

МИТОЛОШКИ ЗБОРНИК 47

ЦЕНТАР ЗА МИТОЛОШКЕ СТУДИЈЕ СРБИЈЕ

РАЧА
2023

ISSN 1450-9792

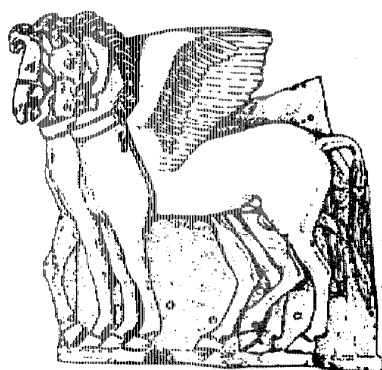
MYTHOLOGY COLLECTION 47

CENTRE FOR MYTHOLOGICAL STUDIES OF SERBIA

RAČA
2023

II

ЦЕНТАР ЗА МИТОЛОШКЕ СТУДИЈЕ СРБИЈЕ



Уредник
ПРОФ. ДР МАРКО АТЛАГИЋ

МИТОЛОШКИ ЗБОРНИК 47

ISSN 1450-9792

Издавач:

ЦЕНТАР ЗА МИТОЛОШКЕ СТУДИЈЕ СРБИЈЕ — РАЧА
ГРАДСКА БИБЛИОТЕКА ПАНЧЕВО

За издавача:

ЖИВОЈИН АНДРЕЈИЋ
ДЕЈАН БОСНИЋ

Уредник:

ПРОФ. ДР МАРКО АТЛАГИЋ

Приређивач:

ЖИВОЈИН АНДРЕЈИЋ

Редакција:

Академик Злата Бојовић (Београд), Академик Wolfgang Rohrbach (Беч – Аустрија), др Димитрис Вогиацис (Атина – Грчка), проф. др Марко Атлагић (Косовска Митровица), проф. др Радмило Петровић (Косовска Митровица), проф. Љиљана Бјелица (Рим – Сарајево), др Димитар Атанасов (Софија), др Милош Луковић (Београд), проф. др Бошко Сувајдић (Београд), др Ивица Тодоровић (Београд), доц. др Вера Јовановић (Крагујевац), доц. др Стефан Анчев (Велико Трново – Бугарска), др Кристијан Јерић (Београд - Сомбор), Живојин Андрејић (Рача), проф. др Александра Костић (Београд - Косовска Митровица)

Тираж: 300

Штампа: Невен Земун

ISBN 978-86-80684-31-4

Чланци се објављују и дистрибуирају у складу са лиценцом Creative Commons Ауторство-Некомерцијално Међународна 4.0 (CC BY NC 4.0 <https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/>). Радови објављени у овом часопису се не хонораришу. Оцене изнете у чланцима лични су ставови аутора засновани на њиховим истраживањима и не изражавају мишљење Редакције нити установе у којој су аутори запослени.

НАУЧНИ СКУП

ПРОФ. ДР БРАНКО ГАВЕЛА

Панчево,
10. новембар 2023.



ГРАДСКА
БИБЛИОТЕКА
ПАНЧЕВО

Приредио
ЖИВОЈИН АНДРЕЈИЋ

CENTRE FOR THE MYTHOLOGICAL STUDIES

PROF. BRANKO GAVELA

Rača
2023

VII

САДРЖАЈ

Биобиблиографија археолога проф. др Бранка Гавеле 1
ЖИВОЈИН Р. АНДРЕЈИЋ

УЗДАРЈЕ

Ti is kalos Džavelas (Шта је лепота Гавела) 13
РАДМИЛО Д. ПЕТРОВИЋ

Ране праисторијске културе централне Србије и археолог Бранко Гавела..... 17
ЖИВОЈИН Р. АНДРЕЈИЋ

Илирски шлемови као основ за датацију од VI до IV века пре наше ере 35
РАДМИЛО Д. ПЕТРОВИЋ

Археолошка топографија утврђења у окружју Сталаћке клисуре..... 51
ДУШАН С. РАШКОВИЋ

Биоштанска бања и Врутци – топоними и археолошки налази
као сведочанство континуитета коришћења лековитих извора..... 69
ЉУБИША Б. ВАСИЉЕВИЋ

Анона милитарис (*Annona militaris*) и радионице оружја (*fabricae*)
у унутрашњости провинција Мезија прима и Дарданија 77
НЕВОЈША Д. БОКИЋ, ЗОРАН А. АНТОНИЈЕВИЋ

ЧАСТОДАРЈЕ

Некадашње српске средњовековне жупе и потоње угарске жупаније
на тлу данашње покрајине Војводине 103
ЖИВОЈИН Р. АНДРЕЈИЋ

Руски племић о боравку на нашем тлу у вријеме Бечког рата 133
МИЛОРАД П. РАДУСИРОВИЋ

Прилог историји болница у Панчеву 145
МИЛОШ З. ТОШИЋ

Дејства српске ваздухопловне команде над Банатом 1915. године	159
НЕБОЈША Д. БОКИЋ, БРАНКО И. НАДОВЕЗА	
Оборени савезнички авиони у Банату у Другом светском рату	183
МИЛОШ Ј. БОЈАНИЋ	
Украјина у југословенској периодици између два рата	193
БРАНКО И. НАДОВЕЗА	
Хронолошка реконструкција географских локација и назива главних насеља у Поречком крају у североисточној Србији	203
НЕНАД З. РАДАКОВИЋ	
Астрални свет у роману Монах Калист Миливоја М. Јовановића.....	235
МИЛОШ Р. МИЛОВАНОВИЋ	
Народна ношња Пусте Реке.....	261
ИГЊАТИЈЕ У. БОРЂЕВИЋ	
Упутство за ауторе.....	273

ДЕЈСТВА СРПСКЕ ВАЗДУХОПЛОВНЕ КОМАНДЕ НАД БАНАТОМ 1915. ГОДИНЕ

НЕБОЛША Д. ЋОКИЋ¹
Српски научни центар
Београд

БРАНКО И. НАДОВЕЗА
Институ за новију историју
Београд

Сажетак. После великих успеха српске војске у Колубарској бици, француска влада доноси одлуку да као помоћ у Србију упути ескадрилу МФ-93 са 12 нових авиона типа „Фарман”. Ова ескадрила је посела ратно летелиште на Бањици са задатком да штити део фронта од Смедерева, дуж Дунава, Саве и Дрине до Лознице. Српски ескадрила се премешта у Пожаревац и покрива део фронта од Смедерева до Голупца. Средином 1915. године у Пожаревцу са радом отпочиње и прва пилотска школа, у коју стижу изабрани младићи – ваздухопловни ентузијастички из редова српске војске. Школа је радила непуних месец дана, а њени полазници су, због ратних услова у земљи, упућени на даље школовање у Француску. С аеродрома код Пожаревца пилоти Миодраг Томић и Живојин Станковић су од почетка маја па до краја августа 1915. године извршили укупно 19 борбених летова извиђајући распоред непријатеља у Банату, у простору између Молдаве и Баваништа. У неким од ових летова су по непријатељској живој сили избациване стрелице и бомбе, које је конструисао атиљеријски пуковник Миодраг Васић. У току повлачења српске војске преко Црне Горе и Албаније летео је само пилот Миодраг Томић. Одржавао је везу између штабова армија и Врховне команде, превозио високе официре, пошту и новац.

Кључне речи: Аеропланска ескадрила, Ваздухопловна команда, Пожаревац, Банат, Баваниште, пилотска школа.

¹ Рад је примљен 12. августа 2023, а прихваћен за објављивање на састанку Редакције Центра за митолошке студије Србије одржаном 15. октобра 2023.

Почетак Колубарске битке затекао је Аеропланску ескадру на аеродрому у Јаребицама код Ваљева. Ескадра је тада имала само један исправан авион. Са аеродрома у Јаребицама извршена су два лета у време почетка Колубарске битке. Због наступања аустроугарске војске ескадра је морала одступити у Осечину. Пошто је аеродром у Осечини био неупотребљив, ескадра је пребачена најпре у Ваљево, а затим у Крагујевац. У ово време, 9/22. новембра, Аеропланска ескадра је располагала са 4 апарата (не рачунајући остале авионе у депоу у Нишу). У Младеновцу је био једноседи Блерио са потребном комором, људством и прибором. У Крагујевцу су се од авиона налазили један Депердисен (који је убрзо враћен у депо у Нишу),² један Блерио тандем (још увек неисправан) и један Блерио са јачим мотором од 80 КС. Овај Блерио тандем од 80 КС (Blériot XI-2 Artillerie, мотор Le Rhône 59 kW)³ је из Немачке послат за Турску, али га је запленила Српска војска у немачком железничком вагону „ESSEN nr. 34397.PM”. Заплењивањем он је постао четврти Блерио у Аеропланској ескадри, а у исто време и 13-и српски војни авион. Накнадно је српска Влада платила овај апарат немачкој фирми из Берлина.⁴

Први задатак са новог аеродрома у Крагујевцу, извршио је Станковић 14/27. новембра. При повратку са задатка Станковићев авион је оборен ватром српске пешадије, али се, срећом, све се завршило с мањим оштећењима авиона. Други задатак имао је Томић 29. новембра/12. децембра, који је осматрао непријатељске колоне што су наступале из правца Београда.⁵ Нешто касније поправљен је и Блерио тандем. Аероплан Депердисен је наређењем команданта Ваздухопловне команде од 5/18. децембра 1914. године, стављен на располагање енглеском поручнику Хорху Балоку за извршавање специјалних задатака.⁶ Томићев једносед је после 9/22. новембра послат на дужу оправку, па је Томић летео неко време на авиону Блерио тандем 70 КС. Станковић је летео на заплењеном Блерио тандему 80 КС, до 24. децембра/6. јануара 1915. године, када је тај авион поломио поручник Балок.⁷

Новичић је у септембру 1914. године летео у Нишу авион „Дукс-биплан” и том приликом га оштетио, па је Томић 18. октобра/1. новембра отишао у Ниш да убрза његову поправку. Новичићу је наређено, 20. децембра/2. јануара 1914. године, да на авиону „Дукс-биплан” замени оболелог Томића у Пожаревцу.⁸

2 За авионе Депердисен су управо у то време наручене нове елисе у Француској. Министарство војно је 29. децембра 1914/11. јануара дописом известило командира Аеропланске ескадре да су у француској наручене 4 елисе а дописом од 27. јануара/9. фебруара и да су споменуте елисе послате. НМ Чачак, *Деловодни протокол ВК*, бр. 294 и 349.

