

Пуковник АРСЕНИЈЕ БОЉЕВИЋ

ЈУГОСЛОВЕНСКО ВАЗДУХОПЛОВСТВО У РАТУ АПРИЛА 1941 ГОДИНЕ

У овом чланку покушаћемо да покажемо улогу и задатке обостраних ваздухопловних снага у оквиру ратних и почетних оперативних планова у рату Југославије априла 1941 године и да дамо кратак преглед тих операција с ваздухопловне тачке гледишта. То би, у извесном смислу, била допуна историске грађе која је изложена у чланцима генерал-лајтнанта Милана Зеленике у „Војном делу“ бр. 5 за 1950 и бр. 4 за 1951 годину. Међутим, треба имати у виду да располажемо само оскудном и фрагментарном грађом архиве немачких и италијанских оружаних снага, архиве бивше југословенске емигрантске владе и изјавама неких учесника у рату једне и друге стране. А пошто су ти извори претежно званичне непријатељске изјаве и извештаји који су подношени у току самих операција, јасно је да је њихово излагање често необјективно, са тенденцијом да се умање не само наши успеси, већ и њихови сопствени губици и слабости. Али, треба имати у виду да је чланак првенствено намењен руководиоцима ЈНА који су пратили догађаје и знају шта су значили званични дневни извештаји немачке и италијанске Врховне команде, званични политички говори и писања Хитлера и Гебелсове штампе, Мусолинија и италијанске штампе, тако да ће и сами лако наћи истину и стварност.

Иако је још и данас нелагодно удубљивати се у ту, у целини болну, блиску прошлост наших народа, ипак приказивање рада Југословенског ваздухопловства, или боље рећи младих југословенских ваздухопловаца из тога доба, не претставља никакву нелагодност. Напротив, објективно приказивање тога рада претставља не само дуг према истини и историји, него и дуг према многим честитим ваздухопловцима, који су храбро пали на пољу части, као и према оним преживелим учесницима, који су без своје кривице носили и носе жиг учесника срамотне априлске катастрофе из 1941 године.

Као што ће се видети из излагања — иако се оно већином заснива на непријатељским изворима — југословенски ваздухопловци, као целина, могу смело гледати историји у очи и кроз катастрофу априла 1941 године, јер је већина од њих, без обзира на неспособност вишег руководства и мрежу издаје, часно вршила своју дужност. Зато је крајње време да се тај период објективно прикаже нашим војним руководиоцима и нашој јавности.

1. Стање и распоред немачких ваздухопловних снага

Пред напад на Југославију немачке ваздухопловне снаге биле су подељене на четири велике групе — флоте:¹⁾

Ваздушна флота 1 — источна, са седиштем у Берлину;

Ваздушна флота 2 — северна, са седиштем у Брауншвајгу;

Ваздушна флота 3 — западна, са седиштем у Минхену;

¹⁾ „Ваздухопловни гласник“, бр. 3, за 1940 годину — преноси податке из италијанског часописа „La stampa“ од 30 јануара 1940 године.

Ваздушна флота 4 — југоисточна, под командом генерал-пуковника Лера,²⁾ са седиштем у Бечу.

Ваздушне флоте имале су у свом саставу авиокорпусе и ваздухопловне команде. Авиокорпус састојао се из више ловачких бомбардерских и журишних ескадри, чији број није био сталан.

Једна ваздухопловна ескадра имала је више група, од по три ескадриле.

Ваздухопловна команда имала је у свом саставу једну или више ескадри ловаца, а неке и једну или више ескадри „Штука“ (на пример, Ваздухопловна команда Африка).

Командант ваздушне флоте био је непосредно потчињен врховном заповеднику ваздухопловства маршалу Герингу, јер је, по речима генерала Лера,³⁾ војска била одвојена од ваздухопловства не само организационо и у командном погледу, него и по задацима.

Ради непосредне и сталне сарадње свака сувоземна армија имала је команданта авијације, коме су били потчињени извиђачки авиони и ПАА. Према потреби, сувоземним армијама додељивани су поједини ваздухопловни корпуси за подршку, али је командовање авијацијом и у том случају било у рукама вишег ваздухопловног старешине, тј. команданта ваздушне флоте.

Припреме за операције

Одмах по сазнању о државном удару у Југославији, тј. на конференцији која је 27 марта одржана у Оперативном одељењу штаба вође Рајха и којој су присуствовали: Хитлер, Геринг, начелник Оперативног одељења штаба вође Рајха, врховни командант сувоземне војске, начелник Генералштаба сувоземне војске и министар спољних послова, Хитлер је углавном поставио следећи задатак ваздухопловству:⁴⁾

„Главни задатак ваздухопловства биће да што је могуће пре отпочне разбијање југословенских организација на земљи, да узастопним нападима разруши Београд и потпомаже наступање војске. При томе се могу искористити мађарске организације на земљи.“⁵⁾

На истој конференцији маршал Геринг извештава: „да VIII авиокорпус може одмах да отпочне ваздушне нападе из Бугарске и да је ваздухопловству потребно 2—3 дана времена за јачи развој авиосастава.“

... „Намерава да се доведу јачи састави борбених и обрушавајућих авиона у простор Беча, Граца и у Мађарску. У датом случају предвиђа се употреба снага X авиокорпуса са јужноиталијанских аеродрома. Водиће се рачуна о појачању ПАО Корушке и Штајерске.“⁶⁾

Истога дана, тј. 27 марта ноћу, разрађени су записници и опште директиве ове конференције у Упуту № 25, у коме се у погледу ваздухопловства, наводи следеће:

„Ваздухопловство ће са две нападне групације потпомагати операције XII армије и оне нове ударне групације која ће се формирати у просторији око Граца. Оно ће стварати тежиште према временском развоју операција сувоземне војске. Мађарске организације на земљи могу се искористити за развој и при употреби.

Треба испитати да ли треба употребити борбени авиокорпус са италијанске територије. У сваком случају, пратећа заштита транспорта за Африку мора бити осигурана. . . треба се старати за успешну ПАО Граца, Целовца, Бељака, Леобена и Беча. . .

²⁾ Генерал-пуковник Лер командовао је овом флотом још од 1940 године.

³⁾ Види писмену изјаву генерал-пуковника Лера, коју је дао у заробљеништву код нас, а која се налази у архиви нашег Војно-историског института.

⁴⁾ *Besprechung über Lage Jugoslawien-Berlin* 27. 3. 1941 — Лично строго поверљиво.

⁵⁾ Види „Војно дело“, бр. 5, за 1950 год., стр. 84, тач. 3 под а) и д).

⁶⁾ Види „Војно дело“, бр. 5, за 1950 год., стр. 83.

... Ваздухопловство се опуномоћује да већ сада може ступити у преговоре са врховним командама дотичних држава ради споразума у погледу граница у оперативском простору у ваздуху са италијанским и мађарским ваздухопловним снагама. Уређење мађарских авионских организација на земљи може одмах отпочети.“⁶⁾

У „Упуту“ из почетног оперативског плана за „подухват 25“, који је издала Врховна команда сувоземне војске, у тач. 9 каже се:

... „на хрватској територији не треба изводити ваздушне нападе, сем у случају да се и на тој просторији буду налазили делови југословенских трупа, који могу да послуже за нападне објекте.“⁷⁾

У армиској заповести XII сувоземне армије № 4 од 2 априла 1941 године, каже се:

„да југословенско ваздухопловство стоји на значајној висини, а нарочито се истичу добре организације на земљи и многобројност раштрканих аеродрома и летишта, тако да се неће моћи разорити у једном дану...“

и даје се следећи задатак придатом VIII авиокорпусу:

„VIII авиокорпусу првенствено ће потпомагати напад XVIII армиског корпуса при отварању прелаза код преседине Рупела, затим XXXX армиски корпус при надирању ка Скопљу, а даље према развоју догађаја пружаће делимичну помоћ и тенковској групи.“⁸⁾

Даљи је задатак VIII авиокорпуса да у оквиру ваздушне флоте 4, по извршеном извиђању, што раније нападне организације ваздухопловства на земљи и нападом на Скопље и Солун прекине железничке мреже.“⁸⁾

Задаци немачке авијације у рату са Југославијом

У свом говору у Рајхстагу, 4 маја 1941 године,⁹⁾ Хитлер је између осталог рекао:

„... Између обе ваздушне снаге (Немачке и Италије) такође је постигнут споразум о заједничком дејству.

Под личним заповедништвом Врховног команданта рајхсмаршала и његовог шефа генералштаба, генералштабног генерала Јошанека, употребљено ваздухопловство било је подељено у две велике групе под командом генерал-пуковника Лера и генерала фон Рихтхофена.

Њихов задатак је био:

1) Разбити непријатељско ваздухопловство и уништити његову организацију на земљи.

2) Завереничку централу у Београду напасти у свим важним војним објектима и тиме је од почетка искључити.

3) Немачким трупама у борби (на суву) активним потхватима ваздухопловства свуда помоћи и ПА артиљеријом, разбити отпор непријатеља, отежати његово бекство и касније спречити његово укрцавање ако негде буде могуће то укрцавање, укључењем у борбу ваздухопловних падобранских трупа дати даљу помоћ задацима војске...“

⁶⁾ Види „Војно дело“, бр. 5, за 1950 годину, стр. 84 и 85.

⁷⁾ Види „Војно дело“, бр. 4, за 1951 годину, стр. 80 и бр. 5 за 1950 год., стр. 85.

⁸⁾ Ова група нападала је на правцу Ниш — Крушевац — А. Б.

⁹⁾ Види „Војно дело“, бр. 5, за 1950 годину, стр. 86—88.

⁹⁾ Deutschland im Kampf, Oberkommando der Wehrmacht, Mai-Lieferung, Verlagsanstalt Otto Stolberg, Berlin W 9, стр. 85.

