), sedam zamena motora, jednu zamenu krila...”

²⁸⁹ Arhiv VII, kut. 1460, reg. br. 104/1—2 i kut. 1463, reg. br. 13—27/1.

U ukupnom izveštaju o životu i radu za mart 1945. štab 42. jurišne divizije izveštava štab Grupe vazduhoplovnih divizija, između ostalog, i o izvođenju stručne nastave i strojeve obuke kod jedinica divizije:^{2,0}

„... Za postizanje borbene gotovosti kod jedinica putem nastave u mesecu martu održani su časovi i nastava po svim jedinicama, kako kod letačkog tako i kod neletačkog osoblja po raznim grupama i specijalnostima.

a) po pukovima

red. br.	naziv predmeta	piloti	koliko časova	
			stredci	tehničko osoblje
1	navigacija i orijentacija	34	34	–
2	čitanje karata	18	18	–
3	nastava za gađanje i bombardovanje	42	42	–
4	taktika jurišne avijacije	43	30	–
5	pilotaže	19	–	–
6	aerodinamika	20	5	–
7	proučavanje rejona dejstva	24	14	–
8	poznavanje naoružanja	15	19	–
9	praktičan rad na avionima	–	–	214
10	kritika zadataka i rada	28	28	20
11	egzercir	–	20	32
12	kulturno-prosvetni časovi	10	10	10
s v e g a :		253	220	276

b) u jedinicama van pukova:

1. Kod 42. samostalne čete za vezu: održano je 298 časova na nastavi i praktičnim radovima.

2. Kod meteorološkog biroa održano je 372 časa teoretske i praktične nastave..."

Radi održavanja trenaže letaća i usavršavanja elemenata tehnike pilotiranja, vazduhoplovni jurišni i lovački pukovi 42. i 11. divizije su u toku februara, marta, aprila i maja 1945, imali 1.787 letova u trajanju 575 časova i 46 minuta. Trenažni letovi su vršeni po školskom

^{2,0} Arhiv VII, kut. 1466/1, reg. br. 1/3.

krugu, na marš-rutama i akrobacijama, u grupnom letenju i u preletima na druge aerodrome.²⁹¹

Političkim i kulturno-prosvetnim radom rukovodili su politički komesari jedinica, a pomagali su im i starešine na drugim funkcionalnim dužnostima. Politički radnici u jedinicama Grupe vazduhoplovnih divizija došli su i popunjavali formacijska mesta iz jedinica kopnene vojske. Oni su, pre dolaska u vazduhoplovstvo, imali bogato iskustvo u političkom i kulturno-prosvetnom radu. Tako su na pripadnike Grupe vazduhoplovnih divizija prenosili ranije stečena iskustva i prilagođavali ga situaciji i specifičnostima u vazduhoplovnim jedinicama.

Na časovima političke nastave, koja je bila obavezna za sve pripadnike jedinica, prorađivale su se teme iz oblasti društveno-političkih i ekonomskih nauka. Naročita pažnja je poklanjana proučavanju ciljeva i zadataka narodnooslobodilačke borbe i objašnjavanje vojno-političke situacije. Na partijskim sastancima su tretirana pitanja iz života i rada jedinica, primani su novi članovi, vršena je otvorena i konstruktivna kritika i samokritika. Politička aktivnost je bila najintenzivnija u periodima priprema i izvođenja borbenih dejstava, kada su jedinice morale napregnuto da rade, a piloti vrše dnevno po nekoliko zadataka. U takvim situacijama politički radnici nisu čekali na redovne partijske sastanke, nego su i van toga razgovarali sa pojedincima i grupama, brinuli se o ishrani, odmoru, naročito letača i tehničkog osoblja.

Pripadnici Grupe vazduhoplovnih divizija su redovno dobijali dnevnu i frontovsku štampu. Dolazila je, ali neredovno, dnevna saveznička štampa. Biblioteke su stvarane od publikacija koje su dobivane ili su nađene u mestima gde su jedinice bile bazirane. Dnevna i frontovska štampa se prorađivala na sastancima dnevnih informacija. Pošto se ljudstvo jedinica nije moglo okupiti da se jednovremeno sa njima provedu dnevne informacije, taj posao se obavljao po grupama u različita doba dana.

Za vazduhoplovce su priređivane bioskopske predstave, a takođe i pozorišne kao što je to bilo u Novom

²⁹¹ Arhiv VII, kut. 1466, reg. br. 1/1—181 i kut. 1460, reg. br. 57/1—2, 59/1—2, 97/1—2, 103/1—2, 104/1—2, 107/1—2, 110 1—2, 113/1—2.