3 Blériot XI-2 Artillerie, (овај авион је имао нешто јачи мотор од оригиналних српских двоседих Блериоа тј 80 КС уместо 70КС) Бокић Н., 1993, 230

4 Миленковић Д., б. године, 47 нап. 1

5 Миленковић Д., б. године, 43–44

6 НМ Чачак, *Оперативни дневник за 1914. годину*, 5/18. децембра 1914. године

7 НМ Чачак, *Деловодни протокол ВК*, бр. 270

Српска Врховна команда је наредила 3/16. децембра да једно одељење од два авиона, Блерио тандем 70 КС и тандем 80 КС, буде пребачено за Београд.⁹ Потпоручнику Томићу је наређено да са својим авионом и одељењем из Младеновца пређе у Пожаревац.¹⁰ Аеропланска ескадра је стигла 8/21. децембра у Београд и поставила аеродром на Бањици.¹¹

У међувремену је Томић, вративши се у своје одељење, у Младеновац, са њим прешао 18. новембра/1. децембра у Паланку, где се приступило подизању хангара и уређењу аеродрома. Прво извиђање са аеродрома у Паланци је Томић извршио 29. новембра/12. децембра, осматрајући околину Београда, утврдивши положај понтонских мостова на Сави. Одељење је 5/18. децембра добило наређење да преко Осипаонице пређе у Пожаревац, где је стигло 7/20. децембра. Томић се крајем децембра разболео па је остао у болници од 7/20. децембра све до 17. фебруара/2. марта 1915. године, када се вратио у Аеропланску ескадру. Због тога је капетану Станковићу наређено 25. децембра 1914/7. јануара 1915. године да оде у Пожаревац и прелети Томићев авион из Пожаревца за Београд истовремено извршивши извиђање леве обале Дунава од Пожаревца до Београда. Људство које се налазило добило је наређење да дође у Београд сувим.¹² Станковић је ово наређење извршио и том приликом је извиђао и рејоне око Ковина и Панчева о чему је 17/30. децембра 1914/12. јануара 1915. године поднео писмени извештај који је прослеђен начелнику оперативног одељења Врховне команде.¹³

Током завршних операција Српске војске за време Колубарске битке, 22.11/5. 12. 1914. године, један аустријски авион Лонер Б.1, вероватно из Флик-13, срушио се на зграду у Ужичкој Пожеги, при чему се оштетио, док је пилот остао неповређен.¹⁴ Овај авион је имао на свом трупу исписано лично име „Берта” („VERTHA”). После два дана, авион су заплениле српске јединице и пребациле у Војно-технички завод у Крагујевцу. Пилот Новичић је отишао 25. децембра/7. јануара 1915. године у Крагујевац да прегледа авион и испита могућност коришћења делова за оправку „Буба”,¹⁵ о чему је известио 6/19. јануара. После тога авион је пребачен за Ниш.¹⁶

8 НМ Чачак, *Оперативни дневник за 1914. годину*, 21. децембра/3. јануар 1914. године; Миленковић Д., б. године, 46

9 НМ Чачак, *Оперативни дневник за 1914. годину*, 5/18. децембра 1914. године; Миленковић Д., б. године, 46

10 Доборосав Миленковића, н. г, 46

11 НМ Чачак, *Оперативни дневник за 1914. годину*, 5/18. и 8/21. децембра 1914. године

12 НМ Чачак, *Деловодни протокол ВК*, бр. 236

13 НМ Чачак, *Деловодни протокол ВК*, бр. 248

14 Павловић С. И., 1931, 20

15 НМ Чачак, *Деловодни протокол ВК*, бр. 238; Csanadi, Nagyvaradi, Winkler, 1974, 61–64

16 НМ Чачак, *Деловодни протокол ВК*, бр. 289 и 295; детаљније о судбини и овог авиона видети Đokić N., Petrović O., 1992, 10

Наређењем команданта Ваздухопловне команде, од 5/18. децембра 1914. године, оформљена су два аеропланска одељења, једно са два авиона у Београду и браничевско аеропланско одељење са једним авионом у Пожаревцу. Рејон извиђања београдског аеропланског одељења био је од Смедерева до Београда, Обреновца и Шапца, а у дубини до Новог Сада, а Браничевског аеропланског одељења од Смедерева до Пожаревца и Голупца низ Дунав.¹⁷ Но, због недостатка пилота браничевско аеропланско одељење овог пута неће стварно заживети. али, после пар месеци Пожаревац ће ипак бити база српских авијатичара.

АУСТРОУГАРСКО ВАЗДУХОПЛОВСТВО НАД СРБИЈОМ 1914. ГОДИНЕ

По објави мобилизације аустроугарска војска је концентрисала према Србији 5, 6. и делове 2. Армије. У њиховом саставу је било седам армијских корпуса (7. и 13. у 5. Армији, 15. и 16. у 6. армији и 4, 7. и 9. у 2. армији). Сви ови корпуси, осим 16. (који је ад хок формиран) имали су у свом саставу по једну авио-ескадрилу (Fliegerkompanie – скраћено Flik) од по 6 аероплана. На дан 15/28. јула 1914. године на српском фронту су се налазили следећи фликови: Флик 1 (аеродром Баваниште), Флик 2 (Брзопоље код Брчког), Флик 4 (највероватније Илиха код Сарајева), Флик 13 (Ирудиа – у ствари летелиште код данашњег КП дома Сремска Митровица) и Флик 15 (непознати аеродром – можда Нови Сад).¹⁸ За шести флик постоје нејасноће у аустријској и мађарској литератури. Највероватније је реч о Флику 9 који је формиран нешто касније у новембру 1914. године у Асперну код Беча па је тако касније и дошао на српски фронт. У исто време је у Игалу у Боки Которској базирао Флик 6. Приликом одласка аустроугарске 2. Армије на руски фронт са њом су отишла и 4 Флика али је врло тешко рећи која јер се то из литературе не може видети а поред тога било је и честих смена Фликова. Тако знамо да је рецимо Флик 15 у више наврата током 1914. и 1915. године пребациван са једног фронта на други. Оно што је битно то је да су Аустроугари на српском фронту од средине септембра 1914. године па до Макензенове офанзиве обично имали два до три Флика и то један око Сремске Митровице, један око Београда и један око Баваништа. Све ове ескадриле су биле наоружа-

17 НМ Чачак, *Ойерајивни дневник за 1914. годину*, 5/18. децембра 1914. године

18 У аустријској и мађарској литератури постоје врло противречни подаци о њиховом ваздухопловству према Србији 1914. и 1915. године. Зато и ове податке треба узети са неком резервом премда смо користили главне референтне радове о аустроугарском ваздухопловству. Keimel R., 1981, 239 – 242; Nauke, Schroeder, Totchinger, 1988, 136 – 142, Csanadi, Nagyvaradi, Winkler, 1974. Због тога смо ми као основни извор за дејства аустроугарског и немачког ваздухопловства над Србијом 1914. године користили монографију Циглић Б., *Крила Србије*, Београд 2009. Циглић је имао прилике да користи изворну гађу из Бечког војног архива, тако да премда није користио научни апарат у монографији, његова истраживања по питању дејства непријатељске авијације над Србијом су најпотпунија до сада.

не углавном аеропланима типа Лонер BI (Lohner B I) а у мањој мери аеропланима Лонер BII (Lohner BII), Етрих Таубе тип 1912 (Etrich Taube Type 1912) и ДФВ BI (DFW BI).¹⁹

Одмах на почетку ратних операција, започели су и извиђачки летови аустроугарских аероплана над северном Србијом. Први лет је забележен 21. јула/3. августа (Гроцка–Винча–Ерино Брдо–Екмеклук–Бањица–Раља) а тај аероплан је бацио и прве бомбе на складишта код Раље. Сутрадан један аустроугарски аероплан се појавио изнад Младеновца док су 24. јула/6. августа забележена већ 5 борбена лета. Ујутру је један аероплан извиђао од ушћа велике Мораве ка Дубравици а други правац Велико Градиште–Голубац. Поподне су три аероплана осмотрена око Крњева и Азање. И 27. јула/9. августа летео је један аероплан око ушћа Велике Мораве а следећих дана се појављивао и балон према Костолцу и код Ковина.²⁰

Тек 28. јула/10. августа су се појавили први аустроугарски аероплани и над западном Србијом. Ми се овде нећемо задржавати на детаљном описивању ових летова само морамо напоменути да су ти летови били сваодневни и нарочито је осматран простор око Крупња, Завлаке и планине Цера.²¹ Иначе тадашње аустроугарске ескадриле су биле предвиђене пре свега за извиђање али су се по потреби могле користити и за бомбардовање. После српске победе на Церу интензитет летења аустроугарских аероплана је нешто смањен али од почетка септембра је повећан а од средине октобра ово летење је поново постало готово свакодневно (појединих дана забележено је и више летова). Но на основу расположивих података све су то били летови на западном фронту према Дрини или евентуално Мачви.²² Ипак споменимо неколико карактеристичних од ових летова. Један аустроугарски аероплан је 23. августа/5. септембра бацио једну бомбу која је пала близу електричне централе у Ваљеву не причинивши никакву штету.²³ Српски балон у Мачви (код села Штитара) су непријатељски аероплани напали више пута бомбама: 10/23. септембра један аероплан је бацио три а сутрадан други аероплан две бомбе у оба случаја без икакве штете. И 14/27. септембра један аероплан је бацио бомбу на српски балон, опет без штете.²⁴

Пошто је балон послат на нови положај северно од Брезовине (крај пута Богастић – Белотић) наставио је са осматрањем 10/23. октобра и одмах је целог дана

19 Поред напред споменуте стране литературе о аустроугарском ваздухопловству на српском фронту видети детаљно (са старијом литературом) у Đokić N., Petrović O., 1992, 8 – 10.