Према изјави генерал-пуковника Лера,¹⁰⁾ Ваздушна флота 4, која је била под његовом командом, добила је задатак:

„да што пре онеспособи за борбу југословенско ваздухопловство и да са најјачим снагама, у почетку операције, уништи у Београду оне војне циљеве који су Југославији за вођење рата били неопходни, а потом према ситуацији да потпомаже операције војске.“

... „Ојачана Ваздушна флота 4 остала је под командом врховног команданта ваздухопловства...“

... „Ја нисам ишао у Софију, већ сам одлетео у Беч*) да бих одатле руководио импровизованим стратеским развојем, организацијом ваздушне одбране, која је тада постала хитна, а потом и операцијама.

После тога стигла је и писмена операцијска заповест из Врховне команде ваздухопловства, којом су, између осталог, били утврђени циљеви у Београду, и то: Краљев двор, Министарство војске, Главни генералштаб, Жељезничка станица, Електрична централа, Радиостаница и Телеграфско-телефонска централа...“

Називи и распоред јединица немачке авијације

Према наведеној изјави генерал-пуковника Лера, после 27 марта 1941 године, Ваздушна флота 4 била је ојачана са две ескадре бомбардера из Ваздушне флоте 3 са Атлантика и ловцима из Африке.

26 марта 1941 године Лер је одлетео у Софију са својим ужим штабом да изврши припреме за ваздушне операције у Грчкој. У то време, VIII авиокорпус Ваздушне флоте 4 био је развијен на простору: Петрич, Дупница, Пловдив (приближно на истом простору на коме је била и XII немачка армија). VIII авиокорпус био је састављен претежно од „Штука“ и имао је задатак да потпомаже пробој кроз „Метакасову линију“ на Рупелу, а потом преко Беласице.

После насталих промена у Југославији од 27 марта, Лер је са начелником штаба и начелником позадине своје флоте позван код маршала Геринга у Берлин, где је, између осталог, добио следеће наређење:¹¹⁾

„Развој снага војске и ваздухопловства у Бугарској делимично изменити и прилагодити тако да би наступање могло што пре да отпочне правцем ка Скопљу и правцем Ниш—Београд...“

Према Леровој изјави, за новопредвиђени стратески развој заузет је следећи распоред:

— „у простору око Темишвара и северно одатле групе Ваздухопловне команде Арад — једна ојачана ескадра разарача и „Штука“ из VIII авиокорпуса и ловаца из Ваздухопловне команде Африка;

— у простору Беч — Бечко Ново Место — две ескадре бомбардера Ваздушне флоте 3 са Атлантика, које су биле непосредно потчињене Ваздушној флоти 4;

— око Граца: Ваздухопловна команда Штајерска — једна ескадра „Штука“ и ловаца из Ваздухопловне команде Африка...“

У својој изјави генерал Лер наводи тешкоће које је нови стратески развој условљавао, па између осталог каже:

„... да је такав развој захтевао да се најхитније припреме велике количине бомби, погонског и техничког материјала, итд. на школ-

¹⁰⁾ Види писмену изјаву генерал-пуковника Лера коју је дао у заробљеништву код нас, која се налази у архиви Војно-историског института.

^{*} Тј. из Берлина, где је био на саветовању код Хитлера ради примања инструкција за рад у току напада на Југославију — А. Б.

¹¹⁾ Види писмену изјаву генерал-пуковника Лера која се налази у архиви нашег Војно-историског института.

ским летилиштима у Аустрији и у простору Арада. Састави који су долетали нису могли да поведу са собом никога од аеродромског особља, тако да су се, на пример, јединице из Африке већ бориле над Београдом, док су њихови аеродромски делови у то време били још на маршу за укрцавање на бродове у Триполису. У Бугарској се није могло извршити неко знатније рокирање слагалишта ка северозападу. Ово је био главни разлог што је у нападу на Београд употребљено мало „Штука“.

О бомбардерским јединицама Ваздушне флоте 4 генерал Лер наводи само толико да је бомбардован Београд четири пута у току 6 априла, а да су у томе два пута учествовали и бомбардери придатих двеју ескадри Ваздушне флоте 3, и то први пут са 230, а други пут са нешто преко 200 авиона типа „Дорније“ и „Ју-88“. Исто тако, он ништа не говори о распореду и јачини X авиокорпуса који је био у Италији, нити о италијанској и мађарској авијацији, али је из опште директиве немачке Врховне команде № 25 од 27 марта познато да је тај корпус био дислоциран на аеродромима Јужне Италије и да је немачко ваздухопловство било опунуоћено на ступи у преговоре са врховним командама Италије и Мађарске ради садејства немачке авијације са авијацијама ових двеју држава.

Јачина немачке авијације у рату са Југославијом

Из раније наведених података, може се доћи до прилично тачне оцене јачине немачке авијације у рату против Југославије 1941 године. Из анализе тих података види се:

— да су Немци и у 1941 години имали свега четири ваздушне флоте; једна од њих имала је искључиви задатак да дејствује против Југославије, а према Грчкој само мањим делом снага VIII авиокорпуса;

— да је та Ваздушна флота била ојачана са две ескадре бомбардера из Ваздушне флоте 3 са Атлантика и ловцима из Африке;*);

— да су се ваздушне флоте састојале из неколико авиокорпуса;

— да су корпуси у свом саставу имали ескадре за бомбардовање, ескадре за бомбардовање у обрушавању, и ловачке ескадре, а ваздухопловне команде једну или више ескадри ловаца, а неке и ескадре „Штука“;

— да је ескадра имала најмање три групе, а једна група три ескадриле; и, најзад,

— да је у операцијама против Југославије учествовао и авиокорпус из Италије са италијанских, а мањим делом са албанских аеродрома.

Према томе, ако пођемо од непобитне чињенице да је према нама била ангажована једна од четири ваздушне флоте, и од претпоставке да су те флоте биле углавном исте јачине, можемо доћи до приближно тачних података о јачини немачке авијације која је учествовала против Југославије у априлу 1941 године.

У почетку рата 1939/40 године Немци су имали: 800—1.000 ловаца, 1.500—2.000 бомбардера, 1.000—1.500 јуришника („Штука“), све авиони прве линије.¹²⁾ Немачка је произвела 1937 године 4.200, 1938—5.200, 1939—8.300, 1940—10.800 и 1941 године 11.800 авиона, од којих: 32% ловаца, 37% бомбардера и 31% осталих авиона (школских, транспортних и др.)¹³⁾

Стога нећемо погрешити ако кажемо да су у току 1940 године, у границама наведених процената, произведени само најмодернији авиони, тј. авиони прве линије, ако оним врло умереним бројкама, које наводи генерал Бубањ, додамо број произведених борбених авиона у 1940 години које наводи часопис „Forces Aériennes Françaises“, тј. званични орган француског Министарства ваздухопловства и тако дођемо до закључка да је Немачка при нападу на Југославију располагала укупно са око: 4.000 ловаца, 4.000 бомбардера, 3.000 јуришника („Штука“ и разараца), и 600 извиђача.

*) О овоме је писао претседник британске владе Черчил, генералу Симовићу, неколико дана пред почетак рата — А. Б.

¹²⁾ Види чланак генералмајора Бубња „Војно дело“, бр. 1, за 1951 годину.

¹³⁾ Према подацима из „Forces Aériennes Françaises“, № 35, за 1949 годину.

Ако једној четвртини тога броја додамо појачања из Ваздушне флоте 3, у јачини две ескадре бомбардера, затим ојачање ловцима и „Штукама“ из Африке и снаге X немачког авиокорпуса које су учествовале са италијанских аеродрома и одуземо само један део VIII авиокорпуса, који је дејствовао према Грчкој на превоју Рупел и против Солуна, онда је према нама приближило било развијено око 1.250 ловаца, 1.300 бомбардера, 1.000 јуришника („Штука“ и разарача), и 150 извиђача.

Међутим, до јачине немачких ваздухопловних снага према нама у априлу 1941 године можемо доћи и на други начин, наиме, на основу наведене изјаве генерала Лера, који је руководио немачким ваздухопловним операцијама против нас и који се жали „да је тако мало „Штука“ бомбардовало Београд, јер се није могло извршити померање слагалишта у Бугарској“, као и на основу чињенице да је немачки VIII авиокорпус 6 априла извршио снажне нападе на аеродроме, центре и граничне пределе на територији Југославије од Београда до Беођелије.

Према томе, може се претпоставити да је било распоређено:

— у простору око Темишвара и северно одатле: Ваздухопловна команда Арад са најмање 150 ловаца,* јовачке јединице из Африке од око 150 ловаца и једна ојачана ескадра разарача и „Штука“ од око 200 јуришника;

— у простору Беч, Бечко Ново Место: две ескадре бомбардера Ваздушне флоте 3, тј. око 300 бомбардера („Ју-88“ и „До-17“) и Ваздухопловна команда Беч са најмање 150 ловаца; — у простору око Граца: Ваздухопловна команда Штајерска — најмање 150 ловаца, једна ескадра „Штука“ од око 150 јуришника и једна ескадра ловаца из Ваздухопловне команде Африка од око 150 ловаца;

— на простору Петрич — Софија — Дупница, Пловдив, само према нама: најмање једна ескадра „Штука“ и разарача, тј. око 150 јуришника и једна ескадра ловаца од око 150 ловаца;

— на јужним италијанским аеродромима: X авиокорпус са око 300 ловаца и најмање 300 бомбардера — „Штука“ и разарача.

Иако немамо података о бомбардерима нити их имамо довољно о јуришницима Ваздушне флоте 4, до њих можемо доћи посредним путем, јер ипак нам је познато да је 6 априла Београд бомбардован четири пута, а од тога само два пута они из Ваздухопловне групе 3, да су из Италије, поред италијанских, и немачки бомбардери бомбардовали наше аеродроме и градове Сарајево, Мостар, Подгорицу и друга места у приморској области и да је још 27 марта Хиглер поставио задатак ваздухопловству да са највећим снагама авијације за пример осталима казни „вероломнике“ и уништи Београд. Према томе, када су две ескадре бомбардера Ваздушне флоте 3 претстављале само ојачања, онда можемо казати да је врло скромна претпоставка по којој је Ваздушна флота 4 располагала само са три ескадре бомбардера (око 450 авиона) и две ескадре од око 300 јуришника. А пошто је извиђачка авијација била у саставу сувоземних армија, и ако узмемо да је у свакој армији била само по једна група, тј. на две армије око 150 извиђачких авиона, онда би укупна јачина немачких ваздухопловних снага, одређених против нас у априлу 1941 године, према овом другом начину прорачуна, износила најмање: 1.200 ловаца, 900 бомбардера, 850 јуришника („Штука“ и разарача) и 150 извиђачких авиона.