Sadu i Somborn. Diletantske grupe iz vazduhoplovnih jedinica davale su pozorišne i druge predstave za narod okolnih naseljenih mesta i vojsku. U obližnjim naseljenim mestima su organizovane zajedničke priredbe za narod i vojsku. Tako se pripadnicima jedinica Grupe vazduhoplovnih divizija ukazivala prilika za širok i bogat kulturno-prosvetni rad, vezan sa narodom sela i gradova Vojvodine.

Intendantskim potrebama jedinice Grupe vazduhoplovnih divizija snabdevale su se iz skladišta teritorijalne pozadinske komande za Vojvodinu. Stab 9. oblasne vazduhoplovne baze je trebovao materijal, a jedinice su ga uzimale i prenosile svojim transportnim sredstvima. To nije predstavljalo problem, jer su se skladišta nalazila u sedištim opština i najčešće blizu aerodroma i garnizona, gde su bazirale vazduhoplovne jedinice. Osobita briga se vodila o smeštaju i ishrani letača. Za njih su se stvarale potrebne rezerve tako da se nije smelo desiti da ostanu bez obroka i bez određenih vrsta artikala hrane koja je garantovala raznovrsnost ishrane i omogućavala propisan broj kalorija. Ovaj princip se najstrože poštovao i kada je ostalo ljudstvo oskudevalo u ishrani.

Intendantske radionice za izradu odeće i obuće radile su neprekidno. Ali u ovim potrebama se oskudevalo, jer nije bilo dovoljno platna, štofova i kože. Međutim, letačko osoblje je bilo snabdeveno toplom odećom i obućom. Za letače se izrađivalo dovoljno krznenih bundi, pantalona, kapa, kombinezona i čizama. Za tu svrhu su bile organizovane radionice kožnih predmeta, a posebno velika radionica u Indiji.

Jedinice Grupe vazduhoplovnih divizija snabdevale su se: avio-tehničkim materijalom, gorivom, mazivom, municijom i bombama iz Sovjetskog Saveza. Materijal je dolazio u skladišta pozadine 17. vazdušne armije, pa se po trebovanjima prenosio u skladišta 9. oblasne vazduhoplovne baze, a odatle u jedinice prema potrebama i zahtevima. Princip je bio da 9. oblasna vazduhoplovna baza treba materijal i prevozi ga svojim transportnim sredstvima do svojih skladišta, a odatle su ga prevozili za svoje potrebe bataljoni aerodromske službe. U hitnijim slučajevima dešavalo se da 9. baza svojim transportnim

sredstvima preveze kritični materijal do potčinjenih jedinica.

Dovoženje materijala iz SSSR i Rumunije vršilo se Dunavom, a takođe železničkim i suhoputnim transportom. Vodene, železničke i suhoputne komunikacije nisu služile samo za snabdevanje vazduhoplovnih jedinica. Tim komunikacijama se vršilo snabdevanje dobrog dela jedinica 3. ukrajinskog fronta i naših armija. Nепrekidna reka vozova, kamiona, brodova, cisterni, vršila je snabdevanje i evakuaciju u uslovima stalnog udaljavanja fronta od izvora snabdevanja. Trebalo je ogromno zalaganje, organizatorska sposobnost i angažovanje svakog čoveka pozadinskih jedinica da da, u danonoćnom radu, sve od sebe, da bi operativne jedinice mogle vršiti borbene zadatke.

Pa i kod takvih zalaganja, ratnog iskustva sovjetskih drugova i velikog broja prevoznih sredstava, dešavalo se da se letачke jedinice ne mogu na vreme snabdeti. Tako, u vrlo važnom periodu za nastupanje naših armija od 21. do 30. aprila 1945, jedinice Grupe vazduhoplovnih divizija nisu vršile borbene zadatke zato što nije bilo goriva. Ali ne treba bukvalno razumeti da nije bilo goriva. U skladištima je bilo goriva, ali je ono svedeno na meru kritičnih rezervi, za koju je trebalo specijalno odobrenje da se troši. Takve kritične rezervne u gorivu, mazivu i municiji su se u ratu mogle trošiti ako je pretila opasnost da će pasti neprijatelju u ruke, ili pak u slučaju da se dotična teritorija napuštala. Za sve druge situacije bilo je izričito zabranjeno trošenje kritičnih rezervi materijala. To je bilo zaoštreno do te mere da su pretpostavljene komande, prilikom kontrole pozadinskih jedinica i ustanova, prvenstveno obraćale pažnju na stanje neophodnih propisanih rezervi u gorivu, mazivu i municiji.