20 Миленковић Д., б. године, 26–27

21 Детаљније о тим летовима видети у: Миленковић Д., б. године, 26 – 27; Микић С., 1932, 92; Đokić N., Petrović O., 1992, 9; Јанић Ч., 1993, 37 – 38

22 Миленковић Д., б. године, 27 – 30

23 Миленковић Д., б. године, 49

24 Миленковић Д., б. године, 32–33

нападан од непријатељских аероплана. Сутрадан су аустроугарски аероплани почели да дејствују по њему не само бомбама већ и пушкама. Само је 12/25. октобра вршено осматрање без непријатељског противдејства, али како је балон остао без пуњена 14/27. октобра враћен је у Штитаре.²⁵ Споменимо и да је 20. септембра/ 3. октобра Томић, који је био у извиђању морао да прекине задатак јер га је напао наоружани аустроугарски аероплан (Томић је био ненаоружан). Иста ствар се поновила 23. септембра/6. октобра и 2/15. октобра. Овом другом приликом аустроугарски аероплан је и отворио ватру од које је случајно рањен један српски војник на земљи.²⁶ Чак два аероплана су га напала 3/16. октобра док је извиђао и бацао летке срећом без резултата. И аустроугарски аероплани су бацали летке којим су позивали српске војнике на предају као, рецимо, 21. октобра/3. новембра око Лознице (Лозничког поља).²⁷

Интересантно је да од средине новембра непријатељ поново почиње да лети и источно од Београда. Тако је 3/16. новембра, око 11 часова, један непријатељски аероплан летео преко Смедерева ка Ковину, други правцем Бела Црква – Кличевац – Костолачка коса – Чачалица – ушће Велике Мораве а трећи правцем Смедерево – Гроцка – Авала – Ритопек – Панчево. Два непријатељска аероплана су 4/17. новембра извиђала око Обреновца док је 7/20. новембра један извиђао правцем од Ковина до Гроцке и назад. Један аероплан је 18. новембра/1. децембра извиђао око Степојевца, Араповца и Барошевца а други је летео над десним и средњим одсеком Крајинског одреда. Док су два аероплана летела 19. новембра/ 2. децембра над Колударом један је сутрадан надлетао Смедеревску паланку и Смедерево. Над крајинским одредом је 22. новембра/5. децембра летео један аероплан кога је гађала наша пешадија након чега је прекинуо извиђање док је на другом кад се налазио изнад села Пешке дејствовала наша артиљерија па је и он прекинуо лет. Такође је и поподне тога дана спречен један непријатељски авион у извиђању над истим простором. Сутрадан је један аероплан виђен над Смедеревом, Смедеревском паланком и Ковином а други је летео правцем Жабари – Пожаревац – Пешке – Ковин. Један аероплан је 24. новембра/7. децембра приликом лета Смедерево – Смедеревска паланка – Смедерево бацио на Смедерево, при повратку једну бомбу; по подне су истим правцем летела два аероплана. Над Лазаревцем и Обреновцем су 27. новембра/10. децембра летео један аустроугарски аероплан.²⁸

Према подацима из извештаја оперативних јединица српске војске аустроугарско ваздухопловство је од почетка августа до 10. децембра 1914. године извршило више од шездесет летова изнад територије Србије и линија фронта.

25 Миленковић Д., б. године, 34

26 Миленковић Д., б. године, 37–38

27 Миленковић Д., б. године, 39; Томић је нападнут у ваздуху и 22. октобра/4. новембра. *Исио*, 41

28 Миленковић Д., б. године, 42–43

Највећи део летова био је, као што смо рекли, изнад западне Србије до линије Београд – Ваљево – Ужице – Придој.²⁹

ВАЗДУХОПЛОВНА КОМАНДА ПОЧЕТКОМ 1915. ГОДИНЕ

Механичар, Рус, Василије Ивановић је 20. децембра 1914/2. јануара 1915. године у Крагујевцу вршио пробу летења на једном Блерио тандему 70 КС при чему је поломио апарат, а сам је сломио ногу. Када је 24. децембра 1914/6. јануара 1915. године Булок поломио и други Блерио Врховна команда је, 5/18. јануара наредила да се странцима више не дозвољава летење, истичући при том да су остала само два исправна апарата. О овоме је извештена и британска мисија.³⁰

Прве борбене летове са аеродрома на Бањици извршио је пилот Станковић сам и са извиђачем Веселиновићем 20. децембра 194. године/2. јануара 1915. године и 11/24. јануара 1915. године извиђајући Панчево и околину о чему су писмено известили и начелника штаба Врховне команде.³¹

Ваздухопловна команда је наређењем Врховне команде (ОБр.10386) од 24. јануара/6. фебруара потчињена команданту Одбране Београда, ђенералу Михаилу Живковићу. Истим наређењем је командант Ваздухопловне команде пребачен на Бањицу, где је требало да буде и пилотска школа.³² У периоду од јануара до почетка априла, српски авијатичари, Станковић и Томић су са Бањице извршили 9 извиђачких летова углавном изнад јужног Баната, за рачун команде Одбране Београда. Док је Ваздухопловна команда базирала на летелишту Бањица, аероплани су оправљани код Железничке радионице а у Београду на разним местима па и у радионици Фабрике пива Ђорђа Вајферта.³³

По доласку француске ескадриле МФ. С99 у Србију, Ваздухопловна команда је пребачена у Пожаревац и поново потчињена Врховној команди. Ваздухопловна команда је, 7/20. априла, известила начелника штаба Врховне команде, да се ескадра пребацила за Пожаревац. Аеропланска ескадра је у близини пожаревачке железничке станице уредила аеродром са два хангара и одмах отпочела са извиђањем. За Аеропланском ескадром, у Пожаревац се пребацио 4/17. маја и штаб Ваздухопловне команде.³⁴ Реон извиђања ескадре се наређењем штаба Врховне команде од 15/28. марта 1915. године простирао на фронту Голубац–Смедерево (закључно), а у дубини према северу до линије Петрово село – Вршац – Бела Црква–Голубац.³⁵ У Пожаревцу су подигнута два дрвена хангара за

29 Јанић Ч., 1993, 43

30 НМ Чачак, *Деловодни протокол ВК*, бр. 228, 270 и 297

31 Миленковић Д., б. године, 85 и 86; НМ Чачак, *Деловодни протокол ВК*, бр. 302

32 НМ Чачак, *Деловодни протокол ВК*, бр. 325; ВРС 8, 1924, 64

33 Миленковић Д., б. године, 64

34 НМ Чачак, *Деловодни протокол ВК*, бр. 744

35 ВРС 8, 1924, 80–81

смештај авиона. Депо материјала је пренет у Смедеревску Паланку, где је био смештен и депо француске ескадриле.³⁶

Пробно летење са аеродрома у Пожаревцу је започето 19. априла/2. маја преко Братинца, Петке и Дубравице и том је приликом на њих непријатељ отворио ватру.³⁷ До 27. априла/10. маја није извршен ни један борбени лет иако су авиони имали 4 пробна лета јер је стање аероплана било веома лоше.³⁸ Први борбени лет је извршен 2/15. маја када су Станковић и Дероко летели око Дубовца.³⁹

АУСТРОУГАРСКО И НЕМАЧКО ВАЗДУХОПЛОВСТВО НА СРПСКОМ ФРОНТУ ПОЧЕТКОМ 1915. ГОДИНЕ

Током јануара 1915. године аустроугарски аероплани су над Србијом извршили најмање 24 борбена лета. Међутим, наређењем аустроугарске Врховне команде било је ускоро ограничено дејство аустроугарског ваздухопловства а све из обзира према Италији која се позивала на посебан споразум склопљен између те две земље још пре аустроугарске офанзиве 1914. године. Тако је крајем фебруара и почетком марта 1915. године аустроугарска Врховна команда ограничила употребу аероплана и флоте против Црне Горе. На интервенцију аустроугарског Министарства спољних послова (да се не ометају преговори са Италијом) Врховна команда је 24. марта/6. априла обуставила свако бацање бомби (наређење ОБр.8789) на српску и црногорску територију. Поменуто наређење замењено је 30. марта/12. априла са наређењем ОБр.8845/1 којим је обустављен напад и бацање бомби само на отворене вароши. Ипак, и поред тога V армиски корпус није имао одрешене руке за употребу аероплана над Србијом. Тек крајем априла када су српски аероплани почели (пре свега Француска аеропланска ескадрила) нападе на циљеве у Двојној монархији, усвојила је аустроугарска Врховна команда предлог команданта Балканске војске и дала је одобрење за дејства аеропланима на циљеве у Прахову (магацини), Параћину (комуникацијски чвор) и Крагујевцу (Војно-технички завод). У то време аустроугарско ваздухопловство на српском фронту није располагало авионима наоружаним митраљезима па су њихови пилоти избегавали борбу у ваздуху. Одмазду за дејства српског ваздухопловства преузели су на себе мерзери 305 мм па је тако, у званичним извештајима, свако бомбардовање Београда означавано као мера одмазде. Пред Београд пласирани мерзери 305 мм тукли су француске обалске топове а ови су одговарали али 2/3 њихових зрна није експлодирало.⁴⁰

36 За израду хангара одобрен је кредит од 3000 динара. Миленковић Д., б. године, 92

37 Миленковић Д., б. године, 92

38 Миленковић Д., б. године, 93

39 Миленковић Д., б. године, 93

40 ВРС 8, 1924, 88 и 89.