2) Стање и распоред италијанских ваздухопловних снага

Засада имамо врло мало података о јединицама италијанског ваздухопловства које су учествовале у рату против нас 1941 године. На основу расположивих података можемо доћи само до неких закључака.

Наређењем Главног генералштаба краљевске италијанске војске — Главне команде авијације — № 15.461, од 1 априла 1941 године,¹⁴⁾ II армији (која је дејствовала из Истре) било је додељено:

*) Најмање зато, јер знамо да је, например, Ваздухопловна команда Африка имала само према нама две ескадре ловаца и једну ескадру „Штука“ (око Граца и Темишвара), а да је при томе морала оставити довољно снага за заштиту поморског транспорта за Африку. — А. Б.

¹⁴⁾ Види оверен препис наређења у Војно-историском институту.

„63 група у Удинама, од 41 и 113 ескадриле; 71 група у Удинама, од 38 и 116 ескадриле; 61 група из Горице, састављена од 34 и 128 ескадриле и 36 ескадрила у Падови.“

Командант авијације II армије био је генерал Пичини.

Наређењем команде II италијанске армије № 2.270 од 6 априла 1941 године,¹⁵⁾ регулисано је додељивање авијације појединим армиским корпусима, и то: 1 корпусу — једна група извиђачке авијације, II корпусу — једна ескадрила и 6 корпусу I група, састављена од 1 и 36 ескадриле.

Истим наређењем постављени су следећи задаци авијацији II армије:

а) извиђачкој авијацији: да врши тактичко извиђање до линије Љубљана, Кочевје, Делнице, Краљевица и стратешко извиђање од границе тактичког извиђања до линије Грац, Литија, Ново Место, Метлика, Карловац, Сењ;

б) авијацији за бомбардовање: да дејствује на фортификациске објекте у пограничној зони, на железничка постројења, друмске чворове, касарне и складишта у Љубљани, Врбовском, Новом Месту, Карловцу, Огулину, Гросупљу, Метлики и Бакру, а у Љубљани и на радиостаници, као и на зоне за прикупљање резерви према накнадним обавештењима.

То би значило да је укупно дејствовало око 200 авиона свих врста авијације.

IX и XI италијанска армија у Албанији биле су врло јаког састава, али немамо података о јачини и називу ваздухопловних јединица у њиховом саставу. Међутим, сигурно је да те армије нису могле бити слабије у авијацији од II армије која се тек формирала. С обзиром на важност и активност фронтва ових двеју армија, можемо погрешити само на нашу штету ако кажемо да је јачина авијације те две армије на фронту према нама била само око 200 авиона. Исто тако, познато нам је каква је била ситуација Италијанске армије у Албанији, као и то да је југословенски претставник у Риму уочи рата изјавио италијанској влади да ће Југославија напасти Италију у Албанији ако нас Немци нападну и да је скоро једино авијација могла да пружи благовремену помоћ овим италијанским трупима у Албанији. Осим тога, знамо и то да су италијанске „Савоје Маркети“ у великим формацијама бомбардовале Боку Которску, Мостар, Сплит, Шибеник, Сарајево и друга места са база у Италији и да је постојао споразум немачког и италијанског командовања у погледу заједничких операција те две авијације са италијанског копна.

Ако узмемо да је са италијанског копна у овим операцијама узело учешћа само 300 италијанских бомбардера (јер је око 200 авиона бомбардовало само Мостар и Сарајево у току 6 априла), онда се може рачунати да је у операцијама против нас са италијанске стране активно учествовало најмање 600 авиона, од тога око 300 бомбардера, иако је сигурно да је бројно стање јединица које су биле намењене за дејство против нас било још много веће.

*

О мађарској авијацији, која је учествовала у рату 1941 године, немамо података, само знамо да су 6 априла над Београдом летели и авиони са мађарским ознакама, да је постојао договор између Немачке и Мађарске војне команде о садејству у ваздуху и да је мађарској сувоземној армији од 6 дивизија свакако морало да садејствује и нешто авијације.

*

На нашем делу фронта **енглеска авијација** није узимала учешћа у борби све до капитулације Југославије, док су од **грчке авијације** могле бити издвојене само незнатне снаге за фронт према Немцима, како због ангажовања на Албанском фронту, тако и због оскудице аеродрома у Грчкој Македонији. Јачину тих снага нећемо ни истраживати, јер нас конкретно у овом чланку и не интересује, пошто смо претпоставили да је од VIII авиокорпуса уз потпору ловаца учествовала читава једна ескадра само на њиховом делу фронта, а толико смо и одбили при прорачуну немачких

¹⁵⁾ Види оверен препис наређења у Војно-историском институту

снага које су дејствовале према нама. Ми не сумњамо да би се и грчки ваздухопловци храбро борили као и њихове земаљске групе, да их је било на овом делу фронта. Међутим, генерал Лер у својој изјави говори не само о „врло живој активности југословенског ваздухопловства“, већ каже и то да је „активност енглеске и грчке авијације била слаба“.

3) Опште стање наших ваздухопловних снага

Целокупно наоружање југословенског ваздухопловства било је застарело још 1938 године. Опрема је била врло слаба, а оперативних аеродрома било је врло мало.

Највише војно командовање имало је врло мало разумевања за ваздухопловство. Чак и највише ваздухопловно командовање слабо је познавало потребе наше авијације. На положаје команданта и начелника штаба ваздухопловства ређали су се генерали и пуковници из других родова војске, према упливу група којима су припадали. Ти људи у већини нису ни успевали да упознају ваздухопловство, а још мање његову примену и потребе.

Тек непосредно пред Други светски рат и када је рат отпочео, отпочела је и набавка савремених авиона. Али се тешко долазило до њих. Нико није хтео да их продаје у већим количинама. Политика се одражавала и на набавци авиона. Куповало се од свих и свакога: од Енглеза нешто „Харикена“ и „Бленхајма“, од Италијана нешто „Савоја Маркети“, а највише од Немаца — „Месершмита“ и „Дорнијеа“.

Летачког особља било је доста, тј. око 2.000 пилота. Оно је било првокласно као материјал, али слабо обучено, нарочито у летењу без спољне видљивости и за ноћно дејство, због слабости материјалне опреме и слабости саме наставе.

Више командно особље било је у већини слабих квалитета, било као људи, било као ваздухопловци. Неки су чак били и издајници, о чему ће бити говора у току излагања дејстава.

Искуство рата у Пољској, Норвешкој и Француској врло је мало коришћено.

Аеродромски маневар био је скоро никакав, како због немања оперативних аеродрома, тако и због погрешне организације и слабе материјалне опреме авијације.

Метеоуслови за дејство били су врло неповољни у току целог времена трајања операције, сем прва два дана.

Формација југословенског ваздухопловства била је развијена, јер је број пилота био довољан, али су пукови били слабо попуњени авионима, тако да је ефекат јединица одговарао само бројном стању авиона. Априла 1941 године југословенско ваздухопловство је имало четири бомбардерска и четири ловачка пука, формирана у четири ваздухопловне бригаде. Поред тога, имало је једну самосталну групу за извиђање, а у саставу групе сувоземних армија по једну извиђачку групу од по неколико застарелих авиона.

Југославија је ступила у рат 1941 године свега са око 300 борбено способних авиона, и то 105 ловаца (70 „Ме-109“, 5 „Ик-3“ и 30 „Хокер Харикена“) и око 30 ловаца друге линије „Хокер Фуџи“ и „ИК-2“, 160 бомбардера (40 „Савоја Маркети“, 70 „Дорнијеа Д-17“ и 50 „Бристол Бленхајма“) и 30 извиђачких авиона „Бреге 19/7“, који се не би могли назвати ни авионима друге линије, јер су били исувише застарели. Стварно се може узети да је југословенска авијација имала око 265 борбено способних авиона, јер су и „Бреге 19“ и ловци друге линије били упола спорији од непријатељских авиона своје категорије, тако да су били само лак плен непријатеља у борби.

4) Командовање, састав, дислокација и задаци наших ваздухопловних снага

Команда ваздухопловства била је преформирана пред сам рат. Њен састав био је следећи:*) командант бригаде генерал Мирковић Бора, начелник штаба пу-

*) Овде наводимо имена виших руководилаца због одговорности већине од њих за слабост руковођења и припрема за рат и ради одавања признања онима који су то заслужили. — А. Б.

ковник Савић Драгутин (рат га је затекао у Москви), за цело време рата заступао га је потпуковник Лозић Миодраг, који је уједно био и шеф саобраћајног отсека, шеф оперативног отсека потпуковник Павловић Андра, шеф обавештајног отсека мајор Бабић Душан, шеф отсека за везу мајор Дугалић Милош, шеф техничке службе пуковник инжењер Марковић Радован, референт судства пуковник Худина Јосиф, референт санитета мајор Петровић Риста.

У Прву ваздухопловну ловачку бригаду, под командом пуковника Рупчића Драгутина, улазили су:

— 2 ловачки пук, под командом пуковника Пирца Фрање, са две ловачке групе, од којих је једна наоружана са „Ме-109“, а друга се тек наоружавала авионима „Харикен“, тако да је била неспособна за акцију; овим групама, које су имале по две ескадриле, командовали су мајори Миловановић Илија и Благојевић Миодраг. Овај пук био је дислоциран са једном групом код Крагујевца, а другом код Краљева, која је доцније прешла на аеродром Кнић;

— 6 ловачки пук, под командом потпуковника Костића Боже, са две групе, од којих је једна била наоружана са „Ме-109“, а од друге једна ескадрила са „Ме-109“, а друга са „ИК-3“. И ове групе имале су по две ескадриле. Команданти група били су капетани I класе Ђорђевић Данило и Адум Ромео. Пук се налазио са једном групом у Круshedолу, а другом на аеродрому Земун, која је касније прешла на аеродром Велики Радинци.