У пролеће 1915. године Немачка је у долини реке Нере код Чернихова пребазирала 69. ескадрилу чији је задатак био прихват и отпремање авиона намењених турском и бугарском ваздухопловству. Са истог аеродрома та ескадрила је у јесен 1915. године преносила поруке и курире бугарској врховној команди у Софију.⁴¹ Почев од друге половине јуна једна немачка ескадрила је једно краће време врло интензивно дејствовала по циљевима у Србији полетајући са аеродрома у Руми и неких других летелишта у Банату.⁴²

Пошто би нас предалеко одвело да наведемо све летове непријатељске авијације навешћемо углавном оне источно од Београда и неке друге карактеристичне.

Већ 9/22. фебруара изјутра је један непријатељски авион напао са три бомбе српски балон који се налазио близу Бањичког логора у Београду. То се поновило и поподне истог дана. Балон су 18. фебруара/3. марта изјутра напала два авиона бацивши више бомби од којих је овај незнатно оштећен (око 20 ситних рупа, поправљен већ следећег дана). И следећих дана, кад год се балон подизао, нападан је од стране непријатељске авијације па је тако, рецимо, 24. марта/ 6. априла био гађан и револвером из једног непријатељског аероплан.⁴³ Балонско одељење је крајем септембра пребачено из Одбране Београда у Браничевски одред па је тако 15/28. септембра 1915. године стигло у село Липа у састав смедеревског одсека. Већ 17/30. септембра балон је осматрао непријатељску обалу Дунава али га је око 10 сати напао непријатељски аероплан са три бомбе од по 5 кг. Балон се, због ветровитог времена поново подигао тек 20. септембра/ 3. октобра да би већ сутрадан био поново нападнут овог пута са две бомбе бачене из једног аероплана.⁴⁴ Споменимо, узгред, да је приликом повлачења 5/18. октобра балон био подигнут код села Пољане одакле је осматрао немачке батерије на Чачалици и у селу Црнићу.⁴⁵

Непријатељски аероплани су већ од 19. децембра 1914/1. јануара 1915. године почели готово свакодневно да лете над Смедеревом, Пожаревцем и другим местима уз Дунав према Градишту и Голубцу. Управо онај који је летео 19. децембра 1914. г/ 1. јануара 1915. године (правац Баваниште–Кулич–Дубравица–Пожаревац–Велико Градиште) је изгледа био оштећен српском артиљеријском ватром. Са аеродрома Баваниште су 23. децембра/5. јануара 1915. године извршена 3 лета (први Годомин – долина Велике Мораве – Велика Плана, други Баваниште – Београд и трећи Баваниште – Кулич – Дубравица – Љубичево – Смедерево). Чак четири лета су извршена 24. децембра/6. јануара над просторијом

41 Neuman G., 1920, 189; Јанић Ч., 1993, 57

42 Јанић Ч., 1993., 57

43 Миленковић Д., б. године, 54–55 и 57–58.

44 Балонско одељење се у Липама задржало до 26. септембра/9. октобра. Миленковић Д., б. године, 61 – 62

45 Миленковић Д., б. године, 62

Велико Градиште – Дубравица – Кулич – Смедерево – Пожаревац. Сутрадан су била два лета, један од Панчева, преко Београда ка Мокром Лугу и назад и други правцем Баваниште–Дубравица–Петка. На истом правцу, 31. децембра/12. јануара појавила су се два аероплана а 2/15. јануара један. Веома значајан датума у историји Пожареваца, на жалост у негативном контексту је 3/16. јануар када је један непријатељски аероплан, први пут, бацио једну авионску бомбу која је пала на Чачалицу, у близину једног батаљона на вежби, на сву срећу без штете.⁴⁶ За све ово време над западном Србијом је забележен само један лет 21. децембра/ 3. јануара када је један непријатељски аероплан надлетео Мачву.⁴⁷

Први немачки аероплан на српском фронту се појавио 3/16. јануара када је један од њих летео правцем Остружница–Умка–Обреновац. Сутрадан су два аустроугарска аероплана бацила (долетевши из Баваништа преко Дубравице), око 11 часова, 4 бомбе на Пожаревац. По подне је један извиђао правцем Дубравица – Петка – Пожаревац – Велико Градиште – Кличевац а други правцем Смедерево (где је бацио једну бомбу на Царину) – Петровац – Братинац – Баваниште.⁴⁸

Над Београдом су 13/26. јануара око 10 часова летела два аероплана од којих је један бацио бомбу у двориште старе Шиваре. Истог дана у 12.30 часова непријатељ је бацио две бомбе у двориште Лешничке железничке станице.⁴⁹ Јак напад на Пожаревац је изведен 24. јануара/6. фебруара када је најпре један аероплан (око подне) извиђао правцем Пожаревац–Радрово–Велико Градиште–Затоње–Речица–Кличевац, а онда око 14.30 часова долетело је најмање 5 (можда и 8 аероплана) који су најпре бацили по једну бомбу на Топољак код Скеле и Дубравицу а затим 6–7 бомби на Пожаревац. Од бомби бачених на Пожаревац три нису експлодирале а од осталих је рањено једно дете у вароши.⁵⁰

Један аероплан је 31. јануара/13. фебруара летео над Петком а сутрадан је други извиђао правцем Баваниште–Дубравица–Петка–Костолац–Кличевац–Затоње–Кисилево – јужно од Великог Градиша–Пожежена и истим правцем назад. Скоро истим правцем (Баваниште – ушће Велике Мораве – Дубравица – Петка – Костолац – Пожежена и назад до Петке па директно на север) летео је један аероплан 2/15. фебруара. Тога дана су непријатељски авиони летели и западније, један правцем Сурчин – Обреновац а други преко Метковића и Шапца до Ваљева (где је бацио две бомбе од којих су рањена два војника и два вола) и назад (при повратку бацио бомбу на Шабац). Два аероплана су летела и 3/16. фебруара изјутра најпре један око ушћа Велике Мораве где је бацио две бомбе а затим други правцем Баваниште – Костолац – Велико Градиште – Кличевац –

46 Миленковић Д., б. године, 86 – 87

47 Миленковић Д., б. године, 87

48 Миленковић Д., б. године, 87 – 88

49 Миленковић Д., б. године, 88

50 Миленковић Д., б. године, 88

Баваниште. Затим, недељу дана није забележен ни један лет да би онда 10/23. фебруара један аероплан кружио изнад ушћа Велике Мораве и Дубравице вршећи артиљеријску реглажу аустроугарске артиљерије која је гађала Орашје северно од Дубравице. Поново није забележен ни један лет недељу дана а онада су 16. фебруара/ 1. марта забележена три. Најпре је један аероплан изјутра у 10.15 часова бадио две бомбе на Дубравицу а кроз десетак минута је други бадио две бомбе на Забелу (казнени завод). Поподне је трећи летео правцем Речица – Кличевац – Велико Градиште – Голубац – Речица. Забела је поново бомбардована 5/18. марта када се појавио један непријатељски из правца Кулича, прелетео Забелу, направио два велика круга изнад српских положаја јужно од Пожареваца и затим се вратио. Нешто касније, око 7 сати, појавио се други над Смедеревом (где је бадио бомбу) и затим продужио преко Дубравице–Петке и Костолца. Трећи се појавио око 9.30 часова летећи правцем Гроцка – Смедерево – ушће Велике Мораве и назад. Коначно, око 10.30 појавио се и четврти на правцу Годомин–Враново–Мала Крсна–Осипаоница–Младеновац–Смедерево.⁵¹

Следећих двадесетак дана непријатељски аероплани ће летети углавном само око Београда. Најпре је 10/23. марта један аероплан летео изнад београдских положаја бацивши две бомбе у близини Жарковачке основне школе а други је извиђао правцем Бољевац–Мислођин–Лазаревац. Један аероплан је 16/29. марта летео преко Кртинске, Мале Моштанице и Београда док је други 18/31. марта ишао правцем Барич–Умка–Београд. Над Београдом су два аероплана летела и 20. марта/2. априла а истог дана око 10 часова је један летео правцем Прхово–Мачванска Митровица. Непријатељски авиони су летели над Београдом и околином и 4, 6 (три лета), 7 и 10. априла (по новом календару).⁵²

Над Великом Моравом су се непријатељски авиони појавили поново 31. марта/13. априла. Најпре је, у 7.15 један аероплан летео уз Велику Мораву да би затим скренуо на Пожаревац а онда се вратио правцем Кличевац–Костолац–Петка–Дубравица–Ковин. Одмах затим, око 7.30 прешао је Дунав код Дубовца други аероплан па преко Речице стигао над српске положаје Анатема–Липар где је направио неколико кругова и затим се вратио преко Кличевца и Дубравице (где је такође направио два круга). Трећи аероплан се појавио у 16.30 али није прелазео на српску страну. Два аероплана су летела и 3/16. априла изјутра. Први је летео правцем Земун–Обреновац а други правцем Рам–Кличевац–узводно долином Млаве– назад за Ђириковац–Петка–Дубравица. Летели су непријатељски аероплани и 4/17. и 6/19. априла а 12/25. априла око 16.30 летео је један преко Кулича до ушћа Велике Мораве и над Дубровачком железничком станицом направио више кругова а затим се вратио истим путем. Над Дубравицом је летео један непријатељски аероплан и 14/27. априла да би продужио ка

51 Миленковић Д., 8. године, 89–90

52 Миленковић Д., 8. године, 90–91

Кусићу (где је направио један круг) па се вратио преко Кумана–Пожаревца и Петке.⁵³

Премда је, са доласком Француске ескадриле у Србију, знатно опао интензитет летења непријатељских аероплана он није и обустављен. Један непријатељски аероплан је 25. априла/8. маја летео над Годомином и Смедеревом где је бадио једну бомбу на мост на Језави. Бомба се распрсла још у ваздуху па су њена парчад летела све до вароши. Први немачки аероплан на овом правцу се појавио 28. априла/11. маја и он је летео правцем Кличевца–Костолца–Петка и Великог Градишта. Два непријатељска аероплана су летела 3/16. маја и то најпре један изјутра, око 6 сати, правцем Кличевац–Костолац–Петка и даље на запад и други, око 15 часова, правцем Пожаревац–Кисилево–Гроцка. Два непријатељска аероплана извршила су 15/28. маја извиђања над просторијом Ковин–Острво–Дубравица.⁵⁴

Око месец дана није било бомбардовања од стране непријатељских авиона а онда су они поново напали, овог пута жешће него икад и то управо по Пожаревцу. Два непријатељска аероплана су 25. маја/7. јуна летела најпре над ушћем Велике Мораве а затим су бадили 7 бомби на Пожаревац. Сутрадан је један летео правцем Баваниште–низ Дунав до Костолца и назад а други правцем Петка–Брежане и даље на запад. Такође један непријатељски аероплан је летео и на Видовдан и то правцем Дубовац–Рам–Горица а сутрадан је један летео правцем Дубовац–Смедерево (где је дуже осматрао Годомин).⁵⁵

Било је током овог времена, још нешто непријатељског летења, али ћемо о томе нешто више рећи у поглављу о Француској аеропланској ескадрили. Оно што је битно то је да је од краја априла до краја августа интензитет летења аустроугарске и немачке авијације био прилично низак. До његовог повећавања долази тек крајем августа а од краја септембра то је права ваздушна офанзива са основним циљем стицање апсолутне превласти у ваздуху. Али кренимо редом.

Један непријатељски аероплан бадио је 13/26. августа три бомбе на логор 10. комбинованог пука III позива код Вучака (Смедерево) али су оне, срећом, пале ван логора. Око 13 часова 15/28. августа кружио је један аероплан над костолачким положајима док је у исто време други летео правцем Затоње–Рам–Речица–Кличевца, кружећи над Рамом и Липаром. Један аероплан је 17/30. августа око 15 часова летео правцем Рам–Петка–Смедерево а нешто касније, око 18 часова други је кружио изнад Смедерева. Над Рамом се појавио један аероплан и 19. августа/1. септембра да би затим продужио уз Дунав. Током више од две недеље нису забележени непријатељски летови а онда 5/18. и 7/20. септембра лете-

53 Миленковић Д., б. године, 91–92

54 Миленковић Д., б. године, 93 и 95

55 Миленковић Д., б. године, 96–97

ла су два аероплана и извиђала десну обалу Дунава од Старе Молдаве до ушћа Велике Мораве.⁵⁶

Ваздушна офанзива започиње 8/21. септембра али њу ћемо пратити у поглављу о Француској аеропланској ескадрили.

ВАЗДУХОПЛОВНА КОМАНДА У ПОЖАРЕВЦУ

После дужег застоја⁵⁷ у Солуну, средином априла 1915. године, у Пожаревац су, из Француске, стигла два запакована авиона Блерио Тандем 80 КС или Блерио Женије (Blériot XI-2 Génie).⁵⁸ Један од њих је добио име „ОЛУЈ” (Томићев авион), а други је назван „ВИХОР” (Станковићев). Авиони нису били нови, али су ипак били знатно бољи од авиона са којима је до тада располагала Србија. Прво успешно летење нових аероплана Блерио 80 КС извршено је 3/16. маја 1915. године⁵⁹ Ова верзија авиона Блерио XI је била намењена оригинално за сарадњу са инжењеријом, отуда му и име Génie (инжењерија). У Пожаревцу је први пут извршено наоружавање митраљезом једног српског авиона. На аероплан „ОЛУЈ” намонтиран је митраљез типа Шварцлозе (Schwarzlose) М 07/12 везан зглобно на пирамидално постоље постављено између два седишта. Пилот Томић се са извиђачем Сенишом Стефановићем дигао у ваздух и са висине од 300 м пробао дејство монтираног митраљеза.⁶⁰ У неколико летова током лета 1915. године Томић је са својим извиђачима Веселиновићем и Михајловићем долазио у ситуацију да покуша да води борбу са непријатељским аеропланима али ни у једном случају нису успели да се приближе циљу. Наши пилоти су били незадовољни овим апаратима, па је Томић већ 18. јуна тражио од ваздухопловне команде „*да се разреши Блерио и да му се додели један аџарџ Морис Фарман*”.⁶¹ Наиме аероплани Блерио су били потпуно застарели већ на почетку Првог светског рата мада су их, мање више све зараћене стране употребљавале све до почетка 1915. године (а у школске сврхе и још дуже). Међутим у лето 1915. године био је то практично неупотребљив авион за ваздушну борбу премда је још увек

56 Миленковић Д., б. године, 99

57 Још 26. децембра 1914/08. јануара 1915. године командант Ваздухопловне команде се распитивао код надлежних да ли је тачно да су поручени аероплани стигли из Француске у Солун. НМ Чачак, *Деловодни протокол ВК*, бр. 242. Исто питање је покренуто и 20. јануара/2. фебруара. НМ Чачак, *Деловодни протокол ВК*, бр. 320 Тек 28. марта/10. априла Министарство војно извештава команданта Ваздухопловне команде да су из Солуна послата 2 аероплана. Недељу дана касније, 4/17. априла министарство се распитивало, код ваздухопловне команде, да ли су аероплани стигли. НМ Чачак, *Деловодни протокол ВК*, бр. 590 и 627

58 Blériot XI-2 Génie, Ђокић Н., 1993, 230

59 НМ Чачак, *Деловодни протокол ВК*, бр. 743; нешто раније, 10. маја покушано је прво извиђање са новим аеропланима, али због магле извиђачи нису могли ништа видети. НМ Чачак, *Деловодни протокол ВК*, бр. 717

60 Петровић О., Ђокић Н., 1993, 190

61 НМ Чачак, *Деловодни протокол ВК*, бр. 898

могао да се употреби као извиђач тамо где није постојала ловачка авијација а на српском фронту су се први немачки ловци Фокер Е појавили тек у зиму 1915/16. године Чак и модернији наоружани двоседи извиђачи класе Ц су се појавили над Србијом и код Аустроугара и код Немаца тек у лето 1915. године.⁶²

У међувремену, потпоручник Новичић је на авиону РЕП извршио 1/14. маја успешне пробе на висини од 100 м.⁶³ До 26. јуна, Новичић је на РЕП-у, на летелишту у Пожаревцу, извршио 5 летова, а 1. јула се жалио команданту Аеропланске ескадре да је лет на аероплану РЕП немогућ без наочара, да би 9. јула предложио да се исти аероплан демонтира.

Оперативно одељење Врховне команде је 11/24. маја наредило извиђање на простору јужног Баната до Вршца.⁶⁴ Аеропланска ескадра је 3/16. маја послала извештај о извиђачким летовима обављеним тога дана, пре (Пожаревац–Дубовац–Црвена Црква–Бела Црква–Фабијан–Јасеново–Гребенац–Острво–Пожаревац) и по подне (Пожаревац–Острво–Дубовац–Гребенац–Думача–Избиште–Вршац – Вршачки врх – Кудрачки врх – Бела Црква – Кушић – Антина ливада – Базјаш–Затоње–Пожаревац).⁶⁵ Следеће извиђање обављено је 5/18. маја изјутра у правцу Пожаревац–Голубац–Стенка–Љуборажда–к.580–Молдавица–Преглетицу – Краку Луријентија – Бели Камен – Лиса пољана – Антина ливада – Јасен–Језова–Базјаш–Затоње–Пожаревац.⁶⁶ Истог дана после подне летело се правцем Смедерево–река Тамиш–Ковин–Делиблато–Баваниште–Плочица–Смедерево–Пожаревац.⁶⁷ Сва претходна четири лета су извршили Томић као пилот и Михаиловић као извиђач. Томић и Михаиловић су летели и 27. маја/9. јуна правцем Пожаревац–Мајиловац–Кумане–Кисилево–Дунавом до Петке–Пожаревац.⁶⁸

62 Наравно аустроугарско ваздухопловство је наоружавало своје авионе, стрељачким наоружањем, готово од самог почетка рата али били су то у ствари школски авиони класе А или Б врло скромних перформанси накнадно наоружани пушкама или карабинима а ређе и митраљезима Шварцлозе. Не упуштајући се у детаљније објашњавање наведимо да су код Аустроугара и Немаца авиони класе А били школски једнокрилци, класе Б школски двокрилци, класе Ц двоседи, двокрилни извиђачи, класе Д једноседи, двокрилни ловци, класе Е једноседи, једнокрилни ловци и Г „борбени” (по данашњој класификацији ловци – бомбардери) троседи, двокрилци. Касније (углавном од почетка 1916. године) су се појавиле друге класе: бомбардери, јуришници итд али све то излази из теме овог рада.

63 НМ Чачак, *Деловодни протокол ВК*, бр. 738

64 НМ Чачак, *Деловодни протокол ВК*, бр. 720

65 НМ Чачак, *Деловодни протокол ВК*, бр. 743 и 745; први лет је трајао 1^h 45' а други 2^h 15'. Миленковић Д., б. године, 94

66 Лет је трајао 1^h 35'. НМ Чачак, *Деловодни протокол ВК*, бр. 748, 750 и 764; Миленковић Д., б. године, 94

67 Лет је трајао 1^h 40'. Овај лет је извршен ван датог реона Аеропланске ескадре па је Врховна команда наредила да се, у будућности, лети само над одређеном просторијом. Миленковић Д., б. године, 95 и нап. 1 на истој страни.