Почетни задаци Прве бригаде били су: спречавање непријатељског дејства на простору Срема и Србије до закључно линије Копаоник — Јастребац, с тим да се нарочито штити Београд, Крагујевац, Чачак, Краљево и Крушевац.

У Другу мешовиту ваздухопловну бригаду, под командом пуковника Ђорђевића Јакова, улазили су:

— 4 ваздухопловни ловачки пук, под командом потпуковника Ђорђевића Радослава, са две бројно врло слабе групе, од којих је једна била наоружана „Хокер Харикенима“, а од друге једна ескадрила авионима „Хокер Харикен“, а друга авионима „ИК-2“. Групе су имале по две ескадриле. Команданти група били су мајори Николић Никола и Бољевић Арсеније. Овај пук налазио се на аеродрому Босански Александровац, између Бања Луке и Босанске Градишке;

— 8 ваздухопловни бомбардерски пук, под командом пуковника Диклића Станка, са две бројно врло слабе групе, наоружане авионима „Бристол Бленхајм“. Групе су имале по две ескадриле. Команданти група били су мајори Тешић Добросав и Донових Лазар. Овај пук налазио се на аеродрому Ровине, 10 км северно од аеродрома 4 пука.

Почетни задаци Друге бригаде били су: да са 8 пуком дејствује према Аустрији и Мађарској, а са 4 пуком да спречава непријатељска дејства са ових правца.

У Трећу ваздухопловну мешовиту бригаду, под командом пуковника Обуљена Николе, и његовим помоћником Шебалин Сергејем, улазили су:

— 3 бомбардерски пук, под командом пуковника Горјупа Зденка, са две бомбардерске групе у пуном саставу, наоружане авионима „Дорније До-17“. Групе су имале по три ескадриле. Команданти група били су мајори Фанедл Бранко и Ђорђевић Бранислав. Једна група овог пука била је на аеродрому Петровац код Скопља, а друга на аеродрому код Приштине;

— 5 ловачки пук, под командом потпуковника Бајдака Леонида, са две бројно врло слабе ловачке групе, наоружане застарелим авионима „Хокер Фјури“. Групе су имале по две ескадриле. Команданти група били су мајори Живановић Васа и Брезовшек Драго.

Овај пук налазио се са једном групом у околини Лесковца на аеродрому Бојник, а другом на Резановачкој Коси код Куманова.

Почетни задаци Треће мешовите бригаде били су да са 3 пуком дејствује на правцима који воде из Бугарске, а са 5 ловачким пуком да штити Скопље и Ниш и да спречава дејства непријатељске авијације са правца из Бугарске.

У Четврту ваздухопловну бомбардерску бригаду, под командом пуковника Вукчевића Петра, улазили су:

— 1 ваздухопловни бомбардерски пук, под командом пуковника Градишника Ферда, са две бомбардерске групе у недовољном броју наоружане авионима „Бристол

Бленхајм“. Групе су имале по три ескадриле. Команданти група били су мајори Ло-зић Крста и Малојчић Бранко. Овај пук налазио се са једном групом у Бјељини а са другом на аеродрому Давидовац код Парафина;

— 7 ваздухопловних бомбардерски пук, под командом пуковника Драгића Хинка (у НДХ променио је презиме у Хауер), са три бомбардерске групе у довољном броју наоружане авионима „Савоја Маркети“. Групе су имале по две ескадриле. Команданти група били су мајори Софиљ Душан, Рашковић Ранко и Достанић Милутин. Овај пук налазио се са једном групом у Прељини, код Чачка, са другом на аеродрому Ужичка Пожега, док је трећа група, која је била издвојена из састава пука и намењена за садејство са Приморском армијом, била дислоцирана на аеродрому Орти-јеш, код Мостара.

Почетни задаци Четврте бригаде били су да са 1 пуком дејствује на правцу према Румунији, а са 7 пуком према Албанији. Издвојена самостална група добила је задатак да садејствује Приморској армији.

Једнаесту самосталну групу за даљно извиђање, под командом мајора Лазаревића Драгомира, сачињавале су две бројно слабе ескадриле авиона „Бристол Бленхајм“. Ова група била је смештена на аеродрому В. Радинци са задатком да врши даљно извиђање за рачун и под непосредном командом Команде ваздухопловства.

Организација снабдевања и веза. Снабдевање летачких јединица вршено је из база које су постојале на свим аеродромима. Иако су на неким летиштима активирани и неке резервне базе, ипак до њихове употребе није дошло због брзог свршетка рата.

Базе су снабдеване из ваздухопловних складишта, која су била распоређена на територији целе земље, а код свих сталних аеродрома биле су нагомилане веће количине ваздухопловног материјала.

Иако снабдевање није ометало операције за време њиховог кратког трајања, ипак би се наишло на велике тешкоће само да је рат дуже трајао, првенствено због слабих услова за пребацивање материјала, без обзира на то што је мирнодопска дислокација бомби, муниције и горива била прилично добро постављена.

Веза је била слаба, и поред тога што је према ондашњим приликама било довољно средстава за везу. Свака ваздухопловна група имала је за спољну везу радиостаницу „Бига“, а и штабови бригада и пукова имали су такве радиостанице, уколико се нису ослањали на једну од радиостаница група. За унутрашњу везу групе су располагале најужнијим бројем телефона и телефонског кабла.

Веза је била слаба, нарочито са Командом ваздухопловства због слабости организације и командовања. Команда ваздухопловства била је, такорећи, стално у покрету. Сталне телефонске везе врло слабо су функционисале; жичане, па чак и радиовезе, отказале су нарочито тамо где је отказало командовање. Због рђавог времена, а нарочито због незнања у командовању, веза авионима мало је коришћена. Колико је веза била слаба може се видети и из тога што је Друга бригада тек 6 априла око 8 часова сазнала за рат, што је примила један једини задатак за дејство од Команде ваздухопловства, са којом од 8—14 априла није имала скоро никакву везу.

5) Однос ваздухопловних снага

Пре свега, непријатељско ваздухопловство имало је огромну надмоћност. Оно је као нападач бирало време и начин напада. То значи да је велика предност коришћења момента изненађења и удара по аеродромима била потпуно на његовој страни. Зато је у првом налету могло да нанесе велике штете нашем ваздухопловству, али ипак, мање него ма којој другој земљи пре тога у том првом удару.

Осим тога, непријатељ је био потпуно обавештен о стању код нас, јер је огромна већина наших авиона и средстава била набављена од Немаца и Италијана. А и без тога, због издајничке пронацистичке и профашистичке политике владе Цветковић—Мачек и због јако развијене немачке пете колоне, чак и у нашим највишим војним круговима, за непријатеља није било никакве тајне у погледу нашег ваздухопловног наоружања, па чак ни у погледу састава и базирања наше авијације. Издајници из редова ваздухопловства, као што су били бивши пуковник југословенске

војске Навратил Мирослав, који је био помоћник команданта ваздухопловства и пензионисан 1940 године због пронаемачког става, капетан Крен Владимир, помоћник команданта 4 ваздухопловне базе, који је, поред осталог, руковао елаборатима оперативних аеродрома на територији Хрватске и Словеније, а за које сада знамо да су имали тесне везе са немачким конзулатом у Загребу, нашли су пута и начина да пренесу све што су знали о нашој авијацији, а то значи све што је о њој могло да се зна. Сем тога, Крен је и побегао авионом три дана пред рат, те није никаква случајност нити проницљивост што су немачки авиони лако пронашли наше оперативне аеродроме. Јако развијена пета колона, сакривана нарочито у разним манастирима, омогућавала је тачно навођење немачких авиона на саме аеродроме. Није била никаква случајност што су немачки „Месершмити-110“ из облака избијали директно на аеродром Бјељину, јер је то било пробијање по приводној радиостаници смештеној у оближњем манастиру.

О некој нашој ВООВ служби не би се могло ни говорити. О непријатељу се сазнало кад се видео, када се срео, или кад је већ давно прошла могућност сусрета са њим. А да је непријатељ био боље обавештаван о нашим авионима над својом територијом, доказују и тешки губици које су претрпели наши бомбардери при нападу на непријатељске територије.

Непријатељ је био надмоћнији и у погледу материјала, јер је имао новије серије, брже и технички боље опремљене авионе. Осим тога, он је имао и далеко веће ратно искуство и извезбаност и располагао кадром прекаљеним у борби и одлично извезбаним за летење под свим условима. Он је имао израђену тактику и технику борбе, а његова правила борбе била су заснована на савременом и сопственом искуству. Међутим, наш кадар био је без искуства, без тренаже, без познавања тактике и технике борбе, сем индивидуалне борбе и донекле борбе у пару. Наша техничка средства, сем техничке службе, која је добро функционисала, била су примитивна и слабо експлоатисана, као и средства везе, док су та средства и њихова примена код непријатеља били савремени.

Што се тиче бројног односа, непријатељ је био далеко надмоћнији, јер је против наших 265 авиона стајало 3.700 до 4.300 непријатељских авиона, а то значи да је непријатељ био 14—16 пута надмоћнији у ваздуху. Уопште узев, може се рећи да је непријатељ имао несразмерну и у историји ратова врло ретку надмоћност у броју, опреми и свим другим елементима (сем у погледу морала) и да је утолико већи успех и више достојан поштовања отпор који је наше ваздухопловство, углавном наш млади у већини слабо руковођени кадар, пружио тако надмоћном противнику.