68 Миленковић Д., б. године, 96

Изјутра 29. маја/11. јуна летели су Томић и Михаиловић правцем Пожаревац–Молдава–Сушка–Белобрешка–Лесковица–Кусић– Крушчица–Бела Црква–Јасеново–Дупљаја–Паланка–Рам–Пожаревац. Том приликом су на железничку станицу у Белој Цркви бацили 286 стрелица.⁶⁹ Сутрадан, 30. маја/12. јуна, изјутра, Станковић и Рот су вршили извиђање на правцу Пожаревац–Острво–Чидуклија–Паланка–Гребенац–Парта–пут ка Избишту–Ретишава–Уљма–Николинци–Банатски Карловци–Уљмски виногради–Делиблато–Тамиш–Ковин–Пожаревац. Поред извиђања, у повратку, Михаиловић је бацио једну Васићеву бомбу од 16 кг на железничку станицу Ковин. Бомба је пала недалеко од станице.⁷⁰

Следећа борбена летења су била 26. јуна/ 9. јула када су на задатак полетела оба аероплана али извиђачи због магле нису могли ништа да виде. Сутрадан, 27. јуна/10. јула, изјутра летео је, у циљу извиђања, Томић са Михаиловићем правцем Пожаревац–Велико Градиште–Белобрешка–Бела Црква–Дубовац–Острво–Пожаревац.⁷¹

На основу решења начелника штаба Врховне команде од 1/14. маја потпоручник Драги Марјановић је 16/29. маја 1915. године примио Нишку голубију станицу од претходног командира потпоручника Цветковића. Том приликом, нови командир је добио задатак да интензивира обуку голубова–писмоноша.⁷²

Један немачки авион типа Авијатик Б II (Avaikak B.II)⁷³ се 25. маја/7. јуна 1915. године, долазећи из Ђустендила, услед квара на мотору, принудно спустио близу Криве Паланке. Посада, официр пилот Паул Алберт Шефер и подофицир–монтер Рихард Книтер су заробљени и заједно са нађеним документима послати за Крагујевац. На захтев српске Врховне команде, мајор Витра је послао капетана Де Ларентија у Куманово да испита заплењени авион, а исти апарат су касније прегледали и пилоти Томић и Новичић. Ваздухопловна команда је од француске ескадриле, 24. јуна/7. јула затражила извештај о употребљивости заплењеног авиона. На основу тог извештаја Авијатик је додељен српској Ваздухопловној команди и на основу наређења српске Врховне команде смештен у хангар у Медошевцу. Ту је покушавано да се авион оспособи, али ти покушаји нису уродили плодом.⁷⁴

Ваздухопловна команда је 25. маја/7. јуна тражила од артиљеријско–техничког одељења Врховне команде да се одмах изради, за потребе српске авијације,

69 Други аероплан (пилот Станковић, извиђач Рот) због неиспарвности вентила морао је да прекине извршење задатка кад се налазио над острвом Чидуклијом код Рама и да се врати. НМ Чачак, Деловодни протокол ВК, бр. 854 и 855; лет је трајао 2^h 15'. Миленковић Д., б. године, 96

70 НМ Чачак, Деловодни протокол ВК, бр. 864 и 866

71 Лет је трајао 1^h. Миленковић Д., б. године, 98

72 НМ Чачак, Деловодни протокол ВК, бр. 755 и 824

73 Kroschel G., Stützer H., 1977, 72 и 128

74 Spasić K., 1985, 393 – 394; Đokić N., 1991, 11

100 комада ударних бомби од 16 кг и 300 бризантних бомби. Ова команда је прихватала и да се бомбе шаљу у партијама од по 10 комада.⁷⁵

Од надзорног инжењера за израду хангара у Паланци, Ваздухопловна команда је, 11. јуна, тражила да на железничкој станици у истом граду задржи сандуке са ознаком BLT (Blériot) који долазе из Солуна, пошто ће сутрадан тамо доћи командант Ваздухопловне команде по њих. У њима су била два школска авиона Блерио (такозвани „Пингвини”), који су ушли у састав Аеропланске ескадре. Министарство војно, тачније његово инжењеријско-техничко одељење, је о овоме извештено 17. јуна. Један апарат је био школски Блерио XI (Blériot XI Appareil d'Ecole), стандардни школски тип авиона у ваздухопловним школама Блерио, са мотором Анцани 22 kW (30 КС), а други је био рулер Блерио (Blériot Penguin) са мотором Анцани снаге 18 kW (25 КС) и јако скраћеним крилима, предвиђен само за вожњу по земљи, тј. за рулање.⁷⁶

Средином јула 1915. године Аеропланска ескадра је имала три оперативна аероплана на аеродрому у Пожаревцу, два двоседа Блерио (Génie) и један стари РЕП. Са овима аеропланима су 28. јуна/11. јула започета испитивања авионских бомби конструктора артиљеријско-техничког пуковника Миодрaга Васића, касније уведених у наоружање и српске Аеропланске ескадре и француске ескадриле МФ. С99.⁷⁷

Око месец и по дана аероплани Аеропланске ескадре нису летели на борбене задатке. Тек 9/22. августа Врховна команда је издала наређење за аеропланска извиђања али због лошег стања аероплана летови су одложени. Како су питомци отпутовали за Француску а Станковић се налазио у Смедеревској Паланци командир ескадре је затражио од команданта Дунавске дивизије I позива у Пожаревцу да му упути капетана Р. Милосављевића за извиђача.⁷⁸

Следећи извиђачки летови су изведени 14/27. августа изјутра. Станковић и поднаредник Бошковић летели су правцем Пожаревац–лева обала Дунава–Ковин–Дубовац–Пожаревац. Истовремено је Томић са капларом Ђаком Александром Прокићем полетео да извиди правац Кличевац–Рам–Гребенац–Јасеново.⁷⁹

Од почетка маја до краја августа 1915. године, авијатичари Аеропланске ескадре су извршили укупно 19 летова и то углавном у циљу извиђања непријатељског распореда и Банату, између Молдаве и Баваништа. Приликом неких летова бомбардоване су железничке станице код Беле Цркве и Ковина.

Пошто због лошег стања аероплана ескадра није могла да на задовољавајући начин изврши постављене задатке да би јој се помогло ојачана је са једним оде-

75 НМ Чачак, Деловодни протокол ВК, бр. 846

76 НМ Чачак, Деловодни протокол ВК, бр. 857, 888 и 903

77 Ђокић Н., 1991а, 38

78 Миленковић Д., б. године, 98

79 Станковићев лет је трајао 1^h 15'. Миленковић Д., б. године, 99

лењем од два авиона Морис Фарман МФ 11 (Maurice Farman MF 11)⁸⁰ из састава француске ескадриле МФ. С99, а пар дана касније 15/28. септембра и оба аероплана из Прахова.⁸¹ Током следећих дана, летело се свакодневно до 5. октобра, када је артиљеријском припремом започела немачко-аустроугарска офанзива. Управо ће аероплани Француске аеропланске ескадриле поднети главни терет борби.

Већ 12/25. септембра један француски аероплан МФ-11 је летео правцем Пожаревац–Молдава–Најдаш–Ракаждија–Јам–Војводинци–Јасеново–Гребенац–Пожаревац. Сутрадан су Французи извршили један лет правцем Пожаревац–Рам–Молдава–Најдаш–Кусић–Бела Црква–Бранев гај–Дубовац–Делиблато–Ковин–Пожаревац. Током лета су открили као најзначајније да је Белој Цркви порастао број аеропланских шатора на осам. Ни 14/27. септембра летом правцем Пожаревац–Панчево–Старчево–Смољица–Брестовац–Ковин није откривено ништа значајно.⁸²

Српски аероплани су поново полетели 21. септембра/4. октобра.⁸³ Сутрадан, 22. септембра/5. октобра у 13.30^h кренуо је Томић са капларом ђаком Милосавом Миљковићем правцем Пожаревац–Велико Градиште–Рам–Острво–Дубравица–Пожаревац у циљу утврђивања вероватног места преласка непријатеља преко Дунава. Због јаког ветра аероплан је летео на висини од само 1300 м али је ипак лет био врло успешан јер је откривено више непријатељских концентрација.⁸⁴

МАКЕНЗЕНОВА ОФАНЗИВА

Прелазак непријатељских трупа, на фронту који је извиђала српска Аеропланска ескадра, започео је ноћу 6/7. октобра и то код Рама. Српска Врховна команда је 6. октобра издала наређење ескадри да у току 7. октобра утврди места преласка Дунава. Наређење није било могуће извршити све до 9. октобра, јер је ескадра због јаког притиска немачког ваздухопловства и почетка офанзиве, морала да изврши пребазирање. Француско одељење је пребазирило 8. октобра у Младеновац, а српска Аеропланска ескадра је прешла у Александровац код Пожареваца. Српски авиони са аеродрома у Александровцу нису оперативно летели. Ускоро, после пар дана, ескадра је прелетела у близину Свилајнца, одакле је 26. октобра вршила извиђачке летове у току борби за исто место. Аероплан-

80 Maurice Farman MF 11, Ђокић Н., 1993, 233; пилоти наредник шеф Сера, наредник Селаке и извиђачи мајор Данжелезер и капетан Маве. Миленковић Д., б. године, 105

81 Ђокић Н., 1991, 13

82 Миленковић Д., б. године, 105.

83 О овом извиђању нема ближих података осим што је у операцијском дневнику ескадре под Бр. 1803 заведено да је извршено извиђање. Миленковић Д., б. године, 103 и нап. 1 на истој страни.

84 Миленковић Д., б. године, 103 – 104.

ска ескадра је до повлачења била под непосредном командом Врховне команде, а за време одступања стављена је под непосредну команду III армије са којом се и повлачила. Ескадра се из Свилајнца повукла за Ћуприју, одакле је осматран фронт трупа Одбране Београда. Истог дана ескадра је пребазирали у Варварин одакле је 5. новембра извиђала околину Јагодине. Одступање је настављено за Крушевац. Авиони су се пребацивали прелетом, а гориво је превезено воловским колима и све до Крушевца било га је довољно. Из Крушевца је изведен један извиђачки лет над Варварином 7. новембра. Крајем октобра, из Ниша у Крушевац су пребачена и три исправна апарата, Блерио 50 КС, Депердисен и РЕП, као и још нешто ваздухопловног материјала, али је то све спаљено у Крушевцу, на Кошијском пољу.

Повлачење је настављено преко Блаца, Куршумлије и Подујева за Приштину. Код Куршумлије, Станковић је поломио један од аероплана Блерио. Последња успешна извиђања наших авијатичара у Србији, све до новембра 1918. године, извршена су за време борби око Качаника 17–19. новембра 1915. године Авиони су полетали са аеродрома у Приштини. Све до Приштине ескадра је располагала са два исправна и једним неисправним авионом. У Приштини је остала само са једним исправним авионом и два неисправна. Из Приштине је продужено преко Ханова, Пећи, Рожаја, Андријевице и Подгорице за Скадар, у који је Аеропласка ескадра стигла са два неисправна авиона, 19. децембра, где су оба авиона оправљена. Томић је, у међувремену, на једином преосталом исправном авиону Аеропланске ескадре, успео да са механичарем Милекићем прелети 5. децембра, из Пећи у Скадар. Како је тамо била магла, продужио је ка Драчу.⁸⁵

У току децембра 1915. и јануара 1916. године Томић и Станковић су извршили више летова одржавајући везу између штабова армија и Врховне команде, преносећи неколико пута и знатне количине новца за војне потребе. Једном приликом, 17. децембра, Томићев аероплан заробљавају Арнаути, али га он уз помоћ српских војника поново преотима. Када је ђенерал Петар Бојовић постављен за начелника Врховне команде, Томић га је превезао из Драча у Скадар. Француска ескадрила је 24. децембра предала српској ескадри 5 аероплана Морис Фарман МФ 11, колико јој је преостало када је стигла у Албанију. Ови аероплани су били исправни, али у врло лошем стању после скоро целогодишње борбене употребе на српском ратишту. Током јануара 1916. године, српски пилоти Томић и Станковић, су са албанских терена летели углавном на Фарманима.⁸⁶

Последњи српски пилот који је летео у Албанији, био је Томић. Било је то 23. јануара 1916. године и том приликом јак ветар му је у Љешу подигао авион неких 30 метара увис и раздио га о ледину. Сви преостали авиони Аеропланске

85 Јанић Ч., 1993, 63 – 64.

86 Јанић Ч., 1993, 64

ескадре су били уништени у Албанији, а људство Ваздухопловне команде је пребачено на грчко острво Крф.⁸⁷

За време Макензенове офанзиве, непријатељска ваздухопловства су имала три принудна слетања на црногорску територију. Прво принудно слетање се догодило 8. октобра 1915. године код Сјенице; оба члана посаде су заробљена. Услед квара на авиону Лонер Б. VII (Lohner B. VII Ва.17.08) аустроугарски пилоти Јулијус Арићи и Антон Забес из 6. флика (на прелету из Игала за Рогатицу), принудно су слетели 24. октобра и били заробљени од стране црногорских трупа. Немачки Авијатик Б. II је принудно слетео, 5. јануара 1916. године, у Мркојевићима, а заробљени пилоти су при саслушању, први упозорили црногорску Врховну команду на офанзиву предвиђену за 7. јануар.⁸⁸

ПИЛОТСКА ШКОЛА У ПОЖАРЕВЦУ 1915. ГОДИНЕ

Највећи проблем Аеропланске ескадре на почетку Првог светског рата је био недостатак пилота. Покушај да се, у пролеће 1913. године, пошаљу пилоти у школу Депердисен коју је водио чувени пилот Жил Ведрин, је пропао због избијања Другог балканског рата, а кад се он завршио, сва финансијска средства су усмерена на куповину артиљеријске муниције и пушака. Одлучено је да се тек у јесен 1914. године пошаљу капетан Милош Илић (на школовање из тактике) и већи број питомаца (у војне школе) у Француску, али је избијање Првог светског рата ово омело. Крајем 1914. године, проблем пилота је постао изузетно озбиљан, била су само два оперативно спремна пилота, Томић и Станковић. Зато је Врховна команда одлучила да одшколује већи број питомаца и то у новоотвореној пилотској школи при Ваздухопловној команди и Аеропланској ескадри на аеродрому Бањица.

Половином јануара, тачније 3/16. јануара Ваздухопловна команда је начелнику штаба Врхвне команде упутила молбу да се око 15/28. јануара распише конкурс за осам до десет ђака за обуку у пилотирању.⁸⁹ Списак официра добровољаца за пилотску обуку из II и III армије је стигао 24. јануара/6. фебруара а из I армије 28. јануара/10. фебруара 1915. године⁹⁰ По том конкурс су тек 7/20. јула 1915. године били избарани питомци за обуку у пилотажи. Са друге стране, на основу наређења врховне команде од 23. јануара/5. фебруара скопска подофицирска школа је 24. јануара/6. фебруара, у Ваздухопловну команду послала 6 ђака-редова,⁹¹ а нешто касније је стигло још 4 из других јединица. Сви ђаци-каплари су, 22. марта унапређени у чин поднаредника. Обука са питомцима

87 Јанић Ч., 1993, 65

88 ВРС 14, 1928 59

89 НМ Чачак, *Деловодни протокол ВК*, бр. 279

90 Из сваке армије су требала да буду примљена по 2 официра. НМ Чачак, *Деловодни протокол ВК*, бр. 326, 327 и 343.

је обављена тек по доласку на аеродром Пожаревац у априлу. Током пролећа, сви су извели већи број летова у Аеропланској ескадри.

Српска Влада је за потребе ове пилотске школе наручила у Француској и два школска аероплана Блерио Пингвин (тачније један школски и један рулер), који су стигли у ескадру 14. јуна 1915. године на аеродром Пожаревац.⁹² Школски Блерио је код нас назван „Велики пингвин” а рулер „Мали пингвин”. На рулеру су се школовали Михаиловић, Дероко, Рот и Стефановић. Почетну обуку на школском аероплану Блериот су прошли Вујић, Поповић, Хођера и Булић. После неколико дана Пингвина рулера је поломио Дероко, а школски аероплан је уништио Вујић. И поред инсистирања команданта Аеропланске ескадре Илића да се школовање ових питомаца обави до краја у земљи, на предлог Врховне команде од 4/17. маја одлучено је да се распише поновни конкурс за слање питомаца на школовање у Француску.⁹³ Одлучујућу улогу у овоме је имао командант француске ескадриле Роже Витра, који је изјавио да нема довољно пилота да би их могао уступити пилотској школи у Пожаревцу, али је истовремено прихватио да организује извиђачку школу. Конкурс је био расписан и по његовом завршетку Врховна команда је, 31. маја, предложила Влади да одобри кредит од 30000 динара у злату за школовање 12 пилота и 4 механичара.

Одлуком Министра војног пуковника Радомира Бојовића, од 20. јуна 1915. године, за школовање у Француској су одређени питомци, за пилотажу 6 поручника и 6 ђака-поднаредника, а за механичаре 4 подофицира. Већина изабраних питомаца је била добро упозната са авионом Блерио и авионским моторима сем Петрашковића, Јанковића и Деспотовића. Војислав Новичић је такође био предвиђен за школовање иако је раније завршио приватну школу Фарман пошто није баш најбоље летео. Сви питомци су се до 28. јуна окупили и јула месеца кренули за Француску преко Солуна, само је Новичић остао у ескадри. Питомци су похађали војну пилотску школу у Шартру, током лета и јесени и завршили су је октобра и новембра исте године. Пилотажу је, уместо Новичића, завршио Синиша Стефановић, првобитно одређен за механичарски курс. Обука је извођена на авионима типа Блерио и РЕП.

Пилотска обука у војним пилотским школама се разликовала од обуке у приватним школама. После првог лета за упознавање, одмах је почињала обука на тандем авионима са дуплим командама. По завршетку обуке нови српски пилоти су послати директно на Солунски фронт.

91 Питомци су стигли на Бањицу 28. јануара/10. фебруара 1915. године. НМ Чачак, *Деловодни протокол ВК*, бр. 331; интересатно је да је касније чувени архитекта Александар Дероко, стигао у Ваздухопловну команду, као редов ђак исте Скопске подофицирске школе још 3/16. јануара 1915. године. независно од овог конкурса. НМ Чачак, *Деловодни протокол ВК*, бр. 278