6) Кратак преглед обостраних дејстава

У овом чланку није могуће обухватити детаљан ток операција, тим пре што засада располажемо само оскудним подацима, тако да бисмо при детаљнијем опису могли учинити крупне пропусте и грешке. Међутим, има доста живих учесника ових операција који то могу учинити у оквиру своје јединице, тако да би се из тих и ових података једног дана могла написати историја тога периода. Зато ћемо се овде само укратко осврнути на ток обостраних дејстава од 6—17 априла и то на основу тих делимичних података које смо већ прикупили.

Пред почетак непријатељства Немци и Италијани били су потпуно спремни за напад, јер су све припреме у целини биле потпуно извршене, једино није био пристигао возећи део за њихова појачања из Африке. Зато је друго људство прихватило летачке јединице на новим аеродромима, где су стокови бомби, муниције и горива били обезбеђени.

Наша авијација налазила се на оперативним аеродромима. Неке наше јединице долетале су са сталних аеродрома на оперативне аеродроме тек 5 априла. Код већине оперативних аеродрома налазила се потребна количина муниције, бомби и горива. Према месним приликама, а нарочито према залагању појединих руководиљаца и јединица, авиони су били камуфлирани мање или више. Јединицама је било издато наређење да буду у строгој приправности.

6 априла непријатељска авијација снажно је напала наше аеродроме скоро на целој територији, на престоницу Београд и на погранична утврђења према Бу-

гарској. Напади су били нарочито јаки на Београд. Поред Београда бомбардовани су аеродроми и градови Скопље, Ниш, Подгорица, Мостар, Сарајево, Лесковац, затим Бока Которска и друга места.

У току тих напада скоро потпуно је уништена група од три ескадриле „Дорније ДО-17“ на аеродрому Петровац код Скопља и у ваздушној борби група ловаца „Хокер Фјури“ код Куманова. Остале ваздухопловне јединице нису имале већих губитака на земљи. У извештају немачке Врховне команде од 6 априла, између осталог, каже се:¹⁶⁾

„Немачко ваздухопловство напало је у јутарњим часовима српске аеродроме и са јаким снагама тврђаву Београд и уништило касарне као и војна и за рат важна постројења. Италијанске борбене ваздухопловне снаге истовремено су са успехом напале циљеве од војне важности у Јужној Југославији“.

У извештају немачке Врховне команде од 8 априла наводи се следећи цитат из извештаја италијанске Врховне команде од 6 априла:

„6 текућег месеца авиони немачког ваздухопловног корпуса*) успешно су напали области муниципалних депоа и кондензације трупа. При овој акцији била су три непријатељска авиона оборена и даљих 17 авиона уништено на земљи.“

Међутим, у италијанским извештајима нема помена о дејствима италијанске авијације у току 6 априла, иако се то наводи у немачком извештају, и поред тога што нам је добро познато да су тога дана од 9.00 часова италијанске „Савоје“ у непрекидним таласима преко целог дана бомбардовале Сарајево, Мостар, Боку Которску и друга места на Приморју.

У извештају немачке Врховне команде од 7 априла о резултатима дејства у току 6 априла, каже се:

„... према досада приспелим саопштењима, на југоистоку је оборено 35 авиона у ваздушним борбама, 54 авиона уништено на земљи и даљих 9 на земљи тешко оштећено. Изгубљено је 7 сопствених авиона.“

„Као што смо већ саопштили, јаке снаге немачког ваздухопловства више пута у току дана напале су са уништавајућим дејством утврђене положаје и друге важне војне циљеве у Београду. Нарочито су тешко погођене главна железничка станица у Београду, и један понтонски мост преко Дунава источно од Београда, као и неколико транспортних возова. Многобројни велики пожари показивали су још у ноћи пут немачким борбеним авионима за четврти напад на тврђаву Београд. Осим тога, аеродроми у Средњој и Јужној Југославији били су са трајним успехом бомбардовани и митраљирани. При томе је успело да се многобројни авиони униште на земљи. Велики број непријатељских авиона био је оборен у ваздушним борбама.

Са југоистока продрло је неколико непријатељских авиона у Јужну Штајерску и бацило појединачне бомбе. Знатне штете није било.“

У наведеном извештају генерала Лера о дејству у току 6 априла, каже се:

„6 априла рано почеле су операције. Целокупне операције могле су отпочети по плану...“

„... о другим акцијама авијатичара у садејству са војском нису пристизали никакви извештаји. Оне су, дакле, очигледно биле задово-

¹⁶⁾ Deutschland im Kampf, Oberkommando der Wehrmacht, April, Lieferung Verlagsanstalt Otto Stolberg, Berlin W 9. (Сви даљи подаци из извештаја немачке Врховне команде узети су из ове књиге, те се убудуће неће наводити као документ. — А.Б.).

*) Реч је о дејству X немачког авиокорпуса који је дејствовао са италијанских аеродрома — А.Б.

љавајуће. Већ поменути напад на Београд требало је да изврше две ескадре авијације из Беча и Бечког Новог Места, и то у налетима рано изјутра и у првим поподневним часовима. Група Арад имала је задатак да **својим нападима**, који су имали да отпочну кратко време пре надлећања две горе поменуте ескадре над Београдом, **везује југословенску авијацију у овоме простору**. Ово је било непријатно нарочито због тога што је југословенско ваздухопловство имало јединице које су биле састављене махом од немачких ловачких авиона, разарача*) и бомбардера, који су били недавно излиферовани за време добрих политичких односа. У ваздушној борби касно се могу уочити знаци за распознавање авиона којој држави припада, те се авијатичар због тога првенствено равна по типу авиона.**)

Немачке акције почеле су по плану. Југословенски отпор био је умешан, веома храбар и ометао је јединственост напада. Одређени циљеви углавном су погођени. Растурање бомби кретало се у нормалним границама.***)

Укупни губици износили су по моме сећању око 10 авиона, а на авионима који су се враћали у своје базе било је око 10% погодака од граната.

Група Беч—Бечко Ново Место полетела је изјутра са 230, а по подне са нешто преко две стотине двомоторних апарата, половина „Ју-88“, а остали „До-17“.

Велике сметње причињавали су напади одељења од по 1—3 југословенска двомоторна бомбардера на Грац, Брук на Мури и Брук на Лајти, као и на Мистелбах, иако су оштећења на авионима као и губици били мали.

6 априла увече непријатељ је био процењен овако: ваздушни напад на Београд морао је унети пометњу у југословенско командовање — извештаји о пожарима у Министарству војном и Генералштабу****) стигли су рано.“

Даље генерал Лер каже:

„Немачки војни аташе у Београду поднео је надлежним путем извештај о ваздушним нападима на Београд 6 априла 1941 године. Према њему, напад је имао такав успех да је државно руководство, као и командовање војском, услед његових последица, било крајње отежано, тако да се, на пример, није успело ни то да се сазове Министарски савет, пошто су све саобраћајне и обавештајне везе биле покварене.“

*

Првога дана рата, тј. 6 априла, 6 ваздухопловни пук Прве ваздухопловне бригаде дејствовао је врло активно у одбрани Београда. Може се рећи да је овај пук овога дана сам примио на себе борбу против претежног дела немачке авијације у нападу на Југославију — на Београд. Непријатељски таласи пресретани су и при доласку и при повратку, или чак и над самим Београдом. Појединци и парови улетали су у добро командоване и добро вођене велике формације непријатеља и херојски водили тешке борбе са искусним 10—30 пута надмоћнијим непријатељским ловцима. Појединци су полетали по неколико пута у току дана. Отпор је био спонтан услед залагања младог кадра пилота и командира ескадрила. Пук је претрпео тешке, али је и непријатељу нанео знатно веће губитке и поред његове огромне надмоћности.

*) Југославија није имала авиона разарача. — А.Б.

**) Да би избегли забуну Немци су офарбали жутом бојом предњи део трупа својих ловаца, тако да је било лако распознавање и њима и нама. — А.Б.

***) Не сумњамо у растурање бомби, али знамо да су циљеви били цео Београд, у коме је уништено чак и немачко посланство. — А.Б.

****) Генералштаб није био оштећен. — А.Б.

2 ваздухопловни пук ове бригаде вршио је заштиту Крагујевца, Крушевца, Краљева и Чачка. Пошто непријатељ није нападао озбиљнијим снагама ове градове, није ни долазило до сусрета у ваздуху. Само се једна патрола, под вођством поручника Митровића Живице, која је иницијативно долетела до Београда, сукобила са непријатељем и била оборена у неравној борби, пошто је претходно оборила један „Ју-87“ и два немачка ловца.

8 бомбардерски пук Друге ваздухопловне бригаде појединим одељењима од по три авиона бомбардовао је аеродроме, железничке пруге и саобраћај на њима, као и места у Аустрији јужно од Беча и сам Беч. Изгубљен је један авион који је у облацима ударио у брдо.

4 ваздухопловни пук ове бригаде вршио је заштиту аеродрома 8 пука, са једним паром пратио бомбардере у нападу на циљеве у Аустрији, штитио Загреб, који Немци нису ни нападали и протеривао поједине непријатељске извиђачке авионе. Губитака није било.

3 бомбардерски пук Треће ваздухопловне бригаде снажно је нападнут у зору на земљи, тако да је група на аеродрому у Петровцу била потпуно уништена да више није била у стању да делује, сем два до три авиона који су се прикључили групи мајора Фанедла. Друга група тог пука, којом је командовао мајор Фанедл Бранко, бомбардовала је железничку станицу у Софији и немачке колоне на фронту према Кривој Паланци.

36 група 5 ваздухопловног ловачког пука из ове бригаде благовремено је узлетела код Куманова и примила борбу са немачким ловцима који су били далеко надмоћнији по броју и техничким одликама. У тој неравној борби оборено је 11 наших авиона „Хокер Фјури“ и четири немачка „Месершмита“ од којих три „Ме-109“ и један „Ме-110“, док су оба командира ескадриле погинула.*) Остатак од 3—4 авиона ове групе оштећен је у ваздушним борбама и онеспособљен за даље дејство. 35 група овог пука није учествовала у борби, очигледно по наређењу команданта пука, који се налазио на аеродрому те групе, а који је у разговору са официрима 36 групе рекао да ни они нису требали узлетати.