92 НМ Чачак, *Деловодни протокол ВК*, бр. 857, 888 и 903

93 НМ Чачак, *Деловодни протокол ВК*, бр. 757

ИЗВОРИ И ЛИТЕРАТУРА

- Архив Музеја науке и технике, Збирка речног бродарства
ВА, КОБ: Војни архив, П. 3, Команда одбране Београда, кутија 21, 1/6, фасц. 1, лист 1.
ВА, КОБ, Операцијски дневник ОБ св. III: Војни архив, П. 3, кутија 21, документ бр. 13, *Ойерацијски дневник Одбране Београда свеска III од 13. 02. до 21. 06. 1915.*
ВА, П. 3, кутија 429, телеграм српске Врховне команде Ваздухопловној команди од 3/16. фебруара 1915. г.
ВА, П. 3, кутија 429-1, резултати аеропланског извиђања за 23, 24 и 25. септембра (по новом календару) 1915. године.
РГА ВМФ Ф.418 Оп.1 Д.3450 Л.138 – 142, Отчет Ю. Ф. Волковицкого о деятельности отряда с момента ухода из Севастополя.
НМ Чачак, *Деловодни протокол ВК*: НМ Чачак, Деловодни протокол Ваздухопловне команде.
НМ Чачак, *Оперативни дневник за 1914. годину*: Народни музеј Чачак, Оперативни дневник летења Аеропланске ескадре за 1914. годину.
НМ Чачак, *Оперативни дневник летења Ао Шг I*: НМ Чачак, Оперативни дневник летења Аеропланског одељења Шумадијске дивизије I позива.
НМ Чачак, *Деловодни протокол ФАЕ*: НМ Чачак, Р. Бр. 1332/1984, Деловодни протокол Француске аеропланске ескадриле.
НМ Чачак, Извештај ФАЕ ОБр. 122 од 16/29. јуна 1915. године.
ВРС 14, 1928: *Велики рат Србије књ. 14*, Београд, 1928.
ВРС 15, 1928: *Велики рат Србије књ. 15*, Београд 1928.
ДоСП КС VII – 2, 1980: *Документи о савезној војној Краљевине Србије књига VII, св. 2*, Београд 1980.
Osterreich-Ungarns letzter Krieg Vol. 1
Службени војни лист бр. 11 од 19. маја 1915. године – Указ ФАО Н° 10231 од 9. јуна 1915. године.
Spasić K., 1985: Spasić K., *Iz dnevnika izveštaja pukovnika Furnijea, francuskog vojnog atašea za Srbiju i Crnu Goru*, Vojnoistorijski glasnik 1/1985. godine.
Spasić K., 1985a: Spasić K., *Iz dnevnika izveštaja pukovnika Furnijea, francuskog vojnog atašea za Srbiju i Crnu Goru*, Vojnoistorijski glasnik 2/1985. godine.
Аноним, 1933: Аноним, *Успомена из прошлости рата*, Наша Крила бр. 146 од 14. октобра 1933.
Вериго – Васиљевски Б., 1936: Вериго – Васиљевски Б., *Прошвааеројланска одбрана Крајинској одрега у 1915*, Ваздухопловни гласник бр. 4/1936.
Дузъ Д. П., 1989: Дузъ Д. П., *История ваздухоплования и авиаций в России*, Москва 1989.
Б. Св. И, 1926: Б. Св. И, *Како смо бранили Београд 1915*, Војни Весник 6/1926.
Ђокић Н., 1991: Ђокић Н., *Francuska eskadrila u Srbiji 1915. god.*, Оружје IV/1991.
Ђокић Н., 1991a: Ђокић Н., *Bombe pukovnika Vasića*, Оружје br. VIII, Beograd 1991.

- Đokić N., 1991δ: Đokić N., *Neprijateljski aeroplani*, Oružje br. VIII, Beograd 1991.
- Đokić N., 1991в: Đokić N., *Makenzenova ofanziva na Srbiju*, Oružje br. IX, Beograd 1991.
- Бокић Н., Петровић О., 1991: Бокић Н., Петровић О., *Морис Фарман МФ 11*, Народна армија др. 2693, 21.02.1991.
- Đokić N., Petrović O., 1992: Đokić N., Petrović O., *Austrougarski avioni u srpskoj aeroplanskoj eskadri*, Oružje br. XI/1992.
- Бокић Н., 1993: Бокић Н., *Авиони и далони Краљевине Срдије*, у: Српска авијатика, Београд 1993.
- Бокић Н., Петровић О., 1993а: Бокић Н., Петровић О., *Прошивваздушна одбрана Краљевине Срдије*, у: Српска авијатика, Београд 1993.
- Бокић Н., 1998: Бокић Н., *Рагоје Рака Љушовац*, Лет – Часопис за историју ваздухопловства бр. 1, Музеј Југословенског ваздухопловства, Београд, 1998.
- Бокић Н., 2000: Бокић Н., *Помоћ Русије Срдији у стварању ваздухопловства 1901-1915*, Лет бр. 2/2000.
- Бокић Н., 2000а: Бокић Н., *Архимандрит Михаило (Урошевић) и наставка прве српске авиона*, Каленић др. 3/2000.
- Djokić N., 2002: Djokić N., *Francouzska letka MF. S99 v Srbsku v roce 1915*, НРМ br. 2/2002, Прага, 17 – 22.
- Бокић Н., 2002а: Бокић Н., *Прошивавионска одбрана у Срдији 1915. – Смели њочеци*, Војни информатор, Београд, др. 4 – 5/2002.
- Бокић Н., 2003/4: Бокић Н., *Српска Ваздухопловна команда 1915. године*, Браничевски гласник 2, Пожаревац 2003/4.
- Живановић Ж. М., 1970: Живановић Ж. М., *Француска и Срдија*, Историјски часопис књ. XVI–XVII, Београд 1970.
- Јанић Ч., 1993: Јанић Ч., *Настајак, развој и дејство српске авијације у периоду 1912-1916. године*, у: Српска авијатика, Београд, 1993.
- Микић С., 1932: Микић С., *Историја југословенског ваздухопловства*, Београд 1932.
- Миленковић Д., д. г: Миленковић Д., *Историја југословенског ваздухопловства од 1901-1916. год.*, Београд без године (рукопис) – Музеј Југословенског ваздухопловства.
- Петровић О., Бокић Н., 1993: Петровић О., Бокић Н., *Наоружање српских авиона*, у Српска авијатика, Београд, 1993.
- Петровић О., Бокић Н., 1993а: Петровић О., Бокић Н., *Први борбени аероплани*, Војска бр. 33, 7. јануар 1993.
- Поповић Н., 1977: Поповић Н., *Срдија и Русија 1914-1918*, Београд 1977.
- Циглић Б., 2009: Циглић Б., *Крила Срдије*, Београд 2009.
- Шавров Б. В., 1988: Шавров Б. В., *История конструкций самолетов в СССР до 1938 г.*, «Машиностроение», Москва, 1988.
- Alegi G., 2004: Alegi G., *Blériot at War*, Windsock Datafile No 108, 2004.

- Apostolo G., Bignozzi G., δ. г.,: Apostolo G., Bignozzi G., *Profili di aerei militari della 1a guerra Mondiale*, Fratelli Fabri Editori, Milano, δ. г..
- Crouch D. T., 1982: Crouch D. T., *Bleriot XI, The Story of a Classic Aircraft*, Smithsonian, Washington 1982.
- Cssanadi, Nagyvaradi, Winkler, 1974: Cssanadi, Nagyvaradi, Winkler, *A magyar repüles története*, Budapest 1974.
- Davilla J. J., Soltan M. A., 1997: Davilla J. J., Soltan M. A., *French Aircraft of the First World War*, Stratford, Connecticut 1997.
- Franks N., Bailey F. and Duiven R., 1999: Franks N., Bailey F. and Duiven R., *Casualties of the German Air Service*, London 1999.
- Hauke, Schroeder, Totchinger, 1988: Hauke, Schroeder, Totchinger, *Die Flugzeuge der k.u.k. Lufthahrtruppe und Seeflieger 1914–1918*, Graz 1988.
- Hornát J., 1999: Hornát J., *Deperdussin TT*, Letectvo i kosmonautyka br. 16/1999
- Jarrett P., 2002: Jarrett P., *Pioneer Aircraft, Early Aviation to 1914*, Putnam, London 2002.
- Keimel R., 1981: Keimel R., *Oesterreichs Luftfahrzeuge*, Graz 1981.
- Kroschel G., Stützer H., 1977: Kroschel G., Stützer H., *Die Deutschen militärflugzeuge 1910–1918*, Wilhelmshaven 1977.
- Liron J., 1984: Liron J., *Les avions Farman*, Paris 1984.
- Miroslav J., 2000: Miroslav J., *M. R. Štefánik*, Praga 2000.
- Mortureux A., 1964: Mortureux A., *Des Français vivent l'épopée Serbe 1914–1915*, Paris 1964.
- Nagyváradi S., Szabó M., Winkler L., 1986: Nagyváradi S., Szabó M., Winkler L., *Fejezetek a magyar katonai repülés történetéből*, Budapest 1986.
- Neuman G., 1920: Neuman G., *Die Deutschen Luftstreitkräfte im Weltkrieg*, Berlin 1920.
- Opdycke E. L., 1999: Opdycke E. L., *French Aeroplanes Before the Great War*, Schiffer, Atlglen, Pennsylvania 1999.
- Smirnoff M., 1959: Smirnoff M., *Das Luftrecht in Jugoslawien*, Zeitschrift für luftrecht, Berlin-Köln, Band 8 (1959), Nr. 4
- Woodman H., 1976: Woodman H., *Bleriot XI*, Airfix magazine, april 1976.

NEBOJŠA D. ĐOKIĆ

Serbian Scientific Centre
Belgrade

BRANKO I. NADOVEZA

Institute for Modern History
Belgrade

SUMMARY

ACTIONS OF THE SERBIAN AVIATION COMMAND OVER BANAT IN 1915

After the great successes of the Serbian army in the Battle of Kolubara, the French government makes a decision to send the MF-93 squadron with 12 new „Farman” type planes to Serbia as aid. This squadron occupied the war airfield at Banjica with the task of protecting part of the front from Smederevo, along the Danube, Sava and Drina to Loznica. The Serbian squadron moves to Požarevac and covers part of the front from Smederevo to Golupec. In the middle of 1915, the first pilot school opened in Požarevac, where selected young men – aviation enthusiasts from the ranks of the Serbian army – arrived. The school was open for less than a month, and its students were sent to France for further education due to the war conditions in the country. From the airport near Požarevac, pilots Miodrag Tomić and Živojin Stanković made a total of 19 combat flights from the beginning of May to the end of August 1915, scouting the enemy's disposition in Banat, in the area between Moldava and Bavanište. In some of these flights, arrows and bombs were thrown at the enemy's manpower, which were constructed by artillery colonel Miodrag Vasić. During the retreat of the Serbian army through Montenegro and Albania, only pilot Miodrag Tomić flew. He maintained the connection between the headquarters of the armies and the Supreme Command, transported high-ranking officers, mail and money.

Keywords: Aviation Squadron, Air Command, Požarevac, Banat, Bavanište, pilot school.



Овај чланак је објављен и дистрибуира се под лиценцом Creative Commons Ауторство-Некомерцијално Међународна 4.0 (CC BY-NC 4.0 | <https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/>).
This paper is published and distributed under the terms and conditions of the Creative Commons Attribution-NonCommercial International 4.0 licence (CC BY-NC 4.0 | <https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/>).