1 ваздухопловни пук Четврте ваздухопловне бригаде дејствовао је на циљеве на румунској територији и појединачним авионима вршио извиђање граничног појаса према Мађарској и Румунији, а 7 ваздухопловни пук, са командантом бригаде на челу, са две групе снажно је бомбардовао мост на Бојани и друге војничке циљеве у Скадру. Губитака није било.

Самостална група Приморске армије бомбардовао је циљеве у Северној Албанији и колоне непријатеља на путу Задар, Бенковац.

11 ваздухопловна група за даљње извиђање бомбардовала је немачке трупе и складишта, као и железничке станице Темишвар и Арад. Том приликом претрпела је тешке губитке, тј. око 35% авиона.

Дејства наше авијације тога дана вршена су по општим инструкцијама које су раније биле дате од стране Команде ваздухопловства. Иначе, тога дана Команда ваздухопловства није давала потчињенима, нити је добијала, ма какво наређење за дејство од Врховне команде. Обе команде биле су у покрету ка својим командним местима.

*

У току 7 априла непријатељска авијација поново је снажно бомбардовала Београд, садејствовала својим сувоземним, пешадиским и оклопним снагама у правцу Скопља и на Албанском фронту, нападала аеродроме наше авијације и бомбардовала градове Београд, Сарајево и друга места.

У извештају немачке Врховне команде од 8 априла о дејству авијације на нашем фронту у току 7 априла, каже се:

„У току јучерашњег дана, упркос неповољног времена, ваздухопловство је у узастопним нападима напало војне објекте тврђаве Бео-

*) Капетан Поповић Воја (а по неким подацима поручник Танасић) хотимично је улетео са својим „Хокер Фјуријем“ међу немачке „Ме-109“ и погинуо заједно са пилотом немачког ловца. — А.Б.

града са разорним и запаљивим бомбама. У холовима и складиштима главне железничке станице настали су нови велики пожари. Напади јуришним и разарачким јединицама управљени су против непријатељских аеродрома у Србији. При томе је на земљи уништено 32 авиона, а друга два авиона тешко су оштећена. У области Саве борбени авиони уништавали су железничке мостове, железничке станице и трупе, а пуним погоцима погођени су транспорти и погонски материјал. У области Скопља ваздушне снаге тукле су пешадију и моторизовану колону бацањем разорних бомби и митраљирањем.“

У извештају италијанске Врховне команде, који се цитира у извештају немачке Врховне команде од 8 априла, за дејство ваздухопловства у току 7 априла каже се: „Наше ваздухопловство засуло је непријатељске положаје распрскавајућим бомбама“, али се ни овде не помињу напади авиона „Савоја“ на Сарајево, Боку и друга места који су вршени у току целог дана.

У својој раније поменутој изјави, генерал Лер не говори посебно о дејствима ваздухопловства 7 априла и осталих дана, већ уопштено, па после изношења процене дејстава у току 6 априла, између осталог, каже:

„Намеће се, дакле, задатак да се напад на Југославију и ка Солуну убрза. Сопствени ваздушни напади имају првенствено за циљ да искључе из дејства југословенску авијацију (енглески и грчки авијатичари били су мање активни).

Југословенски авијатичари пружали су и даље осетан отпор. Они су били врло вешто вођени и увек су успевали да се упркос јаке немачке надмоћности поново прикупе на помоћним аеродромима. Са њима је водила борбу и група Врховне команде Арад, док је цео VIII авиоорпус потпомагао акције кроз Македонију.“

У току 7 априла наша авијација дејствовала је, углавном, на следећи начин:

6 пук Прве ваздухопловне бригаде наставио је борбе за одбрану Београда. И овога дана, 6 пук је храбро јуришао на многобројне непријатеље, пружио му жесток отпор и нанео велике губитке, али је сам поново претрпео тешке губитке у ваздушним борбама.

2 пук ове бригаде прогањао је поједине авионе и групе, али до сусрета није долазило. Губитака није било.

8 бомбардерски пук Друге ваздухопловне бригаде вршио је бомбардовање железничких станица и војних објеката у Печују и Сегедину. Пук је претрпео врло тешке губитке. Поред осталих, том приликом погинула су оба команданта група — мајори Тешић Добросав и Доновић Лазар и два командира ескадрила — капетани Јовичић Влада и Војинов Сергеје. Укупно је изгубљено 8 авиона. После те акције бројно стање пука, које је иначе било врло мало, свело се на 6—7 авиона. То је уједно био и једини задатак који је ова бригада добила од Команде ваздухопловства у току рата. Непријатељу је причињена знатна штета, али она није била у сразмери са губицима. Овај пук је, такорећи, послат на клиницу, у прави осинак густог распореда немачке ловачке авијације, и то без пратње сопствених ловаца, иако су се они налазили на аеродрому Босански Александровац, само 10 км далеко од аеродрома 8 пука, одакле су могли и желели да изврше свој задатак.

4 ваздухопловни пук ове бригаде спречавао је дејство непријатељских авиона у зони своје бригаде. Протеривани су поједини извиђачи и поједине мање групе непријатељских разарача. Већих борби, као ни губитака није било.

3 бомбардерски пук Треће ваздухопловне бригаде уставио само група мајора Фанедла, вршио је нападе на непријатељске моторизоване колоне које су наступале криворечким и струмичким правцем. Група је радила одлично и аеродромским маневром вешто избегавала ударе непријатељске авијације на земљи.

5 ваздухопловни ловачки пук ове бригаде није дејствовао, а његова 36 група није више ни имала авиона.

1 ваздухопловни пук Четврте ваздухопловне бригаде снажно је бомбардовао непријатељске мотомеханизоване колоне на криворечком правцу, док је 7 ваздухо-

пловни пук нападао оне његове мотомеханизоване колоне које су наступале ка Скопљу, а делом вршио бомбардовање непријатеља и у Албанији.

Због метежа у Мостару и на аеродрому, а нарочито због слабости у командовању, самостална група Приморске области није уопште дејствовала у току 7 априла, а ни касније.

11 група за даљно извиђање такође није дејствовала.

Дејства наше авијације у току 7 априла вршена су према наређењима Команде ваздухопловства, која је једино тога дана имала добре везе са својим потчињеним бригадама, изузев са 3 бригадом.

*

У току 8 априла немачка авијација бомбардовала је колоне и концентрације наших трупа на свима фронтovima, снажно подржавала напад сувоземних трупа од правца Софије, нападала комуникације и саобраћај и бомбардовала аеродроме и градове, међу којима Скопље и друга мања места. Италијанска авијација снажно је бомбардовала Шибеник, Дивуље, Водице, Сплит и друга места.

У извештају немачке Врховне команде од 9 априла не помиње се дејство авијације на нашем фронту, већ се у извештају од 10 априла говори о обореним „непријатељским“ (енглеским на Западу и нашим) авионима и о својим губицима и то у укупном броју за време од 8—10 априла. У делу немачког извештаја за 9 април, у коме се цитира извештај италијанске Врховне команде у погледу дејства авијације на нашем фронту, каже се:

„Наше бомбардерске формације нападе су поморске јединице и уковтљене хидроплане код Шибеника. Један брод средње величине погођен је, а разни хидроавиони, камиони и логори оштећени су. Ваздухопловни објекти у Дивуљама и Водицама били су бомбардовани и претрпели су озбиљне штете. Други авиони нападали су митраљеском ватром камионе, кола и снабдевачке колоне“.

Овога дана, 6 ловачки пук Прве ваздухопловне ловачке бригаде није дејствовао због слабих метеоуслова. Из истих разлога ни непријатељска авијација није била активна на том делу фронта, а због расквашеног терена и слабих метеоуслова, ни 2 пук ове бригаде није могао да дејствује.

У састав Прве ваздухопловне бригаде тога дана стигла је као појачање и једна ескадрила „Харикена“ из 4 пука, под командом капетана Радичевића. Командант бригаде, пуковник Ручић (доцније генерал витез НДХ) који није излазио из бункера, највероватније зато што је још тада био издајник, није хтео да је прими, наводно зато што нема наређење од Команде ваздухопловства, па чак није одобрио ни њено снабдевање горивом.

8 бомбардерски пук Друге ваздухопловне бригаде нападао је железничке станице и саобраћај у Јужној Аустрији само са 2—3 авиона, при чему није било губитака, док је 4 ловачки пук ове бригаде штитио њену територију и водио мање борбе са непријатељским ловцима над Вараждином и Марибором. Он је протеривао непријатељске извиђаче, разараче и ловце са своје територије, залазећи дубоко на територију Аустрије. Изгубљен је један авион „ИК-2“ (при сласку због оштећења). Једна ескадрила „Харикена“ упућена је у Велике Радинце као појачање Првој ловачкој бригади.

3 бомбардерски пук, Треће ваздухопловне бригаде, уствари јако ослабљена група мајора Фанедла бомбардовала је непријатељске колоне у рејону Пирота. Група је претрпела тешке губитке, а на челу групе храбро је погинуо и сам командант мајор Фанедл.

5 ловачки пук ове бригаде, тј. његова 35 група, са штабом пука на челу, није узлетао. Интересантно је, али сада није чудно, да некадашњи мирнодопски асови — командант пука потпуковник Бајдак Леонид и његов помоћник мајор Џал Фрањо — нису ни узлетали на ратне задатке, док се не би могло рећи да су се штедели доцније противу нас (Бајдак у НДХ, а Џал на Источном фронту).

1 бомбардерски пук Четврте ваздухопловне бригаде учествовао је веома активно у нападу на непријатељске колоне у области Куманова, али је претрпео

тешке губитке. При једном таквом нападу код Страцина јуначки је погинуо и командант пука потпуковник Градишник са својим пилотом наредником Јовановићем Жиком. Том приликом посада упаљеног авиона окренула је свој авион и сручила се на групу непријатељских тенкова. Истом приликом и на исти начин погинуо је и командир ескадриле капетан Иванчевић Никола са посадом.

7 бомбардерски пук ове бригаде успешно је бомбардовао наступајуће непријатељске мотомеханизоване колоне ка Скопљу.

Самостална група Приморске армије није дејствовала.

11 група за даљно извиђање бомбардовала је немачке трупе код Куманова и претрпела тешка губитке. Због великих губитака (65% од почетка рата) ова група није више дејствовала.

Бомбардерска дејства у току 8 априла вршена су на захтев Врховне команде, али без повезаности са дејством сувоземних трупа.

Тога дана, због неактивности, смењени су командант Треће бригаде пуковник Обуљен и командант 3 пука пуковник Горјуп. Касније се показало да је командант Треће бригаде био жртва слабости команданата 3 и 5 пука, а да је пуковник Горјуп већ тада био издајник, јер је убрзо после слома старе Југославије био немачки пробни пилот на Земунском аеродрому.*)

*

У току 9 априла, због рђавих метеоуслова на јужном делу фронта непријатељ је био мање активан у ваздуху. Напади су били управљени против аеродрома у Босни, против наших сувоземних трупа и комуникација. У извештају немачке Врховне команде од 10 априла, у коме се износе дејства у току 9 априла, између осталог, каже се:

„Јуришни авиони успешно су напали путеве и железничке циљеве у Југославији. Авиони су засули бомбама аеродрома у Босни и при томе уништили 7 и оштетили 5 авиона на земљи.

У рејону између Драве и Саве биле су погођене разорним бомбама снабдевачке колоне и железнички колосеци . . .

Закључно са једним раније споменути авионом укупни губици непријатеља износе 43 авиона, од тога 36 британских и 7 југословенских. Оштећено је још неколико британских и југословенских авиона.

За исто време 19 сопствених авиона није се вратило са задатка.“

Иако у немачком извештају није цитиран извештај италијанске Врховне команде, ипак нам је познато да су италијанске ваздухопловне снаге тога дана дејствовале код Задра и на Албанском фронту и да су код Задра вођене ваздушне борбе.¹⁷⁾

9 априла 1941 године почиње Голгота бивше југословенске авијације. Немци су се приближавали појединим аеродромима, а због рђавог времена и нарочито због слабог командовања и везе није било могућности за дубље повлачење у слободну територију. У току овога дана 6 ваздухопловни пук Прве ваздухопловне бригаде није дејствовао, а 2 ваздухопловни пук није летео због слабих метеоуслова и расквашености терена. У очекивању наиласка немачких колона, у пуку је постојао јак покрет за прелетање у СССР, пошто се у Босну није могло. Овога дана ни непријатељ није био активан на овом делу фронта.

8 бомбардерски пук Друге ваздухопловне бригаде (управо његови остаци од 4—5 авиона) није дејствовао, док је 4 ловачки пук, без једне ескадриле „Харикена“, и даље протеривао поједине непријатељске авионе са своје територије. Тога дана

*) При једном таквом лету, после брижљивих припрема, три подофицира присиљила су га да прелете у Цариград, одакле се Гојруп — истина без једног ока, које је у тучи у авиону изгубио — вратио у Немачку, док је остала посада после годину дана лежања у турским затворима на интервенцију Енглеза упућена у Африку ондашњој емигрантској Југословенској влади. — А.Б.

¹⁷⁾ „Militärwissenschaftliche Rundschau“ књига 3 и 4, за 1942 годину, стр. 32.

непријатељ је извршио напад на аеродром 8 бомбардерског пука са 27 ловаца „Ме-109“. Брзом интервенцијом ловци 4 пука онемогућили су овај напад. У оштрој борби, која се развила са троструко надмоћнијим непријатељем и по броју и по техничким особинама, оборена су 2 „Ме-109“. Изгубљена су три наша авиона. Погинуо је командир ескадриле капетан Милијевић Драгиша, а тешко рањен наредник Стикић Милорад.

Трећа ваздухопловна бригада није више постојала. Остаци групе погинулог мајора Фанедла ушли су у састав Четврте ваздухопловне бригаде, а остатак авиона 5 ловачког пука (из 35 групе) запаљен је на земљи.

Четврта ваздухопловна бригада дејствовала је против немачких мотомеханизованих колона у Качанику са врло добрим резултатом.

Самостална бомбардерска група Приморске области није дејствовала.

Према томе, у току 9 априла дејства авијације била су незнатна због слабих метеоуслова, осим ваздушне борбе четири пута код Босанске Градишке и дејства седам пута на непријатељске колоне у Качанику.

*

У току 10 априла, због рђавих метеоуслова, непријатељ је био мање активан у ваздуху. Вршени су појединачни напади, као и напади мањих група на трупе и саобраћај.

У извештају немачке Врховне команде, за дејства у току 10 априла каже се само следеће:

„Ваздухопловство је потпомагало наступање војске. Западно од Загреба успешно је бомбардован један транспортни воз.“

У овај извештај није пренет цитат из извештаја италијанске Врховне команде.

Овога дана 6 пук Прве ваздухопловне бригаде (заправо његови остаци) није дејствовао, само је ескадрила капетана Радичевића водила мање борбе са непријатељским појединим авионима и одељењима. Губитака није било.

2 пук ове бригаде такође није дејствовао, а по неким подацима тога дана ујутру пук је намерно запаљено своје авионе. Два авиона изгубљена су при покушају полетања у магли. Том приликом погинуо је и капетан Оштрић Иво, који је пре тога предлагао да се не пале авиони, већ да се са њима сручују у немачке тенкове.

Мали остаци 8 бомбардерског пука Друге ваздухопловне бригаде нису дејствовали, док је 4 ловачки пук водио мање борбе са појединим непријатељским авионима и одељењима и протеривао поједине извиђаче и разараче непријатеља. Изгубљен је један авион (ИК-2) због оштећења при силаску услед отказа мотора.

Трећа ваздухопловна бригада није постојала а Четврта није ни дејствовала због рђавог времена. 7 пук Четврте бригаде пребазирао се у Никшићу са 19 авиона, док је 7 његових авиона запаљено на земљи. Придата група 3 пука, која је још 9 априла прелетела из Параћина за Прељину, није дејствовала у току 10 априла. Овога дана (а по неким подацима још 8 априла) била је на превару разоружана самостална бомбардерска група Приморске области у Мостару од стране неколико издајника на челу са ваздухопловним пуковником Макиједом Јаковом и ваздухопловним мајором Микецом Николом. Авиони су уништени. Само 5 авиона покушало је да одлети за Совјетски Савез, од којих су два страдала на путу, а један заробљен од Немаца, тако да су свега два авиона „Савоја Маркети“ стигла у Совјетски Савез.

11 самостална група за даљно извиђање, управо њени остаци, није дејствовала.

Као што се види у току 10 априла дејства наше авијације била су незнатна. Она су извођена само по иницијативи нижих старешина и самих pilota. Штаб Команде ваздухопловства налазио се у покрету на аутомобилима ка Сарајеву, тако да од тога дана више није претстављао оперативни штаб. Везе нису одржаване. Захтеви сувоземних трупа нису ни постављани. Рад авијације сводио се претежно на проналажење могућности за одлетање или одлазак аутомобилима у Сарајево и Никшић.

*

У току 11 априла непријатељски авиони вршили су јаке нападе на наше аеродроме и тукли концентрације наших трупа, железничке станице и транспорте. У извештају немачке Врховне команде, од 12 априла, за дејства у току 11 априла, између осталог, каже се:

„Ваздухопловство са јединицама генерала авијације Лера на Југоистоку било је јуче нарочито успешно. На више непријатељских аеродрома у Северној Босни, као и подручју Дунав—Сава разорило је касарне и хале и уништило на земљи 10 авиона. Бомбардерски напади против железничких станица и транспортних возова у целој области имали су добро дејство. Јуришни авиони поново су бомбардовали непријатељске концентрације трупа западно од Загреба“.

Ни у овом извештају не преноси се извештај италијанске Врховне команде.

Дејство наше авијације у току 11 априла било је сасвим незнатно. Остаци авиона 6 пука Прве ваздухопловне бригаде, са придатом ескадрилом 4 пука, нису дејствовали, јер ни непријатељ није летео на овом делу фронта, а 2 пук није ни постојао.

Исто тако, ни остаци 8 бомбардерског пука Друге ваздухопловне бригаде нису дејствовали, док је 4 ловачки пук водио мање борбе и вршио протеривања појединих непријатељских извиђача и мањих група разарача. Оборен је један „Ме-110“. Сопствених губитака није било.

7 пук Четврте ваздухопловне бригаде, који се налазио у Никшићу са 19 авиона, није вршио никакве задатке, док се група 3 пука још налазила у Прељини.

Овога дана командант 4 бригаде коначно је одузео команду над 3 пуком пуковнику Горјупу због раније неактивности и нереди и због тога што је 10 априла заједно са летачким особљем напустио своје авионе. За његовог заступника био је одређен мајор Жикић Драгомир. Група није дејствовала

Самостална група за даљно извиђање није више постојала. Остатак авиона био је спаљен 10 или 11 априла.

У току 11 априла време је било веома рђаво, тако да се прелетање у Босну није могло извршити. Никакве везе није било ни са Командом ваздухопловства, нити између јединица.

*

У току 12 априла непријатељски авиони вршили су нападе на наше аеродроме, колоне на маршу, транспорте и возове. У извештају немачке Врховне команде од 13 априла о дејствима ваздухопловства у току 12 априла, каже се:

„Ваздухопловство је и јуче тукло у југоисточном простору важне ратне циљеве са највећим успехом. Оно је разорило на аеродромима у Босни и Херцеговини укупно 39 непријатељских авиона. У рејону Београда успело је да се униште транспорти и возови и да се распше колоне на маршу“.

док се у извештају италијанске Врховне команде (који се цитира у овом немачком извештају) између осталог наводи следеће:

„... наше трупе на отсеку Задра биле су успешно подржаване од ваздухопловства“.

Овога дана наша авијација изводила је дејства мањег обима.

Остатак авиона 6 пука Прве ваздухопловне бригаде и придата ескадрила 4 пука прелетели су у Бјељину или су попаљени на земљи. Ови авиони, заједно са авионима 1 ваздухопловног бомбардерског пука, били су нападнути од стране јаким немачких снага „Ме-110“ на аеродрому Бјељина, где су и уништени, само је неколико школских авиона одлетело у Сарајево и Никшић.

8 бомбардерски пук Друге ваздухопловне бригаде (свега 5—6 авиона) није учествовао у борби нити је добио ма какав задатак, док је 4 ловачки пук водио ло-

калне борбе и протеривао поједине извиђаче и групе разарача. Губитака није било. Пук је имао 5—6 „Харикена“ и 4—5 „ИК-2“, рачунајући и неисправне.

Тога дана увече командант Друге бригаде издао је наређење да се преостали авиони припреме за паљење у случају изненадног наласка Немаца. Због тога се у 4 пуку појављује јака и спонтана намера да посаде са преосталим авионима 8 пука прелете у Совјетски Савез, али та идеја није остварена због отпора командира бомбардерске ескадриле капетана Ференчина, који је уверавао да то није могуће извршити.

1 пук Четврте ваздухопловне бригаде није више постојао. Према неким подацима он је био уништен 12, а не 11 априла, како то тврди командант Четврте бригаде, док је група 3 пука извршила многобројне извиђачке задатке и са 8 преосталих авиона прелетела за Бутмир код Сарајева.

7 пук није дејствовао. Тога дана командант бригаде известио је да ће одузети 7 пук потпуковнику Драгићу Хинку чим стигне у Никшић због прераног паљења авиона.

*

У току 13 априла непријатељска авиација дејствовала је на концентрације и колоне наших трупа, на комуникације и саобраћај и бомбардовала Бања Луку, Сарајево и друга места. Тако се у извештају немачке Врховне команде од 14 априла између осталог каже:

„Ваздухопловство је и 13 априла подржавало операције војске у југоисточном простору уништавајућим нападима ловачких, јуришних и борбених ваздушних снага на непријатељске колоне на маршу у рејону око Београда, као и концентрације трупа код Бања Луке. Даљи успешни напади били су управљени против непријатељских аеродрома у средњој Босни и Херцеговини. Напади против војних циљева у Сарајеву проузроковали су тешка разарања и проширене пожаре у једном великом логору трупа и железничким постројењима“.

Овога дана наша авиација није дејствовала, само су појединачни авиони и парови 4 ваздухопловног пука вршили протеривање појединих непријатељских извиђача и разарача. У борби је оборен један немачки „Ме-110“ и један наш „Харикен“. Тешко је рањен капетан Грбић Воја.

Тога дана око 14.00 часова (пошто се није могло пробити за Сарајево) по наређењу команданта Друге бригаде запаљени су у његовом присуству преостали авиони 4 и 8 пука, тј. око 4—5 „Бленхајма“, 4—5 „Харикена“ и 4—5 „ИК-2“. Главнина возећег дела та два пука била је два дана раније упућена у Мркоњић Град и даље за Сарајево, док су летачи и остатак механичара кренули аутомобилима за Сарајево.

*

У току 14 априла непријатељ је бомбардовао наше маршевске колоне, саобраћај, аеродроме Мостар, Сарајево и Бању Илићу. У извештају немачке Врховне команде од 15 априла о дејствима у току 14 априла каже се:

„Ваздухопловство је јуче у поновљеним нападима нанело тешке губитке остацима српске војске. Јуришници, разарачи и ловачки авиони напали су непријатељске маршевске колоне у долини доње Босне и у рејону између Саве и Дрине. Борбени авиони бомбардовали су војна постројења у рејону Сарајева и на аеродрому у Мостару погодили бомбама усред слеталих авиона.“*)

Овога дана наша авиација није дејствовала, јер осим јако ослабљене Четврте ваздухопловне бригаде друго ништа није ни постојало. Неоштећени авиони бомбар-

*) Међутим, тамо већ неколико дана није било ниједног нашег авиона. — А. Б.

дери из Бутмира и Рајловца прелетели су 13 и 14 априла за Никшић, а у Бутмиру је остало неколико „Бреге“-а који су ту задржани на иницијативу пуковника Рупчића, док су ваздухопловци, као земаљска трупа, били одређени да бране прилазе Сарајеву. Тако је 4 ваздухопловни пук био у Кисељаку од 14 априла до 15 априла, када је повучен у Блажуј, где га је затекла капитулација, а 6 ваздухопловни пук затварао је долину Босне.

*

У току 15 априла непријатељ је дејствовао против наших трупа, железничких станица и поморских јединица. У извештају немачке Врховне команде од 16 априла о дејствима ваздухопловства на дан 15 априла каже се:

„Ваздухопловство је бомбардовало железничке станице и војна упоришта Јужне Херцеговине и једну поморску базу на Јадранском Мору. Јуришни авиони постигли су пуне поготке на једном наоружаном транспортном броду пред далматинском обалом. После напада брод је остао лежећи нагнут. Један други велики брод био је тешко оштећен код острва Брача. Један брзи чамац је оштећен митраљирањем.“

Овога дана наша авијација није уопште дејствовала. Напротив, око 25 преосталих авиона „Савоја Маркети“ и „Дорнијеа“ пребацивало је краља, владу и део злата из Никшића за Грчку у времену од 15 до 17 априла.

*

Иако немамо тачних података о нашим и непријатељским губицима, ипак се из изложеног излагања може видети:

— да је активност и једне и друге авијације, нарочито првих 5 дана рата, била врло велика;

— да су наши ваздухопловци већином дејствовали под свим, па и најтежим околностима, не само против непријатељских трупа и објеката на земљи на својој и на непријатељској територији, већ и у ваздушним борбама против непријатељских ловаца и бомбардера они нису бирали циљеве — они им чак нису ни давани већ су их сами тражили и проналазили — и, најзад,

— да су се наши ваздухопловци отимали за извршење борбених задатака. Тиме се могу објаснити и тако велики губици које су претрпели у року од 4—5 дана рата, јер је југословенско ваздухопловство само у ваздушним борбама и од против-авионске артиљерије изгубило преко 50 авиона. Према подацима, којима располажемо, у ваздушним борбама и од ПАА непријатеља погинуло је 42 ваздухопловца пилота, а пошто је од погинулих било преко 50% бомбардера, то значи да је погинуло још најмање 40 извиђача и радиста стrelаца. Преко 20 ваздухопловаца било је рањено, а око 20—30 авиона јаче оштећено. Према томе, у борбама у ваздуху за неколико дана рата избачено је из строја око 28% од укупног расположивог бројног стања авиона и активно учествујућих посада. Над нашом територијом непријатељ је изгубио преко 50 авиона, док се из немачких података види да су имали и 10% оштећених авиона од оних који су учествовали против нас. Према изјави једне немачке оборене посаде, само у току 6 априла над Београдом Немци су изгубили 20 авиона.

И поред слабог руковођења и издајства југословенски ваздухопловци су и у току априла 1941 године испунили свој дуг према отаџбини, благодарећи херојском залагању млађег кадра. Они би то учинили и у још већој мери само да авиони нису „изгубили тле под ногама“, због брзог слома сувоземних трупа. Међутим, југословенско ваздухопловно командовање није било дорасло своме противнику, тј. немачком ваздухопловном командовању.

Аеродромски маневар, који је био неопходан под оваквим ратним условима, био је отежан, а често и онемогућен услед недостатка оперативних аеродрома. Али, правилна употреба наше авијације била је још више отежана због тога што ваздухопловне јединице нису имале везе са Командом ваздухопловства, нити ова са Врховном командом, као ни Врховна команда са осталим јединицама на фронту.

Авијација није употребљена у садејству са сувоземним трупима, већ као самостална ударна снага против надирућег непријатеља. Јасно је да се после тих удара непријатељ сређивао и настављао свој задатак, јер га сама авијација, која је располагала тако малим снагама није могла задржати.

Садејство ловачке и бомбардерске авијације није постојало, а пратња бомбардера од стране ловаца није практикована. Исто тако ни служба ВООВ, такорећи није постојала, а о пресретању непријатеља, пошто су обавештења доцкан стизала, није могло бити ни речи, сем на београдском правцу где су масе непријатељских авиона сатима наилазиле у великим таласима. Јављање је вршено примитивно — спорим и несигурним телефонским путем — тако да су обавештења ловцима стизала са закашњењем од пола часа до пола дана. Јављање о линији фронта такође није постојало.

Мрежом издаје било је проткано и ваздухопловство. Као што је раније напоменуто, из ваздухопловства је побегао капетан Крен, који је као помоћник команданта базе познавао наше оперативне аеродроме. Много већа несрећа била је у томе што су многи виши руководиоци били малодушни и плашљиви, а неки чак и овејани издајници. Међутим, наше ваздухопловство је као целина највише трпело због слабости највишег војног и ваздухопловног командовања како у припреми за рат, тако и у вођењу рата.

Но и поред тога, наши млади ваздухопловци у већини су се веома храбро и успешно борили како је то изјавио и сам командант Ваздухопловне флоте 4, који је руководио немачким ваздушним операцијама против наше земље.

Бројна надмоћност непријатеља, тј. четрнаест до шеснаест и више према један, није било једино његово преимућство. Он је имао надмоћност и у погледу спремности за борбу, и у погледу командовања и веза, као и знатно боље услове аеродромског распореда и маневра, квалитета материјала и, нарочито, у погледу борбеног искуства и извезбаности.

Само срце, прегнуће и беспопштедно залагање наших летача могли су поред свих тих неповољних околности да у ваздушним борбама одрже однос у губицима 1:1, чак и нешто више у нашу корист.

С обзиром на услове, то су резултати са којима наши ваздухопловци као целина могу смело погледати историји у очи, тим пре што су многи појединци остали светио пример млађим покољењима